

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Bernd Reuther, Frank Sitta, Torsten Herbst, Dr. Christian Jung, Daniela Kluckert, Oliver Luksic, Grigorios Aggelidis, Renata Alt, Nicole Bauer, Jens Beeck, Dr. Jens Brandenburg (Rhein-Neckar), Dr. Marco Buschmann, Carl-Julius Cronenberg, Britta Katharina Dassler, Dr. Marcus Faber, Daniel Föst, Otto Fricke, Thomas Hacker, Peter Heidt, Katrin Helling-Plahr, Markus Herbrand, Katja Hessel, Manuel Höferlin, Reinhard Houben, Ulla Ihnen, Olaf in der Beek, Dr. Marcel Klinge, Pascal Kober, Carina Konrad, Konstantin Kuhle, Ulrich Lechte, Alexander Müller, Roman Müller-Böhm, Dr. Martin Neumann, Christian Sauter, Matthias Seestern-Pauly, Judith Skudelny, Dr. Hermann Otto Solms, Bettina Stark-Watzinger, Dr. Marie-Agnes Strack-Zimmermann, Katja Suding, Michael Theurer, Stephan Thomae, Dr. Florian Toncar, Sandra Weeser, Nicole Westig und der Fraktion der FDP

Verlagerung von Gütern vom Binnenschiff auf die Bahn

Die Bahn wird zusehends subventioniert. Bis 2030 werden Bund und Bahn 86 Mrd. Euro ins Schienennetz investieren und die Bahn wird eine Kapitalerhöhung bis 2030 in Höhe von weiteren 11 Mrd. Euro erhalten. Laut „Klimaschutzprogramm 2030 der Bundesregierung zur Umsetzung des Klimaschutzplans 2050“ transportiert die Bahn 19 Prozent der Güterverkehrsleistung und 8 Prozent das Binnenschiff (<https://www.bundesregierung.de/resource/blob/975226/1679914/e01d6bd855f09bf05cf7498e06d0a3ff/2019-10-09-klima-massnahmen-data.pdf?download=1>).

Obwohl das Binnenschiff weniger CO₂ emittiert als alle anderen Verkehrsträger, gibt es keine Milliardeninvestitionen. Darüber hinaus hat der Verkehrsträger mit einer maroden Infrastruktur zu kämpfen, wodurch die Wettbewerbsfähigkeit zusätzlich verringert wird. Im Masterplan Binnenschiffahrt wird angeführt, dass der Anteil am Modal-Split im Güterverkehr auf 12 Prozent ansteigen soll (https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/WS/masterplan-binnenschiffahrt.pdf?__blob=publicationFile). Angesichts der hohen Subventionen für die Bahn stellt sich die Frage, wie das geschehen kann, ohne die Güterverkehrsleistung in der Binnenschiffahrt zu kanibalisieren. Die Milliardensummen für die CO₂-Reduktion im Güterverkehr der Bahn wären nutzlos (sogar schädlich), wenn die Verkehrsleistung vom Binnenschiff auf die Schiene verlagert werden wird.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie hat sich nach Kenntnis der Bundesregierung der Güterverkehr auf der Wasserstraße, der Schiene und der Straße in den letzten fünf Jahren entwickelt (bitte Tonnage angeben)?
2. Wie hoch war nach Kenntnis der Bundesregierung der Anteil an Massengut, Stückgut und Containern auf der Wasserstraße, der Schiene und der Straße in den letzten fünf Jahren (bitte Tonnage angeben)?
3. Welcher Verkehrsträger ist nach Kenntnis der Bundesregierung der größte Konkurrent für das Binnenschiff?
4. Besteht nach Ansicht der Bundesregierung die Gefahr, dass die Bahn Güterverkehrsleistungen vom Binnenschiff übernimmt?
5. Wenn nein, warum nicht?
6. Wie gewährleistet die Bundesregierung, dass es keine Güterverkehrsverlagerung vom Binnenschiff auf die Bahn gibt?
7. Welche Auswirkungen auf die CO₂-Bilanz hat nach Ansicht der Bundesregierung eine Verlagerung des Güterverkehrs vom Binnenschiff auf die Schiene?
8. Plant die Bundesregierung höhere Investitionen im anwachsenden Haushalt 2021 für die Binnenschifffahrt, damit der Verkehrsträger angesichts der Milliardeninvestitionen für die Bahn konkurrenzfähig bleibt?
9. Welche Auswirkungen haben die Milliardeninvestitionen für die Bahn nach Ansicht der Bundesregierung für den Güterverkehrsmarkt?
10. Wie soll ein Modal-Split-Anteil von 12 Prozent in der Binnenschifffahrt nach Ansicht der Bundesregierung erreicht werden, wenn die Bahn massiv subventioniert wird?
11. Welche Ideen aus dem Masterplan Binnenschifffahrt will die Bundesregierung während ihrer Ratspräsidentschaft umsetzen?

Berlin, den 12. Februar 2020

Christian Lindner und Fraktion