



IHK NRW - Die Industrie- und Handelskammern
in Nordrhein-Westfalen

LANDTAG
NORDRHEIN-WESTFALEN
18. WAHLPERIODE

STELLUNGNAHME
18/770

A11

STELLUNGNAHME

Ihr(e) Ansprechpartner(in)

Ocke Hamann

E-Mail

hamann@niederrhein.ihk.de

Telefon

0203 2821 -263

Datum

06.09.2023

Stellungnahme von IHK NRW e.V. zum Antrag der CDU-Fraktion und der Grünen Fraktion „Leistungsfähige Wasserstraßen und verlässliche Infrastruktur der Binnenschifffahrt“ im Landtag NRW

IHK NRW begrüßt die Initiative, mit verschiedenen Maßnahmen den Verkehrsträger, die Wasserstraße, stärken zu wollen. Wasserstraßen haben für unser Bundesland eine besondere Bedeutung. Sie haben die Entwicklung unseres Wirtschaftsstandortes und seine Industriestruktur nachhaltig geprägt und mit beeinflusst.

1. Wasserstraßen haben für NRW herausragende Bedeutung

Kein anderes Bundesland ist so abhängig vom System Wasserstraße. Kein anderes Bundesland kann in vergleichbarer Form von der Leistungsfähigkeit der Wasserstraße und ihren freien Kapazitäten profitieren.

In den Häfen NRW werden rund 105 Mio. Tonnen pro Jahr umgeschlagen. Das entspricht etwa 60 Prozent der in Deutschland auf den Wasserstraßen transportierten Güter. Bundesweit liegt der Anteil der Binnenschifffahrt am Güterverkehr aktuell bei 7,1 Prozent (2020). In NRW dürfte dieser Anteil und hiermit die Bedeutung des Güterverkehrs auf der Wasserstraße deutlich größer sein. Dieses zeigt ein Vergleich der letzten Daten, die für NRW gesondert erhoben und ausgewiesen wurden (Planco-Gutachten „Entwicklung eines Hafenkonzepts für Nordrhein-Westfalen“ von 2001). Damals wurde ein Anteil der Schifffahrt am Güterfernverkehr in NRW von 23,5 Prozent ermittelt. Dieser war damit höher als der der Bahn (21,4 Prozent). Zum Vergleich: Bezogen auf das übrige Bundesgebiet lag der Anteil der Güterschifffahrt im gleichen Jahr bei 10,8 Prozent.

Diese Dimension macht deutlich, wie wichtig der Verkehrsträger für NRW und die Wirtschaft in NRW ist. Müssten die Güter der Wasserstraße mit dem Lkw oder der Bahn transportiert werden, so ist zu erwarten, dass dieses erhebliche negative Effekte auf die Erreichbarkeit NRWs und die Leistungsfähigkeit der Infrastruktur hätte.

Unser Bundesland ist mithin unter allen Bundesländern der größte Profiteur der Wasserstraßen und sollte noch immer das größte Interesse haben, den Transport über den Rhein und das westdeutsche Kanalnetz so attraktiv wie möglich zu machen. NRW profitiert unmittelbar und überproportional, wenn der Bund mehr Mittel für die Wasserstraßen bereitstellt und geplante Maßnahmen schneller umsetzt. Dieses gilt nicht nur für Investitionen in die Infrastruktur, sondern auch für Maßnahmen zur

IHK NRW – Die Industrie- und Handelskammern in Nordrhein-Westfalen e.V.
Berliner Allee 12 | 40212 Düsseldorf | Postfach 24 01 20 | 40090 Düsseldorf
☎ 0211 367 02-0 | 📠 0211 367 02-21 | ✉ info@ihk-nrw.de | 🌐 www.ihk-nrw.de
VR 7738 | Sitz Düsseldorf | Steuer-Nr. 133/5910/0390

Präsident: Ralf Stoffels | Hauptgeschäftsführer: Dr. Ralf Mittelstädt



Erneuerung der Fahrzeugflotte oder zur Förderung des kombinierten Verkehrs. Vor diesem Hintergrund beteiligen sich die IHKS seit vielen Jahren konstruktiv-kritisch an der Diskussion zur Stärkung der Wasserstraße und nehmen hier gerne Stellung.

2. Woran NRW anknüpfen sollte

Zur Stärkung der Binnenschifffahrt in NRW gab es in der Vergangenheit viele gute Initiativen. Mit dem Wasserstraßen-, Hafen- und Logistikkonzept (2016) hat das Land NRW ein eigenes Aktionsprogramm aufgelegt. Auch die enge Zusammenarbeit mit den am Rhein angrenzenden Bundesländern im Rahmen der Verkehrsministerkonferenz Rhein ist als Instrument zur Stärkung der gemeinsamen Interessen gegenüber dem Bund als zuständig für die Bundeswasserstraßen zu begrüßen. IHK NRW unterstützt diese von NRW angestoßene Initiative.

Wir begrüßen zudem die Impulse zur Stärkung des Forschungs- und Innovationsstandortes, die das Land NRW – insbesondere in der letzten Legislaturperiode – gegeben hat. 2018 haben die Ruhr IHKS in einer Studie über das autonome Fahren in der Binnenschifffahrt, auf die Potentiale aufmerksam gemacht. Durch die gezielte Förderung von Projekten zum „Smart and Green Shipping“ durch das Land NRW konnten auch auf Bundesebene Fördermittel für die Forschung in NRW akquiriert werden. Insbesondere beim Forschungszentrum für die Binnenschifffahrt in Duisburg (DST) ist dadurch eine auch international beachtete Projektfamilie zur weiteren Automatisierung der Schifffahrt und neuen Antriebs-, Umschlags- und Schiffskonzepten entstanden.

2019 hat das NRW-Verkehrsministerium zwei Gutachten bei der Rechtsanwaltskanzlei Kapellmann in Auftrag gegeben und einen Vergleich der Planverfahren in Deutschland und in den Niederlanden erstellen lassen. Die Gutachten geben wichtige Impulse, wie Projekte auch im Bereich der Wasserstraße beschleunigt und Verfahren verkürzt werden können. Die Gutachten zeigen, dass es sinnvoll und richtig ist, dass sich das Land NRW mit eigenen Vorstellungen und Expertisen in die Debatte um kürzere Verfahrenszeiten und Abbau von Bürokratie einbringt. Der mit dem Kapellmann-Gutachten begonnene Weg sollte konsequent fortgesetzt werden.

3. Wie kann eine Stärkung des Systems Wasserstraße in NRW erfolgen?

Die für die Binnenschifffahrt in NRW relevanten Wasserstraßen sind in der Trägerschaft des Bundes. Die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung hält als nachgeordnete Behörde des Bundesverkehrsministeriums die Wasserstraßen in Stand, erneuert diese und betreibt den Ausbau.

Die Möglichkeiten für das Land NRW, hierauf direkt Einfluss zu nehmen, sind begrenzt. Dennoch ist es aufgrund der dargestellten Bedeutung der Wasserstraßen für NRW unerlässlich, beim Bund dafür zu werben, dass die Rahmenbedingungen für die Ertüchtigung und den Ausbau der Wasserstraßen besser werden.

3.1. Verstetigung der Mittel und zusätzliche Mittel für Wasserstraßen

Dieses bedeutet in erster Linie, dass die langfristige Finanzierung von Infrastrukturmaßnahmen an Wasserstraßen gesichert und auch verbessert wird. Ergänzend zu der im Antrag von CDU und Bündnis 90/Die Grünen gewählten Formulierungen „verlässlichen Finanzierung“ plädieren wir dafür, dass die Mittel für die Wasserstraßen deutlich erhöht und verstetigt werden. Eine auskömmliche Finanzierung kann nur erreicht werden, wenn der Bund mehr Mittel bereitgestellt (Größenordnung: ca. 2,2 Mrd. Euro pro Jahr, statt wie 2023 1,35 Mrd. Euro). NRW wird hiervon überproportional profitieren.

3.2. Beschleunigung von Planung und Umsetzung

NRW sollte ein elementares Interesse daran haben, dass die im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) und in Bundesprogrammen avisierten Maßnahmen so schnell wie möglich umgesetzt werden. Die Beschleunigung der Maßnahmen und Verkürzung der Realisierungszeiträume schafft für die Unternehmen in NRW Planungssicherheit und erhöht die Bereitschaft, hier zu investieren.

Vor diesem Hintergrund und dem politischen Ziel, Güter von der Straße auf die Wasserstraße zu holen, sollte sich NRW auf Bundesebene dafür einsetzen, dass die Planungs- und Genehmigungsverfahren deutlich verkürzt werden. Es ist zu prüfen, ob alle Wasserstraßenprojekte generell als im „besonderen öffentlichen Interesse“ eingestuft werden können, um eine Verfahrensbeschleunigung zu erreichen.

Eine solche Einstufung hat z. B. dazu beigetragen, dass die in Deutschland gebauten LNG-Terminals zur Eindämmung der Energiekrise aufgrund des Krieges in der Ukraine schneller realisiert werden konnten. Bislang wurde die Wasserstraße bei den Programmen und Debatten um eine Beschleunigung der Planungs- und Genehmigungsverfahren vernachlässigt. Im Bereich der Straßen und Schienen gibt es bereits erste Erleichterungen, bei den Wasserstraßen praktisch nicht.

3.3. Leistungsfähigkeit der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung

Um die Wasserstraßen zeitnah zu ertüchtigen und die Projekte schneller umzusetzen, gibt es auf der Bundesebene eine Diskussion um die Reform der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung. Um die Interessen des Landes NRW wirksam zu vertreten, sollte NRW seinen Einfluss bei einer möglichen Reform frühzeitig geltend machen. Hierzu ist es notwendig, dass das Land eine eigene Vorstellung darüber entwickelt, wie die künftige Verwaltungsstruktur aussehen sollte.

3.4. Klima-Resilienz der Wasserstraßen erhöhen

Die Anzahl der Extremwetterereignisse hat zugenommen. Die extremen Niedrigwasser 2013, 2018 und 2022 am Rhein verdeutlichen dieses. Der Rhein entwickelt sich immer mehr zu einem Niederschlagsgewässer, was mit einer schlechteren Planbarkeit der Logistikverkehre einhergeht. Es bedarf einer ergebnisoffenen Diskussion über Lösungsansätze. Dabei sollten verstärkt Anpassungen der Flotte sowie Maßnahmen zum Wassermanagement geprüft werden. Die bisherigen Konzepte zum Umgang mit Niedrigwasserereignissen sind nicht ausreichend und müssen dringend weiterentwickelt werden.

3.5. Welche Projekte sind für NRW besonders wichtig?

Die Bedeutung der geplanten Infrastrukturprojekte wird im BVWP zutreffend beschrieben. Deutlich wird, dass das Land sich insbesondere für die Projekte einsetzen sollte, die einen kapazitätserweiternden Effekt haben. Sie offenbaren auch vor dem Hintergrund einer sich ändernden Güterstruktur die größten Potentiale für die Verlagerung von Verkehren.

3.5.1. Abladeverbesserung und Sohlenstabilisierung am Rhein zwischen Duisburg und Stürzelberg (BVWP-Projekt W27)

Durch die Maßnahme soll die Fahrrinntiefe zwischen Duisburg und Neuss auf 2,80 m unter Gleichwertigem Wasserstand (GIW) und zwischen Neuss und Stürzelberg auf 2,70 m unter GIW qualitativ verbessert werden. Durch die punktuelle Beseitigung von Flachstellen, kann das vorhandene Wasser durch Binnenschiffe besser genutzt werden. Das daraus folgende höhere Transportvolumen pro Schiff verbessert sowohl die Nachhaltigkeit als auch die Wirtschaftlichkeit der Transporte. Die Sohlenstabilisierung verhindert zudem, dass sich der Rhein in sein Flussbett eingräbt und trägt so zu verlässlichen Transportbedingungen bei.

3.5.1. Ausbau und Schleusensanierung Wesel-Datteln-Kanal (BVWP-Projekt W23)

Durch den geplanten Ausbau des Wesel-Datteln-Kanals und dem Ersatz von sechs Schleusen soll die Kapazität des Kanals deutlich verbessert werden. Zukünftig könnten auch 3,40 m abgeladene Großmotorschiffe den Verkehrsweg befahren. Derzeit kann er bereits durch übergroße Großmotorgüterschiffen bzw. Schubverbänden mit Abladetiefen von 2,80 m befahren werden. Insbesondere für die Chemieindustrie ist die Leistungsfähigkeit des Kanals essentiell. Die Maßnahmen sind ein wichtiger Hebel für die Wettbewerbsfähigkeit des Binnenschiffs.

3.5.2. Ausbau Rhein-Herne-Kanal (BVWP-Projekt W52)

Der Rhein-Herne-Kanal soll zu einer vollwertigen Routenalternative für den Wesel-Datteln-Kanal ausgebaut werden. Danach soll er auch für das übergroße Großmotorgüterschiff sowie den Schubverband mit Abladetiefen von 2,80 m befahrbar sein. Bisher wurde allerdings mit insgesamt vier Bauabschnitten noch nicht begonnen.

3.5.3 Ausbau Dortmund-Ems-Kanal Südstrecke (BVWP-Projekt W48)

Die Südstrecke des Dortmund-Ems-Kanals soll ebenfalls für das übergroße Großmotorgüterschiff und den Schubverband mit Abladetiefen von 2,80 m ausgebaut werden.

3.5.4. Anhebung der Brücken für zweilagige Container

Die Herstellung größerer Brückendurchfahrtshöhen auf das Maß von 5,25 m über G_{Wo} (oberen Grenzwasserstand) sollte bei allen Ausbauprojekten vorgesehen sein. Gerade dort, wo Kanalbrücken ersetzt werden, sollte die Durchfahrtshöhe stets angepasst werden. Dies ist eine wesentliche Voraussetzung zur Ermöglichung eines durchgehend uneingeschränkten Verkehrs von Containerschiffen mit zwei Containerlagen sowie von unbeladenen Chemietankern.

3.6. Wo ist das Land NRW besonders gefordert?

3.6.1. Infrastrukturprojekte schneller umsetzen

Das Land NRW sollte die Verfahren zur Ertüchtigung der Infrastruktur unterstützen und wo immer möglich beschleunigen. Dabei sollte das Land u. a. überlegen, ob es mit einer gezielten Aktualisierung seiner Daten und seines Hafen- und Wasserstraßenkonzeptes zu einer schnelleren Umsetzung der Projekte des Bundes beitragen kann.

3.6.2. NRW-Binnenschiffahrtskonzept erarbeiten

NRW sollte in Ergänzung zu den Maßnahmen des Bundes ein eigenes Konzept zur Stärkung des Verkehrsträgers vorlegen.

3.6.3. Flächen für Güterumschlag bereitstellen

Besonderen Einfluss hat das Land NRW bei der Bereitstellung von Flächen für den Umschlag. Da Binnenschiffsverkehre sogenannte gebrochene Verkehre sind, können sie nur funktionieren und wachsen, wenn sich die Flächen für den Umschlag entsprechend den Anforderungen mitentwickeln. Das Land NRW sollte die Verlagerungsziele für den Güterverkehr bei seiner Flächenpolitik besonders berücksichtigen und auch bei den Kommunen für die Bereitstellung zusätzlicher Umschlagflächen werben. Die Qualität und Bedeutung der Umschlagflächen bestimmt sich nicht nur durch die Lage und den Zuschnitt, sondern auch durch die landseitige Anbindung. Auch hier kann das Land bei der Sanierung und Ertüchtigung der Straßeninfrastruktur einen Beitrag zur Stärkung des Verkehrsträgers Binnenschiff leisten.

3.5.4. Vorsorge für neue Antriebskonzepte treffen

Die Umstellung der Motoren, mit denen die Schiffe angetrieben werden, wird noch viele Jahre dauern. Dennoch sollte bereits heute dafür Vorsorge getroffen werden. Die Bedeutung von Schiffen, die mit Wasserstoff betrieben werden oder das Laden größerer Mengen Strom voraussetzen nimmt zu. Daher ändern sich auch die Anforderungen an die Lagerung bzw. Betankung. Hierfür sollten frühzeitig geeignete Flächen identifiziert werden.

3.6.5. Forschung weiter fördern

Damit der Verkehrsträger wettbewerbsfähig bleibt, sollte das Land die Entwicklung und Implementierung innovativer Technologien weiter und stärker fördern. Dazu sollten die Projekte im Zusammenhang mit dem Testfeld „Smart and Green Shipping“ rund um die Automatisierung der Binnenschiffahrt weiterhin unterstützt werden. Auch die Entwicklung neuer Schiffstypen (flachgehende Binnenschiffe) und Antriebstechniken sollten weiter einen Schwerpunkt der Förderung bilden. Die bisherigen Projekte haben eine große Strahlkraft für das Binnenschiffahrtsland NRW entwickelt.

3.6.6. Autonomes Fahren ermöglichen

Autonomes oder ferngesteuertes Fahren kann den Fachkräftemangel lindern, setzt allerdings durchgehende 5G-Netze entlang der Wasserstraßen voraus. NRW sollte den Aufbau dieser Infrastruktur entlang der Wasserstraßen vorantreiben.



3.6.7. Landstromversorgung ausbauen

Die Versorgung mit Landstrom ist für die Reduktion der Schadstoffbelastungen in den Häfen wichtig. Landstrom ermöglicht es den Schiffen, während der Liegezeiten auf die bordeigene Energieerzeugung mittels Dieselaggregaten zu verzichten. Sie sollte weiter ausgebaut werden.

3.6.8. Bewusstsein für Wasserstraße stärken

Mehr Bewusstsein für die Wasserstraßen in der Bevölkerung erzeugt mehr Akzeptanz für Infrastrukturmaßnahmen und Umschlagflächen. Die Landesregierung sollte sich für die Stärkung dieses Bewusstseins einsetzen. Ein Ansatz könnte z. B. sein, die Zusammenhänge zwischen der Leistungsfähigkeit der Infrastruktur und der Wirtschaftsstruktur in den Lehrplänen der Schulen stärker zu verankern.

3.6.9. Zusammenarbeit mit den Niederlanden intensivieren

Die Entwicklung der Leistungsfähigkeit und Attraktivität der Binnenschifffahrt in NRW wird maßgeblich durch die Entwicklung der Seehafenstandorte Antwerpen und Rotterdam bestimmt. Das Land NRW sollte daher weiter die Zusammenarbeit mit den Niederlanden und Belgien zur Stärkung des Systems Wasserstraße ausbauen. Ein enger Informations- und Erfahrungsaustausch auf der Ebene der Infrastrukturbehörden ist sinnvoll und richtig. Besonders bei der Verbesserung der Klima-Resilienz des Rheins sollte NRW den Austausch stärker suchen.

3.6.10. Bedeutung des Verkehrsträgers auf Bundesebene verdeutlichen

Dieses kann z. B. dadurch erfolgen, dass NRW das Bündnis mit den Bundesländern am Rhein stärkt. NRW sollte zudem dafür werben, dass die nächste Nationale Maritime Konferenz des Bundeskanzlers in NRW stattfindet. Dieses ist eine gute Gelegenheit, die Aufmerksamkeit bei maritimen Themen auf das Hinterland und den Verkehrsträger Binnenschiff zu lenken.

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.