



## **Verkehrsausschuss**

### **15. Sitzung (öffentlich)**

13. September 2023

Düsseldorf – Haus des Landtags

13:33 Uhr bis 15:00 Uhr

Vorsitz: Matthias Goeken (CDU)

Protokoll: Sitzungsdokumentarischer Dienst

### **Verhandlungspunkt:**

#### **Leistungsfähige Wasserstraßen und verlässliche Infrastruktur der Binnenschifffahrt**

**3**

Antrag  
der Fraktion der CDU und  
der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN  
Drucksache 18/4370

– Anhörung von Sachverständigen (*s. Anlage*)

\* \* \*



**Leistungsfähige Wasserstraßen und verlässliche Infrastruktur der Binnenschifffahrt**

Antrag  
der Fraktion der CDU und  
der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN  
Drucksache 18/4370

– Anhörung von Sachverständigen (s. *Anlage*)

**Vorsitzender Matthias Goeken** begrüßt die Anwesenden und gibt organisatorische Hinweise.

**Oliver Krauß (CDU):** Vielen Dank erst mal allen Sachverständigen. Ein herzliches Dankeschön für die sehr aussagekräftigen Stellungnahmen. Wir sind sehr angetan, weil sie doch sehr, sehr hilfreich sind bei dem gemeinsamen Ziel, die Binnenschifffahrt in Nordrhein-Westfalen voranzubringen, weil wir die Binnenschifffahrt als einen wesentlichen Faktor bei der Verkehrsinfrastruktur sehen.

Meine erste Frage geht an Herrn Markgraf-Maué. Sie haben in Ihrer Stellungnahme ausgeführt, dass ein UVP-Verzicht an natürlichen Gewässern für Sie indiskutabel sei und eine Bündelungsfunktion habe, die Verfahrensvereinfachungen bedingt. Gibt es Ihrer Meinung nach Bereiche, in denen einzelne Punkte, einzelne Aspekte, Kriterien der Umweltverträglichkeitsprüfung eventuell vereinfacht werden könnten?

Dann habe ich eine Frage an Herrn Dr. Kösters. Sie sprechen von einer Machbarkeitsstudie, um eine Priorisierung bei der Brückenanhebung zu erreichen. Können Sie uns hier konkret Brücken benennen, die Sie für besonders wichtig halten? Welchen Mehrwert erhoffen Sie sich von einer Sanierung von Schleusen und Poller? Dann habe ich noch eine weitere Frage.

**Vorsitzender Matthias Goeken:** Herr Kollege Krauß, wir wollten eigentlich so verfahren, wie wir es letztes Mal auch gemacht haben.

**Klaus Markgraf-Maué (Landesbüro der Naturschutzverbände):** Ich bin persönlich beim NABU, aber nehme hier Stellung für das Landesbüro, also für die drei anerkannten Naturschutzverbände. – Grundsätzlich sehen wir vor allem Potenziale zur Beschleunigung, indem man zum Beispiel bei Brückenaufhöhungen, bei den Kanälen etc. Standardvorlagen hat, dieselben Punkte abarbeitet etc. An den Flüssen haben wir uns so positioniert, dass sie in der Regel sehr divers zu betrachten sind. Dort sind Standardisierung kaum möglich. Es sind sehr komplexe Zusammenhänge, sodass ich hier eigentlich nicht sehe, wie man durch einzelne Punkte, Ausgliedern oder Zusammenfassen etwas verbessern kann.

Was aber sicherlich in jedem Falle hilft, ist ein vorlaufendes Screening, also sehr früh, wenn die verschiedenen Varianten auf dem Tisch liegen, abzuklopfen: Wo sind denn die potenziellen Risiken oder die potenziellen Umweltprobleme? Das läuft zum Beispiel

im Rahmen der Programm-UVP oder Plan-UVP. Das kann man sicherlich auch auf diese Maßnahmen an Wasserstraßen anwenden.

**Dr. Christoph Kösters (Verband Verkehrswirtschaft und Logistik Nordrhein-Westfalen):** Zur Benennung konkreter Brücken für die Machbarkeitsstudie. Wir haben es in der Stellungnahme aufgeführt: Es geht um die Wasserstraßenbereiche Wesel-Datteln-Kanal, Rhein-Herne-Kanal und den Dortmund-Ems-Kanal. Hintergrund dieses Vorschlags ist: Wir haben teilweise unterschiedliche Eigentumsverhältnisse bei den Brücken; die sind ja nicht immer der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung zugeordnet. Vor dem Hintergrund sollte man da noch mal reingehen. Wir halten das für dringend notwendig, insbesondere beim Wesel-Datteln-Kanal – die Diskussion ist ja bekannt; die ist auch im Zusammenhang mit dem Aktionsplan NRW schon mal gelaufen –, weil wir dort gerade Brückenerhebungen brauchen.

Welche Effekte erwarten wir durch die Sanierung von Pollern und Schleusen? Wir erwarten schlicht und ergreifend eine Steigerung der Leistungsfähigkeit und vor allen Dingen auch der Sicherheit, also der Transportsicherheit, wenn man so will, für die Binnenschifffahrt, weil immer das Damoklesschwert schwebt, dass dort weitere betriebliche Einschränkungen drohen. Das wäre fatal. Gerade die in Rede stehenden Schleusen wie etwa Friedrichsfeld im Wesel-Datteln-Kanal sind von existenzieller Bedeutung für die das Systems Binnenschifffahrt, Stichwort: vom Rhein ins Kanalnetz Richtung Nord-West und umgekehrt. Insofern erhoffen wir uns, dass wir eine Verbesserung des Systems haben, vor allen Dingen auch, wenn man so will, eine Transportsicherheit herstellen können, damit wir dort eben bessere Abläufe haben, die die Binnenschifffahrt dann auch noch konkurrenzfähiger macht.

**Frank Börner (SPD):** Herzlichen Dank auch an die Sachverständigen für die Stellungnahmen, die abgegeben wurden. Ich habe zwei Fragen. Der Antrag von CDU und Grünen hat ja den entscheidenden Vorteil, dass er viele Themen auflistet, die wir bei der Binnenschifffahrt zu diskutieren haben. Ich würde gerne Herrn Hamann fragen, welche zwei oder drei Themen er vor seinem Hintergrund der IHK Duisburg für wichtig hält. Inwieweit ist er der Auffassung, ob denn in diesem Antrag auch Perspektiven aufgezeigt werden, um diese zwei oder drei Themen irgendwie angehen zu können, oder ob dass das in dem Antrag fehlt?

Dann noch mal nach Duisburg an Herrn Holstein. Vor dem Hintergrund der Situation des Hafens Duisburg, der ja als Hafenanlage ziemlich gut in Schuss und modernisiert ist, aber ein Hafen bringt ja nichts, wenn die Kanäle vorne und hinten nicht so richtig funktionieren. Wie schätzen Sie die aktuelle Situation der Kanäle rund um den Hafen Duisburg und der Schleusen rund um den Hafen Duisburg ein? Wie sehen Sie die Zukunftsperspektive, wenn wir so weitermachen wie bisher und im Bund wie im Land immer weniger Geld in unsere Wasserstraßen investieren? Wie sehen Sie die Zukunft der Binnenschifffahrt – dramatisch oder läuft alles locker?

**Ocke Hamann (Niederrheinische Industrie- und Handelskammer Duisburg-Wesel-Kleve zu Duisburg):** Zu meiner Nennung und zu der Rolle, mit der ich hier eingeladen

bin; da gibt es, glaube ich, eine Verwirrung. Wir haben als IHK NRW geantwortet. – Dass das Thema „Binnenschifffahrt“ hier besprochen wird, dass das in der Weise angegangen wird „Was tun wir in NRW für die Stärkung der Wasserstraßen“ ist ein richtiger Weg. Das muss man erst mal lobend hervorheben.

Wenn Sie fragen, welche Themen besonders wichtig sind, muss man die, glaube ich, in einteilen: Was kann das Land im Sinne von Forderungen an den Bund tun? Was kann das Land NRW selber tun? Zu Forderungen an den Bund würde ich ganz oben als Allererstes die auskömmliche Finanzierung sehen. Das heißt über die Formulierung des Antrags hinaus: NRW muss sich nicht nur dafür einsetzen, dass die Mittel für die Wasserstraßen verstetigt werden, sondern muss sich auch dafür einsetzen, dass die Mittel adäquat angehoben werden. Die Finanzierung war in den letzten Jahren nie auskömmlich; das ist, glaube ich, ein ganz wichtiger Punkt.

Der zweite wichtige Punkt ist die schnelle Umsetzung der Projekte, weil kaum ein anderes Bundesland so von den Wasserstraßen profitiert wie NRW. Das heißt, es profitiert auch davon, dass die für NRW in Aussicht gestellten Projekte relativ schnell umgesetzt werden. Auch das ist ein Thema, für das man beim Bund werben muss. Ich glaube, das muss man künftig viel stärker noch mit eigenen Gutachten, eigenen Konzepten und eigenen Initiativen tun und kann sich da weniger darauf verlassen, was der Bund macht.

Was kann das Land tun? Beim Thema „Innovation“ hat das Land viel getan in den letzten Jahren, hat gute Impulse gegeben. Die haben auch Mittel beim Bund quasi gehebelt und akquiriert. Diesen Weg, Innovationstreiber für die Binnenschifffahrt zu sein, muss das Land fortsetzen. Der zweite wichtige Punkt, bei dem ich noch ein großes To-do für das Land sehe, sind Flächen und Flächenflächensicherung in den Häfen und Flächen in den Hafenstandorten oder möglichen neuen Standorten, um auch eine gewisse Flexibilität zu haben.

Wir sehen gerade ein schönes Beispiel: Eine Batterie in einem Auto gilt in dem Auto als Produkt. Wenn sie aus dem Auto ausgebaut ist, ist sie Gefahrgut. Wenn Sie das ganze Thema „Rückführung und Recycling dieser Batterien“ nehmen, liegen da große Chancen auch für die Hafenstandorte, in diesem Bereich tätig zu werden. Das braucht aber entsprechende Flächen und die Flexibilität, diese Flächen für die neuen Aufgaben bereitzustellen.

**Joachim Holstein (Duisburger Hafen):** Der Hafen Duisburg ist natürlich an der Magistrale Rhein sehr gut aufgestellt, was die Abladetiefe anbelangt, was die Erreichbarkeit anbelangt. In Duisburg gibt es zwei Eingangsschleusen in Richtung Kanalgebiet, nämlich die Ruhrschleuse und die Schleuse Meiderich. Der dritte große Zugang zum Hafen ist über den Wesel-Datteln-Kanal, über die Schleuse Friedrichsfeld gegeben.

Allesamt sind diese Kanäle ja schon zu Kaisers Zeiten gebaut worden. Jetzt haben wir in Duisburg das Glück, dass möglicherweise beim Ausfall einer Schleuse noch die andere funktionsfähig ist, aber wir merken immer öfter beispielsweise in Hamburg am Hebewerk Scharnebeck, dass der Ausfall dieses Hebewerks dazu führt, dass auf einmal der Transportweg per Binnenschiff abgeschnitten ist. Das heißt also, für uns ist

ganz entscheidend, dass die Kanäle, dass die Wasserstraßen auch vernünftig instandgehalten werden. Wir haben es im Wesel-Datteln-Kalan erlebt, wo wir die Poller seit Jahren nicht mehr benutzen können und wo wir tatsächlich jetzt Festmacher haben, die Schiffer durch die Schleusen begleiten. Das ist schon fast lächerlich; das ist eigentlich der Hauptpunkt.

Sie haben nach der Bedeutung der Binnenschifffahrt und meiner Einschätzung gefragt. Ich glaube, dass die Binnenschifffahrt ...

(Frank Börner [SPD]: Ich wollte wissen, was es für die Binnenschifffahrt bedeutet, wenn das Kanalnetz in dem Zustand bleibt!)

– Das ist leicht zu sagen: Ich glaube, dass die Binnenschifffahrt eine ganz wichtige Bedeutung für die Verlagerung von Verkehrsströmen vom Lkw auf Wasserstraße und Schienen hat. Ein nicht verlässlicher Verkehrsweg führt zur Abwanderung, zur Suche nach Alternativen. Jetzt wissen wir: Die Bahn ist natürlich eine Alternative, aber auch schon relativ beschränkt in ihren Kapazitäten. Auch da sind viele Strecken in einem nicht besonders guten Zustand und müssen ausgebaut werden. Die Gefahr ist natürlich, dass bei weiter tendenziell ausfallenden Schleusen, Pollern oder was auch immer Kunden auf andere Verkehrsträger abwandern. Wenn das die Bahn nicht leisten kann, ist es wiederum der Lkw, ich glaube, das ist etwas, was wir alle nicht wollen.

**Michael Röls-Leitmann (GRÜNE):** Herzlichen Dank für die Stellungnahmen und dass Sie uns mit Ihrer Expertise als Sachverständige zur Verfügung stehen. Die erste Frage möchten wir an Herrn Bauer richten. Sie haben in Ihrer schriftlichen Stellungnahme zusätzlich zur Rolle der Binnenschifffahrt für eine Redundanz bei der Wasserstofflogistik ausgeführt. Da Sie es in der schriftlichen Stellungnahme relativ knapp geschrieben haben, würde uns interessieren, welche konkreten Vorschläge Sie möglicherweise für die Landespolitik haben, um bei der Wasserstofflogistik ein Sicherheitsnetz über die Binnenschifffahrt einzuziehen. Welche unterstützenden Maßnahmen des Landes halten Sie für angezeigt oder wünschenswert?

Die zweite Frage möchten wir ans Landesbüro der Naturschutzverbände richten. Sie fordern in Ihrer Stellungnahme, dass keine neuen Investitionen für die Binnenschifffahrt an den Wasserstraßen getätigt werden, ohne dass die ökologischen Verhältnisse an den Wasserstraßen gleich mit verbessert werden. Können Sie hier vielleicht ein paar Schlaglichter oder konkrete Maßnahmen nennen, die beispielhaft zeigen, wie man diese beiden Aspekte in Maßnahmen miteinander verbinden kann?

**Steffen Bauer (HGK Shipping):** Ihre Frage beantworte ich sehr gerne, weil ich glaube, dass die sehr wichtig ist, nämlich die Rolle der Binnenschifffahrt und das System Wasserstraße in der Zukunft nicht nur für das Land NRW, sondern für Gesamteuropa, insbesondere wenn es um die Energieversorgung geht. Die HGK Shipping hat das Glück, dass sie gleichzeitig eine Tochtergesellschaft des Stadtwerke-Köln-Konzerns ist, also eines der wichtigsten Energieversorger. Deswegen sind wir natürlich auch in die Diskussion integral eingebettet, wie zukünftig die Energieversorgung in Deutschland NRW vorstattengehen soll.

Hier bedarf es einer Infrastruktur, die zu Land und Wasser über alle Verkehrsträger hinweg funktionsfähig ist, aber auch des Bewusstseins, dass die zukünftigen Mengen, die zur Energieversorgung notwendig sind, insbesondere im Wasserstoffbereich ... Hier reden wir relativ schnell über Ammoniak. Wenn wir heute über die Transportfähigkeit von Wasserstoff sprechen, ist Ammoniak eines der Güter, die in Zukunft in großen Mengen bewegt werden müssen. Das ist nicht ausschließlich über ein noch nicht vorhandenes Pipelinenetzwerk abzubilden. Idealerweise haben wir 2030 ein Pipelinenetzwerk, das funktionsfähig ist, das auch große Mengen der Bedarfe abdecken kann, aber im Hochlauf und auch als Redundanz, so wie wir es heute auch haben im Mineralölbereich, aber auch im Kohlebereich: Alle Verkehrsträger sind eingebettet in die Versorgung unserer Energiewirtschaft, aber auch der Privatwirtschaft. Das muss eigentlich auch das Zielbild der Zukunft sein. Das heißt, die neuen Energieträger, die wir brauchen, um zu dekarbonisieren, müssen idealerweise über alle Verkehrsträger abgebildet werden.

Dafür wird die Binnenschifffahrt eine elementare Rolle spielen. Wir sehen heute schon, dass sich alle Stakeholder, die sich mit der Versorgung beschäftigen, Energieversorger und Produzenten aus Übersee mit der Frage an uns herantreten: Könnt ihr über den Binnenweg transportieren, also über das Binnengewässer? Habt ihr Umschlagsmöglichkeiten? Es ist ein ganz wichtiger Aspekt, dass man nicht nur im Hier und Jetzt guckt, sondern danach, welche Potenziale dieser Verkehrsträger eigentlich in der Zukunft hat.

**Klaus Markgraf-Maué (Landesbüro der Naturschutzverbände):** Keine neuen Investitionen ohne Verbesserung der Ökologie war so nicht formuliert in unserer Stellungnahme, sondern vielmehr die Empfehlung, dass man die Ökologie auch an Kanälen nicht vernachlässigt, wenn man zum Beispiel Veränderungen oder neue Justierungen vornimmt. Der Blick ist oft nur auf die Flüsse etc. gerichtet. Kanäle sind sowieso Kunstbauten; das ist sicherlich so. Deswegen sind auch die Anforderungen geringer, wenn es um Instandsetzungen geht, was UVP-Pflicht etc. angeht.

Dennoch sind natürlich auch die Kanäle Lebensräume, und zwar nicht unerhebliche Lebensräume, wenn man die Länge und die Größe der Kanäle ansieht. Die kann man ohne großen Aufwand deutlich aufwerten, indem man zum Beispiel hinter Spundwände etc. Flachwasserzonen schafft. Es bieten sich sicherlich viele Möglichkeiten im Rahmen von Umbauten, damit diese Kanäle eben auch als Fischlebensräume, als Lebensräume für Wasserorganismen eine Rolle spielen können. Es geht auch um eine Verbundfunktion. Das ist bisher sehr vernachlässigt worden und sollte, wenn man die Kanäle angeht, einbezogen werden. Das war der Impuls dieser Stellungnahme.

Wenn man die natürlichen Flüsse hinzunimmt, geht es im Wesentlichen darum, Strukturverbesserungen zu erreichen. Jegliche Änderungen, jegliche bauliche Maßnahme, die sich auf die Wasserstraße bezieht, sollte immer auch im Blick haben, dass die Strukturqualität, der Mangel an Strukturvielfalt im Fluss der entscheidende Engpass ist. Wo immer es möglich ist, sollte das Strukturthema eingeplant werden.

**Christof Rasche (FDP):** Herzlichen Dank an die Teilnehmer hier in der Runde, die uns einiges erklären aus dem Bereich Binnenschifffahrt, was uns alles sehr interessiert. Aus den bisherigen Statements und auch aus den Stellungnahmen geht hervor, zumindest aus vielen, dass in diesem Bereich Bund und Land gemeinsam eine Verantwortung tragen. Das finde ich schon mal wichtig festzustellen.

Die ersten beiden Fragen richten sich an Herrn Eckel vom Bundesverband öffentlicher Binnenhäfen. Sie sagen in Ihren Ausführungen, dass im Antrag von CDU und Grünen einzelne Handlungsfelder nicht angesprochen werden, auf denen das Land Nordrhein-Westfalen selbst signifikante Verbesserungen der Wettbewerbsfähigkeit des Systems Wasserstraße erzielen könnte. So steht es dort wörtlich drin. Wenn Sie uns das noch mal genauer erklären würden, wäre das toll.

In Ihren Ausführungen heißt es auch: Um die wasserseitige Umschlagfähigkeit der Häfen zu erhalten, sollen Bund und Länder spätestens bis Ende 2023 eine Verwaltungsvereinbarung für ein gemeinsames Förderprogramm zur Sanierung von Kai- und Ufermauern in Häfen schließen. Daraus resultiert bei mir die Frage: Haben Sie diesen Vorschlag bei Bund und Land, bei Ministerien oder bei anderen Institutionen schon mal angebracht? Gab es Reaktionen, oder stehen wir ganz am Anfang eines Prozesses?

**Jan Sönke Eckel (Bundesverband öffentlicher Binnenhäfen, Arbeitsgemeinschaft der Häfen in Nordrhein-Westfalen):** Die erste Frage bezog sich darauf, was wir noch zusätzlich an Themen aus Sicht der Binnenhäfen sehen, die sich vielleicht noch nicht in dem Antrag wiedergefunden haben. Das bezieht sich natürlich auf Häfen. Stadtentwicklung und Hafententwicklung stehen für mich nicht immer im grundsätzlichen Widerspruch. Das gehört hier heute nicht hin, aber für uns ist es natürlich ganz wesentlich, dass Raumordnung, Flächennutzung und Bauleitplanung auch im Sinne der Häfen gedacht werden müssen. Wenn ich sage „im Sinne der Häfen“ hängt natürlich ein großer Rattenschwanz daran wie letztlich die Versorgung der Gesellschaft, Industrie, Versorgung, Entsorgung. Da sehen wir natürlich schon durchaus eine große Möglichkeit des Landes, direkt oder indirekt Einfluss zu nehmen.

Ein anderes Thema sind Retentionsflächen. Die Katastrophe im Ahrtal hat für dieses Thema natürlich in hohem Maße sensibilisiert; das wollen wir auch überhaupt nicht infrage stellen. Man muss sich aber einfach mal fragen: Was ist der richtige Weg? Wir haben häufig die Situation in Häfen, dass bestehende Hafentflächen – ich rede jetzt nicht von neuen Hafentflächen –, die bisher vielleicht womöglich anders bebaut wurden, nun neu bebaut werden sollen, wo Genehmigungsverfahren hinter stecken, bei denen wir dann häufig am Retentionsraum scheitern oder exorbitante monetäre Lösungen zu suchen und zu finden sind, um das möglichst zeitnah hinzubekommen. Das ist eigentlich damit gemeint. Das halten wir aus Sicht der Häfen losgelöst von dem System Wasserstraße als solches – das hängt alles miteinander zusammen – durchaus für einen wichtigen Punkt.

Zur anderen Frage. Bei der Förderkulisse für Hafentinfrastruktur geht es im Wesentlichen tatsächlich auch um die Uferbauwerke. Ich spreche hier für fast alle Binnenhäfen in NRW. Die ist natürlich in Teilen in die Jahre gekommen. Das heißt nicht, dass droht, dass morgen irgendwelche Uferwände zusammenbrechen; das wäre schlimm. Die



Häfen kommen natürlich auch allesamt ihren Verkehrssicherungspflichten und Kontrollen etc. nach. Nur muss man sich darüber im Klaren sein: Viele Uferbauwerke sind in ähnlichen Dekaden entstanden und werden wahrscheinlich auch in zeitlich ähnlicher Weise Schwierigkeiten bekommen. Da muss man einfach sehen: Ich kenne jetzt natürlich nicht den Businesscase von jedem einzelnen Binnenhafen; das ist sicherlich auch nicht meine Aufgabe. Dort kommen aber erhebliche Investitionen für die Binnenhäfen zustande, die nach meiner Einschätzung in einem normalen Businesscase oder einer normalen Kalkulation für einen Hafen gar nicht zu erwirtschaften sind. Das ist der Ansatz, dass wir schon darum bitten oder die Herleitung vorantreiben, dass es vielleicht eine Förderkulisse des Bundes und des Landes geben kann.

Wir sind auf verschiedenen Ebenen im Bund auch über unseren Verband schon aktiv. Es gibt durchaus positive Signale, die natürlich alle noch unter Vorbehalt stehen. Wir sind auch mit dem Verkehrsministerium in NRW im Austausch. Wir sind guter Dinge, dass wir mit unseren Argumenten, Erwartungen oder Wünschen vielleicht zum Ziel kommen.

**Klaus Esser (AfD):** Vielen Dank, sehr verehrte Sachverständige, für Ihre Stellungnahmen und dass Sie heute hier auch für Rückfragen noch bereitstehen. Ich hätte in der ersten Runde auch zwei Fragen an Herrn Eckel. Sie sprechen in Ihrer Stellungnahme von einem Sanierungsstau von grob etwa zwei Milliarden Euro, und mahnen einen Aktionsplan „westdeutsches Kanalnetz“ als Beispiel an. Können Sie bitte skizzieren, was passiert, wenn dieser Sanierungsstau, den Sie ansprechen, nicht zügig abgebaut wird? Wie ist die kurzfristige Perspektive?

Im Landeshaushalt, der in den nächsten Wochen eingebracht wird, stehen in Kapitel „Angelegenheiten der Schifffahrt“ landesseitig nur noch – in Anführungsstrichen – 5,9 Millionen Euro zur Verfügung; das ist eine Kürzung um etwa 2,6 Millionen Euro. Ist das aus Ihrer Sicht genug? Können damit relevante Projekte überhaupt noch umgesetzt werden?

**Jan Sönke Eckel (Bundesverband öffentlicher Binnenhäfen, Arbeitsgemeinschaft der Häfen in Nordrhein-Westfalen):** Die 2 Milliarden Euro beziehen sich nicht auf das Kanalnetz, sondern ausschließlich auf Hafeninfrastruktur. Wie haben wir die Zahl ermittelt? Wir haben über unseren Bundesverband eine Befragung der Mitglieder gemacht; so wurde diese Zahl definiert. Die ist natürlich nicht punktgenau, und da steht natürlich auch eine gewisse Zeitachse hinter. Das hat mit der Sanierung an Kanälen erst mal nichts zu tun.

Dass der Etat wesentlich gekürzt wird, konterkariert natürlich unsere Ziele. Wir sprechen insgesamt eher davon, dass das System Wasserstraße, zu dem die Häfen logischerweise gehören, weitaus mehr haben muss, um auch unserer Aufgabe für die Gesellschaft in der Zukunft nachzukommen. Insofern ist eine Kürzung aus Sicht der Binnenhäfen natürlich erst mal durchaus negativ, gar keine Frage.

**Oliver Krauß (CDU):** Vielen Dank für die bisherigen Rückmeldungen. Ich habe zunächst den Punkt, dass ich klarstellen wollte, weil es, glaube ich, auch in der Stellungnahme,

die Herr Eckel abgegeben hat, missverständlich übergekommen ist: Die Anforderungen an das System Wasserstraße sollten sich auch in dem Antrag der Regierungsfractionen widerspiegeln. Da stellen Sie auf das westdeutsche Kanalnetz ab, aber genau das, sehr geehrter Herr Kollege Eckel, wird im Antrag der Regierungsfractionen explizit erwähnt. – Herr Haffer, wie sehen Sie die Chancen des Ausbaus des westdeutschen Kanalnetzes bundesweit? Welche Maßnahmen müssten aus Ihrer Sicht ergriffen werden?

Meine zweite Frage geht an Herrn Dr. Kösters. Sie haben zum einen die Chancen der Digitalisierung erwähnt als wertvolles Instrument zur Bekämpfung des Fachkräftemangels. Können Sie das erläutern, denn Fachkräftemangel ist ja unabhängig von der verbesserten Kommunikation ein wesentlicher Punkt, den wir beim Ausbau des Wasserstraßennetzes angehen müssen?

**Nikolai Haffer (STGE):** Die Chancen, die ich sehe, was den bundesweiten Ausbau des Kanalnetzes angeht, sind positiv, also ich bin sehr positiv gestimmt. Jedoch müssen wir es recht zeitnah angehen, und wir können es auch nur gemeinsam angehen. Auch entlang des Rhein-Herne-Kanals haben wir natürlich einige Baustellen, kleinere Brücken. Wir haben marode Poller und auch doch etwas in die Jahre gekommenen Schleusen. Jedoch, wie eingangs gesagt, sehe ich das Ganze positiv, dass die Chancen da sind, weiter im bundesweiten Kanalnetz und auch im Rhein-Herne-Kanal positive Erfolge erzielen, wenn wir es gemeinsam angehen. Was sollten wir dahingehend tun? Natürlich die Investitionen genau definieren, recht zeitnah angehen und dann auch absegnen, damit wir da weiterkommen.

**Dr. Christoph Kösters (Verband Verkehrswirtschaft und Logistik Nordrhein-Westfalen):** Digitalisierung kann nur in gewissem Umfang ein Instrument sein, um den Fachkräftemangel anzugehen, indem Tätigkeiten – in Führungszeichen – effizienter und vereinfacht werden, Stichwort: Automatisierung Binnenschifffahrt und solche Dinge; die will ich auch mal darunter fassen. Da gibt es gewisse Effekte, die aber sicherlich erst sehr langfristig zu sehen sind, dass man gewisse Tätigkeiten mit geringerem Personaleinsatz hinbekommt.

Wir haben hier insbesondere die Digitalisierung als Instrument angesprochen, um Fachkräfte zu generieren, insbesondere als Kommunikationsinstrument, um Jüngere anzusprechen, die sich überlegen, was sie mal machen wollen. Das ist eigentlich der Ansatzpunkt, den wir haben; da kann sich sicherlich was tun. Digitalisierte Berufe und Berufsbilder sind generell attraktiver für junge Leute. In die Richtung gehen unsere Überlegungen.

Wie gesagt geht es natürlich auch darum, Digitalisierung als Kommunikationsinstrument zu nutzen, also digitale Medien, um hier bei der Suche und Gewinnung von Fachkräften voranzukommen. Da läuft schon sehr viel; HGK ist ein Beispiel, die über digitale Medien Stellen besetzen oder versuchen zu besetzen, und auch, glaube ich, mit Erfolg. Das muss natürlich breit gefahren werden. Da gibt es auch andere Firmen, auch in der Binnenschifffahrt, die schon auf dem Weg sind.

Der zweite Aspekt ist aber auch zu sehen, der aber eher langfristig ist, den durch Digitalisierung und Automatisierung leider nicht lösbaren Fachkräftemangel – in Anführungszeichen – ausgleichen zu können. Da sind wir technisch noch bei den Entwicklungen; das dauert noch eine Zeit. Das gilt im Übrigen für die ganze Speditions- und Logistikbranche, nicht nur für den Verkehrsträger Binnenschifffahrt.

**Gordan Dudas (SPD):** Auch von mir meinen allerherzlichsten Dank für Ihre Stellungnahmen, die sehr aufschlussreich, teilweise auch inhaltlich sehr umfangreich waren. Ich denke, sie zeugen von dem Bild, das wir hier in Nordrhein-Westfalen haben, zeigen die Situation, wie sie sich darstellt. Meine Frage geht an Sie alle: Aus Ihren Statements, aber auch aus Ihrem Vortrag, Herr Hamann, wurde ja deutlich, dass sowohl Bund als auch Land nicht nur politisch, sondern auch finanziell in der Verpflichtung stehen. Wie bewerten Sie denn alle den vorliegenden Plenarantrag von CDU und Bündnis 90/Die Grünen Drucksache 18/4370 vor dem Hintergrund der Tatsache, dass die Landesregierung im Bereich der Binnenschifffahrt deutliche Kürzungen im Haushalt für 2024 vorgenommen hat?

**Vorsitzender Matthias Goeken:** Herr Kollege Dudas, ich darf Sie bitten, Fragen an zwei Sachverständige zu stellen. Gezielte Fragen hatten wir in der Obleuterunde besprochen; Sie waren dabei. Ich bitte Sie, Ihre Frage an konkrete Sachverständige zu stellen.

(Christof Rasche [FDP]: Dann wiederhole ich gleich die Frage an die anderen!)

– Das ist ja durchaus möglich, aber trotzdem sollten wir uns an die Spielregeln halten, die wir vereinbart haben.

**Gordan Dudas (SPD):** Dann geht meine Frage an die IHK NRW und an den Verband der öffentlichen Binnenhäfen.

**Ocke Hamann (Niederrheinische Industrie- und Handelskammer Duisburg-Wesel-Kleve zu Duisburg):** Ich würde gern vorwegstellen, dass die Förderung der Binnenschifffahrt für NRW alternativlos ist. Man kann lange darüber lamentieren, dass die Binnenschifffahrt in den letzten Jahren Marktanteile verloren hat. Man kann darüber lamentieren, dass sich die Güterstruktur ändert. Man kann darüber lamentieren, dass das Smart Green Shipping nicht so vorankommt, wie es vielleicht vorankommen sollte, oder dass der Güterverkehr in den Prognosen des Bundesverkehrsministeriums auf der Straße und auf der Schiene steigt, aber auf der Wasserstraße nicht.

Trotzdem ist es für NRW als Land, in dem die Binnenschifffahrt eine so große Bedeutung hat, alternativlos, an der Stärkung zu arbeiten. Das muss es als Streiter und Fürsprecher für die Binnenschifffahrt auf Bundesebene tun. Ich glaube, da hat NRW und gerade der Verkehrsminister aktuell eine super Chance, weil er Vorsitzender der Verkehrsministerkonferenz ist. Damit kann er auch Dinge implementieren, um das Agendasetting Binnenschifffahrt auf Bundesebene besser zu implementieren. Es gibt verschiedene

Gruppen, die die Verkehrsministerkonferenzen des Bundes vorbereiten. Das wird natürlich immer durch eine ständige Gruppe Straße vorbereitet, durch eine ständige Gruppe Bahn, und bei den Wasserstraßen wird die Agenda durch die Häfen der norddeutschen Seehafenstandorte bestimmt. Da kann man, glaube ich, viel machen.

Zur Finanzierung muss man einfach klar sagen: Das meiste Geld kommt vom Bund; deswegen ist das Streiten beim Bund für mehr Geld für die Wasserstraßen unerlässlich. Es ist dann natürlich ein nicht so überzeugendes Signal, wenn man im Land NRW selber Kürzungen vornimmt, sondern da würde ich mir wünschen, dass man mit gutem Beispiel vorangeht und die Binnenschifffahrt weiter stärkt. Ich kann Ihnen sagen: Die Förderung für die Innovationen – das habe ich letztens noch bei der Eröffnung des Hafenslabors in Duisburg gesehen – hat einen superpositiven Effekt. Der ist nicht nur innovationsmäßig, sondern auch personell: Plötzlich sind an diesem Institut, an diesem Lehrstuhl Menschen, die sich mit Mechatronik, mit Informatik und sonstigen Sachen und nicht nur mit Strömungstechnik beschäftigen. Ich glaube, von solchen Dingen werden wir zukünftig massiv profitieren, und da kann das Land echt was tun.

**Jan Sönke Eckel (Bundesverband öffentlicher Binnenhäfen, Arbeitsgemeinschaft der Häfen in Nordrhein-Westfalen):** Was Herr Hamann gesagt hat, ist auch absolut unsere Meinung. Um zunächst auf den Bund zu sprechen zu kommen: Wenn ich von Binnenschifffahrt rede, meine ich auch die Häfen, die natürlich nicht nur für den Verkehrsträger Wasserstraße, sondern auch für die Schiene, für die Ver- und Entsorgung der Häfen, aber natürlich auch die Straße ganz wesentlich sind; die wird ja von uns in keiner Weise wegdiskutiert.

Ich glaube aber, das große Problem ist: Deutschlandweit ist die Binnenschifffahrt im Modalsplit nicht so bedeutend wie die Straße und die Schiene. Es mag auch sein, dass in den Prognosen am Verkehrswachstum die Binnenschifffahrt bundesweit weniger partizipiert, als es die anderen Verkehrsträger tun, aber auf NRW bezogen geht das absolut in die Richtung, die Herr Hamann schon hergeleitet hat: Der Modalsplit in NRW ist weitaus größer; ich meine, er liegt bei weit über 20 %, was den Anteil der Binnenschifffahrt angeht, und hängt natürlich im Wesentlichen mit dem Rhein zusammen, der nach wie vor eine gute, wichtige und auch solide Wasserstraße ist. Hinzu kommen noch die Kanäle; das ist gar keine Frage. Das hängt aber auch stark mit unserer Industrialisierung hier in NRW zusammen; das kennen Sie alle.

Ich will sagen: Wenn es die Binnenschifffahrt nicht geben würde, wären wir in diesem Bundesland nicht da, wo wir heute sind; insofern ist das auch eine ganz klare Botschaft. Womöglich – das sind jetzt aber Annahmen meinerseits – wird das auf den Bund bezogen vielleicht nicht immer so wahrgenommen. Das ist auch ein bisschen die Brücke – in Führungsstrichen –, die wir in Ihre oder in Richtung des Landes NRW bauen möchten, dass wir Sie da einfach auch absolut an unserer Seite brauchen oder Sie uns an Ihrer, wie auch immer, um dann auch die Türen, die womöglich noch nicht komplett offen sind, auf Bundesebene weiter öffnen zu können.

**Martin Metz (GRÜNE):** Auch von mir danke an alle Sachverständigen. Meine Frage richtet sich an Frau Brennenstuhl vom Dortmunder Hafen und an Dr. Kösters vom

VVWL. Es geht um das Thema, das eben schon besprochen wurde, nämlich Flächen. Aus den Äußerungen ging hervor: Wir haben erhöhten Flächenbedarf. Es gibt ja auch Windenergie, den Umschlag von Windenergieanlagen und Transport. Wo sehen Sie die konkreten Hemmnisse und Zuständigkeiten? Wir haben einen Landesentwicklungsplan, der von der Regierung 2012 bis 2017 kam und von der letzten Landesregierung geändert wurde, in dem die Häfen grundsätzlich als landesbedeutsam festgelegt und zu sichern sind. Welche Ebene sehen Sie dabei als problematisch an? Sind es die Kommunen, oder ist es das Fachrecht, was die Entwicklung behindert – Immissionsschutz, Wasserrechte oder sonst was, und wenn ja: auf welcher Ebene? Vielleicht könnten Sie ein bisschen konkreter fassen, wo die Hindernisse sind und welche Ebenen dort etwas ändern könnten.

**Bettina Brennenstuhl (Dortmunder Hafen):** Ich hatte es versucht, in der Stellungnahme ein Stück weit zu erklären. Die Hauptebene – in Anführungszeichen – sind am Ende die Kommunen, weil sie die Planungshoheit haben und wir im kommunalen Bereich immer wieder die Konkurrenz zur Stadtentwicklung haben. Dortmund ist ein landesbedeutsamer Hafen. Auch das führt nicht unmittelbar dazu, dass Kommunalpolitik wirklich für sich verortet: Okay, das ist landesbedeutsam, und wir verhindern bestimmte Entwicklung. – Man muss versuchen – da liegt die Schwierigkeit der Beantwortung der Frage –, wie die kommunale Planungshoheit ein Stück weit gelenkt oder gesteuert werden kann, dass sie eben nicht mehr komplett frei ist.

**Dr. Christoph Kösters (Verband Verkehrswirtschaft und Logistik Nordrhein-Westfalen):** Meine Antwort geht in die gleiche Richtung wie die von Frau Brennenstuhl. Zielgruppe sind wirklich die Kommunen. Wir haben das jetzt neulich noch im Rahmen der nationalen Hafenstrategie in Berlin diskutiert. Da wird dann immer schnell gesagt bei Flächen: Das ist Landes- und kommunale Sache; damit haben wir nichts zu tun. – In den Kommunen haben wir diese Flächenkonkurrenz, dass wir auch häufig andere Priorisierung und Wertvorstellungen zur Nutzung haben. Da ist viele auch noch im politischen Bereich zu tun.

Wenn wir dort vor Ort die Diskussion führen können, versuchen wir auch, Bereitschaft zu erzeugen, die Hafenträger für sich per se. Das ist dann immer ein sehr schwieriger und langwieriger Prozess. Gerade jetzt vor dem Hintergrund der Energiewende, der Transformation, auch des ganzen Verlagerungsthemas kommen wir nicht drum herum, denn gerade für diese neuen Nutzungen, so nenne ich es mal, sind die heutigen Flächenstrukturen nicht mehr ausreichend. Natürlich werden auch diese zusätzliche Verkehre verursachen; ich glaube, diese Botschaft kommt zu wenig über. Da würden wir uns häufiger auch mal mehr Unterstützung des Landes oder der Landesebene und natürlich auch der Bundesebene wünschen, denn gerade vielen Kommunalpolitikern ist das häufig nicht so bewusst. Da ist noch viel auch politische Arbeit zu leisten.

Die Hoheiten werden wir wahrscheinlich nicht verändern können; das ist so in unserer föderalen Situation. Es geht aber teilweise auch um die Nutzung vorhandener Fläche, also um Einschränkungen. Da sind wir dann auch bei einigen fachrechtlichen Fragen. Das ist aber abhängig von dem speziellen Anlass oder spezieller Nutzung oder den

Überlegungen, Ausdehnung und auch von Gemengelage usw. zu sehen, die dort heute schon existieren, weil zum Beispiel Wohnbebauung oder andere Nutzungen an die Häfen heranrücken; dann werden automatisch diese Konfliktbereiche geschaffen. Da wäre wirklich eine grundsätzliche politische Unterstützung sehr wichtig, um in solchen Diskussionen um knappe Flächen und auch um Flächensicherung weder als Hafenbetreiber noch als Logistiker, die dort Hafenstandorte vorhalten, alleine zu stehen.

**Christof Rasche (FDP):** Aus beiden Anträgen, also CDU und Grüne und dem Entschließungsantrag der FDP, geht hervor, dass die Interessen von Nordrhein-Westfalen an der Binnenschifffahrt besonders hoch sind, viel größer als das Interesse vieler anderer Bundesländer. Dass man da mit gutem Beispiel vorangeht, liegt auf der Hand. Dass Verkehrsminister Krischer als Vorsitzender der VMK eine besondere Rolle hat, ist auch logisch; das haben wir auch herausgearbeitet. Herr Haffa, Sie haben mehrfach gesagt: Wir müssen das gemeinsam angehen. – Ich habe so eine Ahnung, wen Sie mit „gemeinsam“ meinen, aber das kann man unterschiedlich interpretieren. Deswegen wäre es klasse, wenn Sie das konkretisieren.

Herrn Hamann, in Ihrer Stellungnahme steht zur Reform der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung, das Land sollte eine eigene Vorstellung davon entwickeln, wie die zukünftige Verwaltungsstruktur aussehen soll. Das ist also wieder im Interesse von Nordrhein-Westfalen. Hat es über diesen Sachverhalt schon mal Gespräche gegeben zwischen IHK NRW und dem Land, vielleicht auch schon unter früheren Verkehrsministern? Was stellen Sie sich vor, damit wir diese Position in Nordrhein-Westfalen entwickeln können, denn wenn Sie von Entwickeln sprechen, heißt das ja auf der anderen Seite, diese Position gibt es bisher noch gar nicht?

**Nikolai Haffer (STGE):** Gerne konkretisiere ich das Ganze. Wenn ich sage „gemeinsam“, meine ich natürlich auch mich als ein in einem öffentlichen Hafen ansässiges Unternehmen, denn wenn ich nur meckere und alles blöd finde, kann ich nie zu einer Lösung beitragen. Damit meine ich: Wenn ich jetzt zum Beispiel eine marode Spundwand im Hafen entdecke bei uns am Gelände oder die Schleusung vor dem Stadthafen Gelsenkirchen nicht so funktioniert, ist es von mir nicht richtig, darüber immer nur schlecht zu reden und zu meckern, sondern ich muss die Dinge beim Schopf packen und eine Lösung dafür finden. Das geht nur gemeinsam mit der Landesregierung und mit der Bundesregierung. Es bringt nichts, wenn ich mich nur immer negativ äußere und aufrege, sondern ich muss auch mal konkret Dinge ausarbeiten und vorlegen, damit wir gemeinsam Lösungen finden. Das gilt für die Investitionen, die getätigt werden müssen. Es gilt aber auch, die Hinweise zu geben, was alles gerade negativ ist. Auch nicht zu vergessen ist: Es gibt auch viele positive Dinge, die auch genannt werden müssen.

**Ocke Hamann (Niederrheinische Industrie- und Handelskammer Duisburg-Wesel-Kleve zu Duisburg):** Die Ausführungen zur Wasser- und Schifffahrtsverwaltung bitte ich, im Gesamtkontext dessen zu sehen, was wir in unserer Stellungnahme vorschlagen. Aufgrund der großen Bedeutung der Wasserstraßen für NRW braucht NRW eine eigene Agenda zum Umgang mit Wasserstraßenthemen. In der Vergangenheit gab es

das an den Anfang unserer Stellungnahme gestellten Wasserstraßen- und Hafenkonzept des Landes, womit man sich auch, so erinnere ich mich an die Diskussion um 2000, mal gegen die norddeutschen Bundesländer positionieren wollte, die im Wettbewerb um den Länderfinanzausgleich immer wieder die hafenabhängig Beschäftigten ihres Landes angeführt haben. Dann hat man gesagt: Das Land NRW muss sich stärker positionieren, um in solchen Debatten deutlich zu machen, welche Abhängigkeit wir von den Wasserstraßen und auch von den Seehäfen Rotterdam und Antwerpen haben.

In diesem Zusammenhang schlagen wir eben vor, dass NRW sich dort, wie es in der Vergangenheit der Fall war, stärker munitioniert. Die Zahlen, die da genannt sind, wie groß der Anteil der Wasserstraße am Gütertransport in NRW ist, sind von 1998 oder so. Das Land muss sich mit eigenen Gutachten, so wie das in der letzten Legislaturperiode auch bei dem Kapellmanngutachten war, selber positionieren. Man sollte das auch bei der WSV-Reform tun, denn sonst wird sie vom Bund über die Republik gespült, und die NRW-Interessen fallen hinten über. Ich glaube, es ist sehr schlau, sich Gedanken zu einem Zeitpunkt zu machen, an dem das aktuell vielleicht noch nicht so auf der Agenda steht, an dem man aber sehen kann, dass es irgendwann sicherlich Maßnahmen geben muss, um die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung auch effizienter zu gestalten.

**Klaus Esser (AfD):** In der zweiten Runde hätte ich eine Frage an Herrn Haffa. Es ist ja immer ganz interessant oder ganz gut, wenn man so wie Sie einen Praktiker hier sitzen hat. Sie erwähnen in Ihrer Stellungnahme einige Grundvoraussetzungen für eine erfolgreiche Wasserwirtschaft: intakte Schleusen, sanierte Poller, vernünftige Liegeplätze etc. Wie bewerten Sie denn als Praktiker den offensichtlichen Stillstand, den wir seit Jahrzehnten im Bereich der Wasserwege bundesweit, aber natürlich speziell hier in NRW haben und diese aktuellen Kürzungen, die die NRW-Landesregierung im Haushalt vorgenommen hat, also dass insgesamt nur noch 5,9 Millionen Euro zur Verfügung stehen sollen?

Frau Brennenstuhl, Sie haben in Ihrer Stellungnahme sehr konkret den Dortmunder Hafen spezifiziert. Häfen sind auf der einen Seite klar ein Wirtschaftsstandort – darüber reden wir ja –, aber Sie kehren einen Aspekt heraus, der auch interessant ist: Das sind ja auch Freizeitareale oder Gebiete, die mittlerweile einen gewissen Freizeitwert haben. Sie sprechen die Umwidmung von bestehender Hafenfläche zum Beispiel für Gastronomie oder vielleicht auch Künstlerareale an. Ist das in Dortmund schon passiert? Ist das aus Ihrer Sicht ein spezielles Dortmunder Phänomen, oder passiert das auch – und wenn ja: in welchem Umfang – in anderen Häfen?

**Nikolai Haffer (STGE):** Herr Esser, kurz geantwortet als Praktiker: fatal. Wenn man ein Schwerlastterminal betreibt und dafür im Bundesgebiet Werbung macht, dass wir hinsichtlich Großraum- und Schwertransporte eine Verlagerung von der Straße auf die Schiene oder auf die Bundeswasserstraße brauchen, und den Kunden die Möglichkeiten aufzeigt, sind sie, also die Wirtschaft, die Industrie, daran interessiert, auf die Wasserstraßen zu verlagern. Deshalb meine Antwort: fatal.

**Bettina Brennenstuhl (Dortmunder Hafen):** In Dortmund ist das im Moment im Gange, wie man so schön sagt, das heißt, das Bebauungsplanverfahren und dann auch die Änderung des BNP sind aktuell im Gremienlauf. Man muss vielleicht einschränkend dazu sagen, dass es schon eine gewisse Einschränkung dahingehend gab, dass es eben nicht komplett nur Freizeitnutzung ist, sondern auch Gewerbe, damit es eben nicht eine wirklich sehr augenscheinlich direkte Konkurrenz zu dem bestehenden Industriegebiet gibt. Dennoch ist es eine Aufweichung und öffnet auch bei dieser eher einschränkenden Regelung immer noch Tür und Tor für weitere nicht hafenaffine Entwicklungen. Daher meine Antwort: Ja, in Dortmund ist es jetzt mehr oder weniger an einer Stelle erfolgt. Wie es in anderen Häfen ist, kann ich ad hoc nicht beantworten. In Münster gibt es beispielsweise Häfen, die gar nicht mehr wirklich in der Funktion waren; da haben Umwidmungen stattgefunden. Konkret auf alle Häfen bezogen kann ich die Frage aber nicht beantworten.

**Frank Börner (SPD):** Ich würde gerne noch zu einem Thema aus diesem Bereich fragen, und zwar Verkehrswende und Anpassung an Klimaveränderungen. Da ist es ja auch sehr klug, diese Themen im Haushalt mit reduzierten oder gar keinen Ansätzen zu versehen. Herr Bauer, zur Veränderung der Antriebe der Schiffe gibt es ja schon viele Projekte auch von Privaten; dafür gibt es auch schon Fördergelder. Sie führen das auch an: Die Veränderung zu alternativen Antrieben mit Wasserstoff scheint möglich zu sein, ist aber noch in der Startphase. Wie bewerten Sie das rein technisch? Wie bewerten Sie die Notwendigkeiten, dass gefördert werden kann? Das wäre Forschung und Entwicklung, wo auch das Land aktiv werden kann.

Ein zweiter Punkt an die Frau Brennenstuhl, bei dem das Land, denke ich, auch aktiv werden kann. Sie führen an, dass die Rahmenbedingungen für die Binnenschifffahrt in Konkurrenz zur Straße dahingehend verändert werden müssen, dass die Binnenschifffahrt eben auch wirtschaftlich interessant bleibt und auf der anderen Seite die Nutzung unserer Autobahnen – wir brauchen in Nordrhein-Westfalen nicht über Brücken zu reden – auch sehr anfällig geworden ist. Zudem sind sie auch voll, wie wir jeden Tag im Verkehrsbericht hören. Wir würden Sie sich das konkret vorstellen? Was könnte die Landesregierung tun, um hier als Alternative für die Verkehrswende zur Verfügung zu stehen?

**Steffen Bauer (HGK Shipping):** Das ist ein hoch spannendes Thema; ich versuche, es in kurzen Sätzen zu beantworten. Ich glaube, sehr wichtig ist erst einmal, dass man versucht, Komplexität zu reduzieren. Das macht man am einfachsten, wenn man das Ziel vor Augen hat: Wenn wir bis 2050 vollständig dekarbonisiert sein sollen, werden wir es hier mit langfristigen Assets zu tun haben, das heißt Investitionsgüter, die im Regelfall langlebig sind. Dann müssen wir heute Vorkehrungen treffen, dass wir technologieoffen alle Schiffe, die wir neu bauen, so ausstatten, dass sie in der Lage sind, zukünftige Technologien, die es heute noch nicht gibt, aufzunehmen. Gleichzeitig müssen wir sicherstellen, dass ausreichend Fördermittelanreize in der Privatwirtschaft – unterstützt vom Land, vom Bund – gegeben sind, damit wir an Technologien forschen können, die für die Binnenschifffahrt am Ende wirtschaftlich umsetzbar sind; das ist ganz wichtig.



Es gibt Investitionen und auch die Technologien, an denen wir forschen – ob es ein Wasserstoffantrieb ist oder eine Brennstoffzelle oder Ammoniak auf einer Brennstoffzelle oder LOHC; es sind verschiedene Handlungsstränge. Sie werden frühestens 2035 bis 2040 in einen wirtschaftlichen Korridor kommen. Das heißt zum einen, dass sie verfügbar wären, und zum anderen, dass wir in der Lage wären, sie auch wirtschaftlich einzusetzen. Die Schiffe, die wir heute bauen, sind aber die Schiffe, die diese Antriebe zukünftig aufnehmen müssen. Um Komplexität herauszunehmen, muss man sich erst mal gedanklich davon verabschieden, dass man die gesamte Flotte, die heute fährt – 11.000 Schiffe in Europa –, komplett mit neuen Antrieben ausstatten muss. Das muss man nicht:

Schiffe, die 1950 gebaut worden sind oder 1960, 1970, werden im Jahr 2050 keine Rolle mehr spielen. Die werden aus dem Markt ganz normal ausgeschieden sein. Wir müssen den Anteil der Flotte reduzieren, auf den wir uns wirklich fokussieren, der 2050 noch wettbewerbsfähig operieren muss, und sicherstellen, dass alle Neubauten diese Antriebe aufnehmen können. Ich glaube, das ist ein ganz wesentlicher Schritt, auch wenn es um Förderung geht, dass man sich sehr fokussiert und nicht auf Schiffstypen abzielt, die sehr alt sind und keinen Beitrag mehr leisten.

Darüber hinaus ist ein ganz wichtiger Aspekt, mit dem wir uns auseinandersetzen: Wir sind keiner der Hauptemittenten im Verkehrssystem, sondern wir sind schon relativ gut mit dem unterwegs, was wir heute leisten. Wenn unser Beitrag steigen soll, gibt es heute schon Möglichkeiten zum Beispiel HVO. Hier könnte durchaus mit politischem Willen ein Anreiz gesetzt werden, über HVO kurzfristig auch in bestehenden Antriebs-technologien CO<sub>2</sub> auf der Zeitschiene bis 2050 in der bestehenden Flotte zu reduzieren. Wir werden versuchen, das mit der Politik zu diskutieren und Vorschläge zu unterbreiten. Das wäre sicherlich ein kurzfristiger Ansatzpunkt, um die Binnenschifffahrt noch attraktiver zu machen und auf die Zukunft auszurichten.

**Bettina Brennenstuhl (Dortmunder Hafen):** Ich muss ein bisschen globaler antworten. Am Ende könnten aus meiner Sicht zwei Punkte steuernd wirken: Das eine sind regulatorische Maßnahmen, die Verteuerung der Straße, was über die Maut eine Bundesangelegenheit wäre. Das andere sind positive Aspekte, um Binnenschifffahrt und auch Schiene attraktiver zu gestalten, seien es Bonusregelungen oder Förderprogramme.

**Michael Röls-Leitmann (GRÜNE):** Wir haben noch eine Frage an Herrn Eckel. In Ihrer Stellungnahme adressieren Sie den Aspekt des 5G-Ausbaus entlang der Wasserstraßen. Mich würde interessieren, wie Sie vor dem Hintergrund die Novellierung der Landesbauordnung bewerten, in der einige Veränderungen der Rahmenbedingungen für den Netzausbau im Hinblick auf den 5G-Ausbau vorgesehen sind, und ob diese Novellierung aus Ihrer Sicht dazu beiträgt. Welche Erleichterungen für den 5G-Netzausbau müssen aus Ihrer Sicht zusätzlich von der Landesebene kommen, damit wir eine flächendeckende Netzverfügbarkeit entlang der Wasserstraßen in Nordrhein-Westfalen erhalten?

**Jan Sönke Eckel (Bundesverband öffentlicher Binnenhäfen, Arbeitsgemeinschaft der Häfen in Nordrhein-Westfalen):** Da haben Sie mich erwischt. Die Landesbauordnung im Zusammenhang mit 5G kenne ich nur bedingt; ich versuche die Frage aber trotzdem zu beantworten. Da habe ich im Augenblick in der Tat eine Wissenslücke; das tut mir leid. Ich will mal so sagen: Klar ist, dass die Binnenhäfen bei der Digitalisierung noch einen erheblichen Nachholbedarf haben – der eine mehr, der andere weniger. Die Botschaft ist auch nicht, dass wir immer nur nach Dritten schreien, die unsere Hausaufgaben machen sollen. Da müssen natürlich auch viele Binnenhäfen noch eine Menge tun wie auch alle anderen, die in diesen Verkehrsbeziehungen in die oder aus den Häfen heraus aktiv sind. Die Binnenschifffahrt – zumindest einzelne Unternehmen – tun da schon sehr viel. Im Eisenbahnbereich passiert auch schon einiges. Es ist aber teilweise sehr kompliziert.

Die Verkehrsträger müssen nicht nur physisch miteinander viel stärker verzahnt werden, sondern das geht natürlich auch ganz stark in den digitalen Austausch. Das ist durchaus eine gewisse Eigenkritik an uns als Binnenhafenbranche; da müssen wir noch eine Menge tun, auch in Richtung Kommunikation. Bei Seehäfen, Verkehr, anderen Verkehrsträgern – ob Binnenschifffahrt, Schiene oder Straße – haben wir noch eine Menge Bedarf. Das ist ein wesentliches Zusammenspiel zwischen der Branche und in letzter Konsequenz der Politik und der Verwaltung.

**Christof Rasche (FDP):** Eine Frage an die Herren Dr. Kösters und Herrn Hamann. Frau Brennenstuhl brachte gerade eine Erhöhung der Lkw-Maut ins Spiel. Ich würde die beiden Herren bitten, im Sinne des Wirtschaftsstandortes Nordrhein-Westfalen eine kurze Reaktion zu zeigen.

**Dr. Christoph Kösters (Verband Verkehrswirtschaft und Logistik Nordrhein-Westfalen):** Ich habe es mir gedacht. Wir sind aktuell in der Situation, dass es einen Gesetzentwurf gibt, der am 20. im Bundestag sein wird, eben eine massive Erhöhung der Lkw-Maut. Die Speditions- und Logistikbranche hält von regulatorischen Maßnahmen, um irgendwelche Verlagerungen zu erzielen, wenig, weil natürlich auch solche Verteuerungen – 83 % obendrauf, also in Summe 7,6 Milliarden Euro im Jahr mehr, was die Branche an Maut zu zahlen haben wird, sofern sie Lkw einsetzt – schon eine gewaltige Summe sind; das ist fast eine Verdoppelung. Solche Effekte strahlen natürlich auf das ganze System aus. Wir dürfen die Binnenschifffahrt und auch die Binnenhäfen nicht isoliert sehen. Sie sind ja – und da ist auch ihre Zukunft zu sehen – im Rahmen von Systemketten tätig, bei denen mehrere Verkehrsträger eingesetzt werden. Da hilft es uns dann vielleicht nur bedingt, was zu tun.

Es gibt auch immer die Diskussion im Rahmen von Genehmigungen für Schwerlast: Sollte man nicht die Priorität auf das Binnenschiff legen? Unser Mitgliedsunternehmer, Herr Haffa, hat das wir vorhin auch schon mal ganz kurz anklingen lassen. Da sind wir eher dafür, dass man für die ganze Branche einschließlich Binnenschifffahrt und Binnenhäfen wirklich Einiges an Bürokratisierung, Genehmigungsverfahren und Abläufe – dazu läuft derzeit eine allgemeine Diskussion – verbessert. Das Drehen an der

Kostenschraube macht den Logistikstandort und damit auch den Industriestandort nur teurer, zumal wir auch bei der Lkw-Maut leider folgenden Effekt haben:

Die Erhöhung ist eine CO<sub>2</sub>-Abgabe, die obendrauf kommt. Man will damit lenken, nur es gibt leider zurzeit die alternativen Nutzungen gar nicht. Es gibt zurzeit sage und schreibe 250 E-Lkw von ca. 800.000. Das sind sehr lobenswerte Initiativen. Auch die HGK setzt so etwas schon mal im kleinen Umfang ein, aber in Masse gibt es diese Angebote erst recht zu wirtschaftlich tragfähigen Konditionen noch gar nicht. Da werden wir vielleicht einen Hochlauf der Produktion in ein bis zwei Jahren erleben. Zum anderen fehlt uns massiv die Energieversorgungsinfrastruktur. Es ist heute nahezu unmöglich, nur für zehn Lkw Ladestationen auf dem eigenen Speditionshof zu installieren, weil gerade die Vor-Ort-Netze überhaupt nicht die Leistungsfähigkeit haben, so viel Strom bereitzustellen.

Ich bin gerade heute Morgen noch bei einem Unternehmen in Wesel gewesen, was übrigens auch Hafenumschlag macht, und habe das einem Kollegen von Ihnen aus dem Bundestag mal erläutert. Dort gibt es auch viele ideale Einsatzmöglichkeiten, aber auch da ist es unmöglich, sagen die regionalen Betreiber, die entsprechende Versorgungsinfrastruktur aufzubauen. Ich bin nur beim Strom; zum Wasserstoff hat gerade Herr Bauer schon etwas gesagt. Daran müssen wir arbeiten, damit wir die infrastrukturellen Voraussetzungen schaffen, dass wir schneller werden. Unsere Branche will das in allen Bereichen. Sie drängt darauf, aber da ist noch ein riesiger Ast zu stemmen. Vorhin sind auch Zeiträume geschildert worden, wann bestimmte Technologien erst einsatzbereit sein werden. Da wird heute auch viel aufgeblasen, sage ich jetzt mal, und wir stehen vor der Situation, dass solche Dinge wie eine Mauterhöhung letztlich nur verteuern. Wir können gar nicht ausweichen, weil es keine CO<sub>2</sub>-geringeren Nutzungsalternativen gibt. Insgesamt verliert eigentlich das ganze System nur. Unsere Position ist, dass man da wirklich sorgfältig vorgehen sollte.

**Ocke Hamann (Niederrheinische Industrie- und Handelskammer Duisburg-Wesel-Kleve zu Duisburg):** So ganz einfach zu beantworten ist die Frage nicht. Ich glaube, man kann sehr lange darüber diskutieren. Vielleicht zwei Schlaglichter, die man im Blick behalten sollte: Verkehrsmengenwachstum, insbesondere Güterverkehrsmengenwachstum, korreliert eng mit dem Wachstum des Bruttoinlandsprodukts. Es gibt dort einen signifikanten Zusammenhang, der bis heute nicht gebrochen ist. Deswegen kann man wirklich sagen: Wenn man Verkehr deutlich verteuert, hat das auch einen Impact auf die Wirtschaftsleistung in unserem Land.

Das andere ist: Einem Preis für Infrastruktur – nichts anderes ist so eine Maut ja – steht auch immer eine Leistung gegenüber. Wir verteuern zu einem Zeitpunkt die Nutzung der Infrastruktur Straße für den Güterverkehr, in dem der Infrastrukturzustand immer schlechter wird. Man muss sich mal offen die Frage stellen, ob das der richtige Zeitpunkt an der Schwelle zur Rezession ist, neben vielen anderen politisch bedingten auch hier eine Kostensteigerung herbeizuführen. Ich würde ein dickes Fragezeichen dahinter machen, ob man nicht ein Moratorium schafft, das auch als Wirtschaftsförderungsmaßnahme sieht und etwas aufschiebt.

**Klaus Esser (AfD):** Ich habe eine direkte Nachfrage an Herrn Dr. Kösters zu der Aussage, die Sie gerade eben getätigt hatten. Sie sprachen von diesem sehr notwendigen Infrastrukturausbau. Sie hatten dieses Beispiel mit diesen E-Lkw, den Ladeplätzen und den Netzen genannt, die das zumindest nach aktuellem Stand gar nicht tragen könnten. Ich würde Sie bitten, vielleicht mal einen kleinen Ausblick aus Ihrer fachlichen Sicht zu geben: Wie bewerten Sie denn dann zum einen diese Kürzungen, die wir im geplanten Haushalt für 2024 stehen haben? Die 5,9 Millionen Euro, die darin zur Verfügung stehen – ich sag das mal so salopp –, können wir komplett bei Ihnen in einen Hafen in diese Ladestationen reinhauen; dann sind die aber auch schon weg. Dann ist für die anderen schon fast nichts mehr übrig. Wie realistisch ist aus Ihrer Sicht zum anderen überhaupt diese ganze Verkehrswendeplanung aktuell, wenn wir unter diesen realistischen Bedingungen Netze, die das nicht tragen können, und eine etwas unsichere Energieversorgung haben?

**Dr. Christoph Kösters (Verband Verkehrswirtschaft und Logistik Nordrhein-Westfalen):** Ich würde nicht die Korrelation zwischen meiner Äußerung zum Infrastrukturbedarf und dem Landesetat herstellen. Da geht es um notwendige Investitionen, die im Bereich „Energie“ nötig sind. Da sind 5,9 Millionen Euro sicherlich nur ein Tropfen auf den heißen Stein. Hier geht es ja um spezifische Maßnahmen für die Binnenschifffahrt. Auch bei der Binnenschifffahrt stellt sich das Thema der Versorgung usw. natürlich. Im Zweifel kann Herr Bauer deutlich mehr dazu sagen als ich. Da ist auch die Frage, welche Zuständigkeiten das Land bei dieser Versorgungsinfrastrukturen hat. Das sind ja Infrastrukturen, die durch die Energieversorger bereitgestellt werden, teilweise kommunale Betriebe usw. Da müssen wir dort in die Finanzen gucken; so nenne ich das mal.

Was den Realismus in Bezug auf die sogenannte Energiewende oder Verkehrswende anbelangt: Sie bleibt realistisch, wenn wir bei der Infrastruktur wirklich das Tempo steigern können. Ich muss ehrlich sagen: Manchmal bin ich auch skeptisch, wenn ich sehe, dass es Versuche gibt, Planungsverfahren zu beschleunigen. Sie kennen alle die entsprechende Beschlüsse und auch die Umsetzungen. Es muss aber noch mehr geschehen; daran entscheidet es sich. Das ist die Frage der nächsten zwei Jahre: Werden wir in der Lage sein, ohne die Umweltbelange außer acht zu lassen, diese Prozesse und Abläufe zu beschleunigen?

Das ist im Grunde genommen die gleiche Diskussion, die wir jetzt auch bei den Windrädern haben, aber auch in der Verkehrsinfrastruktur im Allgemeinen. Dort geht es einfach darum, schneller zu werden, wobei auch hier natürlich Fragen kommen, die uns schon die Energieversorger stellen: Ich weiß gar nicht, ob wir so schnell die Baukapazitäten haben. Das ist ja alles teuer. Wie sollen wir das alles machen? – Da kann man schon ins Grübeln kommen. Noch sind wir nicht aus dem Zielkorridor raus, aber es ist jetzt wirklich in den nächsten zwei Jahren entscheidend, dass wir große Fortschritte haben werden.

Ob das nun gelingt, das ist der Blick in die Glaskugel. Fakt ist: Unter der Konstellation, wie wir sie bisher haben, werden wir uns sehr schwertun. Beim Lkw wird beispielsweise gesagt: bis 2030. – Man hat häufig in der Diskussion den Eindruck, dass die

Leute jetzt alle sagen: Das alles muss morgen sein. – Bestimmte Dinge fahren sich erst hoch; das sagt ja auch die Nutzfahrzeugindustrie: Die großen Markthochläufe bei den Alternativen, etwa beim Wasserstoff, werden 2026 sein. Da muss man vielleicht auch mal aus Sicht der Öffentlichkeit, der Politik und auch anderer diesen Zeitkorridor genauer haben.

Fakt ist: Das ist eine Riesenanstrengung, die uns natürlich jetzt in einer Phase trifft, in der unsere Branche massiv unter den wirtschaftlichen Rückgängen zu leiden hat, in der natürlich Investitionen noch erschwert werden. Wenn jetzt durch eine solche Mauterhöhung auch noch Kapital aus der Branche fließt, was dann nicht für Investitionen zur Verfügung steht, ist das umso schädlicher.

**Christof Rasche (FDP):** Ich habe eine Frage an Herrn Haffa als Terminalbetreiber von Herrn Bauer mit Bezug zu Häfen. Wir haben heute viele Themen angesprochen; über vieles muss man nachdenken. Sie haben mit der Wirtschaft zu tun, Sie haben mit Unternehmern zu tun. Fehlt es vielleicht Ihren Kunden oder auch Ihnen selbst an einem richtig klaren Bekenntnis zur Binnenschifffahrt? Was würden Sie sich wünschen?

**Nikolai Haffer (STGE):** Ein öffentliches Bekenntnis der Landesregierung oder Bundesregierung hinsichtlich der Binnenschifffahrt und der Wasserstraßen fehlt mir oftmals in Gesprächen mit der Wirtschaft, mit der Industrie. Ganz kurz dazu noch eine Begründung: Wir als Terminalbetreiber oder als Nutzer der Wasserstraßen oder der Binnenschifffahrt versuchen natürlich alles Mögliche, um die Straße zu entlasten, das Material aufs Binnenschiff umzulegen. Wenn wir deutschlandweit bei Kunden unterwegs sind, fehlt denen dieses letzte Stück in ihren Gedanken, auf die Wasserstraßen zu verladen, weil das ganz vielen einfach unbekannt ist. Wir haben hier in Nordrhein-Westfalen den einmaligen Vorteil: Wir haben den Rhein und die Kanäle vor unserer Haustür; da ist es schon deutlich einfacher. Wenn wir jetzt von Norddeutschland Richtung Süddeutschland wollen, sind wir aber gezwungen, oftmals auf die Binnenschifffahrt zurückzugreifen, und suchen händeringend Häfen, an denen wir wieder entladen oder verladen können. Diese Möglichkeit sehen die Kunden ganz oft nicht. Meine persönliche Einschätzung ist: Wenn sich öffentlich dazu bekannt wird, würden viele Verlader, viele Industriebetriebe und die Wirtschaft die Binnenschifffahrt mehr wahrnehmen.

**Steffen Bauer (HGK Shipping):** Ich glaube, das ist eine der wichtigsten Fragen. Das ist genau der Punkt, der zumindest uns in der Binnenschifffahrt und im System Wasserstraße am meisten beschäftigt. Wir sind deshalb so aktiv und kämpfen mit viel Leidenschaft für dieses System, weil wir viele Industrieunternehmen entlang der Flüsse und Seen haben, die dies mal als Standortfaktor gesehen haben. Es muss uns sehr bewusst sein, dass sich Industrie und Handelsunternehmen dort angesiedelt haben, weil die Flüsse da sind, weil die Infrastruktur vorhanden ist, weil sie das am Ende leistungsfähig macht und Wirtschaftlichkeit darstellt, im Im- und Export.

Ich möchte ein Beispiel heranziehen: Neben der Dramatik des Niedrigwassers im Jahr 2018, bei der wir alle Rückschlüsse auf Klima und andere Faktoren gezogen haben, haben uns viele Kunden darauf angesprochen, dass deren Kunden aus Übersee die

Frage gestellt haben: Wie wettbewerbsfähig und wie sicher seid ihr eigentlich noch in der Versorgung? Wenn ich heute bei euch in Deutschland bestelle, seid ihr mit eurer Infrastruktur noch in der Lage zu exportieren und uns zu bedienen? – Diese Punkte sollten wir sehr ernst nehmen. Die Logistik ist in Summe über alle Verkehrsträger hinweg die drittgrößte Wirtschaftsbranche. Wir sorgen dafür, dass unser Land am Ende nicht nur als Wirtschaftsstandort erfolgreich ist, sondern dass die Bevölkerung versorgt wird. Deswegen ist es wichtig, dass man alle Verkehrsträger miteinander beachtet.

Wenn man den Verkehrsträger Binnenschifffahrt aus welchen Gründen auch immer, die vielleicht auch nachvollziehbar sind, heute ausschließt, ist es aber nicht nachvollziehbar für ein Industrieunternehmen an der Rheinschiene, das heute dort seinen Standort hat und neben der energiepolitischen Herausforderung, die wir jeden Tag in der Zeitung lesen, den nächsten Standortfaktor wackeln sieht, nämlich die logistische Ver- und Entsorgungssicherheit. Deswegen ist es sehr wichtig, dass wir alle Verkehrsträger mit Augenmaß in den Transformationsprozess in die Zukunft einbeziehen. Da ist die Binnenschifffahrt nicht der größte Fordernde, aber ein bisschen wollen wir auch haben, damit wir unsere Infrastruktur zumindest entwickeln können, damit wir auch unseren Beitrag leisten können.

**Vorsitzender Matthias Goeken** dankt den Sachverständigen im Namen des Ausschusses, berichtet kurz über den weiteren Verfahrensfortgang und wünscht einen guten Heimweg.

gez. Matthias Goeken  
Vorsitzender

**Anlage**

25.09.2023/27.09.2023

**Anhörung von Sachverständigen**  
des Verkehrsausschusses**Leistungsfähige Wasserstraßen und verlässliche Infrastruktur der Binnenschifffahrt**Antrag der Fraktion der CDU und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN  
Drucksache 18/4370am Mittwoch, dem 13. September 2023  
13.30 Uhr bis 15.00 Uhr, E3 D01, Livestream**Tableau**

<b>eingeladen</b>	<b>Teilnehmer/innen</b>	<b>Stellungnahme</b>
Dortmunder Hafen AG Bettina Brennenstuhl, Dortmund	<b>Bettina Brennenstuhl</b>	<b>18/774</b>
Verband öffentlicher Binnenhäfen Nordrhein-Westfalen Jan Sönke Eckel c/o RheinCargo Neuss	<b>Jan Eckel</b>	<b>18/775</b>
Niederrheinische IHK Duisburg Ocke Hamann Duisburg	<b>Ocke Hamann</b>	<b>18/770</b>
Duisburger Hafen AG Markus Bangen Duisburg	<b>Joachim Holstein</b>	<b>18/769</b>
STGE GmbH Schwerlast-Terminal Gelsenkirchen Nikolai Haffer Gelsenkirchen	<b>Nikolai Haffer</b>	<b>18/772</b>
Verband Verkehrswirtschaft und Logistik Nordrhein-Westfalen (VVWL) e.V. Münster	<b>Dr. Christoph Kösters</b>	<b>18/762</b>

<b>eingeladen</b>	<b>Teilnehmer/innen</b>	<b>Stellungnahme</b>
Landesbüro der Naturschutzverbände Oberhausen	<b>Klaus Markgraf-Maué</b>	<b>18/773</b>
HGK Shipping GmbH Steffen Bauer Duisburg	<b>Steffen Bauer</b>	<b>18/739 Neudruck</b>