

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Bernd Reuther, Frank Sitta,
Torsten Herbst, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP
– Drucksache 19/19474 –**

Kohletransport in der Binnenschifffahrt und die Folgen des Kohlekompromisses

Vorbemerkung der Fragesteller

Im Januar 2020 haben Bund und Länder einen Kompromiss über den Kohleausstieg getroffen. Bis spätestens 2038 soll Deutschland nun aus der Kohleverstromung aussteigen. Bis Ende 2022 werden laut Stilllegungsplan acht Blöcke im Rheinland abgeschaltet. Darüber hinaus will der Bund in Ausschreibungen festlegen, welche Steinkohlemeiler vom Netz gehen. Wer die niedrigste Entschädigung akzeptiert, soll Vorrang bekommen. Um den Übergang bis zum endgültigen Ausstieg zu organisieren, werden schließlich insgesamt 40 Mrd. Euro an Hilfen für die betroffenen Regionen bereitgestellt (<https://www.sueddeutsche.de/politik/kohleausstieg-einigung-faq-1.4759545>).

Im Bericht der Kohlekommission sind Förderprogramme für alle Regionen vorgesehen. Im Fokus der Förderung soll dabei die Zulieferindustrie stehen, um auch diese bei der Entwicklung neuer Geschäftsfelder zu unterstützen und dem Fachkräftemangel etwa im Handwerk zu begegnen (https://www.bmwi.de/Redaktion/DE/Downloads/A/abschlussbericht-kommission-wachstum-strukturwandel-und-beschaeftigung.pdf?__blob=publicationFile). Zu den Zulieferern kann man auch die Binnenschifffahrt zählen, da sie die Kraftwerke v. a. mit Steinkohle versorgt. Gut 70 Prozent des Güterverkehrs sind Massengüter, worunter auch ein hoher Anteil an Kohle fällt (<https://www.binnenschiff.de/system-wasserstrasse/gueterschiffahrt/>).

Abgesehen vom Ausbau der Moselschleuse geht der Bericht der Kohlekommission nicht auf die Binnenschifffahrt ein. Der zu erwartende Einbruch des Kohletransportes wird die Branche allerdings nachhaltig negativ beeinflussen. Daher stellen sich Fragen hinsichtlich der Zukunft der Binnenschifffahrt, wenn Einnahmen aus der Kohle ausbleiben und welche Kompensationsmöglichkeiten es nach Ansicht der Bundesregierung für die Binnenschifffahrt gibt.

1. Wie viele Tonnen Kohle wurden nach Kenntnis der Bundesregierung letztes Jahr mit dem Binnenschiff auf deutschen Wasserstraßen transportiert (bitte nach Braun- und Steinkohle aufschlüsseln)?

Im Jahr 2019 wurden nach Angaben des Statistischen Bundesamtes insgesamt 23.267.799 Tonnen Kohle auf deutschen Wasserstraßen transportiert. Die amtliche Statistik die Güterbeförderung nach dem einheitlichen Güterverzeichnis für die Verkehrsstatistik – 2007 (NST-2007) erfasst die Gütergruppe „02.1 Kohle“ ohne weitere Untergliederung.

2. Wie schätzt die Bundesregierung den zukünftigen Transport von Kohle in der Binnenschifffahrt ein (bitte nach Braun- und Steinkohle aufschlüsseln)?

Die Ergebnisse der Mittelfristprognose im Winter 2019/20, die im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur für die Jahre 2020 bis 2023 erstellt wurde, zeigen, dass für die Binnenschifffahrt im Jahr 2020 ein Rückgang des Steinkohleabsatzes zu erwarten ist und die Kohletransporte auf den Bundeswasserstraßen rückläufig sein werden. Eine genaue Analyse erfolgt in der nächsten Verkehrsprognose. Dafür wird ein gegenläufiger Effekt in (absolut) gleicher Höhe bei den Baustofftransporten erwartet.

Insgesamt wird mit einer Stagnation (Aufkommen und Leistung) gerechnet, die auch für die Jahre von 2021 bis 2023 prognostiziert wird.

3. Welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung aus ihrer Einschätzung?

Die Bundesregierung unterstützt das Binnenschifffahrtsgewerbe bei der Erschließung neuer Märkte und stärkt die Wettbewerbsfähigkeit der Branche. Im Rahmen der Umsetzung des Masterplans Binnenschifffahrt werden zusammen mit dem Gewerbe die entsprechenden Maßnahmen umgesetzt. Dazu zählen z. B. die Modernisierung der Flotte und die Verlagerung von Großraum- und Schwerlasttransporten auf die Wasserstraße.

Zur Umsetzung des Masterplans Binnenschifffahrt wird auf die Antworten der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage Bundestagsdrucksache 19/19054 verwiesen.

4. Fällt die Binnenschifffahrt nach Auffassung der Bundesregierung unter die Zulieferer der Kohlewirtschaft?
5. Wenn nein, warum nicht?
6. Wird die Binnenschifffahrt bei den Förderprogrammen mit besonderem Fokus auf die Zulieferer der Kohlewirtschaft berücksichtigt?
 - a) Wenn nein, warum nicht?
 - b) Wenn ja, in welcher Höhe?

- c) Wenn ja, müssen die Förderprogramme nach Ansicht der Bundesregierung auf europäischer Ebene zertifiziert werden?

Die Fragen 4, 5 und 6 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Binnenschifffahrt gehört zur Logistikbranche und erbringt Transportleistungen. Zulieferer stellen Produkte her, die für die Produktion anderer Produkte benötigt werden. Nach Auffassung der Bundesregierung fällt die Binnenschifffahrt damit nicht unter die Zulieferer der Kohlewirtschaft.

Die Bundesregierung hat eine Vielzahl von Förderprogrammen aufgelegt, von denen auch die Zulieferer der Kohlewirtschaft profitieren. Das Förderinstrumentarium wird laufend überprüft und den Erfordernissen der Unternehmen angepasst.

7. Welche Alternativen gibt es nach Ansicht der Bundesregierung für die Binnenschifffahrt zum Transport von Kohle?

Nach Auffassung der Bundesregierung sind der Containertransport, der Transport von Baustoffen, chemischen Grundstoffen, Sekundärrohstoffen, Abfällen, Fahrzeugen bzw. Erzeugnissen der Automobilindustrie sowie Großraum- und Schwerlasttransporte Märkte mit Entwicklungspotential für die Binnenschifffahrt.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.