

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Valerie Wilms, Bettina Herlitzius, Stephan Kühn, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Drucksache 17/9310 –

Anteil der Binnenschifffahrt an der Beförderungsleistung aller Verkehrsträger (Modal Split)

Das Ziel der Steigerung des Binnenschifffahrtsanteils an der Gesamtverkehrsleistung wird seit vielen Jahren von verschiedenen Regierungen proklamiert und ist auch immer wieder Bestandteil europäischer Politik (u. a. Weißbuch Verkehr der Europäischen Kommission/„Fahrplan zu einem einheitlichen Europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem“). Eurostat, die Statistikbehörde der Europäischen Kommission, stellt fest, dass in den vergangenen 30 Jahren die Binnenschifffahrt in Europa lediglich um 17 Prozent angestiegen ist. Im Jahr 2010 lag der Anteil der Binnenschifffahrt laut Statistischem Bundesamt bei 10 Prozent (nach Beförderungsleistung pro Tonnenkilometer). Die Bundesregierung hat in ihrem aktuellen Nachhaltigkeitsbericht auch die Binnenschifffahrt mit einem Indikatorenziel genannt.

1. Wie kann die Bundesregierung das Indikatorenziel (gemäß ihrem Fortschrittsbericht zur Nationalen Nachhaltigkeitsstrategie) im Bereich der Binnenschifffahrt von 14 Prozent Anteil an der Güterbeförderungsleistung bis 2015 erreichen?

Ziel der Verkehrspolitik der Bundesregierung ist es, effiziente Mobilität zu ermöglichen und damit die Voraussetzung für Wachstum und Beschäftigung zu schaffen, ohne die Umwelt- und Klimaschutzbelange aus den Augen zu verlieren. Dabei setzt sie auf ein leistungsfähiges, sicheres und umweltfreundliches Verkehrssystem, in dem alle Verkehrsträger gleichwertig sind. Denn das vorhergesagte Verkehrswachstum kann nur bewältigt werden, wenn alle Verkehrsträger ihren Beitrag leisten und sich gegenseitig optimal ergänzen. Dazu müssen sie so miteinander verzahnt werden, dass sie ihre jeweiligen spezifischen Stärken ausspielen können. Gleichzeitig fördert die Bundesregierung, wo immer dies sinnvoll ist, die Verlagerung von Verkehren auf Schiene und Wasserstraße.

2. Auf welcher Grundlage kam es zur Festsetzung des in Frage 1 genannten Ziels?

Die Zielformulierung erfolgte im Rahmen der Nationalen Nachhaltigkeitsstrategie.

3. Welchen Zusammenhang sieht die Bundesregierung zwischen dem Ausbau von Binnenwasserstraßen und der Verlagerung der Verkehre auf die Flüsse und Kanäle?

Mit einer Verbesserung der Infrastruktur an Binnenwasserstraßen wird die Wettbewerbsfähigkeit der Binnenschifffahrt weiter gestärkt. Die Stärken der Binnenschifffahrt liegen vor allem in niedrigen Transportkosten und hoher Energieeffizienz sowie großen Kapazitätsreserven.

4. Welches Potenzial liegt für die Binnenschifffahrt nach Auffassung der Bundesregierung im Seehafen-Hinterlandverkehr, wo die Hafengruppe Bremen/Bremerhaven sowie der Hafen Hamburg nur rund 1 Prozent des gesamten Hinterlandverkehrs erreichen?

Die Binnenschifffahrt verfügt noch über erhebliche Potenziale im Seehafenhinterlandverkehr. Nachstehende Tabelle zeigt die prognostizierte Entwicklung der Verkehrsträger im Seehafenhinterlandverkehr differenziert nach Verkehrsaufkommen und Verkehrsleistung bis zum Jahr 2025. Grundlage hierfür stellt die Verkehrsverflechtungsprognose 2025 des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) dar. Derzeit wird eine neue Verkehrsverflechtungsprognose mit Zieljahr 2030 erarbeitet, um aktuelle Erkenntnisse zu berücksichtigen. Ergebnisse werden voraussichtlich Ende des Jahres 2013 vorliegen.

Prognose des Seehafenhinterlandverkehrs

Verkehrsaufkommen (Mio. t)	Schiene			Straße		
	2004	2025	% ges	2004	2025	% ges
Konventioneller Verkehr	29,8	39,2	32%	32,0	54,6	70%
Containerverkehr	14,6	56,2	285%	49,6	187,3	278%
SUMME	44,3	95,3	115%	81,6	241,8	196%
Verkehrsaufkommen (Mio. t)	Binnenwasserstraße			Gesamt		
	2004	2025	% ges	2004	2025	% ges
Konventioneller Verkehr	56,6	76,6	35%	118,4	170,4	44%
Containerverkehr	12,6	37,3	196%	76,8	280,7	266%
SUMME	69,2	113,9	65%	195,1	451,1	131%

Verkehrsleistung (Mrd. tkm)	Schiene			Straße		
	2004	2025	% ges	2004	2025	% ges
Konventioneller Verkehr	9,6	13,7	42%	10,0	19,9	98%
Containerverkehr	7,3	29,1	300%	13,8	59,2	329%
SUMME	16,9	42,8	153%	23,8	79,1	232%
Verkehrsleistung (Mrd. tkm)	Binnenwasserstraße			Gesamt		
	2004	2025	% ges	2004	2025	% ges
Konventioneller Verkehr	12,3	18,9	54%	32,0	52,4	64%
Containerverkehr	4,2	12,3	194%	25,3	100,6	298%
SUMME	16,5	31,1	89%	57,2	153,1	168%

Quelle: Verkehrsverflechtungsprognose 2025

5. Welcher Finanzbedarf ist nach Ansicht der Bundesregierung erforderlich, um das in Frage 1 genannte Ziel zu erreichen?

Die Spielräume für Ersatzinvestitionen und Ausbaumaßnahmen an Bundeswasserstraßen sind durch die Finanzierungsmöglichkeiten des Bundeshaushaltes im Rahmen der notwendigen Haushaltskonsolidierung begrenzt. Daher müssen konsequent Prioritäten gesetzt und sparsame Lösungen gesucht werden. Dabei stehen bei der Priorisierung alle Ersatz- und Ausbauinvestitionen im gesamten Bundeswasserstraßennetz im Binnen- und im Küstenbereich in Konkurrenz. Die Ersatzinvestitionen zum Erhalt der Infrastruktur und zur Gewährleistung der Sicherheit haben Vorrang vor Ausbaumaßnahmen, die der quantitativen oder qualitativen Verbesserung der Verkehrsabläufe und damit der Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit dienen. Um alle volkswirtschaftlich vorteilhaften Investitionsprojekte in vertretbaren Zeiträumen realisieren zu können, wäre ein zusätzlicher Finanzbedarf in Höhe von ca. 0,5 Mrd. Euro pro Jahr erforderlich.

6. Welchen Beitrag zur Erreichung des o. g. Ziels leisten Organisationen wie SPC (Short Sea Shipping Inland Waterways Promotion Center) sowie INE (Inland Navigation Europe) sowie die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes und weitere Organisationen in diesem Bereich?

Die angesprochenen Organisationen und die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) leisten auf unterschiedliche Weise ihren Beitrag zur Erreichung des oben genannten Ziels.

Die Arbeit des SPC gliedert sich in drei Haupttätigkeitsfelder:

Initiierung und Begleitung von Transportprojekten, die nicht ausschließlich auf der Straße durchgeführt werden sollen,

Aus- und Weiterbildung von Logistikern und Logistikerinnen im Hinblick auf umweltfreundliche und betriebswirtschaftlich interessante, alternative Transportlösungen sowie

Promotionaktivitäten zur Stärkung des Bewusstseins für die Möglichkeiten des Kurzstreckenseeverkehrs und der Binnenschifffahrt.

Das SPC steht privatwirtschaftlichen Unternehmen aus unterschiedlichen Branchen zur Verfügung und ermittelt auf Anfrage Verlagerungspotenziale. Seit Gründungsbeginn des SPC 2001 konnten so ca. 1 Mrd. Tonnenkilometer an Erstverlagerung von der Straße zu Wasserstraße/Kurzstreckenseefahrt/Schiene verwirklicht und 60 000 Tonnen CO₂ eingespart werden.

Die INE betreibt aktive politische Interessenvertretung auf EU-Ebene für Maßnahmen, die die Nutzung des Potenzials der Binnenschifffahrt fördern.

Die INE-Mitglieder bilden ein Netzwerk aus Verbänden und Institutionen, die sich als Befürworter und Förderer des Systems Wasserstraße für den Austausch von Erfahrungen, den Transfer von Know-how, die Entwicklung von langfristigen Strategien und die Durchführung gemeinsamer Projekte einsetzen.

Aufgabe der WSV ist es, eine leistungsfähige Wasserstraßen-Infrastruktur bereitzustellen und sie den verkehrswirtschaftlichen und technischen Anforderungen zunehmender Transportgüterströme anzupassen. Dazu gehören über die Substanzerhaltung hinaus auch Anpassungs- und Erweiterungsinvestitionen, wie beispielsweise Brückenhebungen, um mindestens den zweilagigen Containerverkehr auf den Bundeswasserstraßen zu ermöglichen. Diese und weitere Maßnahmen tragen zur Steigerung der ökonomischen und ökologischen Vorteile dieses Verkehrsträgers bei.

Durch die Bereitstellung moderner Verkehrssicherungssysteme, die Qualitätssicherung der Verkehrsmittel, strom- und schiffahrtspolizeiliche Maßnahmen sowie die Qualifizierung der Verkehrsteilnehmer werden der Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs Rechnung getragen. Damit leistet die WSV einen wichtigen Beitrag zur positiven Wahrnehmung und Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der Binnenschifffahrt.

Die WSV ist zudem mit der Durchführung von Förderprogrammen für die Binnenschifffahrt betraut. Dazu gehört u. a. das Motorenförderprogramm zur Ausrüstung der deutschen Binnenschiffsflotte mit emissionsarmen Dieselmotoren und Abgasnachbehandlungssystemen sowie das Ausbildungsförderprogramm. Durch die Betreuung der Zuwendungen im Bereich der Aus- und Fortbildung trägt die WSV dazu bei, dass auch zukünftig der Binnenschifffahrt qualifizierter Nachwuchs zur Verfügung steht und so die Wettbewerbsfähigkeit des Verkehrsträgers Wasserstraße gestärkt wird.

7. Welche Maßnahmen werden vonseiten der Bundesregierung getroffen, um den Verkehrsträger Wasserstraße auch im Sinne ökologischer Nachhaltigkeit als vorbildlich weiterzuentwickeln (Abgasreduktion, alternative Treibstoffe, CO₂-freie Schifffahrt, Transporteffizienz)?

Aus dem Haushalt des BMVBS werden seit 2007 Zuwendungen für die Beschaffung von emissionsärmeren Dieselmotoren für den Antrieb von Binnenschiffen und für Abgasnachbehandlungssysteme gewährt. Ziel des Förderprogramms ist die Modernisierung der Binnenschifffahrt durch Gewährung von finanziellen Anreizen für den Kauf von emissionsärmeren Dieselmotoren anstelle herkömmlicher Dieselmotoren bei neuen Binnenschiffen und für den Austausch bisher genutzter Dieselmotoren durch emissionsärmere Dieselmotoren bzw. den Einbau von Abgasnachbehandlungssystemen bei in Fahrt befindlichen Binnenschiffen. Das Programm soll außerdem ein Anreiz sein, möglichst zeitnah Binnenschiffe mit umweltfreundlicheren Motoren aus- bzw. umzurüsten.

Neben den nationalen Anstrengungen der Bundesregierung (siehe u. a. die Fortschrittsberichte zur nationalen Nachhaltigkeitsstrategie, die Überarbeitung der nationalen Mobilitäts- und Kraftstoffstrategie, in der auch die Binnenschifffahrt enthalten ist, und das Motorenförderprogramm) ist es aus Sicht der Bundesregierung unerlässlich, auch internationale Ziele anzugehen.

Die Bundesregierung hat daher bereits im Jahr 2005 anspruchsvolle Vorschläge für die Weiterentwicklung der Abgasgrenzwerte für Binnenschiffe den zuständigen Gremien der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) und der Europäischen Union unterbreitet. Die Europäische Kommission wird voraussichtlich im nächsten Jahr eine Änderung der Abgasrichtlinie vorlegen.

Die ZKR arbeitet seit Herbst 2010 an einem sehr umfassenden Bericht zu den Möglichkeiten und entsprechenden Zielen zur Abgasreduzierung. Dazu hat sie einen internationalen Workshop über die CO₂-Emissionen der Binnenschifffahrt durchgeführt, der auf großes internationales Interesse stieß. In einem zweiten Schritt wird nun eine konkrete Strategie erarbeitet.

Das Verkehrssystem Schiff/Wasserstraße spielt im Gesamtverkehrssystem unter Umweltgesichtspunkten eine wesentliche Rolle. Die Bundesregierung hat sich zum Ziel gesetzt, die Wasserstraßen ökologisch nachhaltig weiter zu entwickeln. Dazu werden derzeit an Bundeswasserstraßen Maßnahmen zur Erhaltung und Wiederherstellung der ökologischen Durchgängigkeit umgesetzt und naturnahe Gestaltungen der Wasserstraßen erprobt. Weiterhin werden die Auswirkungen des Klimawandels untersucht und mögliche Anpassungsoptionen der Wasserstraßen entwickelt.

8. Welchen Beitrag zur Erreichung des in Frage 1 genannten Ziels leisten die Terminals für den Kombinierten Verkehr bzw. die Güterverkehrszentren, und mit welcher Intensität müssten diese ausgebaut werden, um das o. g. Ziel zu erreichen?

Der Kombinierte Verkehr (KV) optimiert die Vernetzung der Verkehrsträger und ermöglicht die verstärkte Einbeziehung der umweltfreundlicheren Verkehrsträger Schiene und Wasserstraße in die Logistikkette. Der KV trägt damit dazu bei, die Straße zu entlasten und Emissionen zu reduzieren.

Von den insgesamt 48 Umschlaganlagen mit Anschluss an die Wasserstraße (Straße-Wasserstraße und/oder Bahn-Wasserstraße) hat die Bundesregierung seit 1998 34 Umschlaganlagen über die Richtlinie zur Förderung von Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs nichtbundeseigener Unternehmen mit insgesamt 224,6 Mio. Euro gefördert (Stand: September 2010). Die Fortführung der Richtlinie seit dem 1. Januar 2012 wird dazu beitragen, dass auch zukünftig Gütertransporte auf die Binnenwasserstraße verlagert werden können.

Wie in der Verkehrsverflechtungsprognose 2025 dargestellt, werden die KV-Verkehre im Bereich der Binnenschifffahrt von 12,6 Mio. Tonnen im Jahr 2004 auf rund 37,3 Mio. Tonnen im Jahr 2025 anwachsen.

9. Wie wird die Bundesregierung versuchen, die Ziele des aktuellen Weißbuchs Verkehr der Europäischen Kommission im Bereich der Binnenschifffahrt zu erreichen?

Ein EU-weites Treibhausgas-Minderungsziel von 60 Prozent bis zum Jahr 2050 als Sektorziel für den Verkehr sieht die Bundesregierung als ambitioniert an und betrachtet es als einen Orientierungswert. Das Ziel, möglichst große Anteile des Verkehrswachstums auf Schiene und Binnenwasserstraße zu verlagern, wo immer dies sinnvoll ist, wird von der Bundesregierung unterstützt. Pauschale und dirigistische Vorgaben hinsichtlich Entfernungen, Mengen und Zieldaten werden aber abgelehnt, da sie nicht zielführend sind.

Der Vorschlag, eine EU-Flagge und ein EU-Schifffahrtsregister für See- und Binnenschiffe einzuführen, wird kritisch gesehen, u. a. da die EU kein Staat mit Flaggenführungsrecht ist.

10. Wie sieht die Bundesregierung die weiteren Verlagerungspotenziale auf die Wasserstraße in Deutschland im Vergleich zu anderen großen Binnenschifffahrtsnationen?

Die Bundesregierung geht davon aus, dass das Transportaufkommen und die Transportleistung der Binnenschifffahrt in den nächsten Jahren weiter zunehmen werden. Nach der Verkehrsverflechtungsprognose des BMVBS sollen das Transportaufkommen und die -leistung vom Basisjahr 2004 bis zum Jahr 2025 um 20 Prozent bzw. 26 Prozent weiter ansteigen. Das Wachstum der Binnenschifffahrt bleibt aber hinter der Entwicklung der anderen Verkehrsträger zurück.

Der Bundesregierung liegen keine vergleichenden Prognosen über die Verlagerungspotenziale der Binnenschifffahrt in den einzelnen Staaten vor.

