

26.04.2024

Antwort

der Landesregierung

auf die Kleine Anfrage 3598 vom 28. März 2024
der Abgeordneten Christof Rasche und Dietmar Brockes FDP
Drucksache 18/8666

Über welche Kapazitäten für Groß- und Schwerlasttransporte verfügt die Verkehrsinfrastruktur in Nordrhein-Westfalen für eine erfolgreiche Energiewende?

Vorbemerkung der Kleinen Anfrage

Die Landesregierung und die Bundesregierung haben sich den Ausbau der Erneuerbaren Energien zum Ziel gesetzt. Immer stärker zeigt sich, dass Großraum- und Schwertransporte (GST) hierbei eine zentrale Rolle einnehmen. Damit der dafür notwendige tägliche Neubau von sechs Windenergieanlagen gelingen kann, sind alleine in diesem Wirtschaftsbereich jährlich rund 60.000 GST notwendig.

Die Rahmenbedingungen für die Planung und Durchführung von Schwertransporten haben sich entgegen wiederkehrender politischer Ankündigungen in den vergangenen Jahren in der Praxis insgesamt weiter verschlechtert. Fehlende Routen, lange Genehmigungszeiten, hohe Kosten und eine erhebliche Bürokratielast stehen den strategischen Transformationszielen entgegen. Energiewende und Sicherung der Infrastruktur bedeuten, dass Rotorblätter, Kräne, Baumaschinen und Stahlbetonteile reibungslos zum Bestimmungsort transportiert werden können. Das ist in Nordrhein-Westfalen aktuell nicht der Fall. Zahlreiche Probleme mit den Transporten schlagen bei produzierenden Unternehmen und Spediteuren im heimischen Wirtschaftsraum stark durch.

Während der fortschreitende Verschleiß der Verkehrsinfrastruktur die Suche nach möglichen Transportrouten erschwert, werden gleichzeitig Antrags- und Genehmigungsverfahren für GST immer langwieriger. Für die verladende Wirtschaft und die Transportbranche ist der aktuelle Zustand längst nicht mehr hinnehmbar.

Der Minister für Umwelt, Naturschutz und Verkehr hat die Kleine Anfrage 3598 mit Schreiben vom 26. April 2024 namens der Landesregierung im Einvernehmen mit der Ministerin für Wirtschaft, Industrie und Klimaschutz beantwortet.

- 1. *Wie hat sich Genehmigungsdauer von GST für Komponenten von Windenergieanlagen in Nordrhein-Westfalen in den vergangenen fünf Jahren bis zum letztmöglich nachvollziehbaren Zeitpunkt entwickelt? (Bitte jährlich und nach Kreisen und kreisfreien Städten aufschlüsseln.)***

Eine Auswertung der Genehmigungsdauer ist durch die Landesregierung nicht möglich, da bei den zuständigen Erlaubnis- und Genehmigungsbehörden keine Datenerhebung zur Dauer der Genehmigungsverfahren erfolgt und die Genehmigungsdauer in VEMAGS nicht gesondert erfasst und statistisch ausgewiesen wird.

- 2. *Welche Häfen in Nordrhein-Westfalen verfügen über die entsprechenden Kapazitäten, um als Umschlagpunkte für Rotorblätter für Windenergieanlagen genutzt werden zu können?***

Flächenkapazitäten der Häfen werden bedarfsgerecht und auftragsentsprechend zur Verfügung gestellt und unterliegen der wirtschaftlichen Verantwortlichkeit der Betreibergesellschaften. Die Häfen in Nordrhein-Westfalen zeichnen sich durch ihre urbane Lage aus, die durch die grundsätzliche Nutzungskonkurrenz innerhalb des Hafengebiets geprägt ist. Die in den Häfen zur Verfügung stehenden Umschlagkapazitäten von Großraum- und Schwerguttransporten wurden bundesweit durch das BMDV erhoben, werden fortlaufend ergänzt und validiert. Diese Daten können über das bundeseigene Elektronische Wasserstraßen-Informationssystem (ELWIS) unter dem Link <https://www.elwis.de/DE/Karte/> abgerufen werden.

- 3. *Wo und in welchem Umfang stehen in Nordrhein-Westfalen freie Kapazitäten bei Güterbahnhöfen und im Bereich der Schieneninfrastruktur zur Verfügung, um GST von der Straße auf die Schiene zu verlagern?***

Die Verladung von Großraum- und Schwertransporten auf der Schiene hängt im Grundsatz von zwei Faktoren ab. Zum Ersten müssen die Be- und Entladestellen ausreichend dimensioniert und mit ausreichend Aufstellplatz für beispielsweise Kräne versehen und straßenseitig für Großraum- und Schwertransporte angebunden sein. Zum Zweiten müssen auf der jeweiligen Strecke die Kurvenradien und Lichtraumprofile passen. Insbesondere sehr lange oder überbreite Bauteile können Probleme in Kurvenradien oder bei Parallelgleisen verursachen. Die Laufwege der Transporte sind immer individuelle Planungen, da das Transportgut immer auf die jeweilige Nutzung optimiert ist. Dies schließt mögliche Zwischenabstellungen in den Bahnhöfen der Deutschen Bahn mit ein.

Im Jahr 2014 hat der Verband deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) in Nordrhein-Westfalen in einer Erhebung 20 Verladestellen für Schwergut genannt bekommen. In der Regel bestehen spezialisierte Ladestellen entweder direkt beim Produzenten, der die hergestellten Güter gleich aus der Produktion auf die Bahn verlädt oder beim Empfänger, wenn regelmäßig Schwergut empfangen wird. Mit der Marktentwicklung von Großraum- und Schwerlasttransporten auch per Bahn werden entsprechende Transportdienstleister hier eine Nachfrage jenseits bestehender Infrastrukturen entwickeln, wobei eine gute Auslastung in deren Interesse ist. Ob hier eine öffentliche Unterstützung überhaupt erforderlich wird, kann derzeit nicht ausgesagt werden.

- 4. Wie hoch taxiert die Landesregierung den Investitionsbedarf in öffentliche Verkehrsinfrastruktur in Nordrhein-Westfalen, um insbesondere den wachsenden Bedarf an GST-Kapazitäten zu decken?**
- 5. Welche bzw. in welcher Höhe nimmt die Landesregierung investive Maßnahmen vor, um die Bedingungen für GST in Nordrhein-Westfalen zu verbessern? (Bitte entsprechende Maßnahmen samt Investitionshöhe einzeln ausweisen und jeweils dem dazugehörigen Verkehrsträger zuweisen.)**

Aufgrund des Sachzusammenhangs werden die Fragen 4 und 5 gemeinsam beantwortet. Der Markt für Großraum- und Schwerlasttransporte per Binnenschiff und Bahn entwickelt sich gerade, sodass seitens der Landesregierung für diese Fragestellungen noch kein gesamter Investitionsbedarf bezifferbar bzw. bekannt ist.

Für Großraum- und Schwertransporte (GST) können Knotenpunkte, Kreisverkehre und Brückenbauwerke besondere Hindernisse darstellen. Gerade ältere und marode Brückenbauwerke, die nicht für die aktuellen Verkehrsbelastungen - insbesondere des Schwerverkehres - ausgelegt sind, sind kritisch zu betrachten. Mit der Sanierungsoffensive "Straßeninfrastruktur NRW" verfolgt die Landesregierung das Ziel, die Verkehrsinfrastruktur in Nordrhein-Westfalen nachhaltig zu verbessern. Dabei werden die dringlichsten Brückenbauwerke zuerst erneuert. Dies kommt insbesondere auch dem GST zugute. Für das Jahr 2024 sind im Landesstraßen-erhaltungsprogramm für den Erhalt der bestehenden Landesstraßen inkl. der Brückenbauwerke 220 Millionen € eingeplant.

Die Verladestationen bei der Bahn befinden sich in privatrechtlicherer Hand. Das Land Nordrhein-Westfalen unterstützt die nicht bundeseigenen Bahnen bei Infrastrukturinvestitionen im Rahmen der NE-Bahn-Infrastrukturförderung. Die übrige Bahninfrastruktur unterliegt dem Verantwortungsbereich von InfraGo.

Für die Häfen wird allgemein die Frage der Infrastrukturförderung im Rahmen der Umsetzung der Nationalen Hafenstrategie mit dem Bund erörtert. Konkrete Projektfinanzierungen sind diesbezüglich derzeit nicht nachgefragt.