

Drucksache 18/4370 „Leistungsfähige Wasserstraßen und verlässliche Infrastruktur der Binnenschifffahrt“

Stellungnahme

Verband Verkehrswirtschaft und Logistik Nordrhein-Westfalen (VVWL) e.V.

Der VVWL nimmt zum Antrag der Fraktion der CDU und der Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN, Drucksache 18/4370, „Leistungsfähige Wasserstraßen und verlässliche Infrastruktur der Binnenschifffahrt“ Stellung. Im Rahmen seiner Ausführungen wird der VVWL ebenfalls den Entschließungsantrag der Fraktion der FDP, Drucksache 18/4447, „Die Binnenschifffahrt kann so viel mehr – Wasserstraßen effizient nutzen“ berücksichtigen.

I. Ausgangslage

Beide Anträge beschreiben richtigerweise die große Bedeutung der Binnenschifffahrt und des Systems Wasserstraße vor dem Hintergrund überlasteter Straßen und Green Deal, insbesondere für NRW. Die Wasserstraßen in NRW mit dem Rhein und dem Westdeutschen Kanalnetz spielen eine herausragende Rolle für die Hinterlandtransporte der ZARA-Häfen und die transportintensive Industrie. Ein Drittel der deutschlandweiten Umsätze in der Chemie werden in NRW erwirtschaftet, zudem sind die Wertschöpfungsketten der Stahlunternehmen in NRW ein wichtiges nationales Rückgrat. Ausfälle wichtiger Wasserstraßen haben für diese Branchen unmittelbar negative Folgen – ganz davon abgesehen, dass es für die Versorgung über Wasserstraßen praktisch kaum Alternativen gibt. Resiliente Güterverkehrsströme und Logistikketten auf dem Rhein und Westdeutschen Kanalnetz sind damit von hoher Bedeutung für die Wirtschaftskraft und Standortsicherung in NRW. Der Preis spielt teilweise nicht mehr die entscheidende Rolle, sondern die **Verlässlichkeit!**

Es bleibt eine zwingende Konsequenz, in die Wasserstraßeninfrastruktur zu investieren, um mehrgliedrige Transportsysteme unter Einbezug der Binnenschifffahrt zuverlässig abbilden zu können. Hierzu ist es auf der einen Seite wichtig, die derzeitige grundsätzliche Zuverlässigkeit des Systems Wasserstraße zu kommunizieren, um nicht fahrlässig Kunden zu verlieren. Insbesondere ist der Rhein im weltweiten Vergleich ein hydrologisch relativ ausgeglichener Fluss und für die Planbarkeit komplexer Logistikketten ganzjährig bestens geeignet – ebenso wie das Westdeutsche Kanalnetz. Auf der anderen Seite ist es aber im Sinne des Klimawandels und der ambitionierten Ziele des Green Deal außerordentlich wichtig, frühzeitig geeignete Anpassungsmaßnahmen zu diskutieren und umzusetzen sowie die Grundvoraussetzungen für eine leistungsfähige Infrastruktur zu schaffen, um etwaige Mengen künftig zuverlässig und ganzjährig transportieren zu können.

1. Antrag der Fraktion der CDU und der Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN, Drucksache 18/4370

Gegenstand der Beauftragung für die Landesregierung sollen insbesondere sein:

- Einsatz des Landes für eine verlässliche Finanzierung der Wasserstraßen beim Bund

- Einsatz des Landes für eine umfassende Ertüchtigung des Kanalnetzes, insbesondere der Schleusen, Poller und generelle Berücksichtigung der Erhöhung „bundeseigener“ Brücken zu Beginn der Planungsphase bei Sanierung entsprechender Straßen
- Bekämpfung des Fachkräftemangels durch Digitalisierung, gemeinsam mit der Branche
- Konsequente Umsetzung und kontinuierliche Weiterentwicklung des „Aktionsplans Westdeutsches Kanalnetz“ inkl. Einbindung in eine ganzheitliche Binnenschiffahrtsstrategie
- Vorbereitung der Ertüchtigung der NRW-Wasserstraßen-Infrastruktur durch gute Kommunikation
- Aufforderung des Bundes, Planungs- und Genehmigungsverfahren hinsichtlich einer Vereinfachungsmöglichkeit zu prüfen und Natur-, Arten- und Umweltschutzbelange direkt mit zu berücksichtigen, um eine schnelle Umsetzung dringend notwendiger Maßnahmen zu ermöglichen, z. B. bei der ökologisch verträglichen Beseitigung von Engstellen im Rhein.
- Kommunikation gegenüber Bund, sich für neue Schiffstypen stark zu machen (Stichwort Niedrigwasser) und Fördermöglichkeiten beim Bund für klimagerechte Antriebe zu schaffen.
NRW soll die Binnenschiffahrt durch die Förderung von Forschung und Entwicklung bei der Umstellung auf klimaneutrale Antriebe und klimaresiliente Schiffstypen unterstützen.

Der VVWL bewertet die vorgenannten Maßnahmen alle für richtig. Jedoch sind gerade die ersten aufgeführten Maßnahmen teilweise zu abstrakt formuliert.

Der VVWL nimmt wie folgt Stellung:

a) Verlässliche Finanzierung der Wasserstraßen

Der Investitionsbedarf für Erhaltung und Ausbau der Wasserstraßeninfrastruktur ist seit Jahren deutlich höher als die getätigten Ausgaben. Verstetigt sich der Negativtrend bei den Investitionen und damit der Zustand der Infrastruktur kann die Zuverlässigkeit der Supply Chain per Binnenschiff nicht mehr garantiert werden und die Abwanderung der Industrien entlang der Wasserstraßen einhergehend mit einer Schwächung des Wirtschaftsstandort NRW könnte die Folge sein.

Um den Sanierungsstau und Substanzverlust der Wasserstraßeninfrastruktur zu beseitigen, laufende Erhaltungsmaßnahmen zu erfüllen, bauliche Anlagen zu sanieren sowie prioritäre Aus- und Neubauvorhaben schnell und kompetent zu realisieren

schlägt der VVWL vor:

- Einführung einer überjährigen Finanzierungsvereinbarung für die WSV durch die Umstellung auf eine von den jährlichen Bundeshaushalten weitgehend unabhängige Mittelbewirtschaftung.
- Mittelbereitstellung in 2025 von mindestens zwei Milliarden Euro. Der Umfang der Finanzierungsmittel ist in den darauffolgenden Jahren ist aufgrund der Inflation, der Baukostensteigerungen etc. nach oben anzupassen.

b) Sanierung Schleusen und Poller sowie Erhöhung der Brücken im Westdeutschen Kanalnetz

Die enorme Sanierungsbedürftigkeit der Infrastruktur des Westdeutschen Kanalnetzes und der Anpassungsbedarf der Brücken an einen zweilagigen Containertransport ist bekannt und bereits im Wesentlichen im Aktionsplan Westdeutsche Kanäle NRW (WDKN) geregelt. In diesem Aktionsplan hat der Bund eine Vielzahl von Projekten, die für die Aufrechterhaltung eines störungsfreien Betriebs (Sanierung Schleusen, Poller...) elementar sind und wichtige Ausbaumaßnahmen gemäß dem Bundesverkehrswegeplan (BVWP) konkretisiert. Einzig die Brückenhebungen sind nicht prominent platziert und bei den infrastrukturellen Maßnahmen eher „vor die Klammer“ gezogen - eine vorgezogene Anhebung bzw. Ersatz der Brücken wird verneint.

Der VVWL schlägt vor,

- Zügige und konsequente Umsetzung des Aktionsplans Westdeutsche Kanäle NRW, die im Antrag auch von der Politik angesprochen wird. Es ist dabei sicherlich sinnvoll, eine ganzheitliche Binnenschiffahrtsstrategie anzustreben. In diesem Zusammenhang sollte die Landespolitik mit der Bundespolitik eng zusammenarbeiten und insbesondere die Abladeoptimierungen des Mittel- und Niederrheins gemäß dem Aktionsplan „Niedrigwasser Rhein“ (8-Punkte-Plan) politisch priorisieren und schnellst möglich vorantreiben.
- Im Vorfeld einer Diskussion zu Brückenanhebungen könnte eine Machbarkeitsprüfung unter Berücksichtigung der Eigentumsverhältnisse zielführend sein, um einzelne Strecken für eine zeitnahe Realisierung dieser Vorhaben zu präzisieren, insb. für stark befahrene Relationen wie dem Wesel-Dattel-Kanal, Dortmund-Ems-Kanal oder Rhein-Herne-Kanal.

Der im Jahr 3/2020 festgestellte „moderate“ volkswirtschaftliche Nutzen einer Brückenanhebung im WDKN sollte vor dem Hintergrund einer immer größer werdenden Klimadebatte und eines stark wachsenden Containertransports (Stichwort: Güterstrukturwandel) überprüft werden und sich auf einzelne Verkehrsrelationen beschränken.

c) Bekämpfung Fachkräftemangel durch Digitalisierung

Der Fachkräftemangel ist nicht nur ein Phänomen der Branche Spedition und Logistik. Der VVWL geht davon aus, dass sich dieser nicht allein durch eine umfangreichere Digitalisierung lösen lässt.

Es ist von besonderer Bedeutung, dass das Image der Spedition/Logistik und des Systems Wasserstraße in der Öffentlichkeit positiv besetzt wird. In diesem Zusammenhang ist die Umweltfreundlichkeit des Verkehrsträgers Binnenschiff sehr förderlich, da insbesondere junge Menschen ein stark ausgeprägtes Umweltbewusstsein haben. Es sollte durch die Politik immer wieder die entscheidende Rolle des Systems Wasserstraße für die ambitionierten Klimaschutzziele und die Verkehrswende betont werden. Die Schiene hat in der Öffentlichkeit und bei der Politik weiterhin ein besseres Standing und wird stark gepusht. In diesem Sinne bezeichnet der Einleitungssatz des Koalitionsvertrags NRW (2022 - 2027) zum Kapitel „Verkehr“ den öffentlichen Verkehr, den Schienenverkehr und Radverkehr als Rückgrat zukünftiger und nachhaltiger Mobilität. Die Binnenschiffahrt wird erst später und weniger prominent erwähnt.

Ebenfalls muss sich die Logistikbranche in der Öffentlichkeit präsentieren und frühzeitig auf junge Menschen im Rahmen ihrer Berufsorientierung zugehen. Hier könnte eine verbesserte Kommunikation und Information zwischen Schulämtern/Schulen und Unternehmen

zielführend sein, um mit einem vielfältigen Angebot an Praktikumsmöglichkeiten auf sich aufmerksam zu machen.

Der VVWL schlägt vor,

- Die Verbesserung des Image / Bedeutung der Logistik und insbesondere des Systems Wasserstraßen durch die Politik in der Öffentlichkeit und den eigenen Reihen. Denn außer in Zeiten von Niedrigwasser und Versorgungsengpässen ist das System Wasserstraße nicht unbedingt ein Lieblings-Wahlkampfthema der Politik.

d) Ertüchtigung der NRW-Wasserstraßeninfrastruktur durch gute Kommunikation vorbereiten

Es ist richtig, dass flussbauliche Anpassungsmaßnahmen, wie z. B. Abladevertiefungen, immer auch einen gewissen Eingriff in die Natur darstellen. Deshalb ist es wichtig, die Öffentlichkeit regelmäßig und zeitnah über die Abhängigkeit eines umweltfreundlichen Transports von etwaigen Anpassungsmaßnahmen, die bedingt durch den Klimawandel erforderlich sind, zu unterrichten, um eine größtmögliche Akzeptanz zu erreichen.

e) Vereinfachung & Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren

Zeitintensive Maßnahmen müssen schnell geplant und umgesetzt werden, damit die Zuverlässigkeit des Systems Wasserstraße auch im Sinne einer nachhaltigen Umweltpolitik für die nächsten Niedrigwasserphasen garantiert werden können.

Deshalb ist es richtig, dass sowohl der Antrag der CDU/Bündnis 90 als auch der Antrag der FDP eine Beschleunigung der Planungs- und Genehmigungsverfahren konkretisieren. Der VVWL unterstützt insbesondere den Antrag der FDP (Drucksache 18/4447), sich beim Bundesministerium für Umwelt für die Festschreibung der im BVWP 2030 genannten Bundeswasserstraßen-Projekte W 25 (Abladeoptimierung der Fahrinnen am Mittelrhein) und W 23 (Ausbau des WDK bis Marl und Ersatzneubau der "Großen Schleusen" sowie Brückenhebung bei Ersatzneubau) als „im überragenden öffentlichen Interesse“ im geplanten Genehmigungsbeschleunigungsgesetz einzusetzen.

Zudem schlägt der VVWL vor:

- Beschleunigung der Abladeverbesserung und Sohlenstabilisierung am Niederrhein (Projekt W 27). Immerhin passieren nach Angaben der WSV jährlich ca. 150 Mio. Gütertonnen den Niederrhein.

2. Antrag der FDP-Fraktion, Drucksache 18/4447

a) Zusätzliche Flächen für den Umschlag in den Häfen in NRW

Der VVWL unterstützt diese Maßnahme und hat die unzureichenden Flächen in den Binnenhäfen als wichtiges Handlungsfeld des Systems Wasserstraße bereits im Rahmen der Stellungnahme zur Nationalen Hafenstrategie des Bundes priorisiert. Hier ist dringend ein Schulterschluss zu den Kommunen, die die Planungshoheit besitzen, zu finden.

Der VVWL schlägt vor:

- Die Belange und Bedürfnisse der Häfen sind bereits bei Aufstellung von Raumordnungs- und Flächennutzungsplänen sowie bei der Ausweisung von Retentionsflächen

angemessen zu berücksichtigen. Der Bestand und die Ausbaupotentiale sind zu stärken und nachhaltig gegenüber konkurrierender Nutzung (z. B. Wohnbebauung) zu sichern. Gegebenenfalls könnten für eine hafenauffine vorrangige Nutzung der Flächen den Kommunen Anreize gegeben werden.

b) Untersuchung der Optionen zur Sicherstellung kalkulierbarer Transportbedingungen am Rhein, wie z. B. Stau- und Speicherlösungen

Es ist richtig, eine niedrigwasserresiliente Infrastruktur des Rheins möglichst kurz- bis mittelfristig herstellen zu wollen. Ein Anfang ist die Abladeverbesserung und Sohlenstabilisierung am Mittel- und Niederrhein.

Der VVWL unterstützt

- alle weitergehenden Maßnahmen, die finanzierbar und realistisch sind. Ob dazu Stau- und Speicherlösungen zu zählen sind, ist allerdings fraglich, da diese sehr zeitintensiv sind und wesentliche Umwelteingriffe nach sich ziehen.

Ein richtiger Ansatz könnten smarte Wasserbaumaßnahmen wie die von der Bundesanstalt für Wasserbau (BAW) entwickelte Niedrigwasserrinne oder temporäre Leitwerke sein, durch die zwischen 10 und 30 cm mehr Tiefe erreicht werden sollen. Diese Maßnahmen werden derzeit von der BAW im Rahmen einer Studie untersucht und finden die Unterstützung des VVWL.

Die Idee eines Niedrigwasserkorridors ist, einen Teil des Querschnitts des Flusses zusätzlich zur vorhandenen Fahrrinne auf einem tieferen Niveau zu unterhalten, um den Schiffsverkehr auch bei niedrigen Abflüssen weiterhin gewährleisten zu können. Durch moderate Ausbaumaßnahmen in abladebestimmenden Wasserstraßenabschnitten könnte somit ein hoher Nutzen für die Schifffahrt geschaffen werden.

c) Installation eines leistungsfähigen 5-G-Netzes entlang der Wasserstraßen

Aus Sicht des VVWL ist dies eine Grundvoraussetzung, um die Schnittstellen des Systems Wasserstraße wettbewerbsfähig zu machen.

Der VVWL unterstützt diese Forderung.

d) Die Zusammenarbeit mit den Niederlanden verbessern

Es handelt sich hierbei um eine wichtige Maßnahme, die allerdings zu abstrakt formuliert ist. In diesem Zusammenhang ist insbesondere das Thema **Wartezeiten Binnenschifffahrt in den Seehäfen** in den Niederlanden und Belgien (ZARA-Häfen) durch eine nachhaltige Zusammenarbeit zu konkretisieren.

Hintergrund ist, dass leistungsstarke Seehäfen und ein gut ausgebautes Wasserstraßennetz elementare Voraussetzung für das Funktionieren maritimer Logistikketten und damit zusammenhängender logistischer und industrieller Wertschöpfung in NRW sind. Die Seehäfen nehmen dabei als Logistikdienstleister für die Zuverlässigkeit der Hinterlandverkehre eine entscheidende Rolle ein. Verzögerungen beim Ent- oder Beladevorgang in den Seehäfen können im weiteren Verlauf des Hinterlandverkehrs grundsätzlich nicht mehr aufgeholt werden. Auf der anderen Seite ist aber auch das Binnenschiff für die Seehäfen von herausragender Bedeutung, da ein Binnenschiff mit seinen beachtlichen Kapazitäten im Vergleich zum LKW zu einem schnelleren Abtransport der Volumina beitragen kann. Dennoch ergeben sich für Deep-See-Terminals in den Nieder-

landen/Belgien seit mehreren Jahren trotz der gegenwärtig rückläufigen Mengen unverhältnismäßig lange Wartezeiten. Der Einsatz der Digitalisierung, z. B. durch ein digitales Zulauf- und Liegeplatzmanagement-System, hat bisher nicht zu nachhaltigen Verbesserungen des Problems geführt.

Vorschläge des VVWL zum Thema Wartezeiten Binnenschifffahrt ZARA-Häfen:

- Erweiterung der Binnenschifffahrts-Terminals in den Seehäfen, die mit Kränen nur für Binnenschiffe ausgestattet sind.
- Weitere Optimierung der Digitalisierung des Zulauf- und Liegeplatzmanagement-Systems.
- Konsolidierung der Ladungen in Hinterland-Hubs.
Jedoch gibt es unterschiedliche Meinungen, ob Wartezeiten in den Seehäfen durch Hinterland-Hubs wesentlich kompensiert werden können. Es bestünde die Gefahr, die Probleme des Seehafens auf die Akteure im Hinterland zu übertragen. Durch etwaige Konsolidierungsvorgänge/weitere Umschläge und Lagerungen könnte es zu merklichen Kostensteigerungen und spürbaren Zeitverlusten im Hinterland kommen, die den Kunden der Binnenschifffahrt nur schwer zu vermitteln wären.
- Herstellung einer Rechtsbeziehung zwischen den Seehafen-Terminals und Container-Binnenschifffahrtsunternehmen inklusive einer Sanktionsmöglichkeit bei Nichteinhaltung vereinbarter bzw. vorgesehener Lade- und/oder Löschzeiten. Denn die Container-Binnenschifffahrtsunternehmen haben in den Seehäfen grundsätzlich weder gesetzliche noch vertragliche Möglichkeiten, vereinbarte bzw. vorgesehene Lade- und Löschzeiten durchzusetzen (Stichwort: Bittsteller gegenüber Terminalbetreiber).

e) Güterstruktureffekt durch Erschließung neuer Gütergruppen entgegenzuwirken

Der VVWL unterstützt das Vorhaben, neue Gütergruppen zum Transport per Binnenschiff zu lokalisieren. In diesem Zusammenhang stellt die begleitende Langfrist-Verkehrs-Prognose des BMDV bis 2051 fest, dass Massen- und Energiegüter wie Kohle, Mineralölprodukte und Erze um 225 Mio. t zurückgehen. Hingegen werden straßenaffinen Gütern wie Postsendungen, Sammel- und Stückgütern ein ausgeprägtes Wachstum attestiert. Es ist deshalb zu einfach, reflexartig eine Verkehrsverlagerung von Straße auf den Verkehrsträger Binnenschiff zu fordern. Es ist zunächst zu eruieren, welche Güter hierfür in Frage kommen.

Düsseldorf, 30.08.2023