

A n t w o r t

des Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau

auf die Große Anfrage der Fraktion der SPD
– Drucksache 17/10900 –

Binnenschifffahrt in Rheinland-Pfalz

Das **Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau** hat die Große Anfrage namens der Landesregierung – Zuleitungsschreiben des Chefs der Staatskanzlei vom 4. Februar 2020 – wie folgt beantwortet:

Die wirtschaftliche Stärke einer Region beruht ganz wesentlich auch auf der Nutzbarkeit von Wasserstraßen. Rheinland-Pfalz als Bundesland mit einem hohen Export-Anteil ist ganz entscheidend von einem leistungsfähigen Gesamtsystem aus Wasserstraßen, Binnenhäfen und Binnenschifffahrt besonders im Rheinkorridor abhängig. Die hohe Bedeutung der Binnenschifffahrt und der Wasserstraßen für die Wirtschaft und die Bürgerinnen und Bürger wurde im Jahr 2018 aufgrund der extremen Niedrigwassersituation deutlich.

Um der Binnenschifffahrt eine positive Zukunftsperspektive zu eröffnen, bedarf es großer Anstrengungen auf verschiedenen Ebenen und durch alle Beteiligte. Mit dem vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) im Mai 2019 präsentierten Masterplan Binnenschifffahrt wurde hierzu ein wichtiger Beitrag geleistet.

Mit dem vom Land Rheinland-Pfalz beauftragten Gutachten zur Flächensituation in den rheinland-pfälzischen Binnenhäfen sind zudem landseitig die Weichen dafür gestellt worden, dass an den Hafestandorten auch zukünftig in ausreichendem Umfang Hafensflächen für den Güterumschlag mit dem Binnenschiff zur Verfügung stehen werden.

Dies vorausgeschickt, beantworte ich die vorbezeichnete Große Anfrage wie folgt:

1. *Wie beurteilt die Landesregierung den Anteil der Binnenschifffahrt an der Transportleistung im Güterverkehr in Rheinland-Pfalz sowie die Bedeutung der Binnenschifffahrt hinsichtlich einer Verlagerung von Güterverkehren weg von der Straße?*

Die ambitionierten Klimaziele im Verkehrssektor können nur durch eine konsequente Verlagerung von Gütertransporten bei Mittel- und Langstreckenverkehren auf das Binnenschiff und die Bahn erreicht werden.

Der gesamte Güterverkehr (Quelle-/Ziel) in Rheinland-Pfalz betrug auf der Basis der Verkehrsverflechtungsprognose 2030 des Bundes (BMVI)¹⁾ gemäß Bewertung des Institutes Planco²⁾ im Jahr 2010 insgesamt 248 Mio. Tonnen. Mit 208 Mio. Tonnen dominiert dabei der Lkw-Verkehr. Die Binnenschifffahrt weist mit 24 Mio. Tonnen das zweitgrößte Aufkommen der Verkehrsträger auf, der Eisenbahngüterverkehr folgt mit 16 Mio. Tonnen. Damit wird die Bedeutung der Binnenschifffahrt und damit auch der Binnenhäfen für den rheinland-pfälzischen Güterverkehr deutlich. Der Modal Split stellt sich dementsprechend wie folgt dar: Lkw 83,6 Prozent, Binnenschiff 9,8 Prozent und Eisenbahn 6,6 Prozent.

Ausgehend vom Güterverkehrsaufkommen im Jahr 2010 wird ein Anstieg des Verkehrs in Rheinland-Pfalz auf rund 300 Mio. Tonnen im Jahr 2030 erwartet. Dies entspricht einem Wachstum von durchschnittlich 1,0 Prozent p. a. Es wird dabei eine zunehmende Verlagerung von Verkehren auf Binnenschiff und insbesondere Eisenbahn erwartet. So soll das Aufkommen der Binnenschifffahrt um durchschnittlich 1,1 Prozent p. a. und das Aufkommen der Eisenbahn um durchschnittlich 2,1 Prozent p. a. ansteigen. Im Ergebnis wird das Aufkommen der Verkehrsträger Binnenschifffahrt auf 30 Mio. Tonnen und das der Bahn auf 25 Mio. Tonnen prognostiziert. Für das Jahr 2030 wird für Rheinland-Pfalz somit der folgende Modal Split erwartet: Lkw 81,8 Prozent, Binnenschiff 10,0 Prozent und Eisenbahn 8,2 Prozent.

1) Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, Verkehrsverflechtungsprognose 2030, Schlussbericht 2014.

2) Grundlagenuntersuchung zu den rheinland-pfälzischen Binnenhäfen, Planco Consulting GmbH, Schlussbericht Mai 2019.

Durch eine konsequente Umsetzung der Maßnahmen aus dem „Masterplan Binnenschifffahrt“ wird seitens des Bundes bis zum Jahr 2030 eine Anhebung des bundesweiten Modal Split der Binnenschifffahrt auf 12 Prozent angestrebt. Mit Blick auf den perspektivischen Rückgang insbesondere bei den Massentransportgütern Mineralöl und Kohle wird das verkehrspolitische Ziel als sehr ambitioniert bewertet. Um den Anteil der Binnenschifffahrt an der Transportleistung im Güterverkehr behaupten und ggf. ausbauen zu können, bedarf es daher einer kontinuierlichen Weiterentwicklung des Gesamtsystems aus Wasserstraßen, Binnenhäfen und Binnenschifffahrt.

2. *Wie viele Unternehmen für Gütertransport mit Binnenschiffen gibt es in Rheinland-Pfalz und wie sind diese strukturiert hinsichtlich Flottengröße, Beschäftigten, Umsatz etc.?*

Nach den Daten des Statistischen Landesamtes gab es im Jahr 2012 in Rheinland-Pfalz insgesamt 57 Unternehmen mit 460 Beschäftigten in der gewerblichen Binnenschifffahrt, davon 21 Unternehmen in der Güterschifffahrt, acht in der Tankschifffahrt, 26 in der Personenschifffahrt und zwei in der Schub- und Schleppschifffahrt für andere Unternehmen. Die in der Güter- bzw. Tankschifffahrt tätigen Unternehmen erwirtschafteten mit 33 Schiffen und einer Tragfähigkeit von insgesamt rund 49 000 Tonnen dabei einen Umsatz von 35,25 Mio. Euro. Aktuellere Daten sind für Rheinland-Pfalz diesbezüglich nicht verfügbar.

3. *Wie setzt sich die Branche hinsichtlich des Verhältnisses zwischen Partikulieren und Reedereien zusammen?*

Die Unternehmensstruktur in der deutschen Binnenschifffahrt ist zu einem großen Teil von kleineren Unternehmen mit einem oder wenigen Schiffen geprägt. Eine genaue Auswertung nach Flottengröße ist dabei schwierig, da Großunternehmen nur zu einem Teil eigene Schiffe betreiben und ihren Betrieb in hohem Maße auf Partikuliere (d. h. selbstständige Schiffseigentümer) stützen. Binnenschifffahrtsunternehmen sind zudem teilweise über Tochtergesellschaften bzw. Kapitalbeteiligungen international verflochten und ausgerichtet. Die Aussagekraft der Flagge eines Binnenschiffs verliert damit grundsätzlich an Bedeutung; sie kennzeichnet zwar den Registerort eines Schiffes, sagt allerdings nichts über die Nationalität des Eigentümers aus.

Gemäß einer vom BMVI beauftragten Studie zum Thema „Energieberatung in der Binnenschifffahrt“ stellt sich die Unternehmensstruktur in der Binnenschifffahrt im Jahr 2013 bundesweit wie folgt dar:

Unternehmensgröße	Klein	Mittel	Groß
Beschäftigte	1 bis 9	10 bis 49	> 50
Schiffe je Unternehmen	~ 1	~ 5	~ 45
Anzahl der Unternehmen	813	109	21
Verfügbare Schiffe zum 30. Juni 2013	1 116	1 024	942
Umsatz pro Schiff	386 T€	1 024 T€	614 T€

Gemäß Angaben des Statistischen Bundesamtes stellt sich die Unternehmensstruktur in der Frachtschifffahrt zum 30. Juni 2017 wie folgt dar:

	Beschäftigte je Unternehmen							
	Insgesamt	1-2	3-4	5-9	10-19	20-49	50-99	200 und mehr
Unternehmen	818	213	250	211	78	48	0	5
Güterschiffe	1 567	156	211	190	122	185	703	-

4. *Wie stellt sich nach Kenntnis der Landesregierung die Situation (qualitativ und quantitativ) der Binnenschifffahrt hinsichtlich Fachkräftesicherung, -bedarf sowie Aus- und Weiterbildung dar?*

Die Binnenschifffahrt ist wie in vielen anderen Bereichen der Logistik auf ein attraktives Berufsbild und qualifiziertes Personal angewiesen. Im Jahr 2018 waren gemäß Marktbeobachtungsbericht 2019 zu Fahrerberufen des Bundesamtes für Güterkraftverkehr (BAG) insgesamt 30,1 Prozent der in der Binnenschifffahrt Beschäftigten 55 Jahre oder älter. Die Binnenschifffahrt bietet aufgrund der Altersstruktur der Beschäftigten daher für junge Menschen grundsätzliche gute Entwicklungschancen und Aufstiegsperspektiven zum Schiffsführer bzw. zur Schiffsführerin.

Gemäß Marktbeobachtungsbericht des BAG bestanden im Jahr 2018 bundesweit insgesamt 396 Ausbildungsverträge und damit 78 Verträge mehr als 2016. Mit einer Quote von 1,01 gemeldeten Berufsausbildungsstellen je Bewerber lag das Stellenangebot im Ausbildungsjahr 2017/2018 knapp über der Nachfrage an Ausbildungsplätzen. Die durchschnittliche Ausbildungsvergütung in der Binnenschifffahrt lag 2018 mit 1 072 Euro über dem Durchschnitt aller Ausbildungsberufe von 908 Euro.

Dem überwiegend klein- und mittelständisch geprägten Binnenschifffahrtsgewerbe wird vom Bund derzeit im Rahmen der Richtlinie zur Förderung der Aus- und Weiterbildung in der deutschen Binnenschifffahrt finanzielle Unterstützung gewährt. Ziel der Richtlinie ist es, die Anzahl der Ausbildungsplätze sowie die Anzahl der Teilnehmenden an Weiterbildungsmaßnahmen in der Binnenschifffahrt zu erhöhen. Die Förderung der Aus- und Weiterbildung dient sowohl der Gewinnung qualifizierten Nachwuchses als auch der Qualifizierung von Personal in der deutschen Binnenschifffahrt und soll damit wesentlich zur Erhöhung der Sicherheit und Leichtigkeit im Schiffsverkehr beitragen.

5. Wie haben sich die Umschlagsmengen in den Binnenhäfen in den letzten fünf Jahren entwickelt?

Der wasserseitige³⁾ Güterumschlag ausgewählter rheinland-pfälzischer Häfen und Umschlagsstellen entwickelte sich zuletzt wie folgt (in Mio. Tonnen):

Hafen	2014	2015	2016	2017	2018
Ludwigshafen	7,331	6,965	6,656	5,551	6,042
Mainz	2,985	2,841	3,069	2,819	3,163
Andernach	2,794	2,794	2,555	2,987	2,388
Bendorf	1,765	1,798	1,987	1,886	1,626
Germersheim	1,450	1,478	1,523	1,443	1,413
Worms	1,392	1,306	1,478	1,359	1,106
Wörth	1,107	0,921	0,937	0,898	0,911
Koblenz	0,825	0,834	0,836	0,872	0,782
Trier	1,183	0,887	0,953	0,956	0,760
Speyer	0,657	0,637	0,698	0,592	0,569
Neuwied ^{*)}	0,110	0,109	0,108	0,156	0,138
Lahnstein	0,142	0,144	0,119	0,130	0,062

(Quelle: Statistisches Landesamt.)

*) Umschlagstelle

6. Welche Güter werden in welchen Mengen per Binnenschiff transportiert (bitte nach Wasserstraßen aufschlüsseln)?

Gemäß Verkehrsbericht 2017 der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) stellen sich die Güterarten auf dem Rhein, der Mosel und der Saar wie folgt dar:

Gütertonnen Rhein (Oberrhein), Mosel und Saar im Jahr 2017 (in Tonnen)			
Hauptgüterart	Rhein (Schleuse Iffezheim)	Mosel (Schleuse Koblenz)	Saar (Schleuse Kanzem)
Land- und forwirtschaftliche Erzeugnisse	1 493 401	1 799 479	-
Andere Nahrungs- und Futtermittel	1 328 878	594 533	-
Feste Brennstoffe	185 940	2 434 236	1 850 281
Mineralölzeugnisse	5 447 017	940 458	104 418
Erze und Metallabfälle	1 515 397	2 151 463	1 657 439
Eisen, Stahl und NE-Metalle	1 437 125	1 606 902	899 315
Steine, Erden, Baustoffe	6 679 919	773 323	192 722
Düngemittel	610 280	251 118	8 557
Chemische Erzeugnisse	870 831	186 104	-
Sonstige Güter	2 910 154	74 202	3 177
Gesamt	22 478 942	10 811 818	4 715 909

3) Güterumschlag ohne Schienengüterverkehr.

Gütertonnen Rhein (Niederrhein) im Jahr 2017 (in Tonnen)	
Hauptgüterart	Rhein (Grenzübergang Emmerich)
Land- und fortwirtschaftliche Erzeugnisse	8 045 700
Kohle, rohes Erdöl und Erdgas	25 808 500
Erze, Steine und Erden u. ä.	38 399 400
Nahrungs- und Genussmittel	4 627 800
Textilien, Bekleidung, Leder u. ä.	31 600
Holzwaren, Papier, Pappe, Druckerzeugnisse	1 970 700
Kokerei und Mineralölerzeugnisse	20 877 900
Chemische Erzeugnisse	16 343 100
Sonstige Mineralölerzeugnisse	1 931 600
Metalle und Metallerzeugnisse	9 448 800
Maschinen und Ausrüstungen u. ä.	494 400
Fahrzeuge	1 120 400
Möbel, Musikinstrumente u. ä.	76 300
Sekundärrohstoffe, Abfälle	5 688 800
Geräte und Material zur Güterbeförderung	1 341 400
Umzugsgut, u. ä.	1 100
Sammelgut	10 300
Nicht identifizierbare Güter	13 257 500
Sonstige Güter	6 200
Gesamt	150 481 500

7. *Wie beurteilt die Landesregierung die Entwicklung der Seehafen-Hinterlandverkehre?*

Der Seehafen Hinterlandverkehr hat für die Anbindung des Landes Rheinland-Pfalz an die internationalen Handelsströme im Seeverkehr insbesondere im dynamischen Containersegment eine sehr große Bedeutung. Es bestehen umfangreiche Verkehrsbeziehungen insbesondere mit dem Binnenschiff zwischen den Binnen- und Seehäfen, wobei über den Rheinkorridor der weit überwiegende Teil auf die Häfen Rotterdam und Antwerpen entfällt.

Auf Basis der Seeverkehrsprognose 2030 des Bundes (BMVI)⁴⁾ wird gemäß Bewertung des Institutes Planco⁵⁾ zufolge ein Anstieg des Seehafen-Hinterlandverkehrs von 13,8 Mio. Tonnen im Jahr 2010 auf 24,0 Mio. Tonnen im Jahr 2030 erwartet. Dies bedeutet ein jahresdurchschnittliches Wachstum von 2,8 Prozent. Das Binnenschiff ist dabei der führende Verkehrsträger im Seehafen-Hinterlandverkehr mit einem Anteil von 65,3 Prozent im Jahr 2010. Demgegenüber entfallen auf den Lkw nur 20,4 Prozent und auf die Eisenbahn nur 14,3 Prozent. Der Prognose zufolge wird ein Verlust von Marktanteilen der Binnenschifffahrt bis zum Jahr 2030 erwartet. Der Anteil der Binnenschifffahrt wird auf 56,9 Prozent zurückgehen während der Anteil des Straßengüterverkehrs auf 25,6 Prozent und der Anteil der Eisenbahn auf 17,5 Prozent steigen.

Der überwiegende Teil des Seehafen-Hinterlandverkehrs ist Containerverkehr. Im Jahr 2010 betrug das Aufkommen im Hinterlandverkehr mit Containern 725 000 TEU („Twenty Foot Equivalent Unit“; deutsch: Zwanzig-Fuß-Standardcontainer). Davon wurde mit 480 000 TEU der überwiegende Teil per Binnenschiff transportiert. Die Prognose verdeutlicht die Dynamik des Containersegments mit einem Wachstum um durchschnittlich 3,2 Prozent pro Jahr auf 1,35 Mio. TEU im Jahr 2030. Unter den Verkehrsträgern wächst das Aufkommen der Eisenbahn zwar am stärksten, die Binnenschifffahrt bleibt aber mit einem Anteil von 815 000 TEU führend.

8. *Wie bewertet die Landesregierung die Umweltbilanz der Binnenschifffahrt als Transportmittel im Güterverkehr hinsichtlich der CO₂-Emission je Tonne Fracht?*

Zahlreiche Studien zum Verkehrsträgervergleich im Güterverkehr haben wiederholt die Umweltfreundlichkeit der Binnenschifffahrt bestätigt⁶⁾. Beim Gütertransport kann die CO₂-Intensität eines Verkehrsträgers durch die CO₂-Emissionen im Verhältnis zur Verkehrsleistung in Gramm je Tonnenkilometer (g/tkm) dargestellt werden. Die exakte Bestimmung der spezifischen Emissionen eines Verkehrsträgers ist allerdings komplex. Sie ist von unterschiedlichen Annahmen und der Einbindung in Transportketten

4) Seeverkehrsprognose 2030, Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, Bonn 2014.

5) Grundlagenuntersuchung zu den rheinland-pfälzischen Binnenhäfen, Planco Consulting GmbH, Schlussbericht Mai 2019.

6) U. a. Studie vom Institut Planco Consulting GmbH, Verkehrswirtschaftlicher und ökologischer Vergleich der Verkehrsträger Straße, Schiene und Wasserstraße, 2007.

abhängig und insoweit mit nicht unerheblichen Unsicherheiten verbunden. Jedoch stimmen die einschlägigen Studien in Bezug auf den Güterverkehr darin überein, dass die spezifischen CO₂-Emissionen der Binnenschifffahrt deutlich geringer sind als die des Straßenverkehrs.

Nach Angaben des Umweltbundesamtes stellen sich die Luftschadstoffe der einzelnen Verkehrsmittel im Güterverkehr für das Jahr 2018 inklusive der Emissionen aus der Bereitstellung und Umwandlung der Energieträger in Strom, Benzin und Kerosin wie folgt dar:

	Lkw** (in g/tkm)	Güterbahn*** (in g/tkm)	Binnenschiff (in g/tkm)
Treibhausgase *	112	18	34
Kohlenmonoxid	0,099	0,013	0,071
Flüchtige Kohlenwasserstoffe ****	0,037	0,003	0,029
Stickoxide	0,269	0,037	0,425
Feinstaub *****	0,004	0,000	0,010

* CO₂, CH₄ und N₂O in CO₂-Äquivalenten.

** Lkw = Lkw ab 3,5 Tonnen, Sattelzüge, Lastzüge.

*** Die in der Tabelle ausgewiesenen Emissionsfaktoren für die Bahn basieren auf Angaben zum durchschnittlichen Strom-Mix in Deutschland. Emissionsfaktoren die auf unternehmens- oder sektorbezogenen Strombezügen basieren, weichen daher von den in der Tabelle dargestellten Werten ab.

**** ohne Methan.

***** ohne Abrieb von Reifen, Straßenbelag, Bremsen, Oberleitungen.

Mit der Verordnung (EU) Nr. 1628/2016 vom 14. September 2016 hat die EU-Kommission deutlich strengere Abgasgrenzwerte für „nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen und Geräte“ festgesetzt. Die Verordnung gilt für den Neubau bzw. die Neumotorisierung von Binnenschiffen in Abhängigkeit von der Leistung der Motoren bis 300 kW ab dem Jahr 2019 und bei Motoren über 300 kW ab dem Jahr 2020. Im aktuellen „Masterplan Binnenschifffahrt“ des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur vom Mai 2019 ist zudem ausgeführt, dass die Förderung umweltfreundlicher Binnenschiffe fortgesetzt und ausgebaut werden soll. Es werden daher zukünftig bei den Binnenschiffen weitere Verbesserungen beim Schadstoffausstoß erzielbar sein.

Das Institut INFRAS hat darüber hinaus aktuell in einer Studie die externen Folgekosten des Verkehrs bewertet. Bei der Berechnung der Durchschnittskosten des Güterverkehrs in Deutschland wurden die für die Ermittlung der externen Verkehrskosten maßgeblichen Kostenbereiche „Vor- und nachgelagerte Prozesse“, „Natur und Landschaft“, „Lärm“, „Unfälle“, „Luftschadstoffe“ und „Klima“ einbezogen. Die Binnenschifffahrt liegt danach mit 2,19 Cent pro Tonnenkilometer (tkm) nur kurz hinter der Güterbahn mit 2,04 Cent pro tkm. Die mit Abstand höchsten Durchschnittskosten des Güterverkehrs verursacht der Lkw mit 4,46 Cent pro tkm. In der Gesamtbetrachtung hatte die Binnenschifffahrt im Bezugsjahr 2017 an den jährlichen externen Kosten des Verkehrs von insgesamt rund 149 Mrd. Euro lediglich einen Anteil von 0,8 Prozent (zum Vergleich: Schienenverkehr: 3,8 Prozent; Straßenverkehr: 94,5 Prozent).

9. *Wie viele Häfen für Binnengüterschiffe gibt es insgesamt an rheinland-pfälzischen Wasserstraßen in Landes-, Kommunal- bzw. Privatbesitz?*

Nach Kenntnis der Landesregierung bestehen in Rheinland-Pfalz zwölf öffentliche Binnenhäfen und ein Binnenhafen in privater Trägerschaft. Von den zwölf öffentlichen Binnenhäfen befinden sich insgesamt acht Häfen in kommunaler Trägerschaft, an vier Häfen ist das Land Rheinland-Pfalz mehrheitlich beteiligt.

Daneben bestehen zahlreiche privat betriebene Umschlagsstellen außerhalb der vorgenannten Binnenhäfen.

10. *Wie beurteilt die Landesregierung die derzeitige Wasserstraßeninfrastruktur in Rheinland-Pfalz?*

Damit der Verkehrsträger Binnenschiff von der verladenden Wirtschaft und Industrie genutzt wird, muss der Güterverkehr auf den Wasserstraßen leistungsfähig, planbar und verlässlich funktionieren. Trotz hohem Sanierungs- und Modernisierungsbedarf wurde in den letzten Jahrzehnten bundesweit zu wenig in das Wasserstraßennetz investiert. Viele Schleusen und Wehre haben inzwischen das durchschnittliche technische Lebensalter bereits erreicht oder überschritten.

Neben den zu geringen Investitionen in die Wasserstraßeninfrastruktur fehlt seit längerer Zeit ausreichend qualifiziertes Personal, um die knappen Finanzmittel im Bereich der Bundeswasserstraßen zügig zu verbauen.

Für Rheinland-Pfalz stellt sich die Situation wie folgt dar:

Rhein:

Am Rhein steht der Binnenschifffahrt auf der Strecke zwischen Mainz und St. Goar lediglich eine Mindest- Fahrrinntiefe von 1,90 m zur Verfügung, während auf den übrigen schiffbaren Flussabschnitten die Fahrrinntiefe mindestens 2,10 m beträgt. Rheinland-Pfalz setzt sich deshalb bereits seit mehreren Jahren für eine zügige Umsetzung des Wasserstraßenprojekts „Abladeoptimierung Mittelrhein“ ein, das bis zum Jahr 2030 umgesetzt werden soll. Der Bund ist gefordert, für dieses Projekt für weitere

Personalzuwächse bei der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes zu sorgen, um die Planungen und Baurechtsverfahren für das Wasserstraßenprojekt zügig voranzubringen und den geplanten Fertigstellungstermin noch einhalten zu können.

Mosel:

An der Mosel wurden die Staustufen im Rahmen des Moselausbaus in den 1960er Jahren nur mit einer Schleusenkammer ausgestattet. Aufgrund der Engpässe bei den Schleusungen und Wartezeiten sollen alle zehn deutschen Moselschleusen eine zusätzliche Schleusenkammer erhalten.

Rheinland-Pfalz setzt sich bereits seit vielen Jahren für eine zügige Umsetzung des Wasserstraßenprojekts „Ausbau der Moselschleusen“ ein. Bislang sind erst vier Moselschleusen fertiggestellt bzw. in Bau. Der Abschluss der Ausbaumaßnahmen an den restlichen sechs Moselschleusen ist noch offen. Im Anschluss an die Ausbaumaßnahmen stehen Sanierungsmaßnahmen an den alten Schleusenkammern an.

Saar:

Mit dem Ausbau der Saar und der Freigabe für die Großschifffahrt im Jahr 1987 steht an der Saar eine leistungsfähige Wasserstraßeninfrastruktur zur Verfügung. Für weitere Ausbaumaßnahmen wird kein Bedarf gesehen.

Lahn:

Seit Einstellung der Frachtschifffahrt auf der Lahn im Jahr 1981 ist die Lahn nur noch für den Wassertourismus bedeutend. Mit Blick auf das zum Teil hohe Alter der Infrastruktur besteht perspektivisch ein hoher Sanierungsbedarf an den Wehren und Schleusen. Im Rahmen des Projekts LIFE-IP-Projekt „Living Lahn“ (LiLa) wird aktuell ein Entwicklungskonzept erstellt, um die Bundeswasserstraße Lahn ökologisch aufzuwerten und gleichzeitig den Fluss und das Leben am Fluss lebenswerter zu machen. Die Entwicklungsperspektiven für die Schifffahrt auf der Lahn sind insoweit derzeit noch offen.

11. Mit welchen Auswirkungen für die Binnenschifffahrt rechnet die Landesregierung im Zuge der Umsetzung bzw. der Verzögerung der Abladeoptimierung am Mittelrhein?

Um die Wirtschaftlichkeit von Transporten mit dem Binnenschiff und damit die Wettbewerbschancen im Vergleich zu den anderen Verkehrsträgern im Güterverkehr zu verbessern, muss die Wasserstraßeninfrastruktur optimiert werden. Hierzu gehören ausreichende Abladetiefen für die Binnenschiffe auch bei mittleren und niedrigen Wasserständen in den Flüssen. Dies gilt insbesondere für den Rheinabschnitt zwischen Mainz und St. Goar (vgl. Antwort zu Frage 10).

Bei einer durchgehenden Mindest-Fahrrinntiefe von 2,10 m können Binnenschiffe nach Modellrechnungen bei jeder Fahrt rund 200 Tonnen mehr Ladung transportieren. Jede Tonne, die ein Frachtschiff mehr laden kann, verbessert nicht nur die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen der Binnenschifffahrt im Wettbewerb mit den anderen Verkehrsträgern. Auch die Transport- und Produktionskosten für die Wirtschaft werden somit verringert und das Straßennetz und die Umwelt werden geschont.

Die lange Niedrigwasserphase im Jahr 2018 hat gezeigt, wie sehr die vorhandenen Engpässe im deutschen Wasserstraßennetz die Leistungsfähigkeit der Binnenschifffahrt beeinträchtigen, die Planung und Durchführbarkeit von Transporten erschweren und damit ganz konkret die Versorgungssicherheit der Industrie und der Bevölkerung gefährden.

Die Realisierung der geplanten Abladeoptimierung für die Binnenschifffahrt am Mittelrhein ist damit ein wichtiger Beitrag nicht nur zur Sicherung des Wirtschaftsstandortes Rheinland-Pfalz, sondern auch aller anderen Wirtschaftsräume im Rheinkorridor. Die vier Bundesländer am Rhein setzen sich daher gemeinschaftlich schon seit mehreren Jahren für eine schnellere Umsetzung des Vorhabens ein.

12. Wie beurteilt die Landesregierung den derzeitigen Stand der Entwicklungen rund um die Frage einer Abschaffung der bestehenden Befahrensabgaben auf der Mosel?

Die Befahrensabgaben für die gewerbliche Güter- und Fahrgastschifffahrt auf den deutschen Wasserstraßen wurden mit Wirkung zum 1. Januar 2019 abgeschafft. Dies gilt aktuell jedoch noch nicht für die Schifffahrt auf der Mosel, die den Bestimmungen des internationalen Moselvertrags von 1956 zwischen Deutschland, Luxemburg und Frankreich unterliegt. Im Moselvertrag ist eine Abgabenerhebung zur Refinanzierung der Kosten des Schleusenbetriebs und der Investitionskosten im Zuge des Moselausbaus in den 1960er Jahre geregelt. Die Abschaffung der Schifffahrtsabgaben auf der Mosel kann daher erst bei einer grundlegenden Neufassung des Vertragswerks umgesetzt werden.

Nach Kenntnis der Landesregierung stehen das Großherzogtum Luxemburg und die Bundesrepublik Deutschland einer Abschaffung der Schifffahrtsabgaben grundsätzlich positiv gegenüber. Frankreich hingegen hat aufgrund finanzieller Aspekte eine Abschaffung der Schifffahrtsabgaben und eine Neufassung des Vertragswerks bislang abgelehnt.

Die Thematik ist zuletzt in der gemeinsamen Ministerratskonferenz mit dem Saarland am 5. Februar 2019 sowie im Rahmen der Verkehrsministerkonferenz am 5. April 2019 behandelt worden. Die beiden Landesregierungen von Saarland und Rheinland-Pfalz haben sich zudem gemeinsam gegenüber dem Bundesaußenminister und dem Bundesverkehrsminister sowie der französischen Verkehrsministerin für eine schnelle Abschaffung der Schifffahrtsabgaben eingesetzt. Ein erfolgreicher Abschluss der Gespräche ist derzeit noch nicht absehbar.

13. *Wie beurteilt die Landesregierung den „Masterplan Binnenschifffahrt“ des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur sowie die dort beschriebenen Maßnahmen hinsichtlich*

- a) *Infrastruktur,*
- b) *Steigerung der Umweltfreundlichkeit sowie Flottenmodernisierung,*
- c) *Stärkung der Binnenschifffahrt in der multimodalen Transportkette,*
- d) *Sicherung des Fachkräftebedarfs?*

Nach Verabschiedung eines Masterplans Schienengüterverkehr wurde im Mai 2019 auch für den Verkehrsträger Binnenschiff ein Masterplan vorgelegt. Der Masterplan Binnenschifffahrt enthält ein umfangreiches Bündel von 90 Einzelmaßnahmen, das von der Binnenschifffahrtsbranche sehr positiv aufgenommen wurde. Dabei wurden als wichtigste Handlungsfelder die Themen Infrastruktur, Flotte, Logistikkette und Fachkräftesicherung identifiziert.

a) *Infrastruktur*

Die Binnenschifffahrt kann ihre Stärken nur dann voll ausspielen, wenn diese über eine leistungsfähige Wasserstraßeninfrastruktur verfügt. Der zügige Ausbau der Bundeswasserstraßen – insbesondere die Realisierung der Abladeoptimierung Mittelrhein – ist daher ein zentraler Baustein zur Verbesserung der Wettbewerbschancen der Binnenschifffahrt und zur Verlagerung von Gütertransporten auf das Binnenschiff.

b) *Flotte*

Die Binnenschifffahrt zählt zwar zu den umweltfreundlichen Verkehrsträgern, gleichwohl besteht auch bei diesem Verkehrsträger noch erhebliches Verbesserungspotenzial. Es wird daher begrüßt, dass das für die deutsche Binnenschifffahrt wichtige Motorenförderprogramm des Bundes „Nachhaltige Modernisierung von Binnenschiffen“ auch im Jahr 2020 fortgeführt wird und zukünftig noch verbessert werden soll. Es bleibt abzuwarten, ob die angestrebte Anhebung der Fördersätze auf bis zu 80 Prozent seitens des Bundes umgesetzt werden kann. Daneben ist die Intensivierung von Forschung und Entwicklung in den Bereichen Schiffbau und Antriebstechnik von hoher Bedeutung.

c) *Transportkette*

Die Integration der Binnenschifffahrt in digitale Logistikketten sowie die Entwicklung des automatisierten und vernetzten Fahrens von Binnenschiffen sind wichtige Bausteine, um die Wettbewerbschancen des Verkehrsträgers Binnenschiff zu verbessern.

Hierzu gehören neben technischen Maßnahmen und einer verbesserten Förderung des kombinierten Verkehrs auch ordnungspolitische Maßnahmen. Es wird insbesondere begrüßt, dass zum Beispiel eine bessere Integration der Binnenschifffahrt im Zuge der Genehmigungsverfahren für Großraum- und Schwertransporte erfolgen soll, da die Binnenschifffahrt bei den Genehmigungsverfahren im Regelfall ausgeblendet wird.

d) *Sicherung des Fachkräftebedarfs*

Die Sicherung des Fachkräftebedarfs stellt einen elementaren Bestandteil für eine erfolgreiche Weiterentwicklung der Binnenschifffahrt dar. Es wird daher begrüßt, dass unter anderem die Förderung der Aus- und Weiterbildung in der Binnenschifffahrt fortgesetzt und weiterentwickelt werden soll. Außerdem ist eine Werbekampagne zur Nachwuchsgewinnung geplant und die Ausbildungsinhalte sollen im Rahmen der Umsetzung der Richtlinie 2017/2397 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 12. Dezember 2017 über die Anerkennung von Berufsqualifikationen in der Binnenschifffahrt überarbeitet werden. Dies soll einen leichteren Zugang zu Berufen in der Binnenschifffahrt ermöglichen.

14. *Wie beurteilt die Landesregierung den Stand der Umsetzung des „Masterplans Binnenschifffahrt“ des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur?*

Der Masterplan Binnenschifffahrt umfasst insgesamt 90 Einzelmaßnahmen, wobei diese eine Vielzahl von Prüfaufträgen beinhalten. Die Umsetzung des „Masterplans Binnenschifffahrt“ wird durch einen Beirat begleitet. Dieser dient dem Austausch von Informationen und der Einbringung der fachlichen Expertise durch die Wirtschaft und die beteiligten Verbände.

Das BMVI hat in diesem Zusammenhang im November 2019 einen ersten Statusbericht zur Umsetzung der im Masterplan Binnenschifffahrt verankerten Maßnahmen vorgelegt. Danach seien 13 Maßnahmen bereits vollständig umgesetzt, bei 51 Maßnahmen sei eine Umsetzung der Maßnahme angelaufen und bei 26 Maßnahmen sei eine Umsetzung noch offen.

Für Rheinland-Pfalz ist das im Masterplan Binnenschifffahrt angekündigte Handlungsprogramm zur Erhöhung der Zuverlässigkeit des Rheins als Verkehrsweg von besonderer Bedeutung. Mit der „Gemeinsamen Erklärung des Bundesministers für Verkehr und digitale Infrastruktur und Vertretern der Stahl-, Chemie- und Mineralölindustrie, der Produzenten mineralischer Massenrohstoffe und des Binnenschifffahrtsgewerbes zur Sicherstellung zuverlässig kalkulierbarer Transportbedingungen am Rhein (8-Punkte-Plan)“ vom Juli 2019 wurden die Handlungsfelder mit kurz-, mittel- und langfristig wirkenden Maßnahmen benannt. Damit soll den klimawandelbedingten Herausforderungen für die Industriestandorte am Rhein und seinen Nebenflüssen begegnet werden.

Der 8-Punkte-Plan umfasst:

- die Verbesserung der Wasserstandsvorhersagen,
- die Einrichtung eines Basisdienstes Klima und Wasser,
- die Bereitstellung aktueller Tiefeninformationen (Binnenschifffahrtskarte),
- die Anpassung der Transportkonzepte / Transportfahrzeuge,
- die beschleunigte Umsetzung der Abladeoptimierungen an Mittel- und Niederrhein,
- den Erlass von Maßnahmengesetzen,
- die ergebnisoffene Untersuchung wasserbau- und wasserwirtschaftlicher Optionen,
- einen breiten gesellschaftlichen Dialog über Infrastrukturmaßnahmen.

Mit dem Start einer verbesserten 10-Tage-Wasserstandsvorhersage für den Rhein im Dezember 2019 wurde ein erster Baustein des 8-Punkte-Plans umgesetzt.

Es liegt auf der Hand, dass wenige Monate nach der Präsentation des Masterplans Binnenschifffahrt im Mai 2019 noch nicht in allen Handlungsfeldern vollumfängliche Ergebnisse vorliegen können. Es bleibt abzuwarten, in welchem Zeitfenster die Maßnahmen in Gänze umgesetzt werden können, damit das im Masterplan Binnenschifffahrt verankerte Ziel, den Anteil der Verkehrsleistungen der Binnenschifffahrt am Modal Split bis zum Jahr 2030 auf 12 Prozent zu erhöhen, auch tatsächlich erreichbar erscheint.

Dr. Volker Wissing
Staatsminister