Landtag
Nordrhein-Westfalen
18. Wahlperiode

Ausschussprotokoll
APr 18/986
24.09.2025

Verkehrsausschuss

44. Sitzung (öffentlich)

24. September 2025

Düsseldorf – Haus des Landtags

10:01 Uhr bis 11:45 Uhr

Vorsitz: Matthias Goeken (CDU)

Protokoll: Sitzungsdokumentarischer Dienst

Verhandlungspunkt:

NRW muss funktionieren: Funktionierende Wasserstraßen statt Stillstand – Erhalt der Logistik für die Zukunft des Industriestandorts NRW sichern! **3**

Antrag
der Fraktion der SPD
Drucksache 18/14013

– Anhörung von Sachverständigen *(siehe Anlage)*

* * *

NRW muss funktionieren: Funktionierende Wasserstraßen statt Stillstand – Erhalt der Logistik für die Zukunft des Industriestandorts NRW sichern!

Antrag
der Fraktion der SPD
Drucksache 18/14013

– Anhörung von Sachverständigen *(siehe Anlage)*

Vorsitzender Matthias Goeken: Sehr geehrte Kolleginnen und Kollegen! Sehr geehrte Damen und Herren! Ich begrüße Sie alle sehr herzlich zur 44. Sitzung des Verkehrsausschusses.

Ich begrüße im Besonderen die Sachverständigen, die unserer Einladung gefolgt sind und nun an dieser öffentlichen Anhörung teilnehmen.

Die Einladung zur heutigen Sitzung wurde unter der Dokumentennummer E 18/1429 veröffentlicht.

Die Sitzung wird per Live-Videostream im Internet übertragen. Ich möchte darauf hinweisen, dass während der Sitzungen keine Bild- und Tonaufnahmen zulässig sind.

Gibt es Wortmeldungen vor Eintritt in die Tagesordnung? – Das ist nicht der Fall.

Gegenstand der heutigen Anhörung ist der Antrag der Fraktion der SPD „NRW muss funktionieren: Funktionierende Wasserstraßen statt Stillstand – Erhalt der Logistik für die Zukunft des Industriestandorts NRW sichern!“. Das ist die Drucksache 18/14013.

Ich danke den Sachverständigen für ihre vorab eingereichten Beiträge. Überdrucke der Stellungnahmen liegen im Eingangsbereich aus. Gleiches gilt für das Tableau der Sachverständigen.

Zum Ablauf der Anhörung:

Eingangsstatements sind nicht vorgesehen. Die Abgeordneten werden sich vielmehr direkt mit Fragen an die Sachverständigen wenden.

Die Fraktionen werden gebeten, je Fraktion eine Frage an einen Sachverständigen pro Fragerunde zu stellen und den angesprochenen Sachverständigen namentlich zu nennen. Die jeweilige Frage soll am Ende der Fragerunde von den gefragten Sachverständigen beantwortet werden.

Zunächst erhält die antragstellende Fraktion das Wort, anschließend folgen die übrigen Fraktionen in der Reihenfolge ihrer Größe.

Die Antwortzeit für die Sachverständigen beträgt drei Minuten pro Frage. Ich werde unsere Stoppuhr im Blick haben und notfalls einen Hinweis geben.

Gibt es Wortmeldungen zu dieser Vorgehensweise? – Herr Dudas.

Gordan Dudas (SPD): Herr Vorsitzender, ich habe zum Verfahren eine Frage. Das ist ja das altgewohnte Verfahren, das wir hier heute anwenden. Das ist auch in Ordnung. Wir hatten allerdings manchmal die Situation, dass wir eine Frage an mehrere Sach-

verständige gerichtet haben. Deswegen möchte ich fragen, ob das möglich ist oder ob wir in der nächsten Runde dieselbe Frage dem nächsten Sachverständigen stellen müssen.

Vorsitzender Matthias Goeken: Lieber Herr Kollege Dudas, Sie wissen, dass ich pragmatisch vorgehe, und selbstverständlich werden wir so vorgehen. Wenn das allerdings immer dazu genutzt wird, um alle Sachverständige zu fragen, werde ich einschreiten. Aber Sie kennen mich jetzt lange genug, um zu wissen, dass wir eine Lösung finden, die pragmatisch ist, und dann braucht nicht dreimal die gleiche Frage gestellt zu werden.

Dann erteile ich jetzt der antragstellenden Fraktion das Wort. Bitte sehr.

Frank Börner (SPD): Herzlichen Dank, Herr Vorsitzender. – Meine Damen und Herren! Ich fange mit Ausführungen von Herrn Lehne an, der gesagt hat, dass unser Antrag eine lange Liste willkürlicher Forderungen, denen jeder Bezug zur Realität fehlt, enthält. Ich möchte an den BDB und die IHK die Frage stellen, welche Bedeutung das westdeutsche Kanalnetz und der Rhein für die Schifffahrt und den Industriestandort hier in der Region haben. In welchem Zustand sehen Sie dieses Kanalnetz und die Wasserstraßen und damit das Rückgrat unserer Industrie?

Oliver Krauß (CDU): Meine Damen und Herren! Erst einmal von uns einen herzlichen Dank für die eingereichten Stellungnahmen. Ich muss sagen, wir bedauern es ausdrücklich, dass sowohl die Dortmunder Hafen AG als auch die Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt heute nicht vertreten sind.

Herr Hinterlang, wie bewerten Sie die aktuelle Zusammenarbeit zwischen Industrie, Bund und Land beim Thema „Binnenschifffahrt“?

Martin Metz (GRÜNE): Sehr geehrte Herren! Vielen Dank auch vonseiten der Grünenfraktion für Ihre Stellungnahmen und den fachlichen Input, der für uns bei der Diskussion dieses Themas, mit dem wir uns hier im Landtag schon häufiger auseinandergesetzt haben, sehr wichtig ist. Gleichwohl hat es nichts an Aktualität verloren.

Unsere erste Frage geht an Herrn Schwanen vom BDB. Wie bewerten Sie die aktuelle Diskussion um das Sondervermögen auf Bundesebene, und welche Ebenen müssten jetzt etwas tun, damit Teile dieses Sondervermögens der Binnenschifffahrtsinfrastruktur zugutekommen?

Jens Schwanen (Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt): Guten Morgen! Vielen Dank für die Einladung und auch vielen Dank für diesen Antrag, der hier eingebracht worden ist.

Herr Börner, die Bedeutung des Rheins und der westdeutschen Kanäle für Nordrhein-Westfalen kann man gar nicht hoch genug einschätzen. Das ist der Grund, warum ich in der schriftlichen Stellungnahme diesem Thema gleich zu Beginn auch einen eigenen Absatz gewidmet habe.

Man muss wissen, nirgendwo sonst in Deutschland werden so viele Güter über die Wasserstraße transportiert wie in Nordrhein-Westfalen. Die gesamte Großindustrie ist am Rhein angesiedelt, aber auch an den westdeutschen Kanälen. Es ist ohne Übertreibung so, dass man auf die Binnenschifffahrt in diesem Bereich nicht verzichten kann. Es wäre völlig ausgeschlossen, diese Gütermengen, die in Nordrhein-Westfalen über den Rhein und über die Kanäle transportiert werden, auf die Straße oder auf die Schiene zu verlagern. Das passiert leider häufig weitgehend unbemerkt. Das ist der Grund, warum viele gar nicht um das Leistungsvermögen der Güterschifffahrt hier in Nordrhein-Westfalen wissen. Sie haben hier einen exzellenten Ausblick auf dem Rhein. Sie können das tagtäglich verfolgen, aber in weiten Teilen ist es eigentlich unbekannt, inwiefern die Großindustrie – das gilt nicht nur für die Stahlindustrie, sondern selbstverständlich auch für den Chemiepark, den wir im westdeutschen Kanalgebiet haben und an dem 10.000 Arbeitsplätze hängen – auf die Binnenschifffahrt angewiesen ist. Viele bekommen das schlicht und ergreifend gar nicht mit.

Deswegen finde ich den Antrag wichtig. Ich halte ihn für ausgesprochen sinnvoll. Ich halte die Punkte, die dort genannt sind, auch überhaupt nicht für illusorisch. Ich weiß auch gar nicht, wie man zu so einer Bewertung kommen kann.

Die Wasserstraßen benötigen jede Form der Unterstützung, und damit komme ich direkt zur Beantwortung der zweiten Frage. Wir verzeichnen eine massive Unterfinanzierung beim Erhalt und Ausbau der Flüsse und Kanäle in Deutschland. Das ist kein neues Phänomen. Ich bin jetzt seit 24 Jahren beim Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt, und eigentlich sind wir seit 24 Jahren in einer finanziellen Klemme; das hat auch nichts mit den Parteizugehörigkeiten der Verkehrsminister zu tun. Wir müssten wenigstens so viel Geld seitens des Bundes zur Verfügung gestellt bekommen, dass wir das erhalten können, was bereits heute an baulichen Anlagen und Substanz vorhanden ist. Das gilt nicht nur für Nordrhein-Westfalen, sondern für das gesamte Bundesgebiet.

Insofern waren wir auch durchaus angetan von dem Gedanken, ein Sondervermögen Infrastruktur zu schaffen. Denn unzweifelhaft gehören Flüsse und Kanäle zur Verkehrsinfrastruktur. Insofern ist das nach meinem Verständnis eigentlich naheliegend, dass man nicht nur Straßen, Schienen und Brücken daraus finanziert, sondern bei diesem Sondervermögen auch die Wasserstraßen mit berücksichtigt. Es ist mir nicht erklärlich – und mir ist auch kein einziger inhaltlich wirklich überzeugender Grund genannt worden –, warum das nicht der Fall ist. Man hört oft, dass die Schiene vielleicht eine gute Lobbyarbeit geleistet hat; aber das ist Spekulation, und daran möchte ich mich jetzt auch gar nicht beteiligen.

Tatsache ist, wir werden nach dem Regierungsentwurf des Bundes für das Jahr 2026 eine weitere Absenkung der Mittel für den Bereich „Flüsse und Kanäle“ erfahren. Wir hatten einen Mikroaufwuchs für den Bundeshaushalt 2025 von 200 Millionen Euro, und der wird jetzt direkt wieder mit dem Entwurf der Bundesregierung für den 2026er Haushalt einkassiert. Das heißt, wir fallen auf ein Niveau zurück – das könnte Ihnen ein Vertreter der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt sehr authentisch darstellen, wenn er heute hier wäre –, dass wir nicht einmal die Substanz werden finanziert bekommen. Wir werden also wie die Feuerwehr agieren und schauen müssen, wo

gerade die größten Engpässe sind, wo eine Schleuse oder – noch schlimmer – ein Wehr zusammenzubrechen droht. Dann steht Bevölkerungsschutz im Raum. Wenn zum Beispiel das Wehr in Mannheim zusammenbricht, steht Mannheim unter Wasser. Das heißt, darauf muss man am meisten sein Augenmerk richten. Das ist eigentlich ein unhaltbarer Zustand, wenn man die Bedeutung der Güterschifffahrt in diesem Land kennt, dass man eine derartige Flickschusterei oder Mangelverwaltung betreibt.

Ich bin der festen Überzeugung, wir brauchen Mittel aus diesem Sondervermögen. Sie kennen aber alle die Diskussion, was das für ein Verschiebebahnhof mittlerweile ist, dass also Dinge aus dem Regelhaushalt in das Sondervermögen Infrastruktur verschoben werden. Wichtig ist für uns, wir brauchen mindestens 2,5 Milliarden Euro pro Jahr für das Kapitel 1203 im Bundeshaushalt, der die WSV und die Wasserstraßen beinhaltet. Von diesen 2,5 Milliarden Euro pro Jahr – das ist übrigens keine Zahl, die ich mir ausgedacht habe, sondern die stammt von der WSV; die ist authentisch und belastbar – sind wir elendig weit entfernt. Wir sind jetzt bei 1,8 Milliarden Euro, und es ist die klar übermittelte Aussage sowohl aus dem Bundesverkehrsministerium als auch aus der WSV, dass wir damit den Substanzerhalt nicht finanziert bekommen, und dann brauchen wir über Ausbaumaßnahmen eigentlich kaum mehr zu sprechen, auch nicht hier am Niederrhein. Denn das Geld ist schlicht und ergreifend nicht da.

Wenn der Bund dann noch einen Stellenkürzungsschlüssel verhängt, auch für die WSV, wenn also noch zusätzlich Personal abgebaut werden muss, obwohl bereits jetzt über 300 Ingenieure und Juristen in der Verwaltung fehlen, dann muss man sich ernsthaft die Frage stellen, wie das mit dem besonders umweltfreundlichen Gütertransport per Binnenschiff bzw. Wasserstraße noch funktionieren soll. Deswegen finde ich den Antrag ausgesprochen hilfreich, dass man das hier heute thematisieren kann.

Daniel Gräfingholt (IHK NRW – Die Industrie- und Handelskammern in Nordrhein-Westfalen): Guten Morgen! Vielen Dank für die Einladung und die Frage. Wir als IHK sind erst einmal keine Interessensvertretungsorganisation für die Binnenschifffahrt, sondern wir setzen uns für das Gesamtinteresse der Wirtschaft ein, und genau so behandeln wir dieses Thema auch. Denn Nordrhein-Westfalen mit seiner starken Industrie ist auf eine funktionierende Wasserstraße angewiesen.

Die Industrie ist überhaupt erst hierhergekommen, weil es den Rhein als Standortvorteil gab. Wir haben das bei den Niedrigwassern in 2018 und 2022 gesehen, dass das in ganzen Prozentpunkten vom BIP gemessen werden kann. Wenn die Wasserstraße nicht richtig funktioniert, dann haben wir große volkswirtschaftliche Schäden. Dann sinkt die Investitionsbereitschaft von Unternehmen, die auf die Wasserstraße zurückgreifen wollen. Deswegen kann ich das, was Herr Schwanen gesagt hat, nur unterstreichen: Denken Sie beispielsweise an thyssenkrupp bei uns in Duisburg. thyssenkrupp wickelt 25 % der Materialien, die es für seine Produktion braucht, über die Wasserstraße ab. Es ist also undenkbar, dass wir das auf Straße oder Schiene verlagern, gerade in einem so dicht besiedelten Bereich wie der Rhein-Ruhr-Region. Das kann auch keiner wollen. Denn die Wasserstraße nimmt viele Güter auf, die wir auf der Straße nicht wollen, beispielsweise Gefahrgüter, die wir nicht durch Wohngebiete transportieren wollen. Da brauchen wir sie.

Die Brücken sind marode. Wenn wir uns vorstellen, dass große Erz-, Öl- oder Stahllieferungen auch noch über die kaputten Brücken fahren sollen, dann haben wir direkt das Anschlussproblem. Deswegen ist das Infrastrukturthema „Wasserstraße“ ein Gesamtinfrastrukturthema, und deswegen, Herr Börner, sind wir ganz bei Ihnen: Wasserstraßen sind das Rückgrat der Industrie. Sie müssen gestärkt und für die Zukunft gut aufgestellt werden.

Jan Hinterlang (Verband der Chemischen Industrie): Herzlichen Dank auch von meiner Seite und vielen Dank für die Möglichkeit, hier zu Fragen Stellung zu nehmen.

Ich bin auf die Zusammenarbeit von Bund, Ländern und Industrie angesprochen worden. Es gibt eine ganze Reihe von Plattformen, Formaten, Gremien, in denen die unterschiedlichen Akteure zusammenkommen, gemeinsam wirken. Ich möchte ein Gremium beispielhaft herausgreifen, in dem wir auch aktiv beteiligt sind und wo die Zusammenarbeit aus unserer Sicht sehr gut läuft.

Es ist dankenswerterweise auch durch Ihre Unterstützung über eine Kampagne zum Wesel-Datteln-Kanal zu einem Aktionsplan Westdeutsche Kanäle des Bundes gekommen, in dem ein Stakeholder-Beirat zum Aktionsplan Westdeutsche Kanäle vorgesehen ist. Der läuft jetzt seit mehreren Jahren, und am Ende ist das ein sehr gutes Gremium, weil wir hier in einer sehr frühen Phase Anrainer, Binnenschiffer und GDWS in einer Art Baustellenkonferenz zusammenbringen, sodass wir frühzeitig in den Austausch zu Auswirkungen von entsprechenden Maßnahmen im Kanalnetz mit der GDWS kommen und uns hier entsprechend austauschen und darauf einstellen können.

Es gibt eine ganze Reihe weiterer Gremien, die grundsätzliche Fragen der Infrastruktur beantworten oder behandeln. Das Problem, das wir hier sehen, ist, dass wir bei den großen Themen wenige Fortschritte sehen. Herr Schwanen hat gerade das Thema der Finanzierung, das Thema der Personalausstattung, das Thema der Planung und Beschleunigung angesprochen. Bei diesen Themen sehen wir zu wenige Effekte direkt vor Ort, und deswegen begrüßen wir auch sehr den heutigen Termin. Denn wir glauben, dass das auch damit zusammenhängt, dass der Bedeutung der Wasserstraßen einfach immer noch zu wenig Aufmerksamkeit auf der Berliner Ebene geschenkt wird, insbesondere der Bedeutung der Wasserstraßen in Nordrhein-Westfalen, die für uns als chemische Industrie Lebensadern sind. Ohne die Wasserstraßen, insbesondere das westdeutsche Kanalnetz und den Rhein, ist chemische Grundstoffchemie hier nicht denkbar. Deswegen sollten aus diesen Gremien tatsächlich noch mehr Impulse in Richtung dieser grundsätzlichen Themen ausgehen, und die Aufmerksamkeit sollte noch stärker auf die NRW-Wasserstraßen gerichtet werden.

In der praktischen Zusammenarbeit sehen wir sehr viele positive Aspekte der bestehenden Gremien.

Frank Börner (SPD): Herr Schwanen, Herr Gräfingholt, wenn Sie sich etwas von der Landesregierung wünschen dürften, was wäre das dann? Wie sollte sich die Landesregierung gegenüber dem Bund positionieren, sodass Signale kommen, dass das, was wir heute diskutieren, schneller umgesetzt werden kann als in der Vergangenheit?

Vielleicht können Sie auch abschätzen, in welcher Größenordnung Sie den mittelfristigen Finanzbedarf sehen, der allein für unseren Bereich, das westdeutsche Kanalnetz, von Bedeutung oder notwendig ist.

Daniel Scheen-Pauls (CDU): Herr Donner, wie bewerten Sie von Enercon die Stabstelle Windenergie zur Genehmigung von Groß- und Schwerlasttransporten? Kommen diese Mikrokorridore, die dafür ausgewiesen werden sollen, aus Ihrer Perspektive zukünftig auch für weitere Branchen infrage?

Martin Metz (GRÜNE): Herr Donner, können Sie aus Sicht von Enercon insbesondere die Bedeutung des Verkehrsträgers Binnenschifffahrt, die speziellen Herausforderungen in dem Bereich und vielleicht auch die prognostizierten Bedarfe anhand der nun doch stark steigenden Genehmigungszahlen gerade im Bereich Windenergie für Ihr Geschäftsfeld beschreiben?

Christof Rasche (FDP): Ich bitte, meine Verspätung zu entschuldigen. Wie es sich für einen liberalen Verkehrspolitiker gehört, stand ich auf der Autobahn im Stau.

(Martin Metz [GRÜNE]: Das kommt ins Protokoll! Selbst gewähltes Schicksal!)

– So ist das, in vielerlei Hinsicht.

(Heiterkeit)

Herr Garbar, in meiner Frage an Sie geht es um die Hafenflächen und die Sicherung. Wir erleben hier – dafür brauchen Sie nur aus dem Fenster zu schauen –, was aus einem Industriehafen werden kann. Ein Medienhafen ist schön, aber die Ladeflächen gehen verloren. Die Landesplanung hat viele Möglichkeiten, Einfluss zu nehmen, damit die Hafenflächen gesichert oder weiterentwickelt werden können. Was ist Ihr Wunsch an das Land Nordrhein-Westfalen? Was sollen wir tun, um Ihre Interessen zu berücksichtigen?

Klaus Esser (AfD): Vielen Dank Ihnen allen, dass Sie uns heute Morgen für unsere Fragen zur Verfügung stehen.

Herr Schwanen, gerade hat Herr Kollege Börner Sie schon gefragt, was Sie sich hinsichtlich der Haushaltssituation vorstellen. Ich möchte daran anschließen. In der aktuellen Haushaltssituation, wenn ich es richtig gesehen habe, ist der Haushaltsansatz für Kanäle, Binnenschifffahrt usw. unverändert. Er wurde im Jahr zuvor verringert. Wie bewerten Sie das? Ist das ausreichend?

Sie erwähnen in Ihrer Stellungnahme das Schulschiff-Projekt. Welche finanzielle Unterstützung würden Sie sich dafür vor allem aus Landesmitteln vorstellen?

Jens Schwanen (Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt): Wie sollte NRW sich positionieren? Laut. Laut und eindeutig. Das war auch unsere Bitte, als Hendrik Wüst noch Verkehrsminister war. Da hatten wir eine Veranstaltung im Neuss

in der Pegelbar, wo wir bereits damals genau den gleichen Appell an ihn gerichtet haben.

Schwerpunkt meiner Tätigkeit ist tatsächlich die Arbeit in Berlin, sowohl mit dem Ministerium als auch mit den Bundestagsabgeordneten. Und ich sage Ihnen jetzt aus der Erfahrung von über 20 Jahren Arbeit in Berlin: Ich höre NRW nicht. Das ist mir massiv zu leise.

Das war auch der Grund, warum wir damals schon Hendrik Wüst gesagt haben: Wir wollen gerne eine starke Stimme für die Binnenschifffahrt in Nordrhein-Westfalen hören.

Bestimmt finden da Gespräche statt – wahrscheinlich im Hinterzimmer; ich kann das nicht sagen. Aber eine laute Stimme in Berlin für diesen Verkehrsträger wäre für uns enorm hilfreich, gerade vor dem Hintergrund dessen, was Sie heute Morgen nicht nur von mir, sondern auch von den Kollegen zur Linken und zur Rechten gehört haben, was die Relevanz dieses Verkehrsträgers angeht. Ich kann nicht ernsthaft erwarten, dass der Freistaat Thüringen, in dem keine einzige schiffbare Wasserstraße vorhanden ist, Werbung für die Binnenschifffahrt macht. Das muss durch die Länder passieren, in denen die Binnenschifffahrt Relevanz hat. Das gilt für Nordrhein-Westfalen, das gilt natürlich auch für Niedersachsen, für Rheinland-Pfalz, für Hessen, für Baden-Württemberg; ich möchte sie nicht alle aufzählen. Es wäre enorm wichtig, Herr Börner, dass tatsächlich Nordrhein-Westfalen sich positioniert, und zwar nicht nur mit meiner Organisation, sondern selbstverständlich auch im Verbund mit unseren Kunden aus der Wirtschaft und der Industrie. NRW muss den Hinweis geben, dass wir eigentlich unersetzlich sind, wenn hier in Deutschland die Öfen nicht ausgehen sollen, dass wir funktionierende Wasserstraßen haben, dass Engpässe beseitigt werden, dass Kanäle ertüchtigt werden, Großbaustellen, sei es am Niederrhein, sei es am Wesel-Datteln-Kanal, entsprechend schnell geschlossen werden.

Wenn Sie mich nach den Finanzmitteln runtergebrochen auf die nordrhein-westfälische Landesebene fragen, muss ich Ihnen die Antwort leider schuldig bleiben; denn so tief stecke ich in dem Finanzhaushalt der GDWS nicht drin, dass ich jetzt sagen könnte, was wir tatsächlich an Millionen von Euro für beispielsweise die Baumaßnahmen am Niederrhein oder für die Ertüchtigung der großen Schleusenkammern im westdeutschen Kanalgebiet brauchen.

Da muss man ehrlicherweise aber auch sagen, dass die Zahlen, die damals veröffentlicht worden sind, heute bereits Makulatur sind. Wir verzeichnen schließlich inflationsbedingte Baukostensteigerungen im Wasserstraßenbereich von 20, 30 und teilweise sogar 40 %. Da schießen die Preise durch die Decke, und ich fände es nicht seriös, wenn ich Ihnen heute irgendeinen Millionenbetrag nennen würde, der aufgrund der Langfristigkeit der Projekte, bis die überhaupt fertiggestellt sind, im Zweifelsfall sowieso schon wieder komplett veraltet ist. Deswegen habe ich vorhin gesagt, 2,5 Milliarden Euro sind das Gesamtbudget, das die WSV sich wünscht oder das das Bundesverkehrsministerium sich wünscht, wenn es um dieses gesamte Kapitel 1203 geht. Da sind nicht nur der Erhalt und Ausbau der Flüsse und Kanäle, da sind auch die Maßnahmen zur Umsetzung der europäischen Wasserrahmenrichtlinie enthalten, also Fischtreppen, WSV-Gebäude, WSV-Schiffe, maritime Notfallvorsorge. Diese Haushaltstitel sind auch

untereinander ausgleichsfähig, und deswegen finde ich es sinnvoller, dass man sagt, was wir insgesamt brauchen, damit es nicht zu so einer kuriosen Situation wie in der Vergangenheit kommt, dass Mittel für die Betankung der Schiffe der WSV aus dem investiven Teil genommen wurden, der eigentlich für den Ausbau der Flüsse notwendig gewesen wäre.

Zum Schulschiff. Darauf habe ich in meiner Stellungnahme hingewiesen. Ich muss mich jetzt kurzfassen, was ich sehr bedauere; denn ich würde jetzt gerne eine große Lobesarie auf unser eigenes Schulschiff starten. Ich habe es in der schriftlichen Stellungnahme beschrieben. Das ist eine internatsartige Unterbringung mit 95 Betten an Bord. Die betreiben wir als BDB e. V., also nicht irgendwie ausgegliedert in eine GmbH, sondern das machen wir selber, sozusagen als eine Einrichtung vom Gewerbe fürs Gewerbe. Immer wenn die Auszubildenden im Rahmen des Blockunterrichts, also für drei Monate, in Duisburg zur Berufsschule gehen, sind sie bei uns an Bord und leben da. Das sind Zwei-Bett-Kabinen, wir haben eine große Küche an Bord. Sie werden also auch bei uns verpflegt, sie werden in praktischen Arbeitsgemeinschaften auf Leben und Arbeiten an Bord eines Binnenschiffes vorbereitet. Sie lernen also Knoten, Spleißen, Nachenfahren, den Umgang mit der Rettungsweste, den umweltfreundlichen Umgang mit Putzmitteln und all solche Sachen. Denn wir glauben, dass es gut ist, dass wir als Schulschiff einen Beitrag dazu leisten.

Fakt ist, wir haben 95 Betten an Bord, wir haben aber über 300 Auszubildende pro Jahr. Das heißt, wir haben bei uns in der Berufsschule deutlich mehr Auszubildende als Unterkunftsmöglichkeiten an Bord, die wir anbieten können, und das führt zu der kuriosen Situation, dass wir Wohnungen anbieten müssen, damit die Auszubildenden, die zur Berufsschule gehen, in Duisburg auch ein Dach über dem Kopf haben.

Jetzt können Sie natürlich zu Recht sagen: Ja, seid ihr blöd, warum macht ihr das denn überhaupt? – Das machen wir, weil es eine Selbstverpflichtung ist. Wir lassen keinen Auszubildenden draußen auf der Straße stehen. Wir sagen auch nicht zu irgendeiner Reederei oder zu einem Partikulär: Ja, da hast du Pech gehabt. Die 95 Betten sind voll. Jetzt kannst du gucken, wo du deinen Auszubildenden unterbringst. – Das machen wir nicht. Deswegen mieten wir diese Wohnungen an. Das finanzieren wir aus den Gesamteinnahmen, die wir mit diesem Schulschiff generieren. Das ist aber nicht viel, weil wir ja ein e. V. sind. Insofern wird es auf Dauer schwierig; das muss man klar sagen. Deswegen hat es mich gefreut, dass in dem Antrag diese Ausbildungssituation mit adressiert worden ist.

Wir wünschen uns eine Unterstützung seitens des Landes Nordrhein-Westfalen, weil das Schulschiff eine Einrichtung hier in Duisburg ist. Wir haben die größte Schifffahrtsberufsschule in Duisburg, und daher wäre es toll, wenn das Land uns dabei unterstützen könnte, eine Kapazitätserweiterung durchzuführen. Diese Kapazitätserweiterung ist nicht verschenkt; das weiß ich aus der Erfahrung von vier Modernisierungsmaßnahmen, die wir an Bord gemacht haben. Das wäre am Ende des Tages eine Größenordnung von vielleicht 1 Million Euro, die wir tatsächlich als Bezuschussung bräuchten. Wir würden mit einem Betrag in der gleichen Größenordnung in diese Kapazitätserweiterung einsteigen. Alleine werden wir es als e. V. aber nicht stemmen können. Darüber brauchen wir auch nicht zu diskutieren. Das geht nicht. Das haben wir tausendfach

gerechnet, das funktioniert nicht. Ich fände es also toll, wenn sich auch bei einer angespannten Haushaltslage in NRW Möglichkeiten ergeben würden, uns bei diesem Projekt zu unterstützen.

Jan Sebastian Donner (Enercon): Zur Bewertung der Stabstelle Windenergie, zu den Mikrokorridoren und gegebenenfalls zu den Auswirkungen auf weitere Branchen. Das ist aus unserer Sicht eine sehr gute Alternative, die uns hier geboten wurde. Es ist eine gute Initiative, um auch in Zukunft zum Beispiel Genehmigungsverfahren zu beschleunigen. Wir sind teilweise bei drei Monaten plus, bis wir unsere Genehmigungen für die Transporte bekommen, was auch dazu führt, dass wir entsprechend weit im Voraus planen müssen. Das tun wir auch, allerdings ist es im Projektgeschäft immer herausfordernd, weil sich durch verschiedenste Faktoren Transporte verschieben können.

Wir produzieren nicht nur, aber mit starkem Fokus Windenergieanlagen. Die sind dafür optimiert, Wind aufzunehmen. Wenn ich sehr windige Rahmenbedingungen habe, kann ich meine Anlage in der Regel nicht aufbauen. Also kann es sein, dass ich gegebenenfalls den Transport noch einmal etwas verzögern muss, nach hinten schieben muss, was dazu führt, dass ich gegebenenfalls neue Genehmigungen brauche, die wieder einen sehr, sehr langen Vorlauf erfordern.

Mit der Stabsstelle Windenergie haben gerade unsere Kolleg*innen im operativen Bereich einen sehr guten Austausch und sind immer in Abstimmung, wie vielleicht schon im Vorfeld Aufgaben bei uns erledigt werden können, die dann für die Genehmigungsbehörden und deren Mitarbeiter*innen nicht mehr anfallen.

Was die Mikrokorridore angeht, so ist es so: Wenn wir schnellere Genehmigungsverfahren, unbürokratischere Genehmigungsverfahren von den Häfen zu unseren Auffahrten auf den Autobahnen und im besten Fall vielleicht sogar bis zu unseren Baustellen bekommen könnten, dann würde das auch die Attraktivität der Binnenhäfen enorm erhöhen, weil wir, obwohl wir einen zusätzlichen Vorlauf auf dem Binnenschiff zu diesem Binnenhafen einplanen müssen, besser planen könnten. Wir wären in der gesamten Planung schneller.

Welche Auswirkungen das auf andere Branchen hat, möchte ich jetzt gar nicht bewerten. Dazu können Ihnen sicherlich andere Unternehmen, die im Großraum- und Schwertransportbereich tätig sind, einiges sagen. Das würde sich sicherlich positiv auf Genehmigungen, Formalien und Regularien auswirken. Ich möchte davon ausgehen, dass das nicht nur uns als Hersteller von Windkraftanlagen, sondern auch unsere Kolleg*innen in verschiedenen anderen Bereichen der Schwerindustrie betrifft.

Dann möchte ich jetzt auf die Punkte Bedeutung der Verkehrsträger, Binnenschifffahrt, Bedarfe, Prognosen und Herausforderungen eingehen. Das ist auch ein sehr guter Hintergrund für die Frage, die ich gerade beantwortet habe. Für uns sind alle Verkehrsträger relevant, also sowohl die Schiene als auch die Straße als auch die Wasserstraße. Dass wir unsere großen Komponenten aufgrund ihrer Abmessungen und ihres Gewichts nicht sehr gut auf der Schiene transportieren können, ist sicherlich klar. Deswegen bleibt uns gerade für diese Komponenten nur die intelligente Vernetzung der Verkehrsträger Wasserstraße und Schiene.

Wir begegnen großen Herausforderungen auf der Straße. Wir haben oftmals die Parkplatzsituation – vielleicht haben es Sie es schon gesehen, wenn Sie auf der Autobahn unterwegs waren –, dass die Parkplätze voll sind. Da stehen Rotorblatttransporte, aber auch viele andere Lkws, die wir brauchen, um auch weiterhin die Bevölkerung dieses Landes versorgen zu können.

Wir versuchen also, die Energiewende nicht nur durch unser Produkt, sondern auch durch den Transport zu gestalten. Nachhaltigkeit betrifft jetzt nicht nur das Thema „Emissionsreduktion“, sondern auch die Entlastung der Straße und externe Kosten. Wir versuchen, möglichst viel auf die Wasserstraßen zu setzen, wo wir es können.

Eine Herausforderung, die wir dann auf den Wasserstraßen haben, ist, dass gerade unsere Rotorblätter zu lang sind, um durch die meisten Schleusen im Kanalsystem zu fahren. Dafür haben wir zwar jetzt mit einem Dienstleister zusammen eine Lösung entwickelt, damit wir auch weiterhin unsere aktuell größten Generationen transportieren können, aber unsere aktuell größten Generationen sind möglicherweise nicht die maximal größten Generationen von Rotorblättern, die irgendwann auf dem Markt sein werden. Daher haben wir als Bedarf für uns erkannt, auch um uns da strategisch besser aufzustellen, dass wir mehr auf Wasserstraßen setzen müssen, und wir haben auch die Prognose, dass da noch mehr kommen wird, und zwar nicht nur von unserer Seite. Auch die anderen Mitbewerber*innen, auch die anderen Hersteller werden mehr auf diese Lösung setzen. Das ist zumindest meine persönliche Vermutung, und in einigen Bereichen sieht man auch, dass das bereits geschieht.

Dann vielleicht noch mal ein kleiner Schwenk zum Rhein und zu Nordrhein-Westfalen. Nordrhein-Westfalen ist ein sehr starker, sehr aktiver Mitgestalter der Energiewende. Wir haben sehr viele sehr gute Häfen hier in Nordrhein -Westfalen, die wir mehr nutzen möchten, aber auch da stoßen wir wieder auf eine Herausforderung: Oft haben wir zwar die Infrastruktur in den Häfen, wenn wir es denn schaffen, über Lösungen, die wir gemeinsam mit unseren Dienstleistern entwickeln, mit unseren Komponenten zu diesen Häfen zu kommen, aber dann kommen wir aus den Häfen nicht heraus. Dann brauchen wir auch nicht nur eine regulatorische Ertüchtigung durch die in der vorherigen Frage angesprochenen Mikrokorridore, sondern wir brauchen auch eine physische Ertüchtigung, einen Korridor, der es uns ermöglicht, Transporte, die eine Abmessung von 100 m haben, auch dorthin zu transportieren, wo wir sie brauchen.

Letztendlich ist das nämlich unser Auftrag. Wir sind ein Hersteller, und wir haben Kunden, und die wünschen sich fristgerecht, so wie vereinbart, ihr Produkt, so wie jeder von uns sich das auch wünscht, und zwar dort, wo sie es hinbestellt haben. Das stellt uns aber immer wieder vor große Herausforderungen.

Alexander Garbar (Duisburger Hafen): Auch von meiner Seite vielen Dank für die Möglichkeit, hier zu dem wichtigen Thema sprechen zu dürfen.

Die Frage, was das Land NRW tun kann, um Flächen zu schützen, ist eigentlich eine schwierige. Man muss sagen, wir haben mit dem LEP hier in NRW grundsätzlich eine sehr gute Voraussetzung dafür, dass wir Flächen in den Häfen als landesbedeutsame Häfen ausweisen, die dementsprechend einen gewissen Schutz haben. Ich sage

„gewiss“. Denn so ehrlich muss man sein: Häufig ist es so – man sieht es hier in Düsseldorf und Neuss –, dass die kommunalen Interessen – in Anführungszeichen – „überwiegen“. Denn der Schutz der landesbedeutsame Häfen ist an sich kein Flächenschutz. Bei uns im Haus heißt es, es ist eine Strategie vom Land NRW. Das gibt uns eine gewisse Sicherheit, aber es ist nicht so, als hätten wir einen Hafenschutzparagrafen. Wenn es diesen für alle Häfen gäbe, hätten wir Planungssicherheit.

Ganz interessant ist es, wenn man sich das Thema „KRITIS“ anschaut. Über das KRITIS-Dachgesetz gibt es einen Betriebsschutz. Es gibt aber keinen Flächenschutz. Und das ist tatsächlich ein großes Problem. Denn es schafft keine Planungssicherheit bei uns in den Häfen, insbesondere nicht langfristig, weil wir immer damit rechnen müssen, dass die Kommunen ein Interesse anmelden und das Land nicht immer gegen das Interesse der Kommunen agieren möchte und dass dann, wie in Neuss und Düsseldorf, die Häfen am Ende des Tages den Kürzeren ziehen. Dann ist der LEP nichts wert, weil die Ausweisung als landesbedeutsamer Hafen dann nicht mehr greift.

Ich denke, das Land NRW macht die richtigen Schritte, häufig aber nicht in der Konsequenz, die wir uns als Häfen wünschen.

Frank Börner (SPD): Das Schulschiff ist schon angesprochen worden. Herr Schwanen, das Thema „Fachkräftemangel“ betrifft die Wasserschifffahrtsämter. Es fehlen Ingenieure, die planen können. Geld wäre schön, aber schön wäre es auch, wenn Menschen das dann umsetzen könnten. Die Ausbildung zum Matrosen ist wichtig, aber auch die Ausbildung zum Schiffsführer ist wichtig, und Schiffsführer werden offensichtlich immer knapper. Welche Maßnahmen stellen Sie sich vor oder sind wichtig, um in dem Bereich helfen zu können? Ich denke, ein Stichwort sind selbstfahrende Schiffe und Ähnliches.

Herr Gräfingholt, in Duisburg gab es eine Veranstaltung zum Thema „Nachwuchsförderung“, was Schiffsführer angeht. Welche Maßnahmen wären da noch notwendig oder hilfreich, und was könnte die Landesregierung tun, damit das Thema „Fachkräftemangel“ nicht weiter eskaliert und irgendwann zu einem richtigen Problem wird?

Oliver Krauß (CDU): Herr Schwanen, ich habe dankenswerterweise zur Kenntnis genommen, dass NRW Ihnen nicht laut genug ist. Ich kann Ihnen aus einem Gespräch mit den Kollegen der CDU-Bundestagsfraktion aus dem Arbeitskreis Verkehr berichten, dass mir diese sagten, Ihre Hauptstadtrepräsentanz in dem Bereich sei auch noch ausbaufähig. Daher kann ich eins zu eins wiedergeben, dass wir beide besser werden können. Das als Vorbemerkung, die ich mir nicht verkneifen konnte.

Herr Garbar, Sie sagen, NRW gehe die richtigen Schritte, aber letztlich nicht in der entscheidenden Konsequenz. So habe ich das gerade wahrgenommen. Können Sie das näher erläutern, auch im Hinblick auf die Entwicklungsmöglichkeiten, die der Duisburger Hafen in Bezug auf die Verfügbarkeit von Flächen letztendlich hat? Wir sind ja mit Markus Bangen in regelmäßigem Austausch.

Martin Metz (GRÜNE): Meine Frage richtet sich an Herrn Gräfingholt, aber auch an Herrn Schwanen. Vor ziemlich genau einem Jahr gab es sehr große Aufmerksamkeit für das Thema „Binnenschiffer“. Die Verkehrsministerkonferenz unter Vorsitz von Oliver Krischer hat in Duisburg getagt und einen Beschluss dazu gefasst. Einen Monat vorher, im September, wurde die Absichtserklärung einer „Perspektive nachhaltige Rheinschifffahrt 2030“ mit einer Vielzahl von Akteuren erarbeitet, unter anderem IHK, VCI und BDB. Da wurde ein Arbeitsprozess mit Arbeitsgruppen vereinbart, der unter Federführung des NRW-Verkehrsministeriums stattfindet. Können Sie schon ein allererstes kleines Zwischenfazit zu dieser „Perspektive nachhaltige Rheinschifffahrt 2030“ ziehen?

Christof Rasche (FDP): Ich bin dankbar für die vielen Informationen, die wir jetzt hier in dieser Anhörung, in diesem Gespräch bekommen. Es zahlt sich aus, dass man sich ab und zu zusammensetzt und einfach mal zuhört.

Mich hat Herr Schwanen neugierig gemacht. Sie sagten, Sie würden sich seit über 20 Jahren in Berlin für Ihren Verband, für Ihre Interessen einsetzen und Nordrhein-Westfalen höre man nicht. Haben Sie das auf diese 20 Jahre im Allgemeinen bezogen?

Zweite Frage: Wie machen es die anderen, also unsere Mitbewerber, die Küstenländer, bei dem Wettkampf um begrenzte finanzielle Mittel?

Klaus Esser (AfD): Herr Hinterlang, ich habe ein Frage an Sie und beziehe mich auf die Tabelle auf Seite 3 Ihrer Stellungnahme. Da prognostizieren Sie bis 2040 einen Rückgang des Güterverkehrs, der auf der Wasserstraße transportiert wird, von etwa 7 %, wobei Sie für Ihre chemischen Güter einen Zuwachs von 33 % sehen. Wir kennen natürlich auch die Prognose Güterverkehr des Bundesverkehrsministeriums für ganz Deutschland. Die betrifft zwar nicht nur die Wasserstraße, aber steigt um mehr als 50 %. Wie kommen also diese minus 7 % in Ihren verkehrspolitischen Forderungen des VCI zustande? Resultiert dieses Minus daraus, dass Sie nicht mehr transportieren können oder dass es vielleicht nicht mehr notwendig ist? Vielleicht können Sie uns ein wenig erhellen.

Daniel Gräfingholt (IHK NRW – Die Industrie- und Handelskammern in Nordrhein-Westfalen): Sie haben die Veranstaltung bei uns in Duisburg zum Thema „Ausbildung in der Binnenschifffahrt“ angesprochen. Da geht es ganz konkret um ein vom Verkehrsministerium gefördertes Projekt, das sich „BiWAS“ nennt, kurz für Binnenwasserstraßenwissen. Der Anlass dafür war, dass die Wasserstraße als Lehrinhalt immer mehr aus den berufsbildenden, aber auch aus den allgemeinbildenden Schulen verschwindet und dass wir nicht davon ausgehen können, dass sich junge Leute für diese Berufsbilder entscheiden, wenn sie überhaupt keine Kenntnis darüber haben, was für Potenziale und Perspektiven ihnen in der Branche geboten werden. Dieses Projekt hat ganz systematisch das Wissen um die Wasserstraße aufbereitet und als Lehrmittelpaket zusammengefasst und steht Lehrern an Berufsschulen und Schulen zur Verfügung, die daraus Inhalte modular herausnehmen können, um diese dann in den Unterricht

einzubauen. Es ist also eine ganz grundlegende Arbeit, um die Wasserstraße wieder mehr ins Bewusstsein von jungen Menschen zu bringen.

Lassen Sie mich noch ein Thema aufgreifen, das Sie angeschnitten haben, nämlich das autonome und teilautonome Fahren. Das sehen wir auch ganz stark im Zusammenhang mit dem Thema „Fachkräftemangel“. In Duisburg hat ein Start-up ein Büro eröffnet, aus dem als erste Stelle in Deutschland vom Schreibtisch aus Binnenschiffe ferngesteuert werden können. Sie lenken mithilfe von Sensoren, Kameras, Bildschirmen und einem Joystick Schiffe den Rhein rauf und runter. Das ist natürlich ein ganz anderes Arbeitsumfeld als vor Ort auf dem Schiff, das schön ist und viele auch wollen, aber gerade beim Thema „Work-Life-Balance“ bietet das der Branche viel mehr Flexibilität und neue Attraktivität.

Voraussetzung ist, dass wir diese Technik, die funktioniert, die in den Niederlanden und in Belgien auch schon angewandt wird, auch hier in Deutschland in die Anwendung bekommen. Dafür fehlt uns aber noch der Rechtsrahmen. Das ist eine Sache, wo NRW nach vorne gehen könnte, um in Berlin diesen Rechtsrahmen einzufordern. Wie gesagt, bei unseren Nachbarn funktioniert das schon. Die haben die Tests gemacht. Die Technik funktioniert gut und sicher. In Deutschland erkennen wir das aber nicht richtig an. Wir fangen mit dem Testen also wieder bei null an. Da wäre eine Möglichkeit, dass wir sagen: Okay, wir gucken, was die Nachbarn gemacht haben, das übernehmen wir und setzen darauf auf. – Das ist ein ganz wichtiger Aspekt, um die Branche im Wettbewerb mit den anderen Verkehrsträgern zu stärken.

Zum Arbeitsprozess „Perspektive nachhaltige Rheinschifffahrt 2030“ kann ich persönlich nicht so viel sagen. Ganz grundsätzlich aber sind diese interdisziplinären und weitreichenden Arbeitsgruppen super wichtig. Es ist ein Prozess mit den anderen rheinanliegenden Bundesländern gewesen. Wir haben darüber gesprochen, dass NRW die starke Stimme der Binnenschifffahrt sein muss. Sie ist natürlich noch stärker, wenn sie sich mit den anderen Bundesländern zusammentut, und deswegen begrüßen wir diesen Prozess ganz ausdrücklich. So etwas gibt es auch an anderer Stelle, zum Beispiel beim KlimaDiskurs.NRW, wo das Thema „nachhaltige Reinschifffahrt“ betrachtet wird, wo unterschiedliche Organisationen sitzen, von Umweltverbänden bis zu Wirtschaftsverbänden, die sich in den Diskurs begeben, um gemeinsam Abschlusspapiere zu entwickeln, die dann in der Öffentlichkeitsarbeit genutzt werden können. Das ist sehr wichtig.

Alexander Garbar (Duisburger Hafen): Vielen Dank für die Nachfrage. Vielleicht muss ich das ein bisschen einordnen. Wenn ich auf uns als Duisburger Hafen schaue, haben wir bisher keine Situation erlebt, in der das Land uns nicht unterstützt hat, wenn es zu Diskussionen mit der Kommune gekommen ist. Das muss man ganz offen so sagen. Wir hatten die Diskussion vor gar nicht allzu langer Zeit – ich glaube, vorletztes Jahr –, als die Stadt Duisburg Teilflächen von uns, die als landesbedeutsame Häfen ausgewiesen sind, infrage gestellt hat. Das heißt, dort hat die Kommunikation wunderbar funktioniert.

Wenn ich mir aber die anderen Häfen anschaue, beispielsweise Düsseldorf, Neuss, Köln, Dortmund – Frau Brennenstuhl würde mir, denke ich, beipflichten, wenn sie

heute hier wäre –, Krefeld, Hamm, dann gibt es genug Beispiele, wo es nicht funktioniert, wo einfach Flächen aus städtebaulichem Interesse zurückgegeben werden. Das schwächt das ganze Hafenbild. Denn auch wir als Hafen können in Duisburg nicht unendlich wachsen. Das tun wir auch schon seit vielen Jahren nicht mehr nur noch in Duisburg, sondern wachsen außerhalb des Stadtgebiets, weil wir die Bedürfnisse in Duisburg nicht mehr decken können.

Ja, als Mitarbeiter der Duisburger Hafen AG freue ich mich, dass wir wachsen. Brauchen wir andere Standorte? Definitiv. Kollege Donner hat das Thema „Windkraft“ erwähnt. Das ist ein gutes Beispiel. Wir können in Duisburg faktisch nichts für den Bereich Windkraft tun, weil wir nicht aus dem Hafen herauskommen, weil die Infrastruktur um den Hafen herum es einfach nicht zulässt. Der Hafen Dortmund kann das sehr wohl. Und der Hafen Krefeld macht im Bereich „Schwergutverladung“ einen sehr guten Job. Deshalb ist es umso wichtiger, dass es eben nicht nur beim großen Hafen funktioniert, sondern auch die kleineren Häfen am Rhein sich verstärkt dafür einsetzen, dass die Flächen erhalten bleiben. Köln ist noch ein besseres Beispiel. In Köln-Godorf ist der Rückbau definitiv nicht mehr rückgängig zu machen, und das ist ein Riesenthema. Köln an sich hat in der Vergangenheit auch einen maßgeblichen Beitrag dazu geleistet. Köln selber wächst einfach nicht mehr. Auch die Kollegen der HGK können sich nicht mehr entwickeln, sondern weichen aus und versuchen, sich entsprechend woanders zu entwickeln. Aber es ist am Ende des Tages nicht das Gleiche. Denn Häfen leben durchaus vom Clustereffekt, muss man ganz klar sagen. Wenn das alles sehr dezentral ist, wird es schwieriger, weil die Attraktivität wegfällt, weil die Frequenzen wegfallen und weil die Standorte für die großen Unternehmen nicht mehr so attraktiv sind.

Jens Schwanen (Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt): Der Fachkräftemangel ist ein die Binnenschifffahrtsbranche massiv dominierendes Thema. Wir sind lange Zeit gut daran vorbeigekommen; das liegt vielleicht auch an der Kleinheit der Branche. Aber uns hat es mittlerweile richtig hart getroffen, und ich sage ganz bewusst Arbeits- und Fachkräftemangel. Denn wir reden hier nicht unbedingt über akademische Berufe. Binnenschiffer ist ein klassischer Ausbildungsberuf, mittlerweile aufgrund gewisser europäischer Vorgaben, die wir mitgestaltet haben, zweigeteilt. Man kann Binnenschiffer werden – das ist ein klassischer Ausbildungsberuf von drei Jahren –, man kann aber auch Binnenschifffahrtskapitän werden. Dann dauert es dreieinhalb Jahre. Wir werben massiv dafür, dass wir frisches Blut in die Branche bekommen. Denn das Dilemma meiner Branche besteht darin, dass wir eine umgedrehte Alterspyramide haben. Es gehen also deutlich mehr Personen aus dem Beruf heraus, als im Moment von unten nachkommen. Ich hatte vorhin die Situation an den Berufsschulen und auch bei uns am Schulschiff geschildert.

Erfreulicherweise tut die Branche selber etwas dafür, dass sich diese Situation verbessert. Wir bilden reichlich aus. Das ist auch gut so. Ob das alleine reichen wird, um den Personalmangel in den Griff zu bekommen, das wird man abwarten müssen. Wir haben tatsächlich die Situation, dass es Unternehmen in der deutschen Binnenschifffahrt gibt, die ihre Schiffe aus der Fahrt nehmen müssen, weil sie kein Personal für den Schichtwechsel haben. Das ist ausgesprochen misslich. Denn wir sind Dienstleister für unsere Kunden in Wirtschaft und Industrie, und wenn man jemandem sagen muss:

„Tut mir leid, die Fracht kommt verzögert an, weil mir gerade kein Personal zur Verfügung steht“, dann ist das überhaupt nicht gut. Das ist nicht gut für den Wirtschaftsstandort, nicht gut für den Kunden, das ist aber auch nicht gut für unsere Branche, weil es unser eigenes Image betrifft.

Da machen wir also relativ viel, und Gott sei Dank hat der Appell an die eigene Branche geholfen. Man muss das als Gemeinschaftsprojekt begreifen. Insofern ist der Hinweis aus der CDU-Fraktion völlig richtig: Auch bei uns ist noch viel Luft nach oben. Wir haben noch eine Menge zu tun. Wir können noch deutlich besser werden. Wir werden natürlich nie gegen die 300 Lobbyisten ankommen, die jeden Tag am Potsdamer Platz ausschwärmen, um Lobbying für die Schiene zu machen. Aber mit unseren bescheidenen Mitteln versuchen wir das, und wenn wir das im Verbund mit der Landesregierung von Nordrhein-Westfalen hinbekommen, ist das prima.

Wir machen das auch gerne im Verbund mit der Bundesregierung. Es gibt ein hervorragendes Ausbildungsförderprogramm, das sehr gut in Anspruch genommen wird. Das hilft uns enorm. Denn gerade die Kleinstbetriebe in der Binnenschifffahrt, also der Einzelunternehmer an Bord – der nennt sich Partikulier –, sollen ausbilden, und die wollen auch ausbilden, und da helfen solche Förderprogramme enorm.

Was auch hilft – und damit komme ich zum zweiten Teil Ihrer Frage, Herr Börner –, ist die Technik; dazu hatte Herr Gräfingholt gerade auch schon einiges gesagt. Der Technik öffnet sich die Branche auch. Wir sind nicht technologieavers. Im Gegenteil: Es gibt diese Modellprojekte dahin gehend, dass man sich verstärkt darum bemüht, die Binnenschifffahrt auch in digitale Logistikketten einzubinden. Ich gebe nur einen warnenden Hinweis: Im Hier und Jetzt hilft uns ein autonom fahrendes Binnenschiff nicht. Denn die Schiffe, die zurzeit autonom fahren, brauchen immer noch die Besatzung an Bord. Wenn man 3.000 t Benzin auf dem Rhein transportiert, ist es vielleicht auch gar nicht schlecht, wenn noch jemand an Bord ist, der zur Not navigierend eingreifen kann.

Das ist eine Zukunftstechnologie, die in der Binnenschifffahrt auch Platz greifen wird; davon bin ich überzeugt. Aber wir müssen uns über die Zeitabläufe im Klaren sein. Die Technik ist unter Umständen das geringste Problem. Aber – darauf hat der Kollege hingewiesen – der gesamte normative Kontext, zum Beispiel Haftungsfragen, die damit einhergehen, braucht seine Zeit, und wir sind sehr daran interessiert, jetzt Lösungen zu finden, um der Personalmisere zu begegnen. Deswegen bilden wir aus, deswegen nehmen wir Förderprogramme in Anspruch, und deswegen finde ich auch den Hinweis in dem Antrag durchaus erwähnenswert: Vielleicht kann Nordrhein-Westfalen an der Stelle einen weiteren Beitrag leisten. Darauf – das würde jetzt die Dimension hier sprengen – würde ich gerne im Verfolg im Detail zu sprechen kommen.

Bei der technischen Entwicklung ist es so, dass Deutschland leider in weiten Teilen immer noch ein digitales Entwicklungsland ist. Das ist eine böse Formulierung, die aber ihre Berechtigung hat, wenn Sie wissen, dass wir im Zusammenhang beispielsweise mit autonom oder teilautonom fahrenden Binnenschiffen unsere Mitglieder, die jeden Tag die Flüsse und Kanäle in Deutschland befahren, gebeten haben, uns mal eine Rückmeldung zu geben, wie es denn mit der Netzabdeckung aussieht. Denn ohne eine Netzabdeckung mache ich mit dem autonom fahrenden Binnenschiff gar nichts. Wir waren einigermaßen erschüttert, dass wir selbst in Metropolregionen längs des

Rheins teilweise weiße Flecken in der Karte haben. Wir brauchen eine stabile Netzabdeckung, idealerweise im 5G-Bereich, damit das, was technisch machbar ist und wo unsere Forschungseinrichtung in Duisburg, das DST, auch hervorragende Arbeit leistet, dann auch tatsächlich fliegen kann. Dafür brauchen wir eine vernünftige Netzabdeckung in Deutschland, aber da sehe ich im Moment noch ein gewisses Defizit, das wir beheben müssen. Wir arbeiten gemeinsam mit der Bundesregierung daran, dass wir jetzt mit richtigen Messtechniken an Bord eine saubere Bestandsaufnahme machen. Also, das, was wir jetzt gemacht haben, war so der erste Kick-off, um aufzuzeigen, dass ich selbst in Karlsruhe nicht vernünftig mit 4G oder 5G arbeiten kann. Da ist also noch viel Luft nach oben, und da müssen wir dranbleiben.

Fachkräftemangel ist ein Thema, das wir selber als BDB aufgegriffen haben. Es hat mich sehr gefreut, dass unsere Imagekampagne „PRO Binnenschifffahrt“, die wir im Dezember gestartet haben, ausgesprochen großen Anklang findet. Das ist eine Kampagne, die ausschließlich im Social-Media-Bereich läuft. Wir sind bei LinkedIn, bei Instagram, bei TikTok und haben jetzt auch einen YouTube-Kanal dazu geöffnet. Uns wurde gestern auf der Fachmesse in Kalkar dafür sogar ein Innovationspreis verliehen. Das fand ich natürlich ganz großartig. Die Kampagne kommt gut an. Wir haben viele Follower, wir haben Klickzahlen im sechsstelligen Bereich. Daran sehen Sie: Es gibt viel Luft nach oben beim gemeinsamen Lobbying für diesen Verkehrsträger. Wir als BDB leisten unseren Beitrag dazu bzw. bemühen uns zumindest darum, dass wir unsere Zielgruppen erreichen.

Das Bemühen um ein gemeinsames Agieren – jetzt komme ich zu Ihrer Frage, Herr Metz – ist im Zusammenhang mit der „Perspektive nachhaltige Rheinschifffahrt 2030“ aller Ehren wert. Die Rhein-Konferenzen finden in der Regel alle zwei Jahre statt, manchmal auch nur mit einem Jahr Abstand, aber das lassen wir jetzt mal außen vor. Nordrhein-Westfalen hat sich in diese Tradition gestellt. NRW war turnusgemäß dran. Ich fand es sehr beachtlich, dass man es nicht dabei belassen hat, einfach nur im Rahmen einer Konferenz noch mal darzustellen, wie wichtig und bedeutsam die Binnenschifffahrt ist, sondern dass man danach einen regelrechten Prozess initiiert hat, wo man versucht, gemeinsam mit allen Playern, die irgendwie mit dem System „Wasserstraße“ zu tun haben, Möglichkeiten zu entwickeln, wie die Binnenschifffahrt noch klimafreundlicher werden kann, wie wir es schaffen, Klimagase noch weiter zu reduzieren. Ich persönlich halte die Zielstellung, bis 2030 komplett klimaneutral zu sein, für äußerst ambitioniert, und ich glaube auch nicht, dass es gelingen wird. Ich halte mich aber auch nicht an einer Jahreszahl fest. Wenn das am Ende nicht 2030, sondern 2035 ist, war es immer noch alle Bemühungen wert.

Ich weiß nicht, inwieweit man die Ergebnisse dieses Prozesses „Perspektive nachhaltige Reinschifffahrt 2030“ hier spoilern darf;

(Heiterkeit)

denn das ist ja noch mitten im Prozess. Ich weiß, dass der Bundesverkehrsminister über den Klima- und Transformationsfonds, diesen KTF, ab dem 01.01.2026 400 Millionen Euro für klimafreundliche Schifffahrt und Häfen zur Verfügung stellt, und irgendein Spatz in Düsseldorf hat es wohl gepfiffen, dass es Möglichkeiten geben soll, dass man es bei dieser Perspektive nicht alleine bei gemeinsamen Verabredungen belässt,

sondern dass man dann auch relativ zeitnah Maßnahmen initiieren kann, um diesem Ziel der nachhaltigen Rheinschifffahrt noch mal einen Schritt näherzukommen. Das wäre natürlich toll, muss ich wirklich sagen. Denn sehr häufig scheitern die vielen guten Ideen, die wir gemeinsam entwickeln, an der finanziellen Grundlage, um es dann auch umzusetzen. Wenn wir in der Lage wären, über den KTF hier für die Rheinschifffahrt, die gerade für Nordrhein-Westfalen so eminent wichtig ist, etwas zu tun – Stichwort „grüne Korridore"; darum geht es bei dieser Strategie –, dann fände ich das großartig. Dann könnten wir einen echten Erfolg erzielen.

Noch kurz zu Ihrer Frage, was das Agieren in Berlin angeht. Die Küstenländer haben das über viele Jahre sehr gut eintrainiert. Das hat auch nicht jedem immer gleich gut gefallen. Es gab eine sehr prominente Bundestagsabgeordnete von Bündnis 90/Die Grünen, die sich darüber mal ganz furchtbar aufgeregt und gesagt hat: Die stehen wie ein monolithischer Block im Weg rum. Da kriegen Sie kein Blatt Papier zwischen die Küstenländer.

Darauf schaue ich mit einem gewissen Neid, aber auch voller Anerkennung. Denn die haben sich committed, die wissen um die Bedeutung der maritimen Wirtschaft im Küstenbereich. Wenn ich mir etwas wünschen dürfte, dann wäre das, dass wir mit den Rhein-Anliegerländern eine ähnliche Verabredung hinbekommen, und da sind wir mit den Rhein-Konferenzen vielleicht sogar schon auf einem ganz guten Weg. Da müsste man gucken, dass man da eine gemeinsame Verabredung hinbekommt, und in dem Zusammenhang – das war übrigens überhaupt nicht vorwurfsvoll gemeint, was ich eben sagte – ist mir Nordrhein-Westfalen zu leise. Das ist einfach nur eine Feststellung meines Eindruckes, nicht mehr und nicht weniger. Wenn man diese Rhein-Konferenzen nutzen könnte, um einen Pakt zwischen den Ländern zu schließen, die wirklich die Relevanz abbilden – 80 % des Güterverkehrs in der Binnenschifffahrt finden schließlich auf dem Rhein statt, nicht auf dem Mittellandkanal und auch nicht auf der Hohensaaten-Friedrichsthaler Wasserstraße, die Sie hier im Raum wahrscheinlich gar nicht kennen; die ist aber auch binnenschifffahrtsrelevant –, dann wäre das toll. Vielleicht kann man das sogar mit in diese „Perspektive nachhaltige Reinschifffahrt 2030" mit einweben, dass man zwischen den Ländern eine Verabredung hinbekommt, dass man in Berlin Präsenz zeigt. Das kann mal eine Veranstaltung sein, das kann mal ein Statement im richtigen Augenblick sein. Das wäre toll.

Jan Hinterlang (Verband der Chemischen Industrie): Besten Dank für die Frage. Sie hatten nach der Entwicklung der Transportmengen und den Angaben gefragt, die wir in unserer Stellungnahme aufgeführt haben. Das sind nicht unsere Zahlen, sondern das ist Copy and Paste aus der Verkehrsprognose des Bundes. Wir wollten damit zum Ausdruck bringen, dass aus unserer Sicht der Verkehrsträger für die chemische Industrie weiter an Bedeutung gewinnen wird, neben den anderen Verkehrsträgern, auf die wir auch angewiesen sind. An der gesamten Entwicklung der Wasserstraße und der Prognose, die für die Wasserstraße dort gesehen wird, ist viel Kritik geäußert worden, der wir uns auch anschließen. Denn auch wir – und genau das ist der Grund für die Kritik – sehen großes Potenzial für unsere Branche, die sehr wasserstraßenaffin ist.

Wenn wir auf die Transportmengen insgesamt schauen, dann sehen wir für unsere Branche im Prinzip drei Trendlinien. Wir sehen viele Rohstoffe, die unabhängig von Transformationen für uns eine große Relevanz haben und über die Wasserstraße transportiert werden, Salze, Säuren etc. Das wird auch weiterhin über die Wasserstraße laufen. Wir sehen abnehmende Mengen tendenziell bei fossilen Rohstoffen. Wir nehmen aber auch wahr, dass es einen großen Bedarf beispielsweise bei Kunststoffrecycling, bei Biomasse, bei Wasserstoff und Wasserstoffderivaten, aber auch beim CO_2-Transport geben wird. Insofern sehen wir da wachsende Mengen zusätzlich zu den Mengen, die sich auch im Transport, im Zulauf zu den Seehäfen ergeben. Das ist dann meistens auch palettierte Ware in Containern. Das sind so die drei Trendlinien.

Die tatsächliche Mengenentwicklung ist extrem schwer abzuschätzen, weil wir hier von einer ganzen Reihe von Einflussfaktoren reden. Auf einen Aspekt möchte ich an der Stelle aber gerne aufmerksam machen. Sie hatten auch darauf verwiesen, dass die chemische Industrie sich in einem extrem schwierigen wirtschaftlichen Umfeld bewegt. Wir reden im Moment über viele lokale, regionale Versorgungsökosysteme, die oft von Crackern, von Raffinerien ausgehen, die im engen Stoffverbund zu den Chemieparks, zu den weiteren Chemiestandorten stehen. Wenn wir hier sowohl transformations- als auch marktgetrieben verändernde Stoffströme hineinbekommen, wenn sich Wertschöpfungsketten verändern, dann wird auch die Wasserstraße eine sehr große Rolle spielen, wenn wir in der Lage sind, über sie gegebenenfalls flexibel und relativ schnell zu reagieren. Das wird definitiv – und das ist mir ganz wichtig – nicht für alle Stoffströme möglich sein – weder technisch noch logistisch noch wirtschaftlich –, hier gegebenenfalls eine gewisse Balance über die Wasserstraße hinzubekommen, wenn lokale Systeme sich verändern. Aber die Wasserstraße spielt hier eine sehr große Rolle.

Abschließend noch der kurze Hinweis darauf, dass wir uns gerade mit der Frage von Mengen im Kontext der trilateralen Strategie für die chemische Industrie auseinandersetzen. Dort läuft eine gemeinsame Studie von Nordrhein-Westfalen, den Niederlanden und Belgien, auch gefördert durch das Land NRW, wo wir uns die Energie- und Rohstoffversorgung der chemischen Industrie anschauen und bestimmte Szenarien in den Blick nehmen und daraus hoffentlich auch Erkenntnisse für die Transporte auf der Wasserstraße gewinnen können. Insofern hoffen wir, dass wir da noch ein bisschen Input bekommen. Anfang 2026 soll die Studie fertig sein, und dann freuen wir uns, auch mit Ihnen in den Austausch zu kommen.

Frank Börner (SPD): Herr Hinterlang führt in seiner Stellungnahme das Thema „Sondervermögen“ an. Wir haben gerade darüber gesprochen, wie gefährdet unsere Wasserstraßen als Rückgrat der Industrie – Chemie und Stahlproduktion – hier in der Region sind. Wenn Wasserstraßen aufgrund einer oder zwei kaputter Schleusen ausfallen, dann kostet das nicht nur den Staat sehr viel Geld – Stichworte: Arbeitslosigkeit, Ausfall von Steuern usw. –, sondern insgesamt sehr viel Geld. Das heißt, man müsste doch eigentlich ziemlich zügig darüber nachdenken, dass es nicht zu solchen Ausfällen kommt. Uns muss es doch darum gehen, dass die Industrie gedeiht und gute und sichere Perspektiven hat.

Deshalb meine Frage an Herrn Hinterlang und Herrn Schwanen: Inwieweit sehen Sie Chancen, in dem Sondervermögen eine Rolle zu spielen? Sehen Sie Chancen, dass so etwas wie ein Sondervermögen für unsere Wasserstraßen und Kanalnetz in naher Zukunft auf den Weg gebracht wird, damit wir nicht jedes Jahr so eine Veranstaltung machen und wieder aufdröseln, was wir schon letztes Jahr gesagt haben? Denn unser Problem ist ja nicht, dass wir keine Erkenntnisse haben. Die Erkenntnisse liegen vor, und die Situation wird immer spannender und immer gefährlicher. Das Problem ist, dass niemand anfängt, daran mal irgendetwas richtig zu verändern.

Oliver Krauß (CDU): Wir haben eine letzte Frage an Sie, lieber Herr Schwanen. Haben Sie die Erwartung, dass Sie von den gestiegenen Haushaltsmitteln für den Bereich der Verteidigung profitieren könnten? Denn wir erleben das auch bei den Vertreterinnen und Vertretern der Schiene, dass sich diese Hoffnung machen, dass Kampfmittel wie der Panzer nicht über die Straße transportiert werden können und dass sie davon profitieren.

Martin Metz (GRÜNE): Herr Donner, Sie haben einerseits in Ihrer Stellungnahme, andererseits in der Beantwortung einer Frage ausgeführt, wie wichtig Ihnen die Vernetzung ist. Die Frage der Vernetzung gerade der Häfen als multimodale Umschlagpunkte ist sehr wichtig. Deshalb habe ich die Bitte, dass Sie aus dem Bereich die aktuellen Problemlagen und auch Erwartungen von Enercon, was und wer etwas konkret bei diesen Umschlagmöglichkeiten verbessern müsste, ein bisschen ausführlicher schildern.

Christof Rasche (FDP): Ich habe eine Frage an Herrn Gräfingholt und Herrn Garbar. Ich habe vor der Sommerpause – ich glaube, im Juni – „WISO“ geschaut. Das schaue ich gar nicht so oft, aber ich wusste, da ging es um die Binnenschifffahrt. Insbesondere drehte es sich um die Abladeoptimierung und Rheinvertiefung – also Duisburg, Neuss, Stürzelberg – und die sogenannte Kleinwasserphase, also Niedrigwasser. Es wurde erklärt: Wenn wir dieses kleine Stück um 30 cm vertiefen würden, könnte man die Tonnage auf einem Schiff verdoppeln.

Bitte erklären Sie uns, welche Bedeutung eine solche Abladeoptimierung wirklich hat.

Klaus Esser (AfD): Auch ich habe eine abschließende Frage an Herrn Gräfingholt und Herrn Garbar. Herr Garbar hat gerade in einer Beantwortung darauf hingewiesen, dass Schiffe teilweise – da ging es um die Windkraft – gar nicht die Möglichkeit haben, mit den zu transportierenden Produkten aus den Häfen herauszukommen. Ich möchte es mal von der anderen Seite beleuchten und Sie fragen, inwiefern Sie in diesem Umwidmen von Hafenstandorten oder Hafenumland, das man braucht, um expandieren zu können, eine reale Gefahr für Binnenschifffahrtsverkehre sehen. Ich musste direkt an das Beispiel Köln denken, weil Sie Köln-Godorf angesprochen haben. Da haben wir die Shell-Raffinerie. Wir haben in Hürth den Chemiepark mit Infraserv. Das sind wahrscheinlich Produkte, die sich da noch umschlagen lassen. Aber inwiefern wird

dieses Zubauen von Hafenstandorten und Umland zu einer realen und irgendwann irreversiblen Gefahr?

Jan Hinterlang (Verband der Chemischen Industrie): Vielen Dank für die Frage. Sie haben mich auf das Thema „Sondervermögen“ bzw. die Finanzierung der Wasserstraßeninfrastruktur angesprochen. Aus unserer Sicht ist der Punkt ganz klar, dass die Wasserstraßeninfrastruktur gerade in NRW unterfinanziert ist. Wir sehen, dass weder im aktuellen Bundeshaushalt noch in den anstehenden Bundeshaushalten noch im Sondervermögen die Wasserstraßen angemessen berücksichtigt werden, und das ist aus unserer Sicht ein extrem kritischer Punkt.

Herr Schwanen hat es vorhin angesprochen: 2,5 Milliarden Euro im Jahr sind der Bedarf, der auf der Bundesebene angegeben wird, bestenfalls plus eine Art Mechanismus für den Ausgleich von Preis- und Kostensteigerungen. Ich denke, dass die GDWS in den letzten Jahren bewiesen hat, dass sie entsprechende Mittel durchaus verausgaben kann. Projekte gibt es genug, und die GDWS ist in der Lage, sie auch baulich unterzubringen. Insofern ist es ein katastrophales Zeichen, die Wasserstraße in der Form nicht mit zu berücksichtigen. Aus unserer Sicht ist im Prinzip jeder Euro, der in die Wasserstraße fließt, auch ein Invest in Wertschöpfung und Arbeitsplätze. Denn daran hängt letztlich auch das Vertrauen in die Wasserstraße als zuverlässiger Verkehrsträger, und das ist ein Standortfaktor, den Unternehmen unserer Branche mit in die Berücksichtigung ziehen, wenn sie Investitionsentscheidungen hier in Nordrhein-Westfalen treffen.

Insofern danke ich auch dieser Runde und bin dankbar dafür, dass wir die Stimme aus NRW beim Thema „Finanzierung“ gemeinsam erheben sollen.

Ein wichtiges Gremium bei dieser Frage ist sicherlich auch die Parlamentarische Gruppe „Binnenschifffahrt und Binnenhäfen“, von der gerade bei diesem Thema, bei dem meiner Meinung nach parteiübergreifend weitgehend Einigkeit dahin gehend besteht, dass die NRW-Wasserstraßen eine entsprechende Ressourcenausstattung brauchen, gerne auch mit Unterstützung des Stakeholderkreises, entsprechende Impulse ausgehen könnten und sollten.

Jens Schwanen (Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt): Das Sondervermögen Infrastruktur berücksichtigt die Wasserstraßen nicht; das hatte ich bereits in der ersten Fragerunde ausgeführt. Wirklich verständlich ist es nicht; denn Flüsse und Kanäle sind Infrastruktur. Es hätte nahe gelegen, dass man darüber zumindest eine Kofinanzierung hergestellt hätte. Das ist nicht geschehen.

Der Koalitionsvertrag der Bundesregierung ist an der Stelle auch nicht besonders hilfreich. Das muss man hier auch so offen sagen; denn ausgerechnet für die Wasserstraßen wird das Sondervermögen nicht genannt. Das macht die Argumentation im politischen Berlin nicht unbedingt leichter, dass man jetzt versuchen muss, darzustellen, warum es für Straße und Schiene da drinsteht, für die Wasserstraße aber nicht. Es ist da eine etwas gedrechselte Formulierung gewählt worden, bei der es auch um die langfristige Finanzierung geht, um die Überjährigkeit, die Planbarkeit und Verlässlichkeit. Also, nach unserer Lesart sind die Wasserstraßen im Sondervermögen schon

mitbedacht worden. Man hat nur aus welchen Gründen auch immer die Vokabel dort nicht verwendet. Aber alles, was in diesem etwas seltsam formulierten Satz drinsteht, ist de facto eigentlich das Sondervermögen Infrastruktur.

Ob es uns gelingt, die Wasserstraßen da noch hineinzubekommen, das wird sich jetzt in den kommenden zwei, drei Monaten zeigen. Die Exekutive hat es nicht vorgesehen. Im Regierungsentwurf für das Bundeshaushaltsgesetz 2026 sind sie nicht drin. Ich führe Gespräche mit den Haushältern, insbesondere mit den Haushältern der Regierungsfraktionen. Ihr Parteikollege Florian Oßner findet die Situation genauso unhaltbar wie übrigens auch Ihr Kollege Uwe Schmidt, der das Kapitel „Verkehr“ im Bundeshaushalt im Haushaltsausschuss verantwortet. Er hat es auch in der Plenardebatte so deutlich gesagt. In der Debatte ging es um den Haushalt für 2025, aber das gilt für 2026 genauso. Die Haushälter haben da ein Unwohlsein, genau wie wir und wahrscheinlich auch genau wie Sie. Das ist jetzt ein bisschen tricky, weil die Gelder eigentlich schon alle platziert sind. Also, zu wessen Nachteil nehmen wir da jetzt die Wasserstraßen hinein, was zur Folge hat, dass jemand anders weniger Geld bekommt? – Ich fürchte, das ist etwas, was sich jetzt im legislativen Verfahren in den nächsten Monaten und spätestens in der berühmten Bereinigungssitzung Mitte November klären wird, in der die Gelder verteilt werden.

Wir sind Befürworter der Einbindung der Wasserstraßen in das Sondervermögen. Ich muss gestehen, das sind wir nicht mehr ganz so laut wie vielleicht noch vor zwei Monaten; denn man wird jeden Tag klüger bei diesen merkwürdigen Sondervermögen, und die juristischen Fallstricke in dem Bereich sind nicht ohne. Das merkt man, wenn man sich mit Juristen unterhält, die analysieren, was tatsächlich die Überjährigkeit der Mittel angeht. Es gibt auch taktische Momente, die da eine Rolle spielen. Denn alles das, was jetzt ins Sondervermögen hineingeht, führt zur Absenkung im Regelhaushalt, und dann stellt sich die Frage, ob man noch mal auf das alte Niveau im Regelhaushalt kommt, wenn das Sondervermögen irgendwann mal ausläuft. Es gibt also viele Bedenken. Ich weiß, dass die WSV 1.400 Brücken in ihrer Baulast hat, was übrigens eine erstaunliche Zahl ist. Ich vermute mal, das gehört bei Ihnen auch eher zum neu gelernten Wissen. Also, 1.400 Brücken in der Baulast der WSV fand ich eine bemerkenswert hohe Zahl. Man versucht zumindest, diese Brücken in diesem Sondervermögen zu platzieren, was auch dogmatisch passt. Wie ich eben sagte, sind Schiene, Straße und Brücke drin. Dann dürfen auch die Brücken, die in der Baulast der WSV stehen, da mit hinein. Das kann gelingen, dass man jetzt alle Wasserstraßenausbauprojekte samt und sonders in das Sondervermögen verschiebt. Das passt eigentlich nicht in die Doktrin des Sondervermögens, aber das würde hier jetzt zu weit führen. Da hat es ja einige merkwürdige Neuinterpretationen zu diesem Begriff „Sondervermögen“ gegeben.

Es gibt ein Sondervermögen, nach dem Sie völlig zu Recht gefragt haben. Das ist das Sondervermögen Bundeswehr. Es gibt einige Bemühungen sowohl von Seehäfen als auch Binnenhäfen, darauf hinzuweisen, dass man aufgrund der geopolitischen Lage der Bundesrepublik Deutschland durchaus einen Kontext herstellen kann. Ich sehe das für den Bereich der Bundeswasserstraßen übrigens genauso. Wie man das im Detail ausgestaltet, wäre dann in den nächsten Schritten weiter zu verfolgen.

Tatsache ist, die Bundesrepublik Deutschland hat eine zentrale Lage in Europa. Wir haben neun Außengrenzen zu Nachbarstaaten, und wir reden hier nicht über Bundeswehr-, sondern über NATO-Themen. Wenn es – es ist eigentlich ein furchtbares Thema, aber man muss es hier so deutlich ansprechen – also zu Truppenbewegungen oder Materialbewegungen der NATO in Ost-West-Bewegungen kommen sollte, haben die Bundeswasserstraßen in der Tat einiges an Potenzial im Angebot, das man auch unter solchen Gesichtspunkten mit bedenken muss. Das ist hier im Antrag nicht thematisiert worden, aber tagesaktuell drängt es sich eigentlich fast jedes Mal aufs Neue in diese Betrachtung mit hinein. Wenn der Haushalt für den Erhalt und Ausbau der Bundeswasserstraßen so notleidend ist, wie das zurzeit der Fall ist, muss man aufgrund der Situation, in der sich Europa mittlerweile befindet, tatsächlich über die Nutzung eines Sondervermögens Bundeswehr nachdenken, auch für die Finanzierung von solchen Dingen.

Jan Sebastian Donner (Enercon): Ja, das ist eine sehr gute Frage, Herr Metz: Welche Herausforderungen haben wir in den Binnenhäfen? – Wenn wir uns einmal die Transportkette angucken, fragen wir uns: Kommen wir mit dem Schiff zum Binnenhafen hin? Wenn wir das schaffen, stellt sich die Frage: Was machen wir jetzt im Binnenhafen? Kann der Binnenhafen unsere Komponenten umschlagen? Wenn ja, welche? Rotorblätter sind wesentlich leichter als Generatoren, wo wir über 100 t plus sprechen. Dafür müssten auch die entsprechenden Flächen ertüchtigt sein. Die müssen das Gewicht aushalten. Wenn wir über die Stapelung von Rotorblättern sprechen, müssen die Flächen auch wieder höhere Lasten aushalten.

Dann stellt sich die Frage: Haben wir genug Fläche, um unsere Komponenten dort zwischenzulagern, bevor wir sie zu den Baustellen fahren? – Wenn wir Rotorblätter transportieren, fahren wir die immer in Kolonne. Wir versuchen immer, einen Satz Rotorblätter, also drei Blätter, von der Windkraftanlage in einer Tour zu fahren. Die müssen dann aber auch noch – das sind ein paar operative Themen, technische Themen, die da mit hineinspielen – entsprechend ertüchtigt werden, dass sie per Lkw transportiert werden können, weil sie auf dem Schiff anders transportiert werden als auf dem Lkw. Solche Themen kommen dann hinzu.

Dafür brauchen wir die entsprechende Fläche. Wenn wir die entsprechende Fläche haben, stellt sich die letzte Frage – und das ist für uns in der Regel der Neckbreaker, der für uns den Hafen attraktiv oder unattraktiv macht –: Kommen wir vom Hafen zur Baustelle? – Das ist diese letzte Meile vom Binnenhafen zur Baustelle oder zur Autobahn, weil man dann noch ein kleines Stück auf der Autobahn zur Baustelle fahren muss. Da haben wir natürlich die klassischen Themen. Wir haben nicht die Kurvenradien, die wir für die Rotorblatttransporte brauchen, oder wir haben nicht die Brücken, die es aushalten, wenn wir mit unseren Generatoren darüber fahren. Natürlich picke ich hier jetzt ganz bewusst die Negativbeispiele heraus. Wir machen viel auf der Wasserstraße. Es gibt auch Konstellationen, wo alles funktioniert. Danach suchen wir auch, und die Häfen sind auch sehr bestrebt, uns da nach bestem Wissen und mit bestem Gewissen zu unterstützen.

Was uns hier auch vor Herausforderungen stellt – und jetzt komme ich mal weg von den physischen Gegebenheiten –, sind wirtschaftliche Faktoren. Gerade wenn wir in kleinere kommunale Häfen schauen, sehen wird, dass diese nicht die finanziellen Mittel haben, um sich einen Hafenmobilkran oder festes Equipment anzuschaffen, wenn diese nicht mit einem regelmäßigen Umschlag oder mit regelmäßiger Kundschaft rechnen können. Also wird dort mit externem mobilen Equipment gearbeitet. Es gibt Kranunternehmer, die eingeladen werden, um das dann zu machen. Das sind aber auch Schwertransporte, die erst einmal zu diesen Hafenflächen müssen. Das ist eigentlich Irrsinn. Eigentlich wünschen wir uns, dass wir an den Umschlagpunkten, die dafür da sind, Komponenten von den Wasserstraßen aufs Land und umgekehrt vom Land auf die Wasserstraße zu bringen, das entsprechende Equipment haben. Dafür sind meines Erachtens auf jeden Fall Förderungen notwendig. Ich weiß, dass das in der Vergangenheit auch ein Thema war, das auf europäischer Ebene nicht ganz einfach war. Aber das ist etwas, was wir uns hier auf jeden Fall auch wünschen würden.

Was diese letzte Meile vom Hafen aus angeht, so ist diese in kommunaler Verantwortung. Dann haben wir noch einen Teil, der in Landesverantwortung ist, und dann haben wir gegebenenfalls auch noch einen Teil, der in Bundesverantwortung ist, weil die Baulastträger andere sind. Das sind auch Themen, bei denen wir uns eine starke Vernetzung wünschen, was in vielen Fällen schon sehr, sehr gut funktioniert.

Um das hier auch einmal positiv hervorzuheben: Was dieses Thema „Ertüchtigung der Flächen etc.“ angeht, so ist die Zusammenarbeit mit den Häfen sehr gut. Die Häfen bzw. die Umschlagpunkte sind nicht diejenigen, die das nicht möchten, sondern die unterstützen uns auch sehr stark darin, Lösungen zu finden.

Zum Thema „Flächen“ möchte ich jetzt nicht allzu viel sagen, aber wir hören oft, dass die Betreiber oder die Landlords dieser Flächen oft nicht weiter wachsen können, weil die Bebauung immer näher an die Häfen heranrückt, weil die Flächen einfach nicht mehr zur Verfügung stehen. Wir sprechen bei unseren Komponenten ungern von wenigen Tausend Quadratmetern. Wenn wir in unsere Seehäfen schauen, dann sprechen wir von Zehntausenden Quadratmetern Lagerflächen, einfach aufgrund der Dimensionierung unserer Komponenten. Das ist natürlich eine große Herausforderung, was nicht heißt, dass wir die nicht zusammen angehen können, aber wir brauchen hier auf jeden Fall die Unterstützung, damit wir uns zukunftsfähiger aufstellen, damit wir die Häfen stärker ertüchtigen und auch darauf vorbereiten, dass eben mehr Verlagerung stattfindet.

Vielleicht noch ganz kurz zum Punkt, dass es auch um andere Branchen geht. Wir sind nicht die Einzigen. Unsere Komponenten sind für viele Unternehmer im Bereich „Schwertransporte“ eher die Leichtgewichte mit 100, 130 t. Da gibt es noch wesentlich schwerere Komponenten, die noch höhere Anforderungen haben, und auch für die sollten die Flächen entsprechend vorbereitet sein. Auch unsere Komponenten wachsen und werden vielleicht irgendwann schwerer sein als das, was wir aktuell transportieren können. Da bin ich mir sicher.

Daniel Gräfingholt (IHK NRW – Die Industrie- und Handelskammern in Nordrhein-Westfalen): Herr Rasche, Sie hatten zur Abladeoptimierung im Zusammenhang mit

dem Thema „Niedrigwasser“ gefragt. Abladeoptimierung ist kein reines Niedrigwasserthema. Sie hatten erwähnt, dass die Schiffe deutlich mehr transportieren könnten. Insofern ist es natürlich ein grundlegendes Effizienzthema für die Branche, gerade im Wettbewerb mit den anderen Verkehrsträgern. Wir haben das Thema „Fachkräftemangel“ ausreichend beleuchtet. Wenn Schiffe mehr transportieren können, sind vielleicht weniger Schiffe notwendig, und dementsprechend ist auch weniger Personal notwendig.

Niedrigwasser verursacht Kosten, weil mehr Schiffe notwendig sind. Es verursacht Kosten bei Unternehmen, die Geld in Prognosen stecken müssen, in zusätzliche Lagerkapazitäten stecken müssen. Aus unserer Sicht ist Niedrigwasser aber gerade in einer Hinsicht besonders dramatisch, nämlich beim Thema „Unsicherheit“, und zwar bei der Unsicherheit für Investoren, bei der Unsicherheit für die Unternehmen, die jetzt schon hier sind und sich überlegen müssen, ob sie in ihren Standort am Rhein oder in ihren Standort in einer anderen Region investieren. Wir haben mal in einem Hintergrundgespräch mit jemandem aus der verladenen Industrie gesprochen, der auch Standorte in Asien hat und von den Problemen hier hört. Er fragte uns: Warum staut ihr den Fluss nicht einfach auf? – Weil wir ein anderes Mindset haben, weil wir einen anderen Umgang mit dem Rhein pflegen. Das verdeutlicht aber, dass man in anderen Ländern andere, eingreifendere Lösungen findet. Wir haben in der Stellungnahme ganz vorsichtig angesprochen, das Thema „Speicherlösungen“ oder „Staulösungen“ zu prüfen, wohl wissend, dass realistisch betrachtet die Abladeoptimierung gerade das Mittel ist, das uns zur Verfügung steht, um beim Thema „Niedrigwasser“, das uns langfristig begleiten wird, Abhilfe schaffen zu können. Insofern wünschen wir uns, dass diese Maßnahme nicht nur hier, sondern auch am Mittelrhein möglichst zügig umgesetzt wird.

Herr Esser, zum Thema „Umwidmung von Hafenflächen“. Ja, die Einschätzung teile ich, das ist eine Gefahr für das Gesamtsystem; denn am Ende profitiert die Wasserstraße von der Flexibilität. Sie braucht Flexibilität, sie braucht möglichst viele Umschlagpunkte. Sie hatten das Wort „irreversibel“ benutzt. Das würde ich in dem Zusammenhang auch so sehen. Hafenflächen, die verschwunden sind, kommen nicht wieder – oder nur sehr, sehr schwer wieder. Insofern gilt es, die Flächen, die wir für Umschlag haben, zu schützen.

Herr Donner hatte das Thema „Wohnbebauung“ erwähnt. Das ist das Thema. In dem Zusammenhang gucken wir auch so ein bisschen kritisch auf das Thema „Bauturbo“, gerade auf Bundesebene. Eigentlich ist es im Prinzip gut, erst einmal zu sagen: Wir machen den Neubau leichter, wir fahren die Regulierung zurück. – Es muss dann aber auch sichergestellt sein, dass die Wohnbebauung, die dann näher an Industrie und Gewerbe und Hafengebiete heranrückt, nicht nachträglich dazu führt, dass die Gewerbetätigkeit in diesen Gebieten eingeschränkt wird. Häfen haben einen besonderen Status, ähnlich wie Industriegebiete. Da ist 24 Stunden Betrieb möglich, und den brauchen wir auch. Das ist für die Logistik der Wasserstraße ein ganz großer Vorteil. Den gilt es zu erhalten. Ja, deswegen sollte sich Nordrhein-Westfalen dafür einsetzen, dass wir die Häfen und Umschlagpunkte, die wir haben, bestmöglich erhalten und den kommunalen Wünschen, hier Wohnbebauung anzusiedeln, widerstehen.

Alexander Garbar (Duisburger Hafen): Herr Rasche, zu Ihrer Frage. Das sind Zahlen, die auch vom DST sind. Wenn wir beim Binnenschiff über Abladeoptimierung oder Rheinvertiefung im weitesten Sinne sprechen, dann heißt das Folgendes: Abhängig von der Größe des Schiffs bedeutet 1 cm mehr Tiefgang etwa 12 bis tatsächlich 150 t mehr Ladung. Das heißt, wenn ich einen sehr großen Schubverband habe, wie ihn die Stahlindustrie braucht, rede ich bei 30 cm mehr Tiefgang von 1.500 t mehr.

Wenn ich nach Duisburg und zum Thema „Stahlindustrie“ schaue, wenn ich nach Neues und zum Thema „Agrarprodukte“ schaue, wenn ich nach Köln zum Thema „Chemie“ schaue, dann zeigt das schon, wie dramatisch es ist, nur über diese 30 cm etwas zu tun. Denn jeder Zentimeter mehr sind viele, viele Lkws. Jetzt können wir über das Thema „Fachkräftemangel“ sprechen; das zahlt darauf ein. Wir können über das Thema „CO_2“ sprechen; das zahlt genauso darauf ein. In Kaub ist es noch viel schlimmer. Da können wir hier in NRW sagen, uns geht es eigentlich noch gut.

Dieses Thema ist hochgradig relevant, und am Ende des Tages ist das Konstrukt, das man sich hier anschauen muss, viel weitreichender. Denn die 30 cm auf dem Wasser sind gut für die Wasserstraße und letztendlich auch gut für die Industrie, aber sie sind auch gut für die Straße. Denn sie bedeuten im Endeffekt weniger Lkws auf der Straße, weniger Belastung, weniger marode Brücken. Das brauche ich Ihnen alles eigentlich nicht zu sagen; denn das Thema kennen Sie. Das heißt, der Effekt ist sehr weitreichend. Wir haben in Duisburg Glück, dass wir aufgrund der Stahlindustrie per se etwas mehr Tiefgang haben. Das macht uns das Leben leichter. Aber das gilt nicht für die Kollegen in Krefeld, Neuss, Düsseldorf, Köln und Koblenz. Das ist auf jeden Fall ein wichtiges Thema.

Dann zur Frage bzw. zum Thema der herannahenden Wohnbebauung bzw. Gewerbebebauung; die zählt am Ende des Tages genauso hinein. Wir sehen das per se auch in Duisburg. Ich habe vorhin schon gesagt, wir können Schwerlast verladen. Wenn wir über Transformatoren, Kompressoren sprechen, dann können wir das „alles“ – in Anführungszeichen – machen, wenn es nicht immer auf die Straße muss. Denn bei uns hängt es weniger vom Platz ab, sondern eher von den Brücken, die es nicht erlauben, dass wir schwere Transformatoren über die Brücken fahren. Ich denke, wenn ich 500 t über die A59 fahre, haben wir ein anderes Problem.

Wir kommen aber auch gar nicht dahin, uns mit der Frage zu beschäftigen: Könnten wir mehr machen? – Denn wir haben keinen Platz, um an den bestehenden Schwerladeterminals größer zu werden, also Rotorblätter zu verladen. Das wird einfach nicht funktionieren. Denn wir kommen bei den Verkehrsradien oder Radien der Lkw bei Weitem nicht hin. Es gibt Häfen, die können es noch. Ich habe aber ehrlicherweise die Sorge, dass das immer schwieriger wird, wenn die Wohnbebauung an den Standorten am Ende des Tages noch mehr an Attraktivität gewinnt und die Kommunen sagen: Ich will das aber gerne da haben.

Das Thema „erneuerbarer Ausbau insbesondere im Hinterland“ hängt maßgeblich von den Transportmöglichkeiten ab. Denn – auch so ehrlich muss man sein – die wenigsten wollen, dass die Rotorblätter die ganze Strecke auf der Straße fahren. Wenn man also auf die Idee kommt, die Rotorblätter durch das ganze Land auf der Straße zu transportieren, dann bekommen wir noch andere Diskussionen. Denn diese Transporte

führen häufig zu Verkehrschaos. Das ist in Ordnung, wenn es Ausnahmefälle bleiben. Aber wenn diese Transporte massiv zunehmen, wird es durchaus eine große Herausforderung sein. Deswegen kann ich immer nur dafür plädieren, dass man die Häfen im Mindestmaß in der Form belässt und am Ende des Tages auch zusieht, dass Entwicklungsmöglichkeiten gegeben sind, um allen Anforderungen gerecht zu werden.

Frank Börner (SPD): Ich habe keine weiteren Fragen, aber wir möchten uns ganz herzlich für die erfrischend offene Beantwortung unserer Fragen bedanken. Ich hoffe, das bringt uns ein kleines Stück weiter. – Herzlichen Dank.

Christof Rasche (FDP): Ebenso herzlichen Dank für die vergangenen zwei Stunden.

Stichwort: Planungsbeschleunigung von Genehmigungsverfahren im Bereich „Wasserstraße/Binnenschifffahrt“. Welche Möglichkeiten hat das Land im Wesentlichen, und schöpfen wir diese Möglichkeiten überhaupt aus? Wenn nicht, welche Vorschläge haben Sie?

Alexander Garbar (Duisburger Hafen): Das Thema „Beschleunigung“ ist immer ein zweischneidiges Schwert. Ich denke, es hängt immer davon ab, wie gut die Qualität der Unterlagen ist, die man einreicht. Das hilft erstmal per se, dass man Prozesse beschleunigt. Wir wollen die Schuld nicht immer nur zu den Behörden schieben, denn am Ende des Tages sind auch die Antragsteller in der Pflicht, gute Unterlagen vorzubereiten.

Der größte Hebel besteht aus unserer Sicht allerdings auf der Seite der Kapazitäten bei den Behörden. Denn häufig ist es so: Landet man bei der einen Person, die vielleicht ein Interesse hat, die vielleicht aber auch das Quäntchen mehr Drive hat, um sich mit diesen Themen zu beschäftigen, dann laufen Themen schneller. Landet die Unterlage bei der falschen Person auf dem Tisch, bleibt sie länger liegen. Und was einfach häufig fehlt, sind wirklich konkrete Fristen für die Rückmeldung. Es gibt Fristen für die Einreichung. Bei der Rückmeldung wird man häufig vertröstet. Es wird aufgeschoben, es wird aufgeschoben. Man kann de facto nicht so viel tun, um sich gegen diese aufschiebenden Termine zu wehren. Ich denke, es ist der Baubooster, die Baubeschleunigung. Man versucht, über reduzierte Einspruchsmöglichkeiten Wege und Mittel zu finden, um die Verfahren zu verkürzen. Es würde aber durchaus helfen, wenn in den Bezirksregierungen, in den einzelnen Behörden mehr Know-how, mehr Kapazität vorhanden wäre, um sich den Themen einfach schneller zu widmen. Ich mache den Kollegen und Kollegen auch keinen Vorwurf. Häufig sind sie einfach unter Wasser. Es gibt zu wenig Fachwissen. Wir haben es vorhin gehört: Auch bei den Kollegen der GDWS fehlen Ingenieure und Fachleute. Das ist einer der großen Hebel, die man ziehen müsste, um Verfahren zu beschleunigen.

Daniel Gräfingholt (IHK NRW – Die Industrie- und Handelskammern in Nordrhein-Westfalen): Wir hatten letzte Woche ein Hintergrundgespräch mit Herrn Staatssekretär Hirte aus dem Bundesverkehrsministerium, und er nannte uns eine Zahl, die ich im ersten Augenblick gar nicht so richtig glauben konnte. Er sagte, im Extremfall ist es ist

für manche Verkehrsinfrastrukturprojekte nötig, 200 Gutachten zu erstellen. Das gilt natürlich nicht für jedes Projekt, aber es zeigt die Dimension, wie kompliziert und komplex es geworden ist. Es zeigt auch, wir brauchen eigentlich grundlegend eine systematische Beschleunigung oder Vereinfachung. Die letzte Bundesregierung agierte so, dass einzelne Projekte mit einem speziellen Status versehen wurden, dem überragenden öffentlichen Interesse; dabei wurde die Wasserstraße leider nicht berücksichtigt. Das wäre ein Aspekt, auf den NRW drängen sollte, wenn sich die Möglichkeit bietet, dass die Wasserstraße mit berücksichtigt wird.

In unserer Stellungnahme haben wir ein Beispiel, das ganz eindrücklich zeigt, wie schwierig es für Unternehmen ist, ihre Projekte umzusetzen. In Wesel wird eine Schiffsentgasungsanlage gebaut, die jetzt eine Planungszeit von 15 Jahren hatte. Warum dauert das so lange? Weil seit dem Antrag für diese Anlage sich die Rechtsgrundlagen geändert haben und Teile des Genehmigungsprozesses immer wieder neu gestartet werden mussten. Ganz konkret könnte hier aus unserer Sicht eine Stichtagsregelung helfen. Das heißt, es gilt die Rechtslage, die zum Zeitpunkt galt, als der Antrag eingereicht wurde, und daran kann sich ein Unternehmen dann auch orientieren. Damit komme ich wieder zurück auf das Thema „Sicherheit“, das ich schon bei der letzten Frage erwähnt hatte.

Jan Hinterlang (Verband der Chemischen Industrie): Zustimmung zu dem bereits Gesagten. Herr Gräfingholt hat die größeren Themen angesprochen, so das überragende öffentliche Interesse und ähnliche Punkte. Ich denke, an vielen Stellen gibt es Maßnahmen, die im Kleinen und gegebenenfalls vergleichsweise kurzfristig auch schon für Verbesserungen sorgen könnten. Ein Beispiel gerade im Bereich der wasserbaulichen Maßnahmen ist die Frage, wie man mit Kreuzungsrechten umgeht, das offensichtlich auch ein Thema ist, das gerade im Kanalnetz für große Probleme sorgt. Das heißt: Wer finanziert bei Kreuzungsbauwerken welchen Anteil?

Diese Abstimmungen sind wohl Themen, die sehr viel Zeit und Aufwand auch zwischen den einzelnen zuständigen Trägern der Bauwerke und der angrenzenden Kommune brauchen. Insofern gibt es da mindestens den Wunsch der Beteiligten nach einer Reduzierung der Komplexität. Es wird wohl über Fondsmodelle oder die Heraufsetzung von Schwellenwerten für Vergaben im Rahmen der GDWS nachgedacht, die trägerunabhängige Finanzierungen erlauben. Solche Aspekte können also neben den Punkten, die Herr Gräfingholt angesprochen hat, sicherlich auch im Kleineren für Verbesserungen und Beschleunigung sorgen.

Vorsitzender Matthias Goeken: Ich schaue in die Runde. – Die Fragen scheinen beantwortet zu sein, und ich sehe keine weiteren Wortmeldungen. Somit haben wir das Ende der heutigen Anhörung erreicht.

Ich bedanke mich auch noch einmal abschließend bei allen Sachverständigen dafür, dass sie mit ihren schriftlichen Stellungnahmen und der heutigen Teilnahme dazu beigetragen haben, die Thematik des genannten Antrags zielführend zu erörtern und die gestellten Fragen zu beantworten. Die Mitglieder des Ausschusses – das kann ich

Ihnen versichern – werden die sich aus der heutigen Anhörung ergebenden Erkenntnisse in die weitere Beratung des Parlamentes mit einbringen und einfließen lassen.

Das Anhörungsprotokoll wird in Kürze auf unserer Internetseite zur Verfügung stehen.

Ihnen noch einmal ein herzliches Dankeschön.

Die Sitzung ist geschlossen.

gez. Matthias Goeken
Vorsitzender

Anlage
13.10.2025/28.10.2025

Anhörung von Sachverständigen
des Verkehrsausschusses

NRW muss funktionieren: Funktionierende Wasserstraßen statt Stillstand – Erhalt der Logistik für die Zukunft des Industriestandorts NRW sichern!
Antrag der Fraktion der SPD, Drucksache 18/14013

am Mittwoch, dem 24. September 2025
10.00 bis (max.) 12.00 Uhr, Raum E3 A02, Livestream

Tableau

eingeladen	Teilnehmer/innen	Stellungnahme
Verband der Chemischen Industrie e.V. Landesverband Nordrhein-Westfalen Professor Dr. Winfried Golla Düsseldorf	**Jan Hinterlang**	**18/2866**
Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt Eric Oehlmann Bonn	*keine Teilnahme*	**---**
Duisburger Hafen AG Markus Bangen Duisburg	**Alexander Garbar**	**18/2855**
Dortmunder Hafen AG Bettina BrennenstuhlDortmund	*keine Teilnahme*	**18/2847**
Enercon Jan Sebastian Donner Aurich	**Jan Sebastian Donner**	**18/2860**
Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e.V. Jens Schwanen Duisburg	**Jens Schwanen**	**18/2732**

eingeladen	Teilnehmer/innen	Stellung-nahme
IHK NRW – Die Industrie- und Handelskammern in Nordrhein-Westfalen e.V. Ocke Hamann Düsseldorf	**Daniel Gräfingholt**	**18/2865**