

22.09.2011

Neudruck

Antrag

**der Fraktion der SPD und
der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

Der Antrag der Fraktion der SPD und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN wurde in der in der Sitzung am 22.09.2011 vorgelegten Fassung mit den Stimmen der Fraktionen von SPD, Grüne und DIE LINKE gegen die Stimmen der Fraktionen von CDU und FDP angenommen.

Leistungsfähige Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) in Nordrhein-Westfalen erhalten –Kahlschlagpläne des Bundesverkehrsministers verhindern

Nordrhein-Westfalen ist das Wirtschafts- und Verkehrsland Nummer eins in Deutschland. Um im internationalen und weltweiten Standortwettbewerb auch zukünftig mithalten zu können, ist die Fortentwicklung einer leistungsfähigen Verkehrsinfrastruktur notwendig. Mit ihrer Verkehrsinfrastrukturpolitik verfolgt die Landesregierung den Ansatz eines wirtschaftlich wie ökologisch vernünftigen Verkehrsmix.

Die Prognose des Bundes für den Güterfernverkehr sagt bis zum Jahr 2025 eine Steigerung der Transportleistung in Deutschland um 58 % und in Nordrhein-Westfalen um 45 % voraus. Im Transitgüterverkehr werden die Zuwächse für Deutschland bei 133 % und in Nordrhein-Westfalen bei 98 % liegen.

Hiervon wird die Binnenschifffahrt gerade in Nordrhein-Westfalen nach diesen Prognosen nur unterdurchschnittlich profitieren. Dies liegt im Wesentlichen daran, dass mit dem Binnenschiff bislang überwiegend Massengüter (beispielsweise Kohle, Erze) und nur zu einem geringen Anteil Container (knapp 6 %) verschifft werden. Künftig wird das Wachstum beim Containerwachstum sich fortsetzen. Hierfür fehlen gerade im westdeutschen Kanalnetz die Bedingungen, um Container vierlagig zu verschiffen. Im Wasserstraßenverkehrs- und Hafenkonzept des Landes NRW werden von der Firma Planco die Daten der Güterfernverkehrsprognose des Bundes bis zum Jahr 2025 so aufbereitet, dass bis zum Jahr 2025 der Umschlag der bedeutensten Massengüter nur um ca. 2/5 wachsen wird aber, der Containerumschlag an deutschen Häfen – dann auch in Wilhelmshafen – vervierfachen und in den Häfen Antwerpen und Rotterdam sich verdreifachen wird.

Datum des Originals: 22.09.2011/Ausgegeben: 22.09.2011 (10.05.2011)

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

Wenn es nicht gelingt den wachsenden Stückgutverkehr von und nach Nordrhein-Westfalen in erheblichen Maße auf dem Binnenschiff zu transportieren, wird der Wirtschaftsstandort Nordrhein-Westfalen einen nachhaltigen Schaden erleiden, weil weder die Straße noch die Schiene von und nach Nordrhein-Westfalen in der Lage sein werden diese Güterverkehre aufzunehmen. Nordrhein-Westfalen trägt ungefähr 22 % zum bundesdeutschen und 4,4 % zum europäischen Bruttoinlandsprodukt bei. Als unabhängiger Staat wäre Nordrhein-Westfalen die 17. größte Volkswirtschaft – fast genauso groß wie die Niederlande. . In diesem Zusammenhang hat der Rhein eine erhebliche Kapazitätsreserve, der ein Binnenschiff-Verkehrswachstum von 100 % noch aufnehmen könnte.

Seit dem Wiener Kongress 1815 wird die Überwachung und Instandhaltung des Rheinstromes und der Wasserstraßen in der preußischen Rheinprovinz und in der Rechtsnachfolge in Nordrhein-Westfalen durchgeführt– jetzt in Münster. Nach 1945 obliegt sie der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV). In Nordrhein-Westfalen mit dem Rhein und weiten Teilen des westdeutschen Kanalnetzes findet ca. 80 % des Frachtaufkommens der bundesdeutschen Binnenschifffahrt statt. Diese Bedeutung findet seine Entsprechung dergestalt, dass das Land Nordrhein-Westfalen sich in der Vergangenheit als einziges Bundesland in Deutschland am Erhalt und Ausbau der Binnenwasserstraßen finanziell beteiligt hat. Diese Beteiligung beträgt aus heutiger Sicht über die Jahre in Summe 720 Millionen €.

Damit diese immensen und weiter wachsenden Güterverkehre auch künftig effizient transportiert werden ist eine ortskundige und motivierte Bundesauftragsverwaltung vor Ort unabdingbar, damit die anstehenden Aufgabe wie Kanalausbau, Brückenanhebungen, Nachsorge von Bergschäden, Instandhaltungen oder Bergungen nachfragererecht erfüllt werden können. Hierbei verweist die WSV darauf, dass sie gegenüber anderen Dienstleistern die Aufgaben mindestens kostengleich, wenn nicht sogar kostengünstiger erledigen kann.

Das Bundesverkehrsministerium beabsichtigt im Rahmen seiner Pläne zur Reform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung offenkundig einen Kahlschlag der WSV in Nordrhein-Westfalen. Wie bekannt, beabsichtigt der Bundesverkehrsminister eine aus Nordrhein-Westfälischer Sicht sachfremde Verlegung der Verwaltung für den Rhein nach Mainz sowie eine ebenso sachfremde Ausweitung der Fremdvergaben zulasten der Beschäftigten der WSV.

Wie jetzt aus einem Schreiben des Parlamentarischen Staatssekretärs im Bundesverkehrsministerium, Enak Ferlemann, an den niedersächsischen Verkehrsminister Bode bekannt geworden ist, wird darüber hinaus daran gedacht die gesamte Lohn- und Gehaltsabrechnung der WSV in NRW, die Verwaltung und Instandhaltung des Nordastes des Dortmund-Ems-Kanals und die Zuständigkeit für die Verkehrstechnik auf dem deutschen Rhein nach Aurich (Niedersachsen) zu verlegen.

II. Der Landtag stellt fest:

- Der Landtag von Nordrhein-Westfalen unterstützt alle Reformbestrebungen hinsichtlich der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung in Nordrhein-Westfalen, die einen Beitrag zur Effektivierung der Aufgabenerledigung leisten und eine zukunfts- und leistungsfähige WSV in NRW auf einem Niveau erhalten, das der herausgehobenen Bedeutung der nordrhein-westfälischen Binnenschifffahrt für ganz Deutschland entspricht. Hierbei sind motivierte Mitarbeitende und eine sachkundige, effiziente sowie ortsnahe Bearbeitung von hoher Bedeutung, die über den gesamten Prozess kostengünstig ist.

- Der Landtag von Nordrhein-Westfalen lehnt alle Reformbestrebungen des Bundesverkehrsministeriums ab, die das westdeutsche Wasserstraßennetz mit dem Rhein und den Kanälen nicht als Einheit begreifen, die Organisationsstrukturen schwächen, und die letztlich die wirtschafts- und verkehrspolitische Interessen Nordrhein-Westfalens schwächen. Nordrhein-Westfalen tritt für eine staatlich organisierte Infrastruktur der Wasserwege ein.

III. Der Landtag beschließt:

Die Landesregierung wird aufgefordert,

- in Gesprächen mit der Bundesregierung, hier insbesondere dem Bundesverkehrsminister, aber auch dem Bundeswirtschaftsminister, darauf hinzuwirken, dass die Interessen des Landes Nordrhein-Westfalen als Binnenschiffahrtsland Nr. 1 bei der Reform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung angemessen berücksichtigt werden. Dabei ist insbesondere auch auf den Landtagsbeschluss Drs. 15/2414 – dass Nordrhein-Westfalen auch in Zukunft Sitz einer Wasser- und Schifffahrtsdirektion bleibt, deren Zuständigkeit den Niederrhein und die westdeutschen Kanäle zusammen umfasst – und Drs.15/2429 in Verbindung mit der Drucksache 15/1926 zu verweisen;
- mit der Bundesregierung, hier insbesondere dem Bundesverkehrsminister, aber auch dem Bundeswirtschaftsminister, in Gespräche einzutreten, um eine für Nordrhein-Westfalen akzeptable Lösung zu finden;
- in Gesprächen mit der Bundesregierung, hier insbesondere dem Bundesverkehrsminister, aber auch dem Bundeswirtschaftsminister, darauf hinzuwirken, dass zukünftig alle Reformvorstellungen die NRW und seine Interessen tangieren mit der nordrhein-westfälischen Landesregierung kommuniziert werden, bevor diese gegenüber anderen Landesregierungen diskutiert werden;
- die Bundestagsabgeordneten aus Nordrhein-Westfalen über diesen Sachverhalt und die berechtigten Interessen des Landes NRW zu informieren.

Norbert Römer
Marc Herter
Rainer Schmeltzer
Jochen Ott
Magret Gottschlich

und Fraktion

Reiner Priggen
Sigrid Beer
Daniela Schneckenburger
Arndt Klocke
Wibke Brems

und Fraktion