WP-1-480 Lebensgrundlagen erhalten

Antragsteller*in: Lukas Benner (KV Aachen)

Änderungsantrag zu WP-1

Von Zeile 480 bis 487:
Schienenstrecken zu den unterschiedlichen Seehäfen endlich unter hohen Lärmschutzstandards umzusetzen. ~~Eine Mautbefreiung für kombinierte Verkehre rund 50 km um Häfen und Güterbahnhöfe kostet nicht viel, ermöglicht aber, dass sich Multimodalität im Güterverkehr rechnet. In enger Abstimmung mit Umweltverbänden, Kommunen und der Wirtschaft werden wir einen neuen Landeswasserstraßenplan zur Ertüchtigung unserer Schifffahrtswege und Binnenhäfen erarbeiten. Dabei ist es unser Ziel, auch in der Schifffahrt fossiles Schweröl durch alternative Kraftstoffe und Antriebe zu ersetzen.~~Damit sich Multimodalität im Güterverkehr rechnet, befreien wir kombinierte Verkehre rund 50km um Häfen und Güterbahnhöfe von der Maut und setzen uns für vereinfachte und konsequente Genehmigungsverfahren für den Großraum- und Schwerlasttransport auf Wasserstraßen ein. In enger Abstimmung mit Umweltverbänden, Kommunen und der Wirtschaft werden wir einen neuen Landeswasserstraßenplan zur Ertüchtigung unserer Schifffahrtswege und Binnenhäfen erarbeiten. Unser Ziel ist eine zukunftsfähige und klimaneutrale Schifffahrt. Neben Investitionen in Forschung und Entwicklung klimaneutraler Antriebe, bedarf es auch die Anregung einer klimatauglichen, angemessenen Besteuerung von Schiffsdiesel auf Bundesebene. Im Wissen um die zunehmend spürbaren Folgen des Klimawandels investieren wir in Förderprogramme (z.B. für Niedrigwasserschiffe), die den Schiffsgüterverkehr in NRW fit für die Zukunft machen.

Begründung

Die Mautbefreiung allein reicht nicht aus, um den Umstieg vom Land- auf den Wasserstraßenverkehr wirtschaftlich rentabel zu machen. Zu komplizierte Genehmigungsverfahren im Wassergüterverkehr machen den Umstieg für viele Unternehmen unattraktiv. Außerdem werden vorhandene Genehmigungsverfahren zu Gunsten des Straßengüterverkehrs nicht konsequent umgesetzt.

Nur ein geringer Anteil des Binnenschiffsverkehrs wird mit fossilem Schweröl angetrieben. Allein zu fordern, dass dieser Kraftstoff durch alternative Antriebsformen ersetzt werden soll, wird uns den Klimaschutzzielen für 2030 kaum näherbringen. Im Gegensatz zur PKW-Kraftstoff-Steuer entfallen auf gewerblich genutzten Schiffsdiesel bislang keine Abgaben (§ 27 I EnergieStG) weshalb sich der Umstieg auf erneuerbare Kraftstoffe bislang nicht wirtschaftlich rentiert. Mit einer Besteuerung von Schiffsdiesel schaffen wir einen stärkeren Anreiz für die Umrüstung oder den Neukauf klimafreundlicherer Schiffe. Der klimaneutrale Umbau der Binnenschifffahrt wird teuer und eine große Herausforderung, mit der wir die Betroffenen nicht alleine lassen dürfen. Daher braucht es öffentliche Förderprogramme, die zusätzliche Anreize und Möglichkeiten für Investitionen und Umbaumaßnahmen schaffen.

Unterstützer*innen

Benjamin Dick (KV Aachen); Michael Röls (KV Dortmund); Tim Achtermeyer (KV Bonn); Christa Heners (KV Aachen); Bettina Hilgers (KV Aachen); Nora Schulte (KV Aachen); Philipp Noack (KV Aachen); Carla Wüller (KV Aachen); Anja Fitter (KV Aachen); Astrid Vogelheim (KV Aachen); Stefan Krischer (KV Aachen)