

Von: Ritzkat, Nicole <Nicole.Ritzkat@hgkgroup.de>
Gesendet: Montag, 28. August 2023 14:16
An: I.A.2 - Anhoerung,
Cc: Referat I.A.2 - VA
Betreff: Anhörung des Verkehrsausschusses am 13. September 23 - Stellungnahme Steffen Bauer, HGK Shipping GmbH
Anlagen: Stellungnahme Steffen Bauer Verkehrsausschuss_13092023.pdf

Sehr geehrte Damen und Herren,

zur Anhörung des Verkehrsausschusses am 13.09.2023 übersenden wir Ihnen anhängend die Stellungnahme von Herrn Steffen Bauer.

Mit freundlichen Grüßen/ Kind regards,

Nicole Ritzkat
Executive Assistant to Steffen Bauer
HGK Shipping GmbH

Dr.-Hammacher-Str. 49 | D 47119 Duisburg
Tel. +49 203 39 587-102 | Fax: +49 203 39 587-952
Email: nicole.ritzkat@hgkgroup.de



Diese E-Mail und eventuell beigefügte Anhänge können vertrauliche und/oder rechtlich geschützte Informationen enthalten und ist ausschließlich für die als Adressaten genannten Personen bestimmt. Wenn Sie nicht der angeschriebene Empfänger sind oder diese E-Mail durch einen Übertragungsfehler erhalten haben, informieren Sie uns bitte sofort per E-Mail, Telefon oder Telefax und löschen danach die vorliegende E-Mail. Das unbefugte Kopieren dieser E-Mail, ihrer eventuell beigefügten Anhänge sowie die unbefugte Weitergabe der enthaltenen Informationen an Dritte sind nicht gestattet. Wir danken für Ihre Hilfe. Wir erwarten von unseren Lieferanten und Dienstleistern die Einhaltung unserer „Nachhaltigkeitsstandards für Lieferanten“ (Sustainability Standard - HGK Shipping GmbH). Spätestens mit der Durchführung Ihrer Leistungen erklären Sie sich mit diesen einverstanden.

This e-mail message together with its attachments, if any, is confidential and may contain information subject to legal privilege. The information contained in this e-mail or its attachments is intended solely for the persons named as addressees. If you are not the intended recipient or have received this e-mail in error, please advise us immediately by e-mail, telephone or fax and delete this message. Any unauthorized copying of this message or unauthorized distribution of the information contained herein is prohibited. Thank you for your co-operation. We expect our suppliers and service providers to comply with our "Sustainability Standards for Suppliers" (Sustainability Standard - HGK Shipping GmbH) which, at the latest, are accepted with your performance of the services. ^

HGK Shipping GmbH
Zweigniederlassung Duisburg
Dr.-Hammacher-Str. 49, 47119 Duisburg
Geschäftsführung: Steffen Bauer (Vorsitzender), Christian Möhrmann
Sitz der Gesellschaft: Köln
Amtsgericht Köln, HRB 101819
USt-IdNr. DE333558751

Unser Auftritt im Web:
www.hgk.de
www.hgkshipping.de

LANDTAG NORDRHEIN-WESTFALEN 18. WAHLPERIODE NEUDRUCK STELLUNGNAHME 18/739 A11
--

Stellungnahme Steffen Bauer, CEO der HGK Shipping

Grundsätzlich unterstützt die HGK Shipping den Antrag der Fraktion der CDU und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN „Leistungsfähige Wasserstraßen und verlässliche Infrastruktur der Binnenschifffahrt“ in allen Punkten. Einige Argumente, die für uns als Binnenschifffahrtsunternehmen essenziell sind, möchte ich noch einmal herausgreifen und ergänzen.

1. Dem Fachkräftemangel entgegenzutreten

Wir benötigen dringend neue Konzepte zur Rekrutierung und Bindung von Fachpersonal in der Binnenschifffahrt. Grundlegend ist aus meiner Sicht, dass sich sowohl die Landes- als auch die Bundesregierung eindeutig zum Verkehrsträger Binnenschifffahrt bekennen und damit die Zukunftsfähigkeit der entsprechenden Berufe hervorheben. Gezielte öffentliche Kampagnen können hier die Sichtbarkeit und das Image der Binnenschifffahrt als zukunftsfähige Branche steigern. Es sollte auch über eine mögliche Vereinfachung des Ausbildungsverfahrens nachgedacht werden. Zudem könnte es zur Entspannung der Lage beitragen, wenn gewerblichen Mitarbeitenden und Quereinsteiger:innen der Erwerb der Patente erleichtert würde. Darüber hinaus bin ich der Überzeugung, dass alternative Wege wie die teilautonome Binnenschifffahrt den Auswirkungen des Fachkräftemangels wirkungsvoll entgegenzutreten und das Berufsbild Binnenschiffer attraktiver machen können. Durch das autonome bzw. automatisierte Fahren kann die Besatzung an Bord reduziert werden. Zugleich schafft die ferngesteuerte Binnenschifffahrt über ein Remote Control Center an Land die Möglichkeit für eine bessere Work-Life-Balance. Ich appelliere daher an die Politik, derartige Projekte zu ermöglichen, zu stärken und zu fördern.

2. Infrastruktur kurzfristig ertüchtigen

Die Binnenschifffahrt ist nicht nur ein unverzichtbarer Bestandteil in der Versorgung der Industrie- und Ballungszentren Deutschlands. Deutschland ist auch ein wichtiges Hinterland und Transitland für die ARA-Häfen. Es ist daher grundlegend, dass die Infrastrukturen im System Wasserstraße schon heute dem industriellen Bedarf von morgen genügen, um wirtschaftliche Entwicklung und Wandel zu ermöglichen. Ich appelliere daher an die Politik, ausreichend Mittel zur Verfügung zu stellen und EU-Fördermittel zu erschließen, um die überalterte Wasserstraßen-Infrastruktur zu erneuern, an die aktuellen Erfordernisse anzupassen und zukunftsfähig aufzustellen. Dazu zählen Brückenanhebungen auf den Routen Richtung Hamburger Hafen oder die Sohlenstabilisierung am Mittelrhein ebenso wie die Anbindung der geplanten Ammoniak- und Gasterminals vor der deutschen Küste. Handlungsbedarf gibt es außerdem bei den Schleusen des Main-Donau-Kanals und dem westdeutschen Kanalsystem. Eine Planungs- und Genehmigungsbeschleunigung ist dringend notwendig, um diese Maßnahmen zügig umzusetzen.

3. Folgen des Klimawandels entgegenzutreten und alternative Antriebe fördern

Viele gerade größere Unternehmen haben erkannt, dass sich die Branche im Wandel befindet und dass sie diesen Wandel zum Teil auch selbst vorantreiben müssen. So werden immer häufiger Neubauten mit speziell abladeoptimierten Schiffsdesigns oder alternativen Antrieben in Auftrag gegeben. Dieses *privatwirtschaftlich finanzierte Engagement ist gefährdet, sollte die Regierung nicht deutlich machen können, dass der Verkehrsträger auch weiterhin eine Rolle innerhalb der Verkehrswende spielen wird.* Für kleine Binnenschifffahrtsunternehmen bedarf es selbstverständlich auch finanzieller Förderung zur Modernisierung der Flotte. Auch regulatorisch kann die Politik einiges bewirken, um die vollständige Dekarbonisierung der Binnenschifffahrt mittels LOHC, Wasserstoff und Wasserstoffderivaten

voranzutreiben. Während die derzeitigen alternativen Antriebe noch in der Testphase und nicht skalierbar sind, stünde mit HVO bereits eine Brückentechnologie zur Verfügung. In Deutschland ist der Kraftstoff allerdings noch nicht für den Binnenschifftransport und die Bunkerung zugelassen. Sein Potenzial zeigt sich indes in den Niederlanden. Dort können in den bestehenden Flotten mittels HVO teils bis zu 90 Prozent CO₂ eingespart werden.

4. Digitalisierung vorantreiben

Beim Thema Digitalisierung gibt es dringenden Nachholbedarf innerhalb der Binnenschifffahrt. Viele Prozesse laufen weiterhin analog, was gerade im intermodalen Verkehr immer wieder zu Verzögerungen führt. Erst eine digitale Durchdringung des gesamten Systems Wasserstraße kann die Wettbewerbsfähigkeit des Verkehrsträgers auf lange Sicht gewährleisten. Die Politik ist gefordert, die Transformation der Binnenschifffahrt hin zu einem digitalen Ökosystem zu stärken, die notwendigen Voraussetzungen in der digitalen Infrastruktur zu schaffen und zugleich kleine Reedereien und Binnenschiffer bei der Umstellung auf digitale Lösungen (auch finanziell) zu unterstützen. Dazu zählen etwa die Einrichtung eines flächendeckenden 5G-Netzes, das auch die Grundlage für zukunftsweisende Lösungen wie die teilautonome Binnenschifffahrt ist, und die automatisierte Schleusensteuerung.

5. Europäische Dimension mitdenken

Das Bundesland Nordrhein-Westfalen spielt qua seiner Bedeutung für Industrie und Anrainerstaaten eine elementare Rolle für die Binnenschifffahrt. Allerdings empfehle ich dringend eine erweiterte Herangehensweise auf europäischer Ebene. Eine Landesförderung allein wird nicht ausreichen, wenn es darum geht, mehr Verkehre auf das System Wasserstraße zu verlagern. Binnenschifffahrt ist per se grenzüberschreitend und muss somit ganzheitlich betrachtet. Hier ist zu berücksichtigen, dass etwa 30 Prozent der Flotte an Binnenschiffen unter deutscher Flagge fährt. Länder wie Belgien oder die Niederlande mit ihren für das europäische Hinterland bedeutenden Seehafenstandorten sind darauf angewiesen, dass sich die Binnenschifffahrt in Deutschland zukunftsweisend aufstellt. Das betrifft das gesamte System Wasserstraße mit seinen zahlreichen Terminals. Um größere Gütermengen auf das Binnenschiff zu bringen, müssen zum einen die Kapazitäten in den Binnenhäfen entsprechend mitwachsen und ausgebaut werden, zum anderen muss eine bedarfsgerechte Anbindung der Terminals an das Straßen- und Schienennetz gesichert werden.

Fazit: (Keine) Zukunft ohne Binnenschifffahrt

Der Antrag „Leistungsfähige Wasserstraßen und verlässliche Infrastruktur der Binnenschifffahrt“ geht auf die notwendigen Maßnahmen zur Ertüchtigung der Wasserstraße ein. Er zeigt aber noch nicht deutlich genug auf, welche Folgen es für das Klima, die Versorgung der Industrie, die künftige Energiewirtschaft und damit auch die Bevölkerung hätte, wenn dieser Verkehrsträger aufgrund mangelnden Rückhalts aus der Politik ausfallen würde.

→ Klimaschutz ist ohne Binnenschifffahrt nicht denkbar.

Binnenschifffahrt ist ein wichtiger Schlüssel, um die Klimaziele zu erreichen. Schon heute handelt es sich um den umweltfreundlichsten Verkehrsträger gemessen in Tonnenkilometern – noch vor der Schiene.

→ **Die Energiewende ist ohne Binnenschifffahrt nicht zu bewerkstelligen.**

Energieintensive Industrien werden im Zuge der Dekarbonisierung große Mengen alternativer Energieträger wie Wasserstoff benötigen. Dieser Bedarf wird nicht allein über andere Verkehrsträger, wie Pipelines abdeckbar sein. Es bedarf einer Redundanz, insbesondere bis zum und während des Hochlaufs neuer Infrastrukturen wird der Transport per Binnenschiff eine sichere Versorgung gewährleisten.

→ **Die Verkehrswende ist ohne Binnenschifffahrt nicht umsetzbar.**

Allein das System Wasserstraße verfügt mittel- und langfristig über ausreichend Kapazitäten, um weitere Mengen aufzunehmen. Klimafreundliche Logistik bedeutet zwingend, die Stärken aller Verkehrsträger zu kombinieren.