

Große Anfrage der Fraktion der CDU

Potenziale der Binnenschifffahrt stärker nutzen

Neben der Stellung der Bremischen Häfen als zweitgrößter Seehafen Deutschlands gerät die Rolle als achtgrößter deutscher Binnenhafen mit einem Gesamtumschlag von rund 5,0 Millionen Tonnen im Jahr 2017 häufig in den Hintergrund. Die Potenziale der Binnenschifffahrt werden dabei bislang weder in Deutschland noch im Land Bremen ausgeschöpft. Nach rückläufigen Ergebnissen in den Vorjahren verzeichnete die Binnenschifffahrt auf deutschen Wasserstraßen im Jahr 2017 zwar einen Anstieg der Verkehrsleistung und der Beförderungsmenge. Im langjährigen Vergleich ging der Anteil der Binnenschifffahrt an der gesamten Güterverkehrsleistung (sogenannte „modal split“) jedoch sowohl in absoluten als auch in relativen Zahlen zurück: Während die Binnenschifffahrt im Jahr 2007 mit einer Verkehrsleistung von 64,7 Milliarden Tonnenkilometer noch einen Anteil von 13,5 Prozent der gesamten Güterverkehrsleistung in Deutschland trug, waren es im Jahr 2017 nur noch 55,5 Milliarden Tonnenkilometer beziehungsweise 12,1 Prozent. Für den Zeitraum von 2019 bis 2021 prognostiziert das Bundesamt für Güterverkehr der Binnenschifffahrt einen weiteren Rückgang der jahresdurchschnittlichen Beförderungsmenge und Verkehrsleistung. Diese Entwicklung kann sowohl unter verkehrswirtschaftlichen als auch unter umweltpolitischen Gesichtspunkten nicht zufriedenstellen.

Wer heute auf der Straße vorankommen will, muss sich oft gedulden. Mit dem Stau leiden die Wirtschaftlichkeit und auch die Zuverlässigkeit von Straßentransporten. Im Gegensatz dazu bieten Shortsea- und Binnenschiffverkehre immer noch freie Kapazitäten und Planungssicherheit für die Verloader. Mit leistungsfähigen kombinierten Verkehren und den richtigen Containertypen können Transportketten für fast alle Güterarten kostengünstig und zuverlässig organisiert werden. Zudem bieten kombinierte Verkehre ökologische Vorteile bei Primärenergiebedarf, Emissionen und Lärm. Bezogen auf einen 40 Tonnen-Lkw verbrauchen Binnenschiffe im Schnitt nur ein Drittel an Energie und stoßen entsprechend weniger CO₂ aus. Es muss daher politisches Ziel sein, den „modal split“ der Binnenschifffahrt zu erhöhen. Diesem Ziel sollte auch der Ende 2008 vorgestellte Masterplan „Entwicklungspotenziale für die Binnenschifffahrt in den bremischen Häfen“ dienen. Wie bei vielen Strategiepapieren des rot-grünen Senats ist deren Umsetzungsstand jedoch vollkommen unklar, eine regelmäßige Berichterstattung dazu fand nicht statt. „Neue“ Themen, wie beispielsweise die Digitalisierung und der Einsatz von Flüssigerdgas (LNG) in der Binnenschifffahrt, werden nicht aufgegriffen. Das wird der Relevanz des Themas nicht gerecht. Mit der Anpassung der Mittelweser an das Großmotorgüterschiff ergeben sich für die Binnenschifffahrt auf der Weser sowie für die bremischen Häfen als Umschlagsplatz für Binnenschiffe vielfältige Potenziale, die es zu nutzen gilt.

Um die Wettbewerbsfähigkeit der Binnenschifffahrt zu steigern, sind weitere Maßnahmen auch auf Bundesebene notwendig. Dazu gehören insbesondere die von Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer (CSU) zugesagte Aufhebung der Schifffahrtsabgaben für die Benutzung der Bundeswasserstraßen, Investitionen in die Wasserstraßeninfrastruktur sowie Förderprogramme zur Modernisierung der Binnenschifffahrt und zur Errichtung von Landstromeinrichtungen.

Wir fragen den Senat:

1. Welche Bedeutung misst der Senat der Binnenschifffahrt im Hinblick auf die angestrebte Verlagerung von Güterverkehr von der Straße auf Schienen und Wasserstraßen unter der Prämisse der Wirtschaftlichkeit sowie dem Erreichen der nationalen Klima- und Umweltschutzziele bei? Welche Zielmarken strebt der Senat im Hinblick auf die jährliche Umschlagsmenge der Binnenschifffahrt sowie ihren Anteil am Gesamtumschlag im Land Bremen an und wie will er diese Ziele erreichen?
2. Wie haben sich die Größe der deutschen Binnenflotte sowie deren Ladeangebot in den vergangenen zehn Jahren entwickelt? Wie hat sich in diesem Zeitraum die jährlich beförderte Gütermenge sowie die jährliche Verkehrsleistung (insgesamt und nach Güterabteilungen) auf deutschen Binnenwasserstraßen entwickelt? Welche absoluten und relativen Anteile entfielen dabei auf Binnenschiffe unter deutscher Flagge? Wie bewertet der Senat die Entwicklung?
3. Wie hat sich die jährliche Verkehrsleistung der Binnenschifffahrt im Vergleich zur Verkehrsleistung des gesamten Güterverkehrs in Deutschland („modal split“) in den vergangenen zehn Jahren entwickelt (bitte in absoluten und relativen Zahlen angeben)? Wie bewertet der Senat die Entwicklung?
4. Wie hat sich die Umschlagsmenge per Binnenschiff (insgesamt und nach Güterabteilungen), die Zahl der Binnenschiffsankünfte sowie der Anteil der Binnenschifffahrt am Gesamtumschlag in den bremischen Häfen in den letzten zehn Jahren entwickelt (bitte Jahreszahlen insgesamt sowie getrennt nach den Hafenstandorten Bremen und Bremerhaven angeben)? Wie bewertet der Senat die Entwicklung?
5. Wie hat sich die Containerbeförderung in Twenty-foot Equivalent Unit (TEU) auf Binnenschiffen im Seehafen-Hinterlandverkehr in den vergangenen zehn Jahren in den Häfen Amsterdam, Antwerpen, Bremen/Bremerhaven, Hamburg, Rotterdam, Zeebrügge, (gegebenenfalls sonstige), entwickelt (bitte absolute Zahlen und relative Marktanteile für die einzelnen Jahre angeben)? Wie bewertet der Senat die Entwicklung?
6. Was sind die für die bremischen Häfen wichtigsten Relationen in der Binnenschifffahrt und wie hat sich die Zahl der Binnenschiffankünfte und -transportmengen pro Jahr auf diesen Relationen in den letzten zehn Jahren jeweils entwickelt? Welche Schiffsgrößenbeschränkungen gelten auf diesen Relationen?
7. Wo befinden sich die wichtigsten Ladestellen und Liegeplätze für Binnenschiffe in den bremischen Häfen, für welche Schiffsgrößen sind diese jeweils geeignet und wie sind diese jeweils ausgestattet (zum Beispiel mit Landstromanschlüssen)? Wie gestaltet sich jeweils deren Auslastung? Welche Investitionsbedarfe sieht der Senat hier gegebenenfalls?
8. Wie bewertet der Senat den Umsetzungsstand der im Masterplan „Binnenschifffahrt“ aus dem Jahr 2008 genannten Maßnahmen, insbesondere hinsichtlich folgender Punkte:
 - a) Bau einer Trockenumschlagsanlage im Industriebahnhof Bremen und im Ölhafen;
 - b) stärkere Integration der Binnenschifffahrt in die Automobillogistik (zum Beispiel über ein Ro-Ro-Binnenterminal beim Weserhafen Hemelingen und zusätzliche Autoabsatzplätze);
 - c) stärkere Einbindung der Binnenschifffahrt in die Werkslogistik;
 - d) Schaffung weiterer Container-Umschlagsplätze für Binnenschiffe in Bremerhaven;
 - e) Einsatz von selbstentladenden Binnenschiffen;
 - f) verbessertes Marketing für die Binnenschifffahrt;
 - g) Aufbau eines Binnenterminal-Netzwerks?

9. Welche Strategien und Maßnahmen verfolgt der Senat im Hinblick auf
 - a) eine bessere Vernetzung der See- und Binnenhäfen,
 - b) den Ausbau von kombinierten Verkehren unter Beteiligung der Binnenschifffahrt,
 - c) die Modernisierung, insbesondere Digitalisierung, der Binnenschifffahrt sowie
 - d) den Einsatz von LNG-Antrieben in der Binnenschifffahrt?
10. Wie bewertet der Senat die Pläne, ein Shortsea- beziehungsweise Binnenschiff-Shuttle zwischen Bremen/Bremerhaven und dem JadeWeserPort in Wilhelmshaven einzurichten (sogenannte Jade-Weser-Shuttle)? Welche technischen (zum Beispiel hochseetaugliches Schubboot) und sonstigen Voraussetzungen müssten dafür gegeben sein?
11. Wie bewertet der Senat die Forderungen des Bundesverbandes der Deutschen Binnenschifffahrt e. V. (BDB) nach Aufhebung der Schifffahrtsabgaben für die Benutzung der Bundeswasserstraßen und ihrer Anlagen zum 1. Januar 2019 und inwiefern setzt er sich auf Bundesebene dafür ein?
12. Wie bewertet der Senat die im Haushaltsentwurf für den Bundeshaushalt 2019 vorgesehenen 800 Millionen Euro für Ersatz-, Aus- und Neubaumaßnahmen an den Bundeswasserstraßen?
13. Welche Möglichkeiten sieht der Senat, Fördermittel des Bundes zur Errichtung von Landstromeinrichtungen für Binnenschiffe in den bremischen Häfen zu nutzen?
14. Auf welche Art und Weise begleitet und unterstützt der Senat die Arbeit des ShortSeaShipping Inland Waterway Promotion Center (SPC) und wie bewertet er dessen Arbeit? Welche Institutionen und Unternehmen mit Sitz im Land Bremen sind Mitglied des SPC?

Susanne Grobien, Jörg Kastendiek, Dr. Thomas vom Bruch,
Thomas Röwekamp und Fraktion der CDU