

Kleine Anfrage der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 20. Mai 2008***Binnenschifffahrt ausbauen***

Die Menge transportierter Güter in Deutschland wird – wie verschiedene Prognosen zeigen – bis mindestens 2025 weiterhin stark zunehmen. Alle Verkehrsbereiche werden davon betroffen sein – aufgrund der starken Wachstumsraten im Seeverkehr –, das Land Bremen als Hafenstandort in besonderem Maße. Laut aktueller Mittelfristprognose des Bundesverkehrsministeriums (BMVBS) werden Eisenbahn und Straße den größten Teil des Wachstums bis 2010 aufnehmen, die bundesweite Binnenschifffahrt wird demnach im Modal Split von 11,5 % auf 9,9 % zurückfallen. Sie muss daher weiter gefördert werden, und ihre Vorteile müssen aktiv vermarktet werden, damit sie in Zukunft eine größere Rolle als ökologischeres Transportmittel spielen kann.

Das Förderprogramm „Marco Polo II“ der EU ist ein ideales Förderinstrument, Verkehre effektiver und nachhaltiger zu gestalten und innovative Konzepte zu entwickeln, um die relativ umweltverträglichen Verkehrsträger wie Eisenbahn, Kurzstreckenseeverkehr und Binnenschifffahrt zu stärken und besser zu vernetzen. Ergänzend dazu existiert das EU-Programm „NAIADES“ zur Förderung der europäischen Binnenschifffahrt. Hier werden auch die EU-Mitgliedsstaaten aufgefordert, die Förderung der Binnenschifffahrt aktiv voranzutreiben.

Vor diesem Hintergrund fragen wir den Senat:

1. Wie wird das EU-Förderprogramm „Marco Polo II“ den betreffenden Logistikunternehmen im Land Bremen nähergebracht, und wie ist der Senat den Unternehmen bei der Umsetzung behilflich?
2. Wie viele Unternehmen im Land Bremen haben in den letzten drei Jahren an dem EU-Programm partizipiert?
3. Wie wird das EU-Programm „NAIADES“, entsprechend der Bremer Zuständigkeiten in den fünf strategischen Bereichen des Aktionsprogramms umgesetzt, bezogen auf: a) die Flotte, b) den Markt, c) die Arbeitsplätze, d) das Fachwissen, e) das Image und die Infrastruktur und f) der Harmonisierung des Verwaltungs- und Rechtsrahmens im Sinne der Lissabon-Strategie?

Frank Willmann,
Dr. Matthias Güldner und Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

D a z u

Antwort des Senats vom 8. Juli 2008

1. Wie wird das EU-Förderprogramm „Marco Polo II“ den betreffenden Logistikunternehmen im Land Bremen nähergebracht, und wie ist der Senat den Unternehmen bei der Umsetzung behilflich?

Marco Polo II als Förderprogramm verfolgt in Fortführung früherer Programme den Ansatz, Güterverkehr von der Straße auf Schiene und Wasser zu verlagern. Es eröffnet eine Reihe von Möglichkeiten zur Förderung von Projekten im innovativen betrieblichen und technischen Sektor sowie im Lernbereich.

Marco Polo II ist ein EU-Programm, das sich ausschließlich an Unternehmen richtet. Der Senat und die betreffenden Berufsverbände unterrichten die Wirtschaft über die ständigen Weiterentwicklungen des EU-Förderinstrumentariums.

Der Senator für Wirtschaft und Häfen steht den Unternehmen der Seehafenwirtschaft in Bremen als Ansprechpartner über die EU-Politik zur Verlagerung von Güterverkehr von der Straße auf alternative Verkehrsträger und zu Projekten zur Verlagerung von Güterverkehr auf alternative Verkehrsträger, so auch zu Marco Polo II, zur Verfügung.

Die bremischen Unternehmen reagieren mit Zurückhaltung auf derartige Initiativen. Diese Einstellung wird unter anderem damit begründet, dass die bremischen Häfen – im Gegensatz zu den Westhäfen – bereits Eisenbahnhäfen sind, d. h., ein hoher Prozentsatz des Hinterlandverkehrs wird bereits auf der Schiene befördert.

Der Anteil des Verkehrsträgers Schiene am Hinterlandverkehr mit Bremerhaven in TEU betrug im Jahr 2007 42,9 %.

Weiter wird mit dem aufwendigen Verfahren bei der Antragstellung argumentiert, das ohne wissenschaftliche Bearbeitung von vornherein kaum Aussicht auf Erfolg hat. Darüber hinaus besteht eine hohe Wahrscheinlichkeit der Ablehnung des Antrags wegen der ungünstigen Zuteilungsquote der EU bei der Vielzahl von Anträgen und der Begrenzung der Programmmittel. Schließlich hätte ein Unternehmen das Investitionsrisiko zu tragen, zunächst bei den Kosten für den Aufwand für die Antragstellung, danach für den nicht bezuschussten Prozentsatz des Projektes, denn die Förderung beträgt maximal zwischen 30 und 50 %, und nach Ablauf der zeitlich befristeten Förderung durch die EU für das gesamte Vorhaben. Gerade im Hinblick auf die Projekte von Bremen in die Ostsee, beispielsweise für die Hochgeschwindigkeitsseewege, die für die bremischen Häfen infrage kommen, wird außerdem von der Wirtschaft angeführt, dass hier bereits sämtliche Verbindungen über See, die sinnvoll sind, existieren und weitere Relationen nicht rentabel seien. Dementsprechend haben sich bremische Unternehmen aus derartigen Projektvorschlägen zurückgezogen bzw. ihr Desinteresse an einer EU-Förderung von Projekten zur Verlagerung von Güterverkehr von der Straße auf alternative Verkehrsträger zu erkennen gegeben.

2. Wie viele Unternehmen im Land Bremen haben in den letzten drei Jahren an dem EU-Programm partizipiert?

Dem Senat ist nicht bekannt, ob bremische Unternehmen an dem EU-Programm Marco Polo II partizipieren, da die Anträge direkt an die EU-Kommission gerichtet werden.

3. Wie wird das EU-Programm „NAIADES“, entsprechend der Bremer Zuständigkeiten in den fünf strategischen Bereichen des Aktionsprogramms umgesetzt, bezogen auf: a) die Flotte, b) den Markt, c) die Arbeitsplätze, d) das Fachwissen, e) das Image und die Infrastruktur und f) der Harmonisierung des Verwaltungs- und Rechtsrahmens im Sinne der Lissabon-Strategie?

Um die Binnenschifffahrt im europäischen Raum zu unterstützen und zu fördern wurde 2006 von der Gemeinschaft der Europäischen Kommission das integrierte europäische Aktionsprogramm für die Binnenschifffahrt NAIANDES (Navigation And Inland Waterway Action and Development in Europe) aufgestellt. In diesem Programm sind drei Säulen vorgesehen:

1. Rechtsinstrumentarium
(Harmonisierung der Anforderung, Ausbildung, Beförderung gefährlicher Güter etc.),
2. Instrumentarium
(TEN-Koordinator für die Binnenschifffahrt, Finanzierungshandbuch, Marktbeobachtung etc.),
3. Unterstützungsinstrumente
(Nationale Unterstützungsprogramme, Europäische FTE- und Förderprogramme).

Die Ziele von NAIADES sind:

- die Erschließung neuer Märkte,
- Förderung unternehmerischer Initiative,
- Verbesserung des Verwaltungs- und Rechtsrahmens,
- Modernisierung der Binnenschiffsflotte,
- Verbesserung des Images der Binnenschifffahrt.

Auf nationaler Ebene wird die Sicherung und Erhaltung der Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Binnenschifffahrt von der Bundesregierung als ein zentrales Anliegen gesehen und wurde mit Maßnahmen auch im Koalitionsvertrag berücksichtigt.

Ein Teil der Maßnahmen wurde bereits umgesetzt:

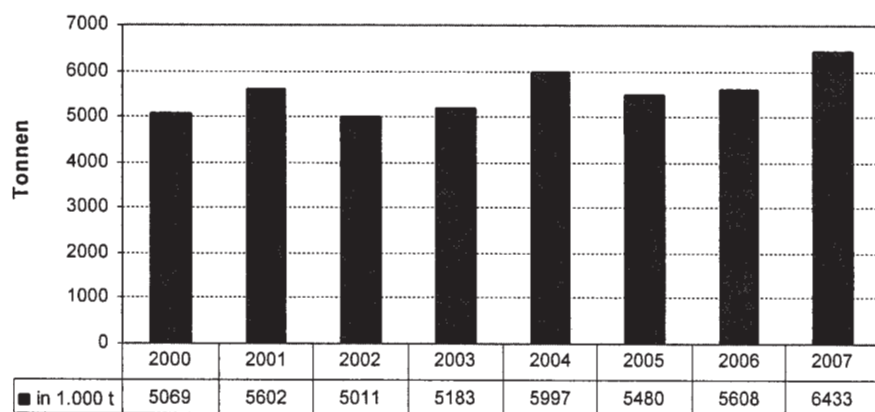
- Seit dem 1. Januar 2006 ist die steuerfreie Reinvestition von bei der Veräußerung von Binnenschiffen erzielten Gewinnen möglich.
- Die Ausbildungsbeihilfe für die Binnenschifffahrt wurde verdoppelt.
- Es wurde ein Förderprogramm für den Einbau abgasarmer Motoren in Binnenschiffen aufgestellt.
- Die Mittel für den Ausbau des deutschen Wasserstraßennetzes wurde erhöht.

Obwohl der überwiegende Teil der Instrumentarien des Aktionsprogramms den Zuständigkeitsbereich des Bundes betreffen, wurden in Bremen bisher folgende Maßnahmen zur Umsetzung von NAIDES in die Wege geleitet:

- Eine „Arbeitsgruppe Binnenschifffahrt“ wurde eingerichtet und hat im Laufe ihrer Arbeit umfangreiches Datenmaterial zusammengetragen und ausgewertet. Einige der dabei aufgezeigten Defizite für die Binnenschifffahrt in Bremen führten kurzfristig zu den weiter aufgeführten, bereits umgesetzten Maßnahmen.
- Beim Senator für Wirtschaft und Häfen wurde eine zentrale Kontaktperson benannt als Ansprechpartner für die Binnenschifffahrt.
- Der Senator für Wirtschaft und Häfen und das Hansestadt Bremische Hafenamt haben gemeinsam einen Flyer entworfen, der über Zuständigkeiten und Angebote für die Binnenschifffahrt in Bremen informiert. Das Flugblatt wurde an Reedereien versandt und liegt an strategisch günstigen Punkten (z. B. Weserschleuse) aus.
- Der Senator für Wirtschaft und Häfen führt fortlaufend Marktbeobachtungen im Bereich Binnenschifffahrt durch und wertet diese aus.
- Im Auftrag des Senators für Wirtschaft und Häfen erarbeitet bremenports zurzeit einen Masterplan zum Thema „Entwicklungspotenziale für die Binnenschifffahrt in den bremischen Häfen“.
- Auf Basis der EU-Richtlinie über harmonisierte Binnenschifffahrtsinformationssysteme (RIS) wird in enger Abstimmung mit dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung und der Bundeswasserstraßenverwaltung an der Umsetzung neuer informationstechnologischer Unterstützung der Binnenschifffahrt gearbeitet. Über die direkte Mitarbeit in europäischen Gremien gilt es, insbesondere auch das elektronische Melde- und Informationswesen zwischen der Seeschifffahrt und der Binnenschifffahrt zu harmonisieren.
- In der praktischen Ausgestaltung stellt das Hansestadt Bremische Hafenamt regelmäßig aktuelle Informationen für die Nutzung der bremischen Häfen in das Elektronische Wasserstraßen-Informationssystem (ELWIS) der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes ein.

Die insgesamt positive Mengenentwicklung ist in nachfolgender Grafik dargestellt.

Binnenschiffsladung in den Bremischen Häfen seit 2000 in 1.000 Tonnen



Unter Berücksichtigung der Entwicklung des Binnenschiffsverkehrs in den bre-mischen Häfen (seit 2000) kann eine Steigerung in Höhe von 27 % beim Um-schlag festgestellt werden. Der Senator für Wirtschaft und Häfen geht davon aus, dass nach Fertigstellung der Mittelweseranpassung an die Bedingungen eines Großmotorgüterschiffes im Jahr 2012 die Binnenschifffahrt sich weiterentwickeln kann.