BUNDESVERBAND DER DEUTSCHEN BINNENSCHIFFFAHRT E.V.

BDB e.V. · Dammstraße 26 · 47119 Duisburg

Dammstraße 26
D-47119 Duisburg-Ruhrort
Telefon (0203) 8 00 06-60
Telefax (0203) 8 00 06-65
Internet: www.Binnenschiff.de
Mail: BDB-Schwanen@binnenschiff.de

per Mail: BUERO-IIIB6@bmwi.bund.de

Bundesministerium für Wirtschaft und Energie
Referat IIIB6
Scharnhorststr. 34-37
10115 Berlin

JS/KI

23. Januar 2020

Stellungnahme des BDB e.V. zum Entwurf eines Kohleausstiegsgesetzes des Bundeswirtschaftsministeriums

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e.V. (BDB) nimmt zum o.g. Gesetzentwurf, der in der Bundesregierung noch nicht ressortabgestimmt ist und mit Mail vom 22. Januar 2020 übersandt wurde, wie folgt Stellung:

Zweck des Gesetzes ist es, die Erzeugung elektrischer Energie durch den Einsatz von Kohle in Deutschland schrittweise und stetig zu reduzieren bzw. zu beenden, um dadurch Emissionen zu reduzieren, und dabei eine sichere, preisgünstige, effiziente und klimaverträgliche Versorgung der Allgemeinheit mit Elektrizität zu gewährleisten.

Um den Zweck des Gesetzes zu erreichen, verfolgt dieses Gesetz insbesondere das Ziel, die verbleibende elektrische Nettonennleistung von Anlagen am Strommarkt zur Erzeugung elektrischer Energie durch den Einsatz von Kohle in Deutschland schrittweise und möglichst stetig zu reduzieren. Für Steinkohle soll die Reduzierung bereits im übernächsten Jahr einsetzen, im Kalenderjahr 2030 soll die Verstromung auf acht Gigawatt reduziert werden und spätestens bis zum Ablauf des Kalenderjahres 2038 sollen sämtliche Steinkohlekraftwerke abgeschaltet sein.

Es ist grundsätzlich zu begrüßen, dass die Bundesregierung beabsichtigt, die o.g. Ziele in einer sozialverträglichen Art und Weise zu verfolgen. Hierbei besteht offensichtlich auch die Bereitschaft, mit erheblichen finanziellen Mitteln Kompensationsleistungen zu erbringen, um mit dem Stopp der Kohleverstromung einhergehende Härten abzufedern. Zu nennen sind etwa die vorgesehenen Regelungen im Investitionsgesetz Kohleregionen (Entwurf) oder die Absichten zur Zahlung eines Anpassungsgeldes der vom Kohleausstieg betroffenen Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer.

Dem Bundeswirtschaftsministerium ist aber ganz offensichtlich entgangen, in welch erheblichem Maß das Binnenschifffahrtsgewerbe, die Binnenhäfen und weitere Beteiligte im System Wasserstraße vom Ausstieg aus der Kohleverstromung betroffen sein werden. Hierzu schweigt sich der Gesetzentwurf komplett aus. Folgende Fakten, die dem BMWi vermutlich nicht bekannt sind, verdeutlichen die Problemlage:

Auf Deutschen Flüssen und Kanälen werden pro Jahr in Summe rund 35 Mio. Tonnen Kohle transportiert. Insbesondere die Kraftwerke im Ruhrgebiet haben ihre Versorgungslogistik nahezu vollständig auf die Wasserstraße eingestellt: Auf dem Wesel-Datteln-Kanal, dem Datteln-Hamm-Kanal und dem Dortmund-Ems-Kanal werden zum Beispiel im Schnitt jeweils über fünf Mio. Tonnen Kohle p.a. transportiert. Die Binnenschifffahrt ist damit ein Systempartner der Kraftwerksindustrie.

Es liegt auf der Hand, dass die Strukturen des Schifffahrtsgewerbes sich diesem Markt sehr stark angepasst haben. Es gibt Unternehmen, die ihre Tätigkeit nahezu vollständig auf die Versorgungslogistik mit Kohle ausgerichtet haben. Für die Binnenschifffahrt und ihre Partner im System Wasserstraße kommt das Ende der Kohleverstromung viel zu kurzfristig. In den o.g. Reduktionszeiträumen (2022 - 2038) wird es nur sehr schwer möglich sein, neue Märkte zu erschließen und alternative Transportgüter zu akquirieren – insbesondere in einer Größenordnung die geeignet wäre, die Menge an wegbrechenden Kohleverkehren zu kompensieren. Im manchen Regionen wird dies u.U. sogar völlig unmöglich sein, da die Binnenschifffahrt systembedingt für den Transport von Groß- und Massengütern bestimmt ist. Der BDB e.V. fordert deshalb von der Bundesregierung, dass sie diesem Umstand bei ihrem Szenario zum Ausstieg aus der Kohleverstromung ausreichend Rechnung trägt.

Der BDB e.V. fordert von der Bundesregierung finanzielle Kompensationsleistungen für die Binnenschifffahrt:

Momentan wird seitens der Regierung die Vernichtung eines Transport- und Logistikmarktes betrieben, ohne dass über die betriebs- und volkswirtschaftlichen Folgen für das betroffene Gewerbe und über die Situation der Beschäftigten in diesem Segment nachgedacht wird.

In der Kürze der für diese Stellungnahme eingeräumten Frist ist es unmöglich, den ab dem Jahr 2022 entstehenden Gesamtschaden für das System Wasserstraße zu beziffern. Bei konservativer Schätzung wird aber allein der Umsatzverlust durch wegbrechende Kohleverkehre im deutlich dreistelligen Millionenbereich pro Jahr liegen. Betriebswirtschaftliche Folgekosten sind dabei noch nicht berücksichtigt.

Mit freundlichen Grüßen

Jens Schwanen
Geschäftsführer