

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Bernd Reuther, Frank Sitta, Torsten Herbst, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP
– Drucksache 19/25524 –**

„Strategie für eine nachhaltige und smarte Mobilität“ und Ausbau der Binnenschifffahrt um 25 Prozent

Vorbemerkung der Fragesteller

Die Europäische Kommission hat in ihrer „Strategie für eine nachhaltige und smarte Mobilität“ ihre Vision für den Verkehrssektor bis ins Jahr 2050 dargelegt. Damit will sie die Emissionen auf der Straße, der Schiene und auf dem Wasser senken und nachhaltige Technologien vorantreiben. Für die Binnenschifffahrt plant sie, den Güterverkehr bis 2030 auf 25 Prozent und bis 2050 auf 50 Prozent zu erhöhen. Dafür müssten alle möglichen Policy-Optionen gezogen werden. Diese umfassten Maßnahmen wie Flottenerneuerung, der Einsatz von erneuerbaren Energien und alternativen Antriebskonzepten, Güterverlagerung von der Straße aufs Wasser und die Internalisierung von externen Kosten (<https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/legislation/com20200789.pdf>).

Vor diesem Hintergrund muss die Weiterentwicklung der Förderrichtlinie „Nachhaltige Modernisierung Binnenschifffahrt“ gesehen werden. Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) plante, mit der Erstellung der neuen Förderrichtlinie ab dem Jahr 2021 zwischen 60 und 80 Prozent der Investitionsausgaben des klein- und mittelständisch geprägten Binnenschifffahrtsgewerbes abzudecken. Das bedeutet, dass besonders umweltfreundliche und emissionsarme Motoren gefördert werden sollten. Allerdings musste das Programm noch von der EU-Kommission notifiziert werden. Das BMVI versicherte allerdings, sich für eine bedarfsgerechte finanzielle Ausstattung und Ausgestaltung der Förderung einzusetzen https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/WS/statusbericht-masterplan-binnenschifffahrt.pdf?__blob=publicationFile).

Das neue Förderprogramm für die Binnenschifffahrt wird nun nicht von der Kommission vor 2021 notifiziert werden und in Kraft treten. Deswegen wird die Richtlinie zur Förderung der nachhaltigen Modernisierung von Binnenschiffen (Förderprogramm nachhaltige Modernisierung von Binnenschiffen) zunächst bis Juni 2021 weitergeführt (https://www.elwis.de/DE/dynamisch/newsletter/newsletter_archive.php?type=2&year=1). Darüber hinaus ist nach Ansicht der Fragesteller davon auszugehen, dass große Investitionen der Reeder in nachhaltige Technologien ausbleiben und die Flottenerneuerung, wie es von der Kommission eigentlich geplant ist, nicht stattfinden werden.

Aus Sicht der Fragesteller handelt es sich hierbei um eine eklatante Diskrepanz zwischen einerseits den Zielen der EU-Kommission in Hinblick auf eine nachhaltige Mobilität und andererseits der Umsetzung einer emissionsarmen Mobilität, die eine weitere Flottenerneuerung des umweltfreundlichsten Verkehrsträgers Binnenschiff nicht unterstützt.

1. Besteht nach Ansicht der Bundesregierung die Möglichkeit, dass die Weiterentwicklung der Förderrichtlinie „Nachhaltige Modernisierung Binnenschifffahrt“ nicht bis zum 1. Januar 2021 von der EU-Kommission notifiziert wird?
2. Wurde die Weiterentwicklung der Förderrichtlinie „Nachhaltige Modernisierung Binnenschifffahrt“ von der EU-Kommission nicht zertifiziert?
 - a) Wenn ja, warum nicht?
 - b) Wenn ja, inwieweit plant die Bundesregierung, die Weiterentwicklung der Förderrichtlinie „Nachhaltige Modernisierung Binnenschifffahrt“ anzupassen, sodass die EU-Kommission das Programm doch noch notifiziert?
 - c) Wenn nein, wann rechnet die Bundesregierung mit der Notifizierung der Weiterentwicklung der Förderrichtlinie „Nachhaltige Modernisierung Binnenschifffahrt“?
3. Wie ist der aktuelle Stand in Sachen Notifizierung der Weiterentwicklung der Förderrichtlinie „Nachhaltige Modernisierung Binnenschifffahrt“ nach Kenntnis der Bundesregierung?
4. Wie hat sich das BMVI bei der EU-Kommission für die Weiterentwicklung der Förderrichtlinie „Nachhaltige Modernisierung Binnenschifffahrt“ eingesetzt?
5. Plant die Bundesregierung, auf Ministerienebene die Weiterentwicklung der Förderrichtlinie „Nachhaltige Modernisierung Binnenschifffahrt“ voranzutreiben?

Die Fragen 1 bis 5 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das Notifizierungsverfahren der Richtlinie zur Förderung der nachhaltigen Modernisierung von Binnenschiffen ist noch nicht abgeschlossen. Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) beantwortete im Rahmen des bisherigen Verfahrens Nachfragen der Europäischen Kommission. Darüber hinaus fand am 7. Oktober 2020 ein Gespräch mit der Europäischen Kommission zu offenen Fragen statt. Des Weiteren hat Bundesminister Andreas Scheuer im Rahmen der EU-Verkehrsministerkonferenz „Inland Waterway Transport – Key to the Green Deal“ am 20. November 2020 gegenüber der Europäischen Kommission auf die besondere Bedeutung der Binnenschifffahrt für die europäische Wirtschaft sowie das Erfordernis von marktgerechten Anreizen für die Modernisierung der Flotte und für die Verkehrsverlagerung hingewiesen.

6. Besteht die Möglichkeit nach Ansicht der Bundesregierung, die Weiterentwicklung der Förderrichtlinie „Nachhaltige Modernisierung Binnenschifffahrt“ auf eine andere Rechtsgrundlage zu fußen?
 - a) Wenn ja, was ändert sich dadurch für das Gewerbe?
 - b) Wenn nein, warum nicht?

Die Fragen 6 bis 6b werden gemeinsam beantwortet.

Die Europäische Kommission entscheidet im Rahmen der Notifizierung der neuen Förderrichtlinie, welche Rechtsgrundlage anzuwenden ist. Der daraus ggf. erforderliche Änderungsbedarf der Richtlinie wird zu gegebener Zeit mit dem Gewerbe besprochen.

7. Sieht die Bundesregierung einen Widerspruch in den Maßnahmen der „Strategie für eine nachhaltige und smarte Mobilität“ und einem Ausbleiben der Notifizierung der Weiterentwicklung der Förderrichtlinie „Nachhaltige Modernisierung Binnenschifffahrt“?
 - a) Wenn ja, warum?
 - b) Wenn nein, warum nicht?

Die Fragen 7 bis 7b werden gemeinsam beantwortet.

Nein. Aktuell ist die Europäische Kommission mit einem sehr hohen Aufkommen der von den Mitgliedstaaten zur Notifizierung angemeldeten Regelungen zur Bekämpfung der wirtschaftlichen Folgen der Corona-Pandemie konfrontiert, sodass es dadurch zu Verzögerungen kommen kann.

8. Welche Auswirkungen auf die Binnenschifffahrt hat es nach Ansicht der Bundesregierung, wenn die Weiterentwicklung der Förderrichtlinie „Nachhaltige Modernisierung Binnenschifffahrt“ nicht zum 1. Januar 2021 in Kraft tritt?
9. Welche Auswirkungen auf die Emissionen und Flottenerneuerung in der Binnenschifffahrt hat es nach Ansicht der Bundesregierung, wenn die Weiterentwicklung der Förderrichtlinie „Nachhaltige Modernisierung Binnenschifffahrt“ nicht zum 1. Januar 2021 in Kraft tritt?
10. Welche Auswirkungen auf die Flottenerneuerung in der Binnenschifffahrt hat es nach Ansicht der Bundesregierung, wenn die Weiterentwicklung der Förderrichtlinie „Nachhaltige Modernisierung Binnenschifffahrt“ nicht zum 1. Januar 2021 in Kraft tritt?

Die Fragen 8 bis 10 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Zur Vermeidung einer Förderlücke ab Januar 2021 wurde die geltende Richtlinie zur Förderung der nachhaltigen Modernisierung von Binnenschiffen über den 31. Dezember 2020 hinaus bis zum 30. Juni 2021 verlängert. Sobald die neue Richtlinie von der Europäischen Kommission notifiziert ist, wird das BMVI diese in Kraft setzen und die verlängerte, derzeit geltende Förderrichtlinie zeitgleich ablösen. Bis dahin haben Binnenschifffahrtsunternehmen die Möglichkeit, Maßnahmen zur Modernisierung ihrer Binnenschiffe nach der verlängerten Förderrichtlinie fördern zu lassen.

Im Übrigen liegen der Bundesregierung keine eigenen Informationen vor.

11. Wie hoch war der Anteil am Modal-Split der Binnenschifffahrt in den letzten zehn Jahren (bitte pro Jahr einzeln aufschlüsseln)?
14. Wie viele Millionen Tonnen wurden in den letzten zehn Jahren von der Binnenschifffahrt transportiert (bitte pro Jahr einzeln angeben)?

Die Fragen 11 und 14 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Entwicklungen sind in der beigefügten Tabelle dargestellt. Den Darstellungen liegen folgende Definitionen zugrunde: Güterverkehrsaufkommen = transportiertes Gütergewicht in Tonnen [t]; Gütertransportleistung = Produkt aus transportiertem Gütergewicht und Transportweite in Tonnenkilometer [tkm].

Jahr	Binnenschifffahrt (Binnenländischer Verkehr)			
	Güterverkehrsaufkommen		Gütertransportleistung	
	Güterverkehrsaufkommen der Binnenschifffahrt	Modal Split – Anteil der Binnenschifffahrt am Güterverkehrsaufkommen insgesamt	Gütertransportleistung der Binnenschifffahrt	Modal Split – Anteil der Binnenschifffahrt an der Gütertransportleistung insgesamt
	in Mio. t	in %	in Mrd. tkm	in %
2010	229,6	6,0	62,3	9,9
2011	222,0	5,5	55,0	8,8
2012	223,2	5,6	58,5	9,5
2013	226,9	5,6	60,1	9,5
2014	228,5	5,5	59,1	9,2
2015	221,4	5,3	55,3	8,4
2016	221,3	5,1	54,3	8,0
2017	222,7	5,1	55,5	8,0
2018	197,9	4,5	46,9	6,8
2019*	(205,1)*	(4,6)*	(50,9)*	(7,3)*

*) 2019: vorläufige Werte

Quelle: Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, Verkehr in Zahlen 2020/2021

12. Was muss sich nach Ansicht der Bundesregierung tun, damit der Gütertransport in der Binnenschifffahrt um 25 Prozent steigt?

Eine Anhebung des Modal Split der Binnenschifffahrt wird durch Umsetzung der Maßnahmen aus dem Masterplan Binnenschifffahrt des BMVI, vor allem im Bereich der Wasserstraßeninfrastruktur, durch Verlagerung von geeignetem Güterverkehr auf die Wasserstraße sowie die verstärkte Verlagerung von Großraum- und Schwerverkehr (Sondertransporte) auf das Binnenschiff, angestrebt. Durch die neue Richtlinie zur Förderung der nachhaltigen Modernisierung von Binnenschiffen soll ab dem Jahr 2021 auch eine bessere Schiffbarkeit bei niedrigen Wasserständen erreicht werden.

13. Wie viele Millionen Tonnen werden nach Ansicht der Bundesregierung transportiert werden müssen, damit sich der Gütertransport in der Binnenschifffahrt um 25 Prozent steigert?

Bezogen auf das Jahr 2015 (= 100 Prozent) muss die Binnenschifffahrt rund 276,8 Millionen Tonnen Güter transportieren, damit das Gütertransportaufkommen der Binnenschifffahrt um 25 Prozent gesteigert wird.

15. Welche Bedeutung erhält in diesem Zusammenhang die Weiterentwicklung der Förderrichtlinie „Nachhaltige Modernisierung Binnenschifffahrt“?

Eine nachhaltige Modernisierung der Binnenschiffsflotte soll zu einer Steigerung der Attraktivität des Verkehrsträgers beitragen und damit die Wettbewerbsfähigkeit der Binnenschifffahrt in den Logistikketten stärken.

