

VCI NRW STELLUNGNAHME

Schriftl. Anhörung zum Antrag „Leistungsfähigkeit des Rheins als Wasserstraße und logistische Lebensader erhalten“

Antrag der Fraktion der FDP, Drucksache 18/611

Einführung / Hintergrund

Der VCI NRW mit seinem Aktionsbündnis Verkehrsinfrastruktur aus Logistik- und Infrastrukturexpertinnen und -experten aus derzeit zwölf Chemieunternehmen mit Sitz / Standort in NRW begrüßt den Antrag „Leistungsfähigkeit des Rheins als Wasserstraße und logistische Lebensader erhalten“ ausdrücklich.

Natürliche Wasserstraßen wie der Rhein erfüllen zahlreiche Aufgaben – sie haben eine wichtige ökologische Rolle, sie sind Bezugspunkt vieler Menschen und sie sind ein bedeutender Verkehrsträger für die Wirtschaft. Ein **Ausgleich der Interessen und das Anstreben von gesamtgesellschaftlich tragfähigen Lösungen** ist deswegen von zentraler Relevanz bei den Diskussionen um die Wasserstraße Rhein.

Bedeutung der Wasserstraße für die Logistik der chemischen Industrie

Mobilität im Güterverkehr ist eine wesentliche Voraussetzung für eine wettbewerbsfähige Industrie und wirtschaftliches Wachstum. Dazu ist ein starkes logistisches System erforderlich. In diesem spielt die Binnenschifffahrt als **umweltfreundliches und sicheres Transportmittel** für die chemische Industrie eine wichtige Rolle: Im Jahr 2020 wurden allein in Deutschland **21,2 Millionen Tonnen chemische Erzeugnisse** mit dem Binnenschiff transportiert.

Der Binnenschifftransport ist für chemische Erzeugnisse häufig prädestiniert: Er ist etwa besonders geeignet für Massengüter, die über längere Distanzen transportiert werden müssen.

Damit wir die **Vorteile von Binnenschifftransporten** voll nutzen können, müssen sie leistungsfähig und zuverlässig sein. Das ist auch aus folgenden Gründen von hoher Bedeutung:

- Die Binnenschifffahrt ist ein wichtiger Faktor zur Erreichung der Klimaschutzziele im Verkehrsbereich.
- Es müssen die Voraussetzungen geschaffen werden, weitere Transporte von der Straße auf das Binnenschiff zu verlagern.

- ◆ Anpassungen an die erwartete Steigerung des Verkehrsaufkommens in den nächsten Jahren sind erforderlich.

Dabei ist der Rhein die für die chemische Industrie bedeutendste Wasserstraße Deutschlands. Die Lage der großen Chemiestandorte direkt am Rhein versinnbildlicht diese hohe Relevanz. Die im Zuge des Klimawandels häufiger auftretenden **Niedrigwasserlagen** stellen eine große logistische Herausforderung für den zuverlässigen Transport über den Rhein dar.

Beispielsweise waren beim Rhein-Niedrigwasser im Sommer 2022 Schiffe, die im Normalfall Kapazitäten von 2000 bis 3000 t Produkt umfassen, vielfach nur noch mit 20% der maximalen Tonnage und niedriger unterwegs.

Fortschritte seit 2018 / erheblicher Handlungsbedarf bleibt bestehen

In Reaktion auf das Rhein-Niedrigwasser von 2018 ist der **Aktionsplan Niedrigwasser Rhein („8-Punkte-Plan“)** in Zusammenarbeit von Bundesverkehrsministerium, Bundesbehörden, Landesministerien, Industrie und der Binnenschifffahrt entstanden.

Mit Maßnahmen aus den Handlungsfeldern des Aktionsplans ist die Industrie besser auf Niedrigwasserereignisse eingestellt. Die Wasserstandsvorhersagen haben sich deutlich verbessert. Die Unternehmen haben Lagerkapazitäten erhöht, Umschlagsmöglichkeiten erweitert und ihr Krisenmanagement optimiert. Parallel dazu haben sie gemeinsam mit Logistikdienstleistern die Entwicklung niedrigwassergängiger Schiffe vorangetrieben. Und nicht zuletzt haben sie Vorbereitungen getroffen, wenn extremes Niedrigwasser es notwendig macht, die Waren auf andere Verkehrsträger zu verlagern, was jedoch durch drastische Probleme im Schienengüterverkehr und den Lkw-Fahrermangel deutlich erschwert wird.

Diese Erfolge dürfen allerdings nicht darüber hinwegtäuschen, dass **noch erheblicher Handlungsbedarf besteht**.

Handlungserfordernisse

Um die Binnenschifffahrt funktionsfähig zu erhalten, ist es notwendig, mehr Verlässlichkeit bei der Infrastruktur zu erreichen.

Für die Verbesserung der Schiffbarkeit der national und international bedeutsamen Wasserstraße Rhein sind die **Abladeoptimierungen am Mittel- und Niederrhein vordringlich**. Hier bedarf es der gezielten Ertüchtigung. Mit höherem Wasserstand der Fahrrinne an den dortigen Engstellen kann der Rhein bei Niedrig- und Mittelwasser stabiler und sicherer befahren werden.

Die dafür notwendigen flussbaulichen Maßnahmen müssen zügiger in Angriff genommen werden als geplant. Das bedeutet auch, dass Konsultationen mit allen Interessengruppen frühzeitig eingeleitet werden müssen, um offenen Fragen, Informationswünschen und Bedenken Rechnung zu tragen. **Die Abladeoptimierung Mittelrhein muss deutlich vor 2030 umgesetzt sein und die Abladeoptimierung Niederrhein deutlich vor 2037.** Die auf den Rhein angewiesenen Industriestandorte brauchen für ihre Investitions- und Standortentscheidungen eine klare Perspektive, dass Abladeoptimierungen rasch umgesetzt werden.

Daraus ergeben sich **Erfordernisse für die zügige Realisierung der notwendigen Baumaßnahmen:**

- **Planungs- und Genehmigungsverfahren** für Infrastrukturprojekte müssen wirksam beschleunigt werden. Das erfordert die frühest- und bestmögliche Einbindung der verschiedenen Interessengruppen, um den Weg für eine gesamtgesellschaftlich tragfähige Lösung zu bereiten. Weitere Hebel für eine Beschleunigung der Abladeoptimierung können sein:
 - vorgezogene Durchführung von Kompensationsmaßnahmen
 - Einbeziehung externer Juristen zur Beschleunigung des Anhörungsverfahrens / Planfeststellungsverfahrens
 - Parallele Ausführung von Planungs- und Genehmigungsschritten (wo möglich)
- Das für die Umsetzung der Abladeoptimierungen und die Abarbeitung des Sanierungsstaus notwendige Planungspersonal muss dringend eingestellt werden. Die für die Abladeoptimierungen notwendigen (und vorhandenen) Stellen konnten bisher nur zu 50 % besetzt werden. Im Zuge einer konsequenten **Personalgewinnungsstrategie** für die Wasserstraßenverwaltung sollte die Einrichtung einer privatrechtlich organisierten „Infrastrukturgesellschaft Wasserstraße“ geprüft werden, die Personal zu wettbewerbsfähigen Konditionen gewinnen kann. Eine solche Infrastrukturgesellschaft könnte auch speziell für Planung und Bau der Abladeoptimierungen an Mittel- und Niederrhein eingerichtet werden.
- Bei der dauerhaften Sicherstellung der benötigten **Haushaltsmittel** besteht unverändert dringender Handlungsbedarf.

Bereits durch eine verlässlichere Infrastruktur kann die Binnenschifffahrt zukunftsfester aufgestellt werden. Durch **weitere Maßnahmen** kann das Potenzial des Verkehrsträgers noch besser genutzt werden, etwa:

- zusätzliche moderne Umschlagpunkte für den Kombinierten Verkehr,
- Schaffung bzw. Erweiterung von Abstell- und Lagerflächen für Container in den Binnenschiffsterminals,

- stärkere Automatisierung und Digitalisierung (einschließlich Überprüfung der Leistungsstärke des aktuellen Mobilfunknetzes am Rhein und mit Blick auf ein künftiges 5G-Netz zur Datenübertragung),
- gezielte Gewinnung von Fachkräften (insbesondere Schiffsführer),
- Ausweitung der Förderung niedrigwassergängiger Schiffe auf Neubauten.

Schlussbemerkungen

Die sehr erfolgreichen aus NRW heraus getriebenen Aktivitäten für die Ertüchtigung des Wesel-Datteln-Kanals haben deutlich gemacht, wie entscheidend ein **lösungs- und sachorientiertes Agieren im Schulterschluss der NRW-Akteure** ist, um positive Entwicklungen auf Bundesebene zu erreichen. Dabei bedeutet ein umfassendes Zusammenwirken von Akteuren auch, dass frühzeitig alle Perspektiven und Interessen der unterschiedlichen gesellschaftlichen Gruppen auf den Tisch kommen und konstruktiv diskutiert werden – immer mit dem Versuch, sich letztlich gemeinsam hinter einem Lösungsansatz versammeln zu können. Dies sollte Blaupause sein für die Bemühungen, die besonders belasteten Verkehrswege in Nordrhein-Westfalen zukunftsfest aufzustellen.

Wir regen in diesem Zusammenhang die erneute Gründung und damit Fortführung der Arbeit der **Parlamentarischen Gruppe Binnenschiff im NRW-Landtag** an. Dadurch würde auch durch die NRW-Politik ein breiter, fraktionsübergreifender Ansatz gegenüber den verantwortlichen Akteuren in Berlin verdeutlicht.

Der Binnenschiffsverkehr auf dem Rhein und auf den Wasserwegen insgesamt muss weiter **modernisiert und dauerhaft leistungsfähig aufgestellt werden**. Dabei ist ein **systemischer Ansatz** erforderlich, der die Ertüchtigung des Rheins und der angrenzenden Flüsse und Kanäle in den Blick nimmt und diese aufeinander abstimmt. Wenn beispielsweise die Maßnahmen zur Beseitigung von Engpassstellen im Rhein mit der Anhebung von Brücken im Westdeutschen Kanalnetz zusammenpassen, können die Potentiale der Verlagerung von Containertransporten auf die Wasserstraße ausgeschöpft werden.

Dabei kann keine Maßnahme allein die Resilienz des Rheins als leistungsfähige Wasserstraße sichern. Es braucht die **Abladeoptimierungen und ergänzende Maßnahmen** wie den vermehrten Bau und Einsatz niedrigwassergängiger Schiffe.

Nur dann wird es möglich sein, die **klima- und verkehrspolitischen Ziele** zu erreichen und die Herausforderungen, die der Güterverkehr für die Zukunft bereithält, zu bewältigen.