

Deutscher Bundestag

Verkehrsausschuss

Ausschussdrucksache

20(15)260-C

vom 07.05.2024

öff. Anhörung am 13.05.2024



BDB e.V. · Dammstraße 26 · 47119 Duisburg

Dammstraße 26
D-47119 Duisburg-Ruhrort
Telefon (0203) 8 00 06-50
Telefax (0203) 8 00 06-65
Internet: www.Binnenschiff.de
Mail: BDB-Schwanen@binnenschiff.de

Durchwahl 8 00 06-60
JS

Anhörung des Verkehrsausschusses des Deutschen Bundestages am 13. Mai 2024

Stellungnahme des BDB e.V. zum Antrag der Fraktion der CDU/CSU „Binnenschifffahrt stärken“ vom 20. Februar 2024 (Drucksache 20/10386)

Der BDB unterstützt die Absichten, die zukünftige Entwicklung der Binnenschifffahrt als nationale Aufgabe zu begreifen, sie entsprechend zu finanzieren und zu stärken, und damit der Bedeutung des Systems Wasserstraße für den Wirtschaftsstandort Deutschland ausreichend Rechnung zu tragen. Hierzu zählt auch das Bemühen, Maßnahmen zur Erhöhung des Anteils der Binnenschifffahrt am Modal Split zu ergreifen.

Den **Nummern 1 und 4** des Fraktionsantrags stimmt der BDB daher ausdrücklich zu.

Die Entwicklung der Binnenschifffahrt wird aktuell durch folgende Faktoren geprägt:

1. Der zukünftige bedarfsgerechte Erhalt und Ausbau der Flüsse und Kanäle
2. Die Entwicklung der Binnenschiffsflotte hin zu einem klimaschonenden und niedrigwasserresilienteren Verkehrsträger durch Modernisierung und Erneuerung
3. Die Bekämpfung des Fachkräftemangels in der Branche
4. Die Veränderungen in den Güterstrukturen, u.a. bedingt durch die Beendigung der Verwendung fossiler Brennstoffe

Zu 1.: Bedarfsgerechter Erhalt und Ausbau der Flüsse und Kanäle

Deutschland verfügt im Grundsatz über ein taugliches Netz an Flüssen und Kanälen, um die Industriestandorte zu erreichen. Große Produktionsstandorte der Industrie, etwa in den Bereichen Chemie, Stahl, Mineralöl, Baustoffe und Agrarrohstoffe, sowie Containerterminals sind deshalb z.B. am Rhein oder im Kanalgebiet angesiedelt. Probleme bereiten jedoch Engpässe, die die Leistungsfähigkeit der Güterschifffahrt beeinträchtigen. Zu nennen sind etwa: unzureichende Fahrrinntiefen am Mittel- und Niederrhein und am Oberrhein, zu geringe Abmessungen des Schiffshebewerks Scharnebeck am Elbe-Seitenkanal und an den Neckarschleusen, fehlende zweite Schleusenammern an der Mosel, unzureichende Brückendurchfahrthöhen für mehrlagigen Containerverkehr. Diese und einige weitere Engpässe wurden im Jahr 2016 im Bundesverkehrswegeplan 2030 analysiert und hiernach zum Gegenstand des Bundeswasserstraßenausbaugesetzes gemacht.

Die Beseitigung dieser Engpässe wird vom Bund jedoch nur mit großem zeitlichem Verzug in Angriff genommen. Das Bundesverkehrsministerium erklärte am 29. Juli 2022 in der Antwort

auf die kleine Anfrage eines Bundestagsabgeordneten, dass die sog. Neuen Vorhaben des Vordringlichen Bedarfs (VB-Engpassbeseitigung und VB) im Bereich der Binnenschifffahrtswasserstraßen weit überwiegend den Projektstand „Null“ bzw. „Eins“ haben (d.h.: ohne Planungsbeginn bzw. erst am Beginn der Planungsphase). Es ist damit völlig offen, wann die 16 im Ausbaugesetz aufgelisteten neuen Vorhaben an den Binnenschifffahrtswasserstraßen für den Verkehr freigegeben werden. Dies hemmt die Entwicklung der Binnenschifffahrt erheblich, denn eine leistungsfähige Infrastruktur ist die *conditio sine qua non* für eine zukunftsgerichtete Entwicklung der Binnenschifffahrt und für eine stärkere Verlagerung von Gütern auf das Wasser. Erfreulich ist, dass zumindest die Fahrrinnenvertiefung am Mittelrhein inzwischen – nicht zuletzt aufgrund des politischen Drucks der Industrie – eine so hohe Bedeutung erhalten hat, dass laut Aussage des BMDV mit einer Fertigstellung im Jahr 2033 gerechnet werden darf.

Sorgen bereitet der schlechte Erhaltungszustand der Bauwerke an den Bundeswasserstraßen. Schleusen und Wehre haben das technische Lebensalter bereits erreicht bzw. überschritten. Die Bundesregierung hat im Juli 2023 erklärt: „Es besteht kurz- bis mittelfristiger Handlungsbedarf an 70 Wehranlagen, 130 Schleusenanlagen und 160 Brücken.“ (BT-Drs. 20/6752).

Über Jahrzehnte wurde die Infrastruktur „auf Verschleiß“ gefahren. Es ist dem außerordentlichen Arbeitseinsatz der Bediensteten der WSV zu verdanken, dass unter diesen widrigsten Umständen die Befahrbarkeit der Flüsse und Kanäle bis heute aufrechterhalten werden konnte und die Binnenschifffahrt damit ein verlässlicher Logistikpartner für Wirtschaft und Industrie ist.

Die Ursachen für den schlechten Erhaltungszustand und für die Verzögerungen bei den Ausbaumaßnahmen sind bekannt: Es fehlt hundertfach an qualifizierten Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern in der für den Erhalt und Ausbau zuständigen WSV. Die Situation wird sich absehbar verschlimmern: Laut Auskunft der GDWS-Leitung werden in den nächsten fünf Jahren 25 % der WSV-Bediensteten in den Ruhestand gehen. Zudem fehlt es an langjährig verlässlich zur Verfügung stehenden Haushaltsmitteln (über 2 Mrd. Euro p.a.), um die „Herkulesaufgabe“ (Zitat Bundesanstalt für Wasserbau) des Erhalts und Ausbaus der Flüsse und Kanäle zu meistern. Der gegenwärtige Haushaltsansatz von 724 Mio. Euro im Kapitel 1203 für Erhalt und Ausbau reicht nicht einmal, den Substanzverlust zu stoppen. Ausweislich des Verkehrsinfrastrukturberichts des Bundesverkehrsministeriums aus dem Jahr 2015 werden allein für den Erhalt 900 Mio. Euro p.a. benötigt.

In der Infrastruktur besteht der dringendste Handlungsbedarf. Insbesondere den **Nummern 10, 12, 13, 14, 17, 18 und 19** des Antrags stimmt der BDB daher ausdrücklich zu.

Zu 2.: Modernisierung und Erneuerung der Binnenschiffsflotte

Die deutsche Güterschifffahrtsflotte hat ein hohes Durchschnittsalter. Dies beträgt im Durchschnitt 47 Jahre (u.a. Trockengütermotorschiffe: 65,5 Jahre, Tankmotorschiffe: 23,1 Jahre). Zwar sagen die im Binnenschiffsregister eingetragenen Baujahre wenig über den Erhaltungszustand des Schiffes aus, da fortwährend Modernisierungen durchgeführt werden. Und bezogen auf die Verkehrsleistung ist die Binnenschifffahrt laut der Emissionsdaten des Umweltbundesamtes ein besonders klimaschonender Verkehrsträger (vgl. TREMOD 6.51: 36 g CO₂-Äquivalente/tkm gegenüber 121 g/tkm für Lkw >3,5t). Damit wird deutlich: Das Binnenschiff ist nicht das Problem, sondern ein wesentlicher Teil der Lösung für die klima- und verkehrspolitischen Herausforderungen, vor denen Deutschland steht.

Allerdings besteht Handlungsbedarf im Bereich der Motoren. Diese produzieren zu viele Klimagase und Schadstoffe und sollten sukzessive ausgetauscht werden. Hierfür leistet das Programm des BMDV zur nachhaltigen Modernisierung der Flotte eine wertvolle und absolut notwendige Unterstützung. Die klein- und mittelständisch strukturierten Unternehmen sind häufig als Familienbetriebe tätig und können die enormen Investitionen, die etwa bei einem neuen schadstoffarmen Hauptantrieb bis zu 900.000 Euro betragen, aus eigener Kraft nicht leisten. Gleiches gilt für kostenintensive Innovationen im Schiffbau, etwa für eine Niedrigwasseroptimierung.

Das von der EU-Kommission notifizierte Förderprogramm wird vom Binnenschiffahrtsgewerbe intensiv in Anspruch genommen. Es sollte unbedingt fortgesetzt und die Haushaltsmittel unverändert in der derzeitigen Höhe von 50 Mio. Euro p.a. fortgeschrieben werden.

Absolut kontraproduktiv ist vor diesem Hintergrund, dass das Bundesverkehrsministerium für dieses Flottenmodernisierungsprogramm eine Mittelkürzung um 10 Mio. Euro für den Bundeshaushalt 2025 angemeldet hat. Degressiv gestaffelt sollen im Jahr 2028 dann in Summe nur noch 8 Mio. Euro zur Verfügung stehen. Neue Vorhaben werden sich dann de facto nicht mehr realisieren lassen. Die vorgesehenen Mittel werden zukünftig gerade noch ausreichen, die geförderten Großvorhaben der Vorjahre zu finanzieren. Der erfolgreich eingeläutete Prozess hin zu einer möglichst klimaneutralen und niedrigwasseroptimierten Binnenschiffahrt, die sich in digitalisierte Logistikprozesse integrieren lässt, kommt damit zum Erliegen.

Den **Nummern 20 und 23** des Antrags stimmt der BDB daher ausdrücklich zu.

Leider bleibt im Antrag der Aspekt eines umfassenden **Flottenneubauprogramms** unerwähnt.

Es ist festzustellen, dass trotz des sehr gut angenommenen Programms zur nachhaltigen Modernisierung in einen bestimmten Teil der Bestandsflotte nicht finanziert wird – sei es, weil er überaltert ist oder weil bauphysikalisch bestimmte Modernisierungsmaßnahmen an Bord dieser Schiffe nicht stattfinden können oder weil die kreditfinanzierende Bank den Restwert des Schiffes so niedrig bewertet, dass Kredite für Modernisierungsmaßnahmen nicht gewährt werden. Vor diesem Hintergrund macht es Sinn, über ein regelrechtes Flottenneubauprogramm zu sprechen, denn klimaschonender und klimaresilienter Schiffsraum wird auch zukünftig dringend benötigt. Das gilt insbesondere vor dem Hintergrund, dass im Zusammenhang mit dem Krieg in der Ukraine in erheblichem Ausmaß Schiffsraum dauerhaft in Richtung des Donauraums abgewandert ist und nun insbesondere in der Rheinschiffahrt fehlt.

Zu 3.: Fachkräftemangel in der Branche

Der Fachkräftemangel in der Binnenschiffahrt wird im Antrag „Binnenschiffahrt stärken“ bedauerlicherweise nicht thematisiert.

Der stetig zunehmende Mangel an fachlich qualifizierten Arbeitskräften hinterlässt auch in der Güter- und Fahrgastschiffahrt deutliche Spuren. Unternehmer berichten zum Beispiel, dass Schiffe zum Teil aus der Fahrt genommen werden müssen, weil keine Mannschaft für den Schichtwechsel an Bord zur Verfügung steht. Die Branche benötigt dringend Nachwuchs, um dem Fehlen der Arbeitskräfte zu begegnen. Die Binnenschiffahrt investiert deshalb in die Ausbildung. Die hierfür über das Bundesverkehrsministerium aufgelegte Aus- und Weiterbildungsbeihilfe für die Binnenschiffahrt leistet dabei eine wertvolle Hilfestellung: Ohne die finanzielle Unterstützung des Bundes ist es den kleinen Unternehmen, die überwiegend als Familienbetriebe tätig sind, häufig nicht möglich, Ausbildungsverträge abzuschließen. Deshalb wird das Programm von den Unternehmern intensiv in Anspruch genommen. Und deshalb muss die Förderung dringend in unveränderter Höhe fortgesetzt werden

Absolut kontraproduktiv sind die vorgesehenen Kürzungen im Bereich dieser Ausbildungsförderung, die das Bundesverkehrsministerium nun für den Bundeshaushalt 2025 angemeldet hat: Die Mittel für dieses Programm sollen von derzeit 6,8 Mio. Euro p.a. auf 4,4 Mio. Euro p.a. reduziert werden. Diese Kürzung um 2,4 Mio. Euro bedeutet, dass rund 30 Ausbildungsverhältnisse weniger pro Jahr gefördert werden können. Eine rückläufige Ausbildungsquote hätte erhebliche Auswirkungen auf die Entwicklung der Schiffahrt: Die schönsten und innovativsten Schiffe können nicht in Fahrt gehen, wenn das für den Betrieb erforderliche Personal fehlt. Digitalisierungen und Automatisierungen in der Schiffahrt werden diese Lage auf mittlere Sicht bessern können; in der aktuellen Situation ist dies jedoch noch eine Zukunftstechnologie.

Die Forderung der Branche lautet daher, dem Mangel an Arbeitskräften in der Binnenschiffahrt in einer gemeinsamen Kraftanstrengung in der Weise zu begegnen, dass die Aus- und Weiterbildungsbeihilfe des Bundes in unveränderter Höhe von 6,8 Mio. Euro p.a. fortgeführt wird.

Zu 4.: Veränderte Güterstrukturen in der Binnenschifffahrt

Die klimapolitisch motivierten Beschlüsse zum Ausstieg aus der Verbrennung fossiler Brennstoffe (insbesondere Kohle, Kerosin, Heizöl etc.) haben Auswirkungen auf das Ladungsaufkommen in der Güterschifffahrt. Gerade die Gütermengen im Bereich der Kohle sind längerfristig betrachtet rückläufig. 2023 lag das Ladungsvolumen auf deutschen Flüssen und Kanälen bei 172 Mio. Tonnen, und die Verkehrsleistung betrug 41,5 Milliarden Tonnenkilometer. Die Binnenschifffahrt steht vor der Herausforderung, neue Märkte zu erschließen. Dies wird freilich ohne eine entsprechende Transportnachfrage der verladenden Wirtschaft und entsprechende Anreizsysteme für eine verstärkte Güterverkehrsverlagerung auf das Wasser nicht möglich sein.

Ein stärkerer Einsatzmarkt für die Binnenschifffahrt kommt u.a. in den Bereichen Wasserstoff, CO₂, Schrott, Biomasse, Abfallkreislauf, übergroße und schwere Stückgüter (GST) und Container in Betracht. Hierzu entwickeln sich bereits interessante und ausbaufähige Ansätze.

Der **Nummer 21** des Antrags wird daher ausdrücklich zugestimmt.

Vorschlag zum weiteren Vorgehen:

Masterplan Binnenschifffahrt 2.0 und Start einer gemeinsamen Imagekampagne

Der unter Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer im Mai 2019 aufgelegte „Masterplan Binnenschifffahrt“ benennt in konzentrierter und gut aufeinander abgestimmter Weise die Handlungsnotwendigkeiten zur Stärkung der Binnenschifffahrt. Dieser Masterplan befindet sich in der Schlussphase der Abarbeitung. Allerdings ist festzustellen, dass dieser nun fünf Jahre alte Plan aktuelle Entwicklungen und politische Schwerpunktbildungen, die den Verkehrsträger unmittelbar berühren, nicht abbildet. Und bestimmte Maßnahmen werden seitens des Bundesverkehrsministeriums nunmehr zwar als „erledigt“ gekennzeichnet. Die Wirkungen bleiben jedoch – etwa in Bezug auf den o.g. Infrastrukturausbau oder im Hinblick auf veränderte Güterverkehrsmärkte – hinter den Erwartungen zurück. Die bereits umgesetzten Maßnahmen sollten einer umfangreichen Erfolgskontrolle unterzogen werden.

Es wird deshalb angeregt, die mit dem Antrag verfolgte „Stärkung der Binnenschifffahrt“ mit entsprechenden Maßnahmen in eng aufeinander abgestimmter Weise in Angriff zu nehmen und hierfür den Masterplan Binnenschifffahrt als „*Masterplan Binnenschifffahrt 2.0*“ fortzuschreiben. Diese Vorgehensweise würde dem System Wasserstraße zugleich einen deutlicheren Stellenwert in der Bundespolitik geben. Der **Nummer 3** des Antrags stimmt der BDB daher ausdrücklich zu.

In diesem „Masterplan Binnenschifffahrt 2.0“ könnten die wichtigen Punkte der Beibehaltung der Steuerbefreiung auf den in der Binnenschifffahrt verwendeten Diesel (Gasöl), die verstärkte Nutzung von Landstrom sowie die Bemühungen um eine digitalisierte Binnenschifffahrt aufgegriffen werden. Den entsprechenden **Nummern 8, 25, 26 und 28** im Antrag stimmt der BDB zu.

Der BDB regt an, die verkehrs- und umweltpolitische Bedeutung, die Potenziale und die Zukunftsfähigkeit der Binnenschifffahrt in einer gemeinsamen **Imagekampagne** in die breite Öffentlichkeit und insbesondere auch an junge Menschen in der Berufsorientierungsphase heranzutragen. Der BDB hat für eine solche Kampagne bereits rund 100.000 Euro bei seinen Mitgliedsbetrieben eingeworben. Dieser Etat müsste aber mindestens verdreifacht werden, um eine entsprechende Durchschlagskraft zu entwickeln. Das Bundesverkehrsministerium hat unserer Frage nach einer finanziellen Beteiligung leider eine Absage erteilt.

Jens Schwanen
Geschäftsführer BDB e.V.

Duisburg, 7. Mai 2024