



Binnenschifffahrt in Nordrhein-Westfalen stärken – Wasserwege leistungsfähig halten

Verkehrswege aller Art sind für den Wirtschafts- und Industriesektor unseres Landes wichtig. Neben dem Straßen- und Schienenverkehr kommt insbesondere der Binnenschifffahrt beim Transport von Rohstoffen und Gütern eine herausragende Rolle zu. Die Bedeutung des Wasserverkehrs trat selten klarer zutage als in Zeiten des Niedrigwassers auf dem Rhein und den Zuflüssen im Sommer 2018, als die Versorgung mit wichtigen Gütern stockte.

Durch die Vernachlässigung der Wasserwege in Nordrhein-Westfalen in der Vergangenheit ist ein massiver Sanierungsstau entstanden. In der Folge ist ihre Nutzbarkeit durch zahlreiche Ausfälle wasserinfrastruktureller Einrichtungen wie Schleusen oder Kanäle heute eingeschränkt. Etwaige Ausfälle durch extreme Wettereinflüsse wie im letzten Sommer dürfen sich in dieser Art nicht wiederholen.

Der NRW-Koalition ist es daher wichtig, die bereits heute hohe Bedeutung des Wasserverkehrs nicht nur zu sichern, sondern weiter auszubauen. Die Behebung des Sanierungsstaus und die Ertüchtigung des Wasserstraßennetzes stellen daher für uns die erste Priorität dar. Auf diese Weise soll ein Anreiz zur Entlastung anderer Verkehrsträger geschaffen werden. Denn: Insbesondere Straßen und Schienen sind bei der Bewältigung des Güterverkehrs an ihrer Kapazitätsgrenze angelangt.

12.03.2019

Antrag

**der Fraktion der CDU und
der Fraktion der FDP**

Binnenschifffahrt in Nordrhein-Westfalen stärken – Wasserwege leistungsfähig halten

I. Ausgangslage

Mobilität bedeutet Freiheit. Mobil zu sein, ist ein Grundbedürfnis der meisten Menschen. Es ist Voraussetzung für gesellschaftliche Teilhabe und Lebensqualität. Lebensalltag, Beruf, Schule, Freizeit und Urlaub verlangen individuell nutzbare Mobilität. Mobilität ist auch für die Wirtschaft unverzichtbar und Voraussetzung für Wachstum, Beschäftigung und Wohlstand in Nordrhein-Westfalen.

Die Verkehrspolitik der NRW-Koalition steht unter der Prämisse der Ideologiefreiheit, der Nutzerorientierung und der Technologieoffenheit. Keinem Bürger soll vorgeschrieben werden, wie, wann und vor allem womit er seinen Weg zurücklegt. Jedes Unternehmen muss die Möglichkeit haben, seine vor Ort produzierten Güter sowie die eingesetzten Vorprodukte und Rohstoffe schnell und effizient zu transportieren.

Über die individuellen Mobilitätspräferenzen entscheidet allein der jeweilige Nutzer, eine staatlich vorgegebene Bewertungshierarchie zur Einstufung von Mobilitätsanlässen lehnen wir ab. Das schließt eine einseitige Bevorzugung oder Benachteiligung einzelner Verkehrsträger aus. Unterschiedliche Verkehrsträger sollen nicht gegeneinander ausgespielt, sondern ihre jeweiligen Stärken in einem inter- und multimodalen Mobilitätssystem kombiniert werden. Wir setzen auf Nutzungsanreize und einen konsequenten Einsatz intelligenter Systeme. Verschiedene Verkehrsträger müssen künftig so vernetzt werden, dass jede Nutzerin und jeder Nutzer zwischen diversen Alternativen wählen kann, um die Ideallösung für die persönliche, individuelle und betriebliche Mobilität zu finden.

Der Binnenschifffahrt kommt insbesondere in Nordrhein-Westfalen bei dem Transport von Rohstoffen und Gütern eine herausragende Rolle zu. Sie ist für den Wirtschafts- und Industriestandort enorm wichtig. Wasserstraßen haben hierzulande einen Anteil von fast 30 Prozent am Güterverkehr – gegenüber rund 8 Prozent auf Bundesebene. Die Fluss- und Kanalverbindungen haben eine bundesweit bedeutende Erschließungsfunktion für das Hinterland. Die Bedeutung des Wasserverkehrs für die Versorgung der Wirtschaft und der

Datum des Originals: 12.03.2019/Ausgegeben: 15.03.2019

Die Veröffentlichungen des Landtags Nordrhein-Westfalen sind einzeln gegen eine Schutzgebühr beim Archiv des Landtags Nordrhein-Westfalen, 40002 Düsseldorf, Postfach 10 11 43, Telefon (0211) 884 - 2439, zu beziehen. Der kostenfreie Abruf ist auch möglich über das Internet-Angebot des Landtags Nordrhein-Westfalen unter www.landtag.nrw.de

Bevölkerung trat selten klarer zutage als in Zeiten des Niedrigwassers auf dem Rhein und seinen Zuflüssen im Sommer vergangenen Jahres. Der Güterumschlag sank infolge der Wittereinflüsse um annähernd 20 Prozent und brachte steigende Rohstoffpreise für die Industrie sowie eine Verteuerung von Benzin und Diesel für den Automobilverkehr mit sich. Gleichzeitig stellt der Transport von Gütern auf Wasserwegen im Verkehrsmittelvergleich die effizienteste und umweltfreundlichste Form dar. Auch beim Personen- und Tourismusverkehr sind die Wasserstraßen relevant.

Ziel der NRW-Koalition ist es, die bereits heute hohe Bedeutung des Wasserverkehrs nicht nur zu sichern, sondern weiter auszubauen. Auf diese Weise soll ein Anreiz zur Entlastung anderer Verkehrsträger geschaffen werden. Insbesondere Straßen und Schienen sind bei der Bewältigung des Güterverkehrs an ihrer Kapazitätsgrenze angelangt. Für die Erreichung dieses Ziels ist ein leistungsfähiges Wasserstraßennetz unabdingbar. Ähnlich wie bei Straßen und Schienen gilt auch für die Wasserwege in Nordrhein-Westfalen, dass sie in der Vergangenheit vernachlässigt wurden und dadurch ein massiver Sanierungsstau entstanden ist. In der Folge ist ihre Nutzbarkeit durch zahlreiche Ausfälle wasserinfrastruktureller Einrichtungen wie Schleusen oder Kanäle heute eingeschränkt.

Die Behebung des Sanierungsstaus und die Ertüchtigung des Wasserstraßennetzes stellt daher eine erste Priorität dar. Beim Ausbau müssen insbesondere die ökologisch sinnvollsten und leistungsfähigsten Verkehrswege vorrangig betrachtet werden. Wir begrüßen in diesem Zusammenhang, dass inzwischen Sachmittel hierfür zur Verfügung stehen. Es besteht jedoch darüber hinaus dringender Handlungsbedarf hinsichtlich einer forcierten Umsetzung des Bundesverkehrswegeplans und der dort vorgesehenen Wasserstraßenprojekte.

Daraus ergeben sich nachfolgende Maßnahmenpakete:

1. *Instandsetzungsmaßnahmen*

- Instandsetzung von Schleusen: Hier sind insbesondere dringend erforderliche Mängelbehebungen an den großen Schleusen des Wesel-Datteln-Kanals (WDK), der Ruhrschleuse Duisburg und der Raffelbergschleuse in Mülheim a. d. Ruhr zu nennen. Hierzu gehört auch die Instandsetzung aller defekten Schleusenpoller, um die volle Schleusenleistung zu gewährleisten.
- Instandsetzung der Spundwände: Über lange Kanalabschnitte hinweg sind die Spundwände (auch durch Bergbaubeanspruchung) dringend ersatzbedürftig. Bei Versagen drohen Leistungsverluste durch Einbahnverkehre oder Sperrungen.
- Behebung der Mängel am Ruhrwehr Duisburg, das die Nutzbarkeit des Mülheimer Hafens sicherstellt: Für dieses Wehr besteht eine akute Ausfallgefahr. In einem solchen Fall wäre die Schifffahrt über Monate nicht möglich und der Hafen Mülheim als Wirtschaftsstandort wie auch ansässige Unternehmen in ihrer Existenz gefährdet.

2. *Leistungssteigerung der Wasserstraßeninfrastruktur*

- Zügige Realisierung laufender Bundesverkehrswegeplan-Projekte (BVWP): Keines der in Nordrhein-Westfalen seit den neunziger Jahren im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung in Bau befindlichen Kanalprojekte ist bisher vollendet. Somit können sie ihren verkehrswirtschaftlichen Nutzen nicht in vollem Umfang entfalten. Der Restausbau des Rhein-Herne-Kanals (RHK), der Südstrecke des Dortmund-Ems-Kanals (DEK-Süd) und des Datteln-Hamm-Kanals wird sich teilweise weit in das nächste Jahrzehnt verzögern. Das Land beteiligt sich mit Millionenbeträgen

an den Baukosten; eine beschleunigte Fertigstellung ist mithin auch geboten, um auch einen schneller Nutzen der eingesetzten Landesinvestitionen zu erzielen.

- Zügiger Beginn der im BVWP 2030 zugesagten Projekte: Die Abladeoptimierung und Sohlenstabilisierung zwischen Duisburg und Stürzelberg (BVWP-Projekt W27) stärkt die Standort- und Wettbewerbssituation der Häfen Krefeld, Düsseldorf, Neuss und Stürzelberg wesentlich. Bisher gibt es für dieses Vorhaben noch keinen Planungsbeginn.
- Weiterhin müssen die Planungen zur Abladeoptimierung im Bereich des Mittelrheins (BVWP-Projekt W25) beschleunigt werden, um die Verkehre zwischen Nordrhein-Westfalen und Süddeutschland, Frankreich und der Schweiz wirtschaftlicher zu ermöglichen und gleichzeitig unsere Straßen zu entlasten. Es handelt sich um ein hochwirtschaftliches Projekt (Nutzen-Kosten-Verhältnis 31).
- Das Vorhaben zum Ausbau des Weser-Datteln-Kanals wurde in den vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans 2030 aufgenommen. Dies unterstreicht die Dringlichkeit der Maßnahme. Sie umfasst den Streckenausbau bis Marl, den Ersatz aller 6 großen Schleusen sowie die Anhebung der Brücken mit einem Kostenansatz von rd. 645 Mio. Euro. Allerdings wurde mit den Planungen dieses Vorhabens bislang noch nicht begonnen. Daher muss auf einen schnellen Planungsbeginn und eine zügige Umsetzung hingewirkt werden. Ohne zeitnahen Ersatz droht der Ausfall der leistungsstarken großen Schleusen auf dieser verkehrsreichsten Kanalverbindung. Auch die Brückenanhebung ist dringend geboten, um das Kanalgebiet für den stark wachsenden Containerverkehr zu erschließen.

Um die drängenden Probleme der nordrhein-westfälischen Wasserstraßen angehen zu können, muss die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) insbesondere im Ingenieurbereich personell verstärkt werden. In einem ersten Schritt ist es der Landesregierung im letzten Jahr gelungen, beim Bund eine personelle Verstärkung der WSV für Nordrhein-Westfalen zu erreichen. Der Bundestag hat mit dem Haushalt 2018 15 neue Ingenieurstellen für die WSV bewilligt, die ausschließlich für die Planung und Umsetzung von Baumaßnahmen an Wasserstraßen in Nordrhein-Westfalen bereitstehen werden. Nun sind diese Stellen möglichst zeitnah zu besetzen.

Zudem muss die WSV darstellen, in welcher Reihenfolge die Vielzahl von Einzelmaßnahmen geplant und umgesetzt werden sollen. Anzustreben ist auch eine deutliche Beschleunigung der Tätigkeiten der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt (GDWS) und WSV. Das Parlament und die Öffentlichkeit müssen über die Planungsstände und Aktivitäten dieser Behörden regelmäßig informiert werden.

Angesichts der ökologischen Vorteile einer Nutzung von Wasserwegen für den Gütertransport ist das Bundesverkehrsministerium aufgefordert, die Maßnahmen als „Grundlage für das Erreichen der Klimaziele“ und sie damit als unbedingt notwendig einzustufen. Das beinhaltet, dass sich die Bundesregierung für signifikante Erleichterungen bei der Vergabepaxis und weitere Vereinfachungen im Genehmigungsverfahren einsetzt.

II. Beschlussfassung

Der Landtag stellt fest, dass

- ein intaktes und leistungsfähiges Wasserstraßennetz Voraussetzung für eine funktionierende Wirtschaft in Nordrhein-Westfalen darstellt. Das gilt sowohl für den Rohstoff- und Massengütertransport, als auch für den weiter ansteigenden Containerverkehr;
- die Güterverkehre insgesamt kontinuierlich weiter anwachsen. Gleichzeitig stellt die Nutzung der Wasserstraßen die umweltfreundlichste Form des Gütertransports dar. Insoweit kommt einer Verkehrsverlagerung von der Straße und Schiene auf die Wasserwege eine besondere Bedeutung zu;
- die Infrastruktur der Wasserstraßen in den letzten Jahren massiv vernachlässigt wurde und daher ein erheblicher Sanierungsstau an den wasserstraßenbezogenen Infrastruktureinrichtungen besteht. Die nach Nordrhein-Westfalen fließenden Finanzmittel waren trotz seiner Stellung als wichtigstes Binnenschiffahrtsland in Deutschland weit unterdurchschnittlich;
- die Landesregierung in enger Zusammenarbeit mit der Wirtschaft und Schifffahrt erste Erfolge bei der stärkeren Berücksichtigung unseres Landes erzielt hat.

Der Landtag beauftragt die Landesregierung,

- gemeinsam mit dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur und der Wasserschifffahrtsverwaltung einen Aktionsplan über eine koordinierte Umsetzung der Sanierungs-, Ertüchtigungs- und Erweiterungsmaßnahmen zu erarbeiten (Aktionsplan Wasserstraßen);
- beim Bund darauf hinzuwirken, dass die binnenschifffahrtsbezogenen Maßnahmen des BVWPs durch die GDWS/WSV unverzüglich, vorrangig und beschleunigt realisiert werden. Ziel muss es sein, die begonnenen BVWP-Maßnahmen bis 2025 und die neuen BVWP-Maßnahmen bis 2030 in vollem Umfang verkehrlich nutzbar zu machen;
- beim Bund für eine weitere personelle Stärkung der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes einzutreten;
- in diesem Zusammenhang zu prüfen, ob der jährliche Baukostenbeitrag in einen ausgabegleichen Beitrag zur Einstellung von zusätzlichem Planungspersonal umgewandelt werden kann, um dadurch eine wirksamere Baubeschleunigung erzielen zu können;
- über den Aktionsplan Wasserstraßen erfolgt ein regelmäßiges Reporting über die Projektfortschritte und diese sollen dem Landtag mindestens einmal jährlich vorgelegt werden;
- sich gegenüber dem Bund insgesamt dafür einzusetzen, dass Nordrhein-Westfalen bei der Mittelverteilung in Zukunft in einer seiner Bedeutung als Binnenschiffahrtsland angemessenen Weise berücksichtigt wird;

- sich im Zuge der Umsetzung der Instandsetzungs- und Ausbaumaßnahmen auch für einen Ausbau der Landstromversorgung an Liegeplätzen sowie die Erforschung und Erprobung alternativer Antriebsformen einzusetzen.
- zu prüfen, ob ein Projektbeirat für alle BVWP-Wasserstraßenprojekte unter Federführung der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) nach dem Vorbild der Länder Rheinland-Pfalz und Hessen eingerichtet wird. Ziel ist es, hierdurch einen Beitrag zur Beschleunigung der komplexen Planungsverfahren zu leisten.

Bodo Löttgen
Matthias Kerkhoff
Rainer Deppe
Klaus Vossemer

und Fraktion

Christof Rasche
Henning Höne
Bodo Middeldorf
Ulrich Reuter

und Fraktion