

VCI NRW STELLUNGNAHME

Anhörung zum Antrag „Europakonferenz für Energiesicherheit und Wachstum“

Antrag der Fraktion der FDP, Drucksache 18/1664

Einführung / Hintergrund

Die trilaterale Region – Niederlande, Flandern, Nordrhein-Westfalen – ist eine der bedeutendsten Chemieregionen der Welt. Sie rangiert nach Umsatz auf Rang vier hinter China, den USA und Japan. 20 Prozent des Chemieumsatzes in Europa werden hier generiert. Die Chemieunternehmen in der Region beschäftigen 180.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter.

Das Chemiecluster ist eng vernetzt – über Infrastrukturen und Logistik, über Geschäftsbeziehungen innerhalb der chemischen Industrie und darüber hinaus. Viele Unternehmen unterhalten mehrere Standorte in der Region mit Interdependenzen im Produktionsprozess. Parallel einen die Chemie-Region der steigende Wettbewerbsdruck durch andere Weltregionen und die Klimaschutz-Herausforderungen. Dabei ist aus Gründen der Resilienz und der unterschiedlichen Schwerpunkte die Anbindung gerade für die NRW-Industrie an *beide* Häfen – Rotterdam und Antwerpen/Brügge – wichtig.

Aus diesem Grund ist eine **stets wachsende Zusammenarbeit in der trilateralen Region aus unserer Sicht von großer Bedeutung**, um diese als führenden Chemie- und Industriestandort zu erhalten und zu stärken, Wohlstand und Arbeitsplätze zu sichern und gemeinsam den Weg zur Treibhausgasneutralität erfolgreich zu gehen.

Wir begrüßen daher den der Anhörung zugrundeliegenden Antrag.

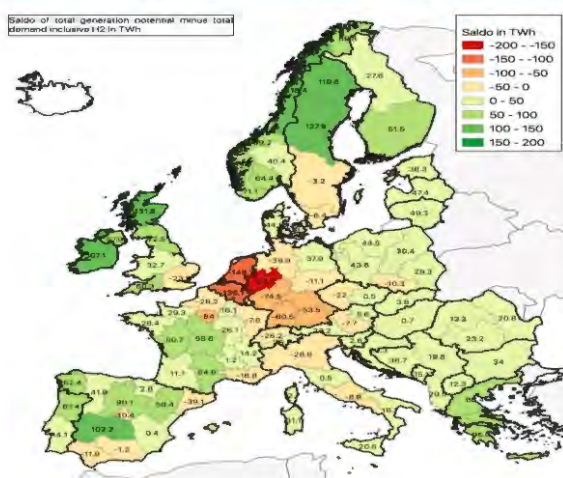
Als VCI NRW engagieren wir uns seit Anbeginn in der 2017 von den Wirtschaftsministerien der Niederlande, Flandern und NRW geschaffenen Initiative einer „[Trilaterale Strategie für die chemische Industrie](#)“ (im Weiteren „Trilog“ genannt). Diese hat sich zum Ziel gesetzt, als trilaterale Chemie-Region ein Motor der nachhaltigen und wettbewerbsfähigen Transformation zu werden. In drei Arbeitsgruppen mit Vertreterinnen und Vertretern aus Ministerien, Wissenschaft, Chemieunternehmen und Chemieverbänden mit unter den Regionen aufgeteilter Schirmherrschaft werden seitdem Themen aus den Bereichen Energie & Rohstoffe, Innovation und Infrastruktur bearbeitet.

Energie- und Rohstoffversorgung

Eine aus der Trilog-Arbeitsgruppe Infrastruktur hervorgegangene Initiative, die „Sustpipe-Initiative“, entstammt der Feststellung, dass die Energie- und Rohstoffversorgung der Zukunft noch stärker auf Pipeline-Verbindungen angewiesen sein dürfte, als das derzeit bereits der Fall ist.

Hintergrund ist die gemeinsame Abhängigkeit von Rohstoff- und Energieträgerimporten, wie sie etwa die [Folgenabschätzung der EU-Kommission](#) zur Erneuerbaren-Energien-Richtlinie am Beispiel Wasserstoff verdeutlicht. Darin zeigt sich die negative Bilanz der trilateralen Region beim Erzeugungspotential für Erneuerbare Energien vs. des Elektrizitätsbedarfs für die Herstellung grünen Wasserstoffs.

Figure 31 - Balance of renewable generation potential and demand with electricity for hydrogen in Europe 2050²⁸⁴



Auch die Wasserstoff-Roadmap und die Carbon Management Strategie des Landes NRW weisen der H₂- und CO₂-Rohrleitungsinfrastruktur in der trilateralen Region – neben der Anbindung an die norddeutsche Küste – eine wichtige Transformationsaufgabe zu.

Hierfür ist ein **leistungsfähiges und zukunftsfestes Pipelinennetzwerk erforderlich** für den Transport von konventionellen und künftig „grünen“ Chemierohstoffen und Energieträgern, von Wasserstoff sowie CO₂ im CCU / CCS-Kontext. Dieses Netz muss auf den bestehenden Rohrleitungsverbindungen aufbauen und durch Lückenschlüsse und ggfs. Neubauten ergänzt werden.

Für die Auslotung von Voraussetzungen und Umsetzungsmöglichkeiten zur Pipeline-Entwicklung in der Region hat sich ein Kreis von acht führenden Chemieunternehmen und der zwei Häfen Antwerpen/Brügge und Rotterdam von 2020 bis 2022 auf der Basis eines „Letter of Intent“ zusammengeschlossen. Dieser Kreis hat Bedarfe ermittelt, Wirtschaftlichkeitsberechnungen angestellt und Kontakte zu weiteren Akteuren hergestellt, wie der Stahlindustrie und den Leitungsnetzbetreibern.

Die drei Wirtschaftsministerien haben 2021 eine „Joint Declaration of Intent“ formuliert, um ihre Unterstützung für die Entwicklung der Pipeline-Netze zu bekräftigen und sich hierzu grenzüberschreitend eng abzustimmen.

Im Sommer 2022 hat die Initiative eine [Bilanz gezogen](#). Durch die vorbereitenden Analysen und Arbeiten konnten wichtige Voraussetzungen für ein engeres Pipeline-Netz geschaffen werden. Alle Aktivitäten, die sich die Lol-Unterzeichner vorgenommen hatten, sind zum Abschluss gebracht worden. Auf dieser Vorarbeit konnten konkrete Projekte und Konsortien aufgesetzt werden wie beispielsweise das Delta Corridor Projekt aus den Niederlanden. Die Trilog-Arbeitsgruppe befindet sich in Gesprächen mit bestehenden Projektkonsortien zur Auslotung von Möglichkeiten der weiteren Unterstützung bei der Umsetzung.

Handlungsnotwendigkeiten

Aus Sicht der Trilog-Partner ist jetzt erforderlich:

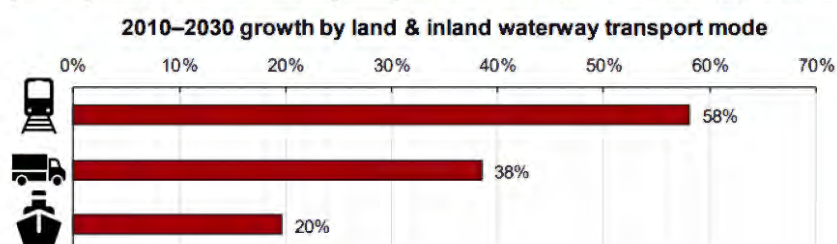
- Einen **koordinierten, trilateralen Ansatz zu verfolgen**, der Doppelstrukturen vermeidet, Synergien nutzt und gezielt Hürden adressiert, die vom grenzüberschreitenden Charakter dieser Infrastrukturprojekte ausgehen. Insbesondere ist es aus Sicht der chemischen Industrie entscheidend, dass eine intensive **Abstimmung zum Planungsstand und zur Synchronisation von Zeitplänen** erfolgt.
- Ansätze zu prüfen, die **größtmögliche Flexibilität bieten**, wenn es um künftig – mit ggfs. großer Dynamik – entstehende Bedarfe für den Pipeline-Transport geht. **Trassenreservierungen** könnten hier ein möglicher Weg sein, um zeitaufwändige Planungsprozesse vorab durchführen zu können. Ziel sollte die Betriebsaufnahme innerhalb von zwei bis drei Jahren nach der Investitionsentscheidung sein.

Die **bestehenden „Trilog“-Strukturen** bieten aus Sicht der chemischen Industrie eine gute Plattform für die Umsetzung dieser Koordinierungs- und Unterstützungsleistung.

Wasserstraßen- und Schieneninfrastruktur

Mobilität im Güterverkehr ist eine wesentliche Voraussetzung für eine wettbewerbsfähige Industrie und wirtschaftliches Wachstum. Dazu ist ein starkes logistisches System erforderlich. In diesem spielen Binnenschifffahrt und Schiene als umweltfreundliche und

Figure 17: Forecast of the growth of bi-directional annual transport volumes of chemical goods by land and inland waterway transport between NRW-FL and NRW-NL, 2010–2030



Source: Prognos (2017), based on the German Federal Transport Infrastructure Plan 2030. Note: Aggregated volumes of from/to NRW-NL and from/to NRW-FL volumes. Calculations based on million tonnes of NST groups 32, 72 and 80 (fertilisers, liquid petroleum products, chemical products, rubbers, plastics, fibres and refined petroleum products). Forecast does not include pipeline transport.

sichere Transportmittel für die chemische Industrie eine wichtige Rolle. Sogenannte „Listengüter“ dürfen zudem aus Gründen des Gefahrgutrechts nur über die Schiene transportiert werden.

Als chemische Industrie setzen wir uns zudem stark für eine nachhaltige Güterverkehrslogistik auf der Straße ein. Beispielsweise über die gemeinsame Initiative von VCI NRW, Handelsverband Deutschland und dem Verband Verkehrswirtschaft und Logistik (VWL) mit dem NRW-Wirtschaftsministerium und der Landesgesellschaft Energy4Climate für Brennstoffzellen-LKW in der trilateralen Region (HyTruck.NRW).

Gerade die Verkehrsmengen zwischen den Westhäfen und Nordrhein-Westfalen werden in allen Verkehrsträgern voraussichtlich deutlich wachsen (siehe Grafik „Figure 17“, [Prognos-Studie zur trilateralen Chemieregion](#), 2017).

Die bestehende Infrastruktur ist jedoch bereits jetzt marode und nicht zukunftsfest und resilient aufgestellt. Fallen bestehende Wege aus, fehlen die Alternativen.

Im Sinne der Versorgungssicherheit und einer nachhaltigen und effizienten Logistik ist es entscheidend, die **Vorteile von Binnenschiffs- und Schienentransporten nutzen** zu können. Hierfür muss das Infrastrukturnetz in der trilateralen Region leistungsfähig und zuverlässig ertüchtigt werden. Das ist auch aus folgenden Gründen von hoher Bedeutung:

- Binnenschifffahrt und Schiene sind essenzielle Faktoren zur Erreichung der Klimaschutzziele im Verkehrsbereich.
- Es müssen die Voraussetzungen geschaffen werden für die Verlagerung von Transporten von der Straße auf das Binnenschiff und Schiene.
- Es werden alle Verkehrsträger benötigt für eine Anpassung an die erwartete Steigerung des Verkehrsaufkommens in den nächsten Jahren.
- Die Zuverlässigkeit und Resilienz des Verkehrsträgernetzes in der Region muss gestärkt werden.

Handlungsnotwendigkeiten Wasserstraßen

Der Rhein und das westdeutsche Kanalnetz sind für die chemische Industrie die bedeutendsten Wasserwege Deutschlands. Über sie ist die direkte Anbindung an die Häfen in Antwerpen/Brügge und Rotterdam sichergestellt. Die Wasserstraße hat als einziger Verkehrsträger noch freie Kapazitäten und kann deswegen eine wichtige Rolle spielen bei der angestrebten Verkehrswende.

In einem [ausführlichen Positions- und Diskussionspapier](#) hat sich die Trilog-Arbeitsgruppe Infrastruktur im Januar 2023 zur Binnenschifffahrt in der trilateralen Region geäußert.

Dabei betreffen die Herausforderungen im System Wasserstraße die gesamte Region. So stellen die im Zuge des Klimawandels häufiger auftretenden Niedrigwasserlagen eine große logistische Herausforderung für den zuverlässigen Transport über den Rhein dar. Beispielsweise waren beim Rhein-Niedrigwasser im Sommer 2022 Schiffe, die im Normalfall Kapazitäten von 2000 bis 3000 t Produkt besitzen, vielfach nur noch mit 20% der maximalen Tonnage und niedriger unterwegs.

Für die Versorgung der am Wesel-Datteln- und Rhein-Herne-Kanal angrenzenden Chemiestandorte stellen zudem u.a. marode Schleusen im Westdeutschen Kanalnetz ein stetes Risiko dar.

Für die **Verbesserung der Schiffbarkeit der national und international bedeutsamen Wasserstraße Rhein und des Westdeutschen Kanalnetzes** und für die Investitions- und Standortentscheidungen der auf diese Wasserwege angewiesenen Industrieunternehmen ist es deswegen dringend erforderlich, die notwendigen Baumaßnahmen rasch umzusetzen.

- Bei der Abladeoptimierungen des Mittel- und Niederrheins geht es um gezielte Ertüchtigungen an den dortigen Engstellen. Dadurch kann mit höherem Wasserstand der Fahrrinne der Rhein bei Niedrig- und Mittelwasser stabiler und sicherer befahren werden. Die dafür notwendigen flussbaulichen Maßnahmen müssen zügiger in Angriff genommen werden als geplant. Das bedeutet auch, dass Konsultationen mit allen Interessengruppen frühzeitig eingeleitet werden müssen, um offenen Fragen, Informationswünschen und Bedenken Rechnung zu tragen. **Die Abladeoptimierung Mittelrhein muss deutlich vor 2030 umgesetzt sein und die Abladeoptimierung Niederrhein deutlich vor 2037.**
- Die **Maßnahmen zur Ertüchtigung des Westdeutschen Kanalnetzes** – etwa die Erneuerung der Schleusen am Wesel-Datteln-Kanal und die vorgesehenen Brückenerhöhungen – **sind beschleunigt umzusetzen**, um die Versorgungssicherheit der Standorte zu gewährleisten und Perspektiven zu bieten für die Verlagerung von Gütern auf die Wasserstraße, bspw. auch über den mehrlagigen Containertransport. Hierfür bedarf es bspw. der Definition von Bagatellkriterien für die Errichtung von Ersatzneubauten.

Handlungsnotwendigkeiten Schiene

Die 3RX-Schienenstrecke von Antwerpen nach Rhein/Ruhr – genau wie die Betuwe-Linie als Anbindung von und nach Rotterdam – ist für die chemische Industrie eine Schlüsselinfrastruktur.

Die 3RX-Strecke ist insbesondere erforderlich, um die bestehenden Kapazitätsengpässe auf der Montzen-Aachen-Route aufzulösen, zusätzliche Mengen auf der Verbindung von / nach Antwerpen aufzunehmen und eine Resilienz im Infrastrukturnetz der trilateralen Region aufzubauen.

Die laufende Aktualisierung der Kosten-Nutzen-Analyse sowie die 3-Länder-Gespräche zu einem intermodalen Paket an Infrastruktur- und Mobilitätsprojekten kommen planmäßig im Frühjahr 2023 zum Abschluss und sollen Grundlage für eine politische Einigung Deutschlands, der Niederlande und Belgiens zur Umsetzung der 3RX-Strecke sein.

Aufgrund der wirtschaftlichen Bedeutung der Region für ganz Europa ist es entscheidend, das **Projekt als europäisches Vorhaben zu positionieren**. Auf diesem Weg lässt sich noch deutlicher der volkswirtschaftliche Mehrwert aufzeigen, als es bei nationalen, bilateralen oder trilateralen Kosten-Nutzen-Erwägungen der Fall ist. Zudem müssen aller Voraussicht nach europäische Fördermittel eine wichtige Rolle bei der Finanzierung der Ausbaumaßnahmen spielen.

Erfolgversprechend ist dabei nur ein **Ansatz, der in allen drei Regionen eine klare politische und gesellschaftliche Unterstützung erfährt**. Dafür muss ein Paket geschnürt werden, das Maßnahmen zur verbesserten Anbindung im Güter- und Personenverkehr unter Einschluss eines beschleunigten Ausbaus der Betuwe-Linie auf deutscher Seite umfasst. Für die Akzeptanz in der Bevölkerung ist zudem entscheidend, eine klare Strategie zu Lärmschutzmaßnahmen direkt zu berücksichtigen.

NRW wird durch die bessere Anbindung an den zweitgrößten Hafen Europas in Antwerpen/Brügge einer der größten Profiteure der 3RX-Strecke sein. Mit Blick auf die avisierte politische Einigung in diesem Jahr sollte deswegen gerade auch **aus NRW heraus die Kommunikation zur Bedeutung dieser Schienenverbindung betont werden**.

Fazit: Hohe Bedeutung des fortgesetzten trilateralen Austausches

Aus Sicht der chemischen Industrie ist die **trilaterale Koordination** wesentlich. Aufgrund gemeinsamer Herausforderungen und Chancen sowie der engen bestehenden Kontakte, kann hier eine chemische Pilotregion für Nachhaltigkeit und Wettbewerbsfähigkeit entstehen.

Wichtig ist das klare und fortdauernde Commitment aller drei Regionen zur trilateralen Zusammenarbeit – auch wenn bilaterale und nationale Initiativen immer eine Rolle spielen werden.

Nur mit einem gemeinsamen Ansatz schafft man jedoch **bestmögliche Transparenz und Effizienz** und entwickelt ausreichend Durchschlagskraft für die Infrastrukturentwicklung, wie sie bei der Komplexität grenzüberschreitender Vorhaben erforderlich ist.

Die intensiviertere trilaterale Zusammenarbeit bietet zudem Vorteile über den Bereich Infrastruktur hinaus. Über die **Identifikation weiterer gemeinsamer Interessen und Positionen**, etwa im Bereich der europäischen Regulatorik (der Antrag spricht die EU-

Chemikalienstrategie an), lassen sich gemeinsam Haltungen ggfs. **effektiver in Brüssel vortragen.**

Die **Trilog-Initiative** kann hier als Plattform aller drei Regionen eine wichtige Rolle spielen.