

## **Kleine Anfrage**

**der Abgeordneten Bernd Reuther, Frank Sitta, Torsten Herbst, Dr. Christian Jung, Daniele Kluckert, Oliver Luksic, Grigorios Aggelidis, Renata Alt, Nicole Bauer, Jens Beeck, Dr. Jens Brandenburg (Rhein-Neckar), Dr. Marco Buschmann, Britta Katharina Dassler, Dr. Marcus Faber, Daniel Föst, Otto Fricke, Reginald Hanke, Peter Heidt, Katrin Helling-Plahr, Reinhard Houben, Ulla Ihnen, Olaf in der Beek, Pascal Kober, Carina Konrad, Konstantin Kuhle, Ulrich Lechte, Alexander Müller, Dr. Martin Neumann, Hagen Reinhold, Dr. Wieland Schinnenburg, Matthias Seestern-Pauly, Hermann Otto Solms, Bettina Stark-Watzinger, Dr. Marie-Agnes Strack-Zimmermann, Katja Suding, Stephan Thomae, Dr. Florian Toncar, Sandra Weeser, Nicole Westig und der Fraktion der FDP**

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

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 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](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 Binnen-

schiffen (Förderprogramm nachhaltige Modernisierung von Binnenschiffen) zunächst bis Juni 2021 weitergeführt ([https://www.elwis.de/DE/dynamisch/newletter/newsletter\\_archive.php?type=2&year=1](https://www.elwis.de/DE/dynamisch/newletter/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 Kommission in Hinblick auf eine nachhaltige Mobilität und andererseits der Umsetzung einer emissionsarmen Mobilität, die eine weitere Flottenerneuerung des umweltfreundlichsten Verkehrsträgers Binnenschiff nicht unterstützt.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Besteht nach Ansicht der Bundesregierung die Möglichkeit, dass die Weiterentwicklung der Förderrichtlinie Nachhaltige Modernisierung Binnenschifffahrt nicht bis zum 1. Januar 2021 von der Kommission notifiziert wird?
2. Wurde die Weiterentwicklung der Förderrichtlinie Nachhaltige Modernisierung Binnenschifffahrt von der 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 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 Kommission für die Weiterentwicklung der Förderrichtlinie Nachhaltige Modernisierung Binnenschifffahrt eingesetzt?
5. Plant die Bundesregierung auf Ministerebene die Weiterentwicklung der Förderrichtlinie Nachhaltige Modernisierung Binnenschifffahrt voranzutreiben?
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?
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?
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?
11. Wie hoch war der Anteil am Modal-Split der Binnenschifffahrt in den letzten zehn Jahren (bitte pro Jahr einzeln aufschlüsseln)?
12. Was muss sich nach Ansicht der Bundesregierung tun, damit der Gütertransport in der Binnenschifffahrt um 25 Prozent steigt?
13. Wie viele Millionen Tonnen werden nach Ansicht der Bundesregierung transportiert werden müssen, damit sich der Gütertransport in der Binnenschifffahrt um 25 Prozent steigert?
14. Wie viele Millionen Tonnen wurden in den letzten zehn Jahren von der Binnenschifffahrt transportiert (bitte pro Jahr einzeln angeben)?
15. Welche Bedeutung erhält in diesem Zusammenhang die Weiterentwicklung der Förderrichtlinie Nachhaltige Modernisierung Binnenschifffahrt?

Berlin, den 16. Dezember 2020

**Christian Lindner und Fraktion**

*Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.*