

02.07.2013

Antrag

der Fraktion der FDP

Nachhaltiges Wachstum in der Logistikwirtschaft – System Wasserstraße als zentrale Infrastruktur Nordrhein-Westfalens durch multimodales Güterverkehrskonzept stärken

I. Ausgangslage

Das System Wasserstraße gilt als der ökoeffizienteste Verkehrsträger. Das Binnenschiff ermöglicht einen kostengünstigen und – bezogen auf die Tragfähigkeit – CO₂-sparenden Transport. Die Binnenhäfen garantieren über ihre direkte Anbindung an Städte und industrielle Zentren eine Logistik der kurzen Wege. Zugleich bilden sie eine nachhaltige Alternative zu flächenverbrauchsintensiven Standortneugründungen auf der grünen Wiese.

Historisch begründet sowie aufgrund der guten Anbindung ist das Binnenschiff nach der Straße der wichtigste Verkehrsträger in Nordrhein-Westfalen. Nach den zuletzt veröffentlichten Zahlen wird rund ein Viertel des Güterfernverkehrs über das Binnenschiff abgewickelt. Bundesweit dagegen hat die Binnenschifffahrt lediglich einen Anteil von rund fünf Prozent, während mehr als 80 Prozent der Güter über die Straße und neun Prozent über die Schiene transportiert werden.

Nordrhein-Westfalen ist eingebunden in die wichtigsten Verkehrskorridore Europas. Es befindet sich im Hinterland der größten europäischen Seehäfen. 12 Prozent des weltweiten Warenhandels laufen über die Seehäfen Rotterdam, Hamburg und Antwerpen. Nordrhein-Westfalen stellt den wesentlichen Hinterlandpartner der ZARA-Häfen sowie mit über 20 Prozent einen der größten Seehafenhinterlandpartner Hamburgs dar.

240 Kilometer des Rheins, eine der verkehrsreichsten Wasserstraßen der Welt, fließen durch Nordrhein-Westfalen. Darüber hinaus gewährleistet das in seiner Dimension einzigartige westdeutsche Kanalnetz eine Versorgung der Fläche NRWs über die Wasserstraße mit Anschluss an den Rhein. Das nordrhein-westfälische Kanalnetz mit Dortmund-Ems-Kanal, Datteln-Hamm-Kanal, Wesel-Datteln-Kanal, Rhein-Herne-Kanal, der Weststrecke des Mittelland-Kanals sowie mit Ruhr und Weser umfasst insgesamt rund 340 Kilometer.

Datum des Originals: 02.07.2013/Ausgegeben: 02.07.2013

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

Das Wasserstraßennetz begünstigt seit jeher die Entwicklung von Wirtschaftsstandorten: Nordrhein-Westfalen ist der mit Abstand größte Binnenhafen-Standort Deutschlands. Rund 120 Häfen, davon 23 öffentliche und 97 private, schlagen pro Jahr rund 125 Millionen Tonnen Güter per Schiff um. Dies entspricht fast 50 Prozent des gesamten Güterumschlages auf Binnenschiffen in Deutschland.

Die Wasserstraßen in Nordrhein-Westfalen bilden ein zusammenhängendes Netz, das die großen Seehäfen mit ihrem Hinterland sowie die bedeutendsten Industriezentren im Binnenland miteinander verbindet. Die Binnenhafenstandorte bilden die Knotenpunkte in diesem Netz und bieten die Vernetzungsmöglichkeit mit den Verkehrsträgern Straße und Schiene.

Der Rhein stellt einen von der EU-Kommission ausgewiesenen Hauptkorridor dar, an dem die NRW-Häfen Duisburg, Düsseldorf/Neuss und Köln als Teile des Kernnetzes (Core) ebenso definiert werden wie im Kanalnetz die Häfen Dortmund und Hamm als größte Kanalhäfen in NRW und darüber hinaus.

Der Bund hat im Rahmen der Reform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung eine Netzkategorisierung des deutschen Wasserstraßennetzes vorgelegt, die die Grundlage für die Priorisierung von Investitionsentscheidungen sein soll. Die vorliegenden Kategorisierungen stärken den Standort NRW, da die meisten Wasserstraßen in NRW in der höchsten Kategorie eingestuft sind.

Als erstes Bundesland überhaupt hat Nordrhein-Westfalen 2004 ein Wasserstraßenverkehrs- und Hafenkonzept entwickelt, das insbesondere die Leistungsfähigkeit der verschiedenen Standorte systematisiert und einen Überblick über die Position im System Wasserstraße gegeben hat. Letztmalig wurde das Konzept im Jahr 2008 fortgeschrieben, um insbesondere neue Entwicklungen wie die damals festzustellende Überlastung der Seehäfen sowie die fortschreitende Osterweiterung in entsprechende Konzepte für die Standorte einzubinden. Es wurden Stärken-Schwächen-Profile für die einzelnen Standorte entwickelt und politische Handlungsoptionen aufgezeigt, wie die Binnenhäfen gestärkt und die Verkehrsinfrastruktur sowohl wasser- als auch landseitig weiter verbessert werden können. Die in der Fortschreibung des Wasserstraßenverkehrs- und Hafenkonzeptes beschriebenen Handlungsoptionen und die daraus abgeleiteten konkreten Umsetzungsmaßnahmen wurden seitdem nicht mehr systematisch bewertet. Es gab weder eine Evaluation noch eine Anpassung des Konzeptes an neue Voraussetzungen.

II. Handlungsnotwendigkeiten

Rund 70 Prozent aller Güterverkehre in Nordrhein-Westfalen sind für den Wasserstraßentransport geeignet. Angesichts prognostizierter Güterverkehrszuwächse bis 2025 von über 40 Prozent gegenüber 2010 stellt sich zunehmend die Frage nach Kapazitätsreserven, der Ausnutzung von vorhandenen Potenzialen und den Möglichkeiten zur Aktivierung des Systems Wasserstraße.

Angesichts der besonderen Bedeutung des Wasserstraßennetzes für die regionale Wirtschaft in Nordrhein-Westfalen besteht deutlicher Handlungsbedarf:

- Die Verfügbarkeit der bestehenden Infrastruktur muss gesichert und die vereinbarten Vorhaben (Ausbau von Rhein-Herne-Kanal, Datteln-Hamm-Kanal und Dortmund-Ems-Kanal) müssen zeitnah realisiert werden.

- Trotz hoher wirtschaftlicher Bedeutung ist die Wirtschaft östlich der Rheinachse von einem kostengünstigen Containerverkehr auf den Wasserstraßen nahezu ausgeschlossen. 40 bis 60 Kanalbrücken sind zu niedrig und lassen daher keinen wirtschaftlichen Containerverkehr auf der Wasserstraße zu.
- Der individuelle Zugang zum System Wasserstraße wird für die verladende Wirtschaft erheblich erschwert, wenn kein ausreichendes Know-How für den Umstieg vorhanden oder die individuellen Mengen für den Transport mit dem Binnenschiff als zu klein erachtet werden.

Mit Blick auf die dynamische Entwicklung der Seehafenhinterlandverkehre bieten sich für Nordrhein-Westfalen enorme Wachstumschancen – über bestehende Hubs hinaus in die Fläche. Bei falschen oder verspäteten Weichenstellungen drohen dagegen erhebliche Arbeitsplatzverluste.

Nach allen Prognosen sind weiter stark steigende Verkehrsmengen zu erwarten. Die Hafenstandorte Rotterdam und Antwerpen selbst gehen davon aus, dass sich die für die NRW-Wirtschaft wichtigen Containermengen in den nächsten Jahren verdrei- bzw. vervierfachen werden. Die im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums erstellte Seeverkehrsprognose bestätigt dieses Wachstumspotential. Bis 2025 werden nach einem Planco-Gutachten die hinterlandrelevanten Containermengen in Rotterdam um durchschnittlich 5,3 Prozent pro Jahr und in Antwerpen um 6,3 Prozent pro Jahr wachsen.

Die Straßen- und Schienenverbindungen operieren bereits heute an der Kapazitätsgrenze. Die durch die Wirtschaftskrise gebremste Mengenentwicklung hat kaum Einfluss auf die langfristigen Trends. Ziel der Häfen und Hafenbetreiber ist es, die Verteilung des Transportaufkommens auf verschiedene Verkehrsmittel (Modal Split) signifikant zugunsten der Schiene und der Wasserstraße zu verändern. Mit den Terminalbetreibern der „Zweiten Maasebene“ in Rotterdam, auf der das Hafengebiet bis 2013 um 20 Prozent erweitert wird, wurden deshalb bereits konkrete Zielvereinbarungen für das Jahr 2035 getroffen, die eine deutliche Steigerung der Bahn- und Binnenschiffsanteile vorsehen. Auch der Hafen Antwerpen hat auf der Basis der eigenen Erwartungen die Veränderung des Modal Splits analog zu Rotterdam angekündigt.

Hieraus ergeben sich notwendigerweise Veränderungen in der Binnenschifffahrt. Der Trend zu größerem Schiffsraum wird sich nach Darstellung der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung beschleunigen, um rentabel anbieten zu können. Dabei wird die Menge an Schiffen durch Größe einzelner Schiffe ersetzt, die eine insgesamt gleich hohe oder höhere Massentragfähigkeit aufweisen. Daraus ergeben sich Herausforderungen für das zukünftige Netz sowie die Verträglichkeit von Binnenhafen, Wasserstraßen-Infrastruktur und dem Verkehrsmittel Binnenschiff.

Bereits heute gibt es in Bezug auf Größe und baulichen Zustand der Schleusen erhebliche Unterschiede. Die Infrastruktur – Wasserstraße in Tiefe und Breite, Schleusen in Länge und Breite etc. – ist insbesondere im Kanalnetz noch nicht auf Soll-Maß. Einschränkungen und Nutzbarkeitsunterschiede führen teilweise zum Rückzug der Binnenschifffahrt aus der Fläche. Das hohe Alter, die starke verkehrliche Inanspruchnahme und die zahlreichen bergbaubedingten Bauwerksanpassungen führen dazu, dass die Bausubstanz vieler Kanalbauwerke (insbesondere Schleusen, Düker und Brücken) erheblich angegriffen ist. Eine vorrangige Sicherung und ein Ersatz sind erforderlich, um die Funktionsfähigkeit dauerhaft zu sichern und somit der regionalen Wirtschaft ein verlässlicher Verkehrsträger zu sein.

Nordrhein-Westfalen droht angesichts der Mengenentwicklung in den Seehäfen, den Kapazitätsengpässen bei der Schiene und fehlenden Hafenarealen zum Flaschenhals dieser Entwicklung zu werden. In der Fortschreibung des Wasserstraßenverkehrs- und Hafenkonzeptes des Landes Nordrhein-Westfalen vom Februar 2008 wurde für die Hafenstandorte ein zusätzlicher Flächenbedarf von 325 Hektar bis zum Jahr 2025 ermittelt. Um die Mengen bewältigen zu können und die Position Nordrhein-Westfalens als Logistikstandort von europäischem Rang nicht zu gefährden, besteht konkreter Handlungsbedarf. Das schließt die Aktivierung zusätzlicher Flächen mit ein, die der hafenaffinen Logistik zugeführt werden können.

Zur weiteren Entwicklung und Stärkung des Systems Wasserstraße bedarf es zunächst einer wissenschaftlich unterstützten Bewertung der Binnenhafenstandorte in Nordrhein-Westfalen anhand geeigneter einheitlicher Parameter:

- Es müssen Wertschöpfungsmuster definiert werden: Welche Funktionen üben die Hafenstandorte aus, liegt der Fokus auf Nahver- und -entsorgung (Inbound-/Outbound-Standort) oder auf erweiterter / internationaler Netzwerkfunktion (Hub-Standort) bzw. einer Mischform daraus?
- Welche (Mengen-)Potenziale ergeben sich im Umfeld der Standorte?
- Wo lassen sich wasserstraßenaffine Mengen generieren, die bislang nicht mit dem Schiff transportiert wurden oder die sich aus den zu erwarteten allgemeinen Verkehrszuwächsen ergeben?
- Wie können die Kanalhafenstandorte östlich der Rheinachse wachstumsorientiert durch landesseitige Hafenpolitik gestärkt werden?
- Zudem bedarf es der Ableitung eines NRW-spezifischen Stärken-Schwächen-Profiles: Was beeinflusst positiv oder negativ die Generierung neuer Mengen für das System Wasserstraße über die Standorte (Vor-/Nachlauf-Problem oder wirtschaftliche Erreichbarkeit über die Hauptstrecke/Wasserstraße)?

Auf der Grundlage dieser Erkenntnisse kann das Land die Standorte bewerben und neue Ansiedlungen generieren. Gegenüber dem Bund kann es mit einer belastbaren und nachvollziehbaren Argumentation für höhere Verkehrsinfrastrukturinvestitionen in Nordrhein-Westfalen eintreten. Schließlich hat das Land gegenüber den Kommunen als Eigentümer der benötigten Flächen eine wissenschaftliche Handhabe, die Weiterentwicklung der Standorte zu unterstützen und zu forcieren. Hier gilt es insbesondere für die kommunal – zum Beispiel als Eigenbetriebe – geführten Häfen unternehmerische Freiheiten zu generieren, um sie für den diversifizierenden Markt lebensfähig zu halten und mittelfristig zu stärken. Dies trifft insbesondere auf die Frage der Flächenrevitalisierung und -nutzbarmachung zu, von der eine zukünftige Weiterentwicklung in erheblichem Maß abhängt.

Reagiert Nordrhein-Westfalen auf die absehbaren Veränderungen nicht, besteht umso mehr die Gefahr, dass in den Beneluxländern Umschlagplätze entstehen, von denen aus der LKW-Verkehr nach Deutschland und insbesondere nach Nordrhein-Westfalen fließen wird.

III. Beschlussfassung

Der Landtag fordert die Landesregierung auf,

1. eine Evaluation des „Wasserstraßenverkehrs- und Hafenkongzeptes NRW“ durchzuführen und das bisherige Vorgehen auf seine Tauglichkeit und Effizienz zu überprüfen;
2. die im Koalitionsvertrag von SPD und Bündnis 90/Die Grünen vorgesehene Binnenschiff-fahrtsinitiative als Auftrag zur Erarbeitung eines Güterverkehrskonzeptes unter Ein-schluss des Systems Wasserstraße über die Binnenhafenstandorte in der Fläche zu ver-stehen;
3. dem Landtag einen Ist-Zustandsbericht über die Infrastruktur und Anlagen vorzulegen, der insbesondere logistische Brüche in der Infrastrukturqualität darstellt;
4. darauf aufbauend eine Strategie für das System Wasserstraße NRW zu erarbeiten, in der die wesentlichen Säulen der Wasserstraßen- und Hafeninfrastruktur – Schleusengrößen, Brückenhöhen, Dimensionierung von Anlege- und Wendemöglichkeiten (Becken) – sys-tematisiert und mit einheitlichen Normen versehen werden, die nachweislich den langfris-tig größten gesamtwirtschaftlichen Nutzen liefern;
5. gemeinsam mit dem Bund zeitnah eine Konzeption zu entwickeln, wie die Kanalbrücken zügig so angehoben werden können, dass ein Anschluss der Kanalhäfen an die nationa-len und internationalen Containerhäfen ermöglicht wird;
6. ein Konzept zu erarbeiten, das die straßen- und schienenseitige Erreichbarkeit der Ha-fenstandorte in Nordrhein-Westfalen infrastrukturell und wirtschaftlich langfristig sicher-stellt;
7. zu prüfen, ob und wie gleiche Wettbewerbsbedingungen und gleiche preisliche Voraus-setzungen auf dem Rhein, seinen Nebenflüssen und Kanälen durch die Abschaffung der Kanalabgabe erreicht werden können, und sich entsprechend für die Senkung wirtschaft-licher Hemmnisse bei der Durchdringung des Kanalnetzes mit modernen Logistikangebo-ten gegenüber dem Bund einzusetzen;
8. innerhalb der vorgenannten Strategie übergeordnete Instrumente zu prüfen, wie logisti-sche Standorte am Wasser durch den Aufbau einer Typologie von Vorrangflächen gesi-ichert werden können;
9. gegenüber dem Bund darauf zu drängen, die Investitionsmittel für die Verkehrsinfrastruk-tur und den Anteil des Landes Nordrhein-Westfalen unter Berücksichtigung seines Stel-lenwertes als bedeutendstes Verkehrsland Deutschlands angemessen zu erhöhen;
10. eine Entbürokratisierung der Hafenverordnung NRW vorzunehmen und die Novellierung in einem Hafengesetz abzusichern;
11. die Einführung einer Landstromversorgung für die Binnenschiffahrt in den öffentlichen und privaten Häfen NRWs auf technisch einheitlichem Niveau bei geringstmöglichem Kostenaufwand zu unterstützen;
12. eine wettbewerbsneutrale Umsetzung völkerrechtlich verbindlicher Vorgaben wie das Hafensicherheitsgesetz oder das Abfallübereinkommen für die Rhein- und Binnenschiff-fahrt sicherzustellen;

13. PPP-Ansätze für die Hafenwirtschaft zu entwickeln, damit sich bestehende Hafenstandorte (z.B. Köln, Kanalhäfen, Rhein-Lippe-Raum) marktnäher und wirtschaftlich gestärkt entwickeln können und einem Bedeutungsrückgang der mittelgroßen und kleineren Häfen entgegengewirkt wird;
14. mit der Binnenschifffahrts- und Hafenwirtschaft ein an den Zielen der Verkehrspolitik ausgerichtetes ganzheitliches Beratungs- und Vermarktungskonzept für ein übergeordnetes Standortmarketing und intermodale Logistiklösungen aufzubauen.

Christian Lindner
Christof Rasche
Holger Ellerbrock

und Fraktion