



STELLUNGNAHME

Ihr(e) Ansprechpartner(in)

Ocke Hamann

E-Mail

hamann@niederrhein.ihk.de

Telefon

0211-367020

Datum

09.11.2022

Stellungnahme von IHK NRW e.V. zum Antrag der FDP-Fraktion „Leistungsfähigkeit des Rheins als Wasserstraße und logistische Lebensader erhalten“ im Landtag NRW

Der Rhein und die Binnenschifffahrt haben eine herausragende Bedeutung für die Wirtschaft in ganz NRW – sie verbinden eine der bedeutendsten Logistikregionen Europas mit den ZARA-Seehäfen. Der Rhein war schon immer ein Standortvorteil und hat dazu beigetragen, dass sich bedeutende Unternehmen der Stahl-, Chemie-, Lebensmittel-, Baustoffherstellung, Automobilwirtschaft oder Energieerzeugung in der Region angesiedelt und ausgesprochen erfolgreich entwickelt haben. Noch heute ist die Wasserstraße für diese Branchen Standort- und Erfolgsfaktor. Die Versorgung mit Rohstoffen und Vorprodukten geschieht nach wie vor zu einem großen Teil über Binnenschiffe. Schiene und Straße können diese Transportvolumen aufgrund mangelnder Kapazitäten nicht übernehmen. Grundstoffindustrien oder auch die Energieerzeuger müssten ohne zuverlässige Schiffbarkeit des Rheins letztlich ihren Betrieb einstellen.

Die Wasserstraße und mit ihr die Häfen von Emmerich über Duisburg, Düsseldorf, Neuss, Köln bis nach Bonn sind nicht nur Standortfaktor für die Industriebetriebe, die direkt auf dem Wasserweg erreicht werden können oder an diesem liegen. Der Rhein und das westdeutsche Kanalnetz sind auch für andere Unternehmen ein Standortvorteil. Die Binnenschifffahrt gilt als kostengünstig, sicher, zuverlässig und ermöglicht den Transport großer Volumen und hoher Gewichte. Aufgrund des zuverlässigen und sicheren Transports werden viele Gefahrgüter über Flüsse und Kanäle transportiert. Die Wasserstraße trägt so indirekt auch dazu bei, dass Risiken der Transporte über unsere Straßen verringert werden. Neben den Verkehrsträgern Straße und Schiene, wächst die Bedeutung der Wasserstraße auch für den Transport von Konsumgütern per Container. Die Volumen in diesem Bereich werden sowohl im Import wie im Export weiter wachsen.

Aus den vorstehend genannten Gründen sehen viele Unternehmen die logistische Zuverlässigkeit der Wasserstraße Rhein als Voraussetzung für ihre Investitionsentscheidungen. Das gilt besonders für Industriebetriebe, die große Mengen über die Wasserstraße beziehen oder versenden.

Diese großen Betriebe am Rhein dürfen dabei nicht isoliert betrachtet werden. Besonders die Industriestandorte stehen mit ihrer Grundstoffproduktion (z. B. Stahl, Chemie) oft am Anfang

komplexer Wertschöpfungsketten der deutschen Wirtschaft. Konservative Berechnungsansätze zeigen, dass mindestens 130.000 Beschäftigte im nordrhein-westfälischen Rheinland direkt oder indirekt dem System Binnenwasserstraße zuzuordnen sind.¹ Der Duisburger Hafen etwa ist Grundlage für mehr als 50.000 direkte und indirekte Beschäftigte. Allein in der Stadt Duisburg können 26.760 Arbeitsplätze dem Duisburger Hafen zugerechnet werden – rund 15 Prozent aller Arbeitsplätze in Duisburg.² Der Hafenstandort Krefeld induziert rund 19.000 direkte und indirekte Arbeitsplätze in der Region und die Hafenstandorte von RheinCargo (Düsseldorf, Köln und Neuss) sind zusammen Grundlage für über 55.000 Arbeitsverhältnisse³. Zudem leistet die Binnenschifffahrt einen Beitrag zur industriellen Nachhaltigkeit. Ein modernes Binnenschiff ersetzt etwa 150 Lkw⁴ und stößt pro Tonnenkilometer rund viermal weniger CO₂ aus als ein Lkw.⁵

Die zunehmenden Niedrigwasserereignisse stellen das System Wasserstraße vor massive Herausforderungen. Niedrige Pegel verteuern und verknappen Transportkapazitäten und sorgen für Unsicherheiten in der Logistikplanung. Bis Ende Oktober 2022 lag der Rheinpegel in Duisburg-Ruhrort an rund 70 Prozent der Tage niedriger als an den Vergleichstagen des Dürrejahres 2018. An knapp der Hälfte der Tage lag er unter der wichtigen Marke von 3 m. Dies zwang Verloader, ihre Ladung zeitweise auf bis zu ein Fünftel zu reduzieren.

Vor diesem Hintergrund begrüßen wir die im Antrag aufgeführte Beschlussfassung. Das Land NRW sollte sich beim Bund verstärkt für das System Wasserstraße einsetzen und auf die Schaffung der notwendigen Voraussetzungen für die politisch gewollte Verlagerung auf die Wasserstraße drängen.

Aufgrund der oben aufgezeigten Bedeutung des Rheins für das Land Nordrhein-Westfalen, ist es wichtig, dass die im Bundesverkehrswegeplan 2030 (BVWP) bereits beschlossenen Maßnahmen bis 2030 umgesetzt werden. Mit Blick auf die vorhandenen Kapazitäten und dem Erfordernis klimaschonender Verkehre, kommt dem Transport auf der Wasserstraße eine große Bedeutung zu. In NRW wird jeder vierte Transport über die Wasserstraße abgewickelt. Die entlang der Rheinschiene ansässigen Unternehmen sind auf ein funktionierendes System Wasserstraße angewiesen. Daher ist die zügige Umsetzung der im Bundesverkehrswegeplan 2030 (BVWP) festgeschriebenen Maßnahme zur Abladeverbesserung und Sohlenstabilisierung am Rhein zwischen Duisburg und Stürzelberg (Projekt W27) so wichtig. Gleiches gilt für die im BVWP festgeschriebenen Maßnahmen im Westdeutschen Kanalnetz (Sanierung der Schleusen, Brückenhebungen und Ersatzneubau).

Obwohl das Land NRW für diese Maßnahmen nicht selbst verantwortlich ist, sollte sich die Landesregierung dafür einsetzen, dass die Maßnahmen des BVWP schnell umgesetzt werden. Dies gilt im

¹ NRW Wirtschaftsministerium (2010): Binnenhäfen im Spannungsfeld konkurrierender Nutzungsinteressen. URL: <https://www.ils-forschung.de/wp-content/uploads/2019/02/binnenhaefen-im-spannungsfeld-1.pdf>, S.19.

² Duisburger Hafen AG (2021): Über 50.000 Arbeitsplätze vom Duisburger Hafen abhängig. URL: https://www.duisport.de/wp-content/uploads/2021/05/210505_Ueber-50.000-Arbeitsplaetze-vom-Duisburger-Hafen-abhaengig.pdf

³ PLANCO: Regional- und gesamtwirtschaftliche Bedeutung des Krefelder Hafens. Regional- und gesamtwirtschaftliche Bedeutung der Kölner Häfen, Regional- und gesamtwirtschaftliche Bedeutung der Neuss-Düsseldorfer Häfen, 2020

⁴ Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt (2022): Binnenschiffe – stark und flexibel. URL: <https://www.binnenschiff.de/system-wasserstrasse/gueterschifffahrt/>

⁵ Umweltbundesamt (2020): Vergleich der durchschnittlichen Emissionen einzelner Verkehrsmittel im Güterverkehr in Deutschland. URL: https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/emissionsdaten#verkehrsmittelvergleich_g%C3%BCterverkehr_tabelle



Übrigen auch für die Maßnahmen des Masterplans Binnenschifffahrt und des Aktionsplans „Niedrigwasser Rhein“. Für die Abladeverbesserung am Niederrhein sollte zudem, wie auch schon am Mittelrhein, die rechtliche Grundlage für ein Maßnahmenengesetz geschaffen werden. Das Land sollte in diesem Zusammenhang darauf hinwirken, den Aufbau der personellen Kapazitäten bei der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt zu beschleunigen.

In diesem Sinne begrüßen wir, dass sich das Land NRW dafür einsetzt, gemeinsam mit dem Bund regelmäßig über den Projektfortschritt unter Einbindung aller relevanten Akteure in der Region zu informieren. Im Landtag sollte regelmäßig über die Fortschritte und Erfolge der laufenden Projekte berichtet werden.

An dieser Stelle weisen wir noch einmal auf die Bedeutung der Binnenschifffahrt als Teil des kombinierten Verkehrs hin. Dieser ermöglicht umweltfreundliche Transporte und damit zusammenhängend die Verlagerung von Verkehren auf die Wasserstraße. Damit der kombinierte Verkehr weiter ausgebaut werden kann, ist es wichtig, geeignete Flächen bereitzustellen und zu sichern.

Wir unterstützen die ergebnisoffene Überprüfung aller wasserbau- und wasserwirtschaftlichen Optionen zur Sicherstellung zuverlässiger kalkulierbarer Transportbedingungen am Rhein, wie z.B. Stau- und Speicherlösungen. Aufbauend auf den Ergebnissen sollte eine landeseigenen Binnenschifffahrtsstrategie entwickelt werden, die sowohl den Zustand aller Wasserwege in Nordrhein-Westfalen in den Blick nimmt, wie auch die Wettbewerbssituation der Binnenschifffahrt. Ein Ziel sollte dabei sein, die Fließgeschwindigkeit des Rheins zu verlangsamen. Der Rhein wird vermehrt zu einem Niederschlagsgewässer und tendenziell weniger durch Gletscher gespeist. Die schnell abfließenden Wassermassen stützen den Pegel nicht nachhaltig. Zudem sollte die umfassende Pufferung von Rheinwasser und dessen situationsbedingte Einspeisung zum partiellen Pegelausgleich geprüft werden.

Wir empfehlen hier auch den Blick zu unseren Nachbarn. Die Niederlande könnten ggf. – unter Berücksichtigung der Unterschiede der regionalen Wasserstraßennetze – Vorbild für das „Management“ von Niedrigwasserereignissen sein. Eine engere Zusammenarbeit mit den Rheinanliegerstaaten und ggf. die Entwicklung länderübergreifender Lösungen sollte geprüft werden.

Wir begrüßen ausdrücklich, die bisherige Unterstützung des Landes NRW im Bereich des smart and green shippings. Besonders die Unterstützung des Testfeldes für autonome Binnenschiffe und die weitergehenden Aktivitäten in diesen Bereichen sind positiv hervorzuheben. Diese Unterstützung sollte durch das Land fortgesetzt und weitere Innovationen gefördert werden. Die Anstrengungen zum Greening der Flotte sollten intensiviert und neue Möglichkeiten, insbesondere für Partikuliere, bei der Finanzierung neuer Schiffe geschaffen werden. Dies sollte zusätzlich zu den Angeboten des Bundes geschehen, um damit dem Marktversagen bei der Flottenerneuerung entgegenzuwirken. Ggf. kann das Land NRW, etwa durch die NRW Bank, beim Bau neuer Schiffe unterstützen.

IHK NRW ist der Zusammenschluss der 16 Industrie- und Handelskammern in Nordrhein-Westfalen. IHK NRW vertritt die Gesamtheit der IHKs in NRW gegenüber der Landesregierung, dem Landtag sowie den für die Kammerarbeit wichtigen Behörden und Organisationen.