

16.06.2015

## Antrag

der Fraktion der FDP

**Binnenschifffahrtsstandort Nordrhein-Westfalen stärken – Landesregierung muss endlich ein neues Wasserstraßenverkehrs- und Hafenkonzept vorlegen**

### I. Ausgangslage

Das Binnenschiff ist im Gütertransport nach der Straße der wichtigste Verkehrsträger in Nordrhein-Westfalen. Rund ein Viertel des Güterfernverkehrs wird 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.

Dabei ist Nordrhein-Westfalen 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.

Nordrhein-Westfalen ist zudem der mit Abstand größte Binnenhafen-Standort Deutschlands mit rund 120 Häfen, davon 23 in öffentlicher und 97 in privater Hand. In Duisburg befindet sich der größte Binnenhafen Europas, in Dortmund der größte europäische Kanalhafen. Die nordrhein-westfälischen Häfen schlagen pro Jahr ca. 130 Millionen Tonnen Güter per Schiff um. Dies entspricht fast 50 Prozent des gesamten Güterumschlages auf Binnenschiffen in Deutschland.

Der Binnenschifffahrtsstandort Nordrhein-Westfalen steht nicht erst seit heute vor enormen Herausforderungen. Der Güterverkehr wird Prognosen zufolge bis 2025 um über 40 Prozent gegenüber 2010 anwachsen. Zugleich werden in den Häfen Rotterdam und Antwerpen die Hafenskapazitäten zum Transport mit dem Binnenschiff massiv ausgebaut. Die Häfen Rotterdam und Antwerpen gehen davon aus, dass sich die für die NRW-Wirtschaft wichtigen Containermengen in den nächsten Jahren verdrei- bzw. vervierfachen werden. Zunehmen werden nicht nur die Güterverkehre mit Ziel und Quelle in Nordrhein-Westfalen, sondern auch die Transitströme durch Nordrhein-Westfalen. Denn die ZARA-Häfen sind auch für süddeutsche und südosteuropäische Häfen wichtige Seehäfen.

Datum des Originals: 16.06.2015/Ausgegeben: 16.06.2015

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](http://www.landtag.nrw.de)

Die Güterverkehrsverbindungen auf der Schiene und der Straße sind bereits heute an ihren Kapazitätsgrenzen angelangt und demnach nicht in der Lage, die auf Nordrhein-Westfalen zukommenden Gütermengen zu bewältigen. Die Binnenschifffahrt dagegen verfügt noch über genügend Kapazitäten. Rund 70 Prozent aller Güterverkehre in Nordrhein-Westfalen sind grundsätzlich auch für den Wassertransport geeignet.

Um politische Handlungsoptionen aufzuzeigen, wie diese Potenziale bestmöglich ausgeschöpft, die Binnenhäfen gestärkt und die Verkehrsinfrastruktur sowohl wasser- als auch landseitig weiter verbessert werden können, hat Nordrhein-Westfalen als erstes Bundesland überhaupt 2004 ein Wasserstraßenverkehrs- und Hafenkonzept entwickelt. Letztmalig hat die Landesregierung im Jahr 2008 eine Fortschreibung des Konzeptes vorgenommen. Die dort 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.

Bereits im Februar 2013 hat NRW-Verkehrsminister Groschek angekündigt, noch im gleichen Jahr ein neues Hafenkonzept auf den Weg zu bringen. Obwohl dringender und beständig zunehmender Handlungsbedarf besteht, liegt das zugesagte Konzept bis zum heutigen Tage noch immer nicht vor. Fertiggestellt sind bisher lediglich zwei vom Landesverkehrsministerium beauftragte Gutachten: eine „Untersuchung zum Wasserstraßenverkehrskonzept Nordrhein-Westfalen – System Wasser“ von Planco und eine „Untersuchung der Rahmenbedingungen für die nordrhein-westfälische Logistikwirtschaft und Verkehrslogistik sowie der Möglichkeiten ihrer Fortentwicklung (Logistikkonzept NRW)“ von SCI/Fraunhofer. Die beiden Gutachten wurden bisher jedoch weder der Öffentlichkeit und der interessierten Fachwelt, noch dem Landtag zugänglich gemacht.

Anstatt sich in gebotener Weise um die Belange der Binnenschifffahrt in Nordrhein-Westfalen zu kümmern, hat die Landesregierung sogar noch für eine massive Verunsicherung der Branche gesorgt: In ihrem Entwurf für den neuen Landesentwicklungsplan nimmt sie für die nordrhein-westfälischen Hafenstandorte eine Unterscheidung zwischen landes- und regionalbedeutsamen Häfen vor. Während die landesbedeutsamen Häfen „vor dem Heranrücken von Nutzungen zu schützen sind, die geeignet sind, die Hafennutzung einzuschränken“, gilt dieser grundsätzlich zu begrüßende Schutzgedanke des Landesentwicklungsplans nicht für Häfen, die lediglich als regionalbedeutsam eingestuft werden. Dies hat zur Folge, dass etwa die Häfen Emmerich und Orsoy, aber auch alle Terminals des Kombinierten Verkehrs in ihren Entwicklungsperspektiven eingeschränkt werden.

## **II. Beschlussfassung**

Der Landtag fordert die Landesregierung auf,

- ihm die zur Fortschreibung des Wasserstraßenverkehrs- und Hafenkonzeptes in Auftrag gegebenen Gutachten unverzüglich und in vollständiger Fassung zur Verfügung zu stellen,
- endlich das seit langem überfällige neue Wasserstraßenverkehrs- und Hafenkonzept vorzulegen und

- im neuen Landesentwicklungsplan auf eine Unterscheidung zwischen landesbedeutsamen und regionalbedeutsamen Hafenstandorten zu verzichten.

Christian Lindner  
Christof Rasche  
Holger Ellerbrock

und Fraktion