

12 Leistungsfähigkeit des Rheins als Wasserstraße und logistische Lebensader erhalten

Antrag
der Fraktion der FDP
Drucksache 18/611

Ich eröffne die Aussprache und erteile für die antragstellende Fraktion der FDP Herrn Kollegen Rasche das Wort.

Christof Rasche (FDP): Vielen Dank. – Frau Präsidentin! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Viele Menschen haben große Sorgen. Wir stehen vor großen Herausforderungen. Die Politik ist für Lösungen zuständig. Die Menschen erwarten, dass wir – also, das Parlament – unsere Aufgaben erledigen. Das schafft Vertrauen in der Bevölkerung. Es geht um Klarheit und um Verlässlichkeit.

Das war ziemlich wörtlich der Einstieg des Ministerpräsidenten in seine Regierungserklärung heute Morgen. Die Menschen in Nordrhein-Westfalen werden ziemlich genau beobachten, wie es im Praxisfall mit Klarheit und Verlässlichkeit aussieht.

Bei diesem Tagesordnungspunkt reden wir über das Niedrigwasser am Rhein. Dieses verschärft – das wissen wir alle, und das bedrückt uns auch alle – die wirtschaftliche Lage in Nordrhein-Westfalen insgesamt, und die gravierenden Folgen für die Wirtschaft, für die Industrie und für alle Arbeitsplätze sind uns bewusst.

Schauen wir kurz auf das Jahr 2018 zurück. Damals hatten wir ein Niedrigwasser am Rhein mit gravierenden Auswirkungen für die Industrie, für die Wirtschaft und für die Arbeitsplätze schon einmal. Damals wurden zahlreiche Maßnahmen beschlossen, um die Leistungsfähigkeit der Wasserstraßen und die Versorgungssicherheit für die Wirtschaft sicherzustellen. Darunter befanden sich infrastrukturelle und flussbauliche Maßnahmen. Dazu gehörte aber auch die Rheinvertiefung.

Ich will nicht verschweigen, dass es auch um viele andere Dinge geht. Es geht um niedrigwassergeeignete Schiffe, es geht vielleicht um neue Pipelines nach Antwerpen und nach Rotterdam, und natürlich geht es auch darum, den Umweltschutz zu beachten. Das ist aber nicht neu, sondern das war bereits 2018 der Fall.

Uns Abgeordnete begleiten in diesen Tagen die Wirtschaftsjuden aus Nordrhein-Westfalen. Diese Leute, die für unser Land Verantwortung übernehmen, haben gestern und heute in allen Gesprächen immer wieder gesagt: Wir fordern ein schnelleres Agieren und schnellere Entscheidungen. Uns läuft die Zeit davon. Wir brauchen jetzt einfach Lösungen und keine Rederei.

Jetzt, liebe Kolleginnen und Kollegen, geht es um die versprochene Klarheit und Verlässlichkeit im Alltagsgeschäft. Wird von der Koalition und von der Regierung im Alltagsgeschäft wirklich Klarheit und Verlässlichkeit gegeben?

Der Bund, das Land, die Vorgängerregierung und auch Hendrik Wüst und die CDU haben zur Rheinvertiefung in Nordrhein-Westfalen Ja gesagt. Verkehrsminister Oliver Krischer hat in der Rheinischen Post und in anderen Medien dazu Nein gesagt. Dieser Widerspruch ist für mich bzw. für uns zumindest aktuell – vielleicht kommen wir in der Ausschussberatung noch zu irgendeiner Lösung – das Gegenteil von der Klarheit und Verlässlichkeit, die der Ministerpräsident heute Morgen in seiner Regierungserklärung versprochen hat.

(Beifall von der FDP)

Heute Morgen haben wir gelesen, dass Minister Krischer eine Rheinvertiefung am Mittelrhein – sie hat einen anderen Nutzen-Kosten-Wert; es gibt Sachen, die man nicht vergleichen kann – unterstützt. Das schlägt für mich dem Fass den Boden aus.

(Beifall von der FDP)

Herr Krischer ist Verkehrsminister von Nordrhein-Westfalen und nicht von Baden-Württemberg, Hessen und Rheinland-Pfalz. Wo kommen wir denn da hin?

Natürlich brauchen wir eine vernünftige Politik für die Industrie für ganz Deutschland und auf der gesamten Rheinschiene. Allein den Spediteuren, der Binnenschifffahrt, der Industrie, thyssenkrupp, der Chemie als NRW-Regierung zu vermitteln, für Lösungen am Mittelrhein, aber in Nordrhein-Westfalen dagegen zu sein, ist eine Sprache, die die Leute nicht verstehen.

(Beifall von der FDP und Frank Börner [SPD])

Die Menschen haben große Sorgen, aber sie haben auch Hoffnung, dass wir gemeinsam zu Lösungen kommen. Ich werbe dafür, dass wir diese Hoffnungen nicht enttäuschen. Ich freue mich auf die Beratungen im Ausschuss. Wir werden mit den Betroffenen und Beteiligten reden. Ich bin von Natur aus Optimist und denke, wir könnten vielleicht eine gute Lösung erreichen. – Vielen Dank.

(Beifall von der FDP)

Vizepräsidentin Berivan Aymaz: Vielen Dank, Herr Kollege Rasche. – Für die Fraktion der CDU hat nun der Kollege Matthias Goeken das Wort.

Matthias Goeken (CDU): Sehr geehrte Frau Präsidentin! Liebe Kolleginnen! Liebe Kollegen! Dass leistungsstarke Verkehrswege die Grundvoraussetzung für vernünftigen Güterverkehr sind, müssen wir hier nicht erwähnen. Güter müssen schnellstmöglich

über weite Strecken hinweg transportiert werden und sicher und zeitnah beim Kunden ankommen.

In NRW stehen den Gütertransporten viele Optionen zur Verfügung. Jede Transportverbindung ist für den Gütertransport wichtig und muss auch in Zukunft funktionieren und weiter verbessert werden. Nicht nur die Transportwege sind hierfür entscheidend, sondern auch die Transportmittel. Diese müssten unter Beachtung von ökologischen Aspekten ebenfalls funktionstüchtig, innovativ und umweltschonend sein.

Im Zukunftsvertrag für NRW haben sich die Koalitionsparteien der Landesregierung für eine stärkere Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene und auf Wasserstraßen ausgesprochen, um zum einen das Klima zu schützen, aber auch, um die Straßen zu entlasten.

Der Klimawandel hat aber große Auswirkungen auf unsere Wasserstraßen: Zu wenig Schneefall im Winter sowie zu heiße und trockene Tage im Frühjahr, Sommer und Herbst sorgen dafür, dass unsere Flüsse unter Niedrigwasser leiden. Dies wiederum führt zur Beeinträchtigung beim Gütertransport, auf unseren Wasserstraßen, wie der Kollege schon ausgeführt hat. Daher gilt es, innovative Lösungen für den Gütertransport bei Niedrigwasser zu finden.

Viele Schiffe – das muss man wissen –, die unsere Wasserstraßen passieren, sind bereits über 40 Jahre alt. Neue Schiffe, die auch bei Niedrigwasser fahren können, werden selten produziert, weil zum einen die Nachfrage fehlt und wir zum anderen keine passenden Förderprogramme für die kleinen Binnenschiffe haben.

(Zuruf von Dr. Christian Blex [AfD])

Dies hängt aber auch damit zusammen, dass ein extremes Niedrigwasser, wie wir es aktuell erleben, über die letzten Jahren nicht über einen längeren Zeitraum vorzufinden war und so die Notwendigkeit manchmal nicht eingesehen wurde.

Die Schifffahrt wird sich in Zukunft umstellen müssen. Wir brauchen neue und moderne Schiffe, die nicht nur bei Niedrigwasser fahren können, sondern durch ihre modernen Antriebe auch unser Klima besser schützen.

Das Land NRW hat hier in der vergangenen Legislaturperiode Fördermittel für den Ausbau eines „Versuchs- und Leistungszentrums Autonome Binnenschiffe“ schon Mittel bereitgestellt. Im Duisburger Entwicklungszentrum für Schiffstechnik und Transportsysteme e. V. wurden diese Fördermittel zur Entwicklung von Assistenzsystemen und Systemen zum automatisierten und perspektivisch zum autonomen Fahren genutzt. Damit werden nicht nur die Chancen der Digitalisierung und Automatisierung genutzt, sondern auch den Problem des Fachkräftemangels entgegengewirkt.

In erster Linie müssen wir uns massiv gegen den Klimawandel stemmen

(Dr. Christian Blex [AfD]: Ah!)

und Maßnahmen voranbringen, die unsere Umwelt schonen. Nur so kann zukünftig der sinkende Pegelstand gestoppt werden. Dazu gehört auch, dass der CO₂-Ausstoß bei der Schifffahrt reduziert wird. Im letzten Jahr hat die Landesregierung gemeinsam mit dem Bund 20 Millionen Euro für die Einrichtung umweltfreundlicher Landstromanlagen, welche ankernde und festmachende Schiffe mit regenerativer Energie versorgen, zur Verfügung gestellt. Durch diese Anlagen soll die Luftqualität in Hafengebieten und entlang von Flüssen und Kanälen in Nordrhein-Westfalen verbessert werden.

Liebe Kolleginnen und Kollegen der FDP, Sie fordern in Ihrem Antrag, dass ein Land sich beim Bund für eine beschleunigte Umsetzung der im Bundesverkehrswegeplan 2030 geplanten Abladeverbesserungen und Sohlenstabilisierung zwischen Duisburg und Stürzelberg einsetzen soll. Im Bundeshaushalt für 2023 wurden jedoch die Mittel für die Wasserstraßen um rund 360 Millionen Euro gekürzt.

Dabei hinkt der Bund schon jetzt bei der Umsetzung vieler Projekte hinterher. Denn es mangelt an Personal und Geld bei der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes. Vielleicht können Sie ja parteiintern den Bundesfinanzminister Christian Lindner und den Bundesverkehrsminister Volker Wissing auf diese Schieflage aufmerksam machen.

(Beifall von der CDU – Vereinzelt Beifall von den GRÜNEN)

Alle demokratischen Parteien im Landtag von Nordrhein-Westfalen sind sich wie schon damals einig, dass wir alles Nötige tun müssen, um unsere Wasserstraßen zu erhalten. Hierzu gehört auch die Sanierung der Schleusen und Festmacher. Gleichermaßen werden wir dafür sorgen, dass unsere Umwelt und das Klima stärker geschützt werden.

Wir wollen, dass auch in Zukunft Binnenschifffahrt möglich ist und die Schiffe immer eine Handbreit Wasser unter dem Kiel haben, wie man bei den Seglern sagt. Dafür werden wir im Verkehrsausschuss gemeinsam diskutieren. – Herzlichen Dank.

(Beifall von der CDU – Vereinzelt Beifall von den GRÜNEN)

Vizepräsidentin Berivan Aymaz: Vielen Dank, Herr Kollege Goeken. – Für die Fraktion der SPD hat nun Frank Börner das Wort.

Frank Börner (SPD): Frau Präsidentin! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Der Rhein ist eine, wenn nicht die wichtigste Lebensader für Industrie

und Handel in Nordrhein-Westfalen. Der Rhein – das kann man gar nicht oft genug sagen – macht Duisburg zum Seehafen. Der Rhein ist die meistgenutzte Wasserstraße in Deutschland. Trotzdem sind auf dem Rhein noch rund 80 % der Kapazitäten frei.

Ziel einer guten Verkehrspolitik ist es, Güter von der überlasteten Straße auf die Schiene und die Wasserstraße zu bekommen. Sicherlich ist hier einiges passiert, aber nicht annähernd genug. Der Güterverkehr wächst, Autobahnen sind mit LKW verstopft. Staus auf Autobahnen, die steigenden Gütermengen, die Anforderungen an Umwelt- und Klimaschutz drängen nun mehr als deutlich, sodass hier nicht mehr geredet werden, sondern endlich gehandelt werden muss.

Bei Güterverkehren auf dem Rhein und auf unseren Wasserstraßen haben wir es gleich mit mehreren Problemen zu tun: Hoch- und Niedrigwasser, fehlende oder schlecht ausgestattete Liegeplätze, verfallene Bausubstanz an Kanälen und Schleusen, Fachkräftemangel, nicht ausreichende Personalausstattung bei den Wasser- und Schifffahrtsämtern.

Wir erleben gerade einen historischen Tiefstand der Rheinpegel. Binnenschiffe können nur zu einem Drittel gefüllt werden. Sie werden dadurch knapp und teuer. Die Versorgungssicherheit der Industrie mit Rohstoffen ist massiv gefährdet. Felsen und Sandbänke, die bei ausreichend Wasserstand kaum auffallen, bergen nun erhebliche Gefahren für den Schiffsbetrieb. Hier ist die Forderung richtig, die Fahrbahn zu vertiefen und Gefahren bei Niedrigwasser abzustellen.

Bei Hochwasser muss aber auch die Höhe der Brücken beachtet werden. Nicht jedes Schiff kommt noch durch. Zur Erinnerung: In den Duisburger Hafen fahren auch Küstenmotorschiffe und machen Duisburg zum Seehafen. Das habe ich schon einmal erwähnt. Bis mindestens Stürzelberg – so die richtige Forderung – müssten die Brücken und der Rhein entsprechend ausgebaut werden.

Wir brauchen mehr modern ausgestattete Liegeplätze mit Landstromanschlüssen, sodass die Generatoren auf den Schiffen nicht Klima und Umwelt gefährden.

Die Bausubstanz unserer Kanäle und Schleusen ist zunehmend abgewirtschaftet: poröse Kanalmauern und Kaianlagen, unsichere und unattraktive Liegeplätze, Schleusentore mit deutlich sichtbaren Havariebeschäden, Schleusenammern mit baufälligen Pollern, die nicht mehr genutzt werden können – Schleusenhalter halten per Hand vom Land aus die Schiffe fest. Am Hafen Duisburg, am Tor zu weiteren Wasserstraßen zum Ruhrgebiet, findet man nur baufällige Schleusen. Sollten diese ausfallen, was jederzeit passieren kann, dann ist das weitere Ruhrgebiet erst einmal von dieser Infrastruktur abgehängt.

Nicht aufgrund der vielen Mängel scheint der Beruf des Matrosen oder Schiffsführers nicht mehr attraktiv zu sein. Hier muss weiter in Modernisierung, Ausbildung und Unterkünfte investiert werden. Das Schiffschiff RHEIN in Duisburg ist eine vorbildliche Einrichtung, aber auch hier muss weiter modernisiert werden.

Das Personal bei den Wasser- und Schifffahrtsämtern muss deutlich verstärkt werden. Wir brauchen Personal, das die ordnungsgemäße Verwaltung und Disposition sicherstellt. Es fehlen aber auch in Nordrhein-Westfalen Ingenieure, die die vielen notwendigen Neubau- und Reparaturmaßnahmen planen und umsetzen.

Die aus dem Bundesverkehrswegeplan 2030 resultierenden Maßnahmen für die Schifffahrt in Nordrhein-Westfalen müssen endlich angestoßen werden. Hierfür – das ist die Forderung – brauchen wir eine starke Landesregierung, die beim Bund, dem Eigentümer der Wasserstraßen, den nötigen Druck macht, damit wir in Nordrhein-Westfalen wieder nach vorne kommen.

Der Rhein und seine Nebenwasserstraßen müssen für die Zukunft sicher ertüchtigt werden. Nordrhein-Westfalen braucht darüber hinaus eine eigene Strategie, wie wir in Zukunft Güterverkehr auf Straße, Schiene und Wasserstraße organisieren wollen. Sollte es hier zu einem Kollaps kommen, wären die Auswirkungen auf die Industrie und unser Land verheerend.

Wir stimmen der Überweisung in den Fachausschuss zu und freuen uns auf die Diskussion. – Danke schön und Glück auf!

(Beifall von der SPD)

Vizepräsidentin Berivan Aymaz: Vielen Dank, Herr Kollege Börner. – Für der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen spricht jetzt Herr Kollege Martin Metz. Es ist seine erste Rede in diesem Hohen Hause.

(Beifall von den GRÜNEN und der CDU)

Martin Metz (GRÜNE): Frau Präsidentin! Sehr geehrte Damen und Herren! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Die schwarz-grüne Koalition in Nordrhein-Westfalen steht zu einer Stärkung der Binnenschifffahrt. Die Binnenschifffahrt ist wichtig für unser Industrie-, Energie- und Logistikland. Der Gütertransport per Binnenschiff ist auch klimafreundlich, selbst wenn man, wie bereits gesagt wurde, bei den Antrieben noch einiges tun muss.

Im Zusammenhang mit dem Klima möchte ich eine erste Anmerkung zum vorliegenden Antrag der FDP machen. Derzeit – das wurde in den heutigen Debatten zu Beginn der Sitzung sehr deutlich – müssen energiepolitische Zielvorstellungen immer an der

geopolitischen Realität gemessen werden. Hier entbehrt die Konstellation jedoch nicht einer gewissen Tragik.

Über Jahrzehnte trägt die Menschheit insbesondere über die Verfeuerung von fossilen Brennstoffen massiv zum Klimawandel bei.

(Dr. Christian Blex [AfD]: Ah!)

Dieser Klimawandel bedeutet mehr Extremwetterlagen, mehr Dürren und infolge Niedrigwasser. Und dies wiederum, so beklagt die FDP, führt dazu, dass der Transport dieser klimaschädlichen Kohle zu ihrer Verfeuerung mit dem Binnenschiff schwieriger wird, weshalb man wieder potenziell umweltschädliche Maßnahmen zur Debatte bringt. Diese traurige Kaskade des Antrags sollte man durchaus kritisch reflektieren.

(Beifall von den GRÜNEN)

Wichtig ist: Die schwarz-grüne Koalition tut etwas für den Klimaschutz, und natürlich stärken wir konkret die Binnenschifffahrt, wo wir es können, um die Zuverlässigkeit insbesondere bei Niedrigwasser zu erhöhen. Dazu gibt es – das wurde schon angesprochen – seit 2018 eine Vielzahl von Ansätzen. Dazu zählen beispielsweise die Digitalisierung und angepasste Schiffstypen mit einer entsprechenden Förderung.

Im FDP-Antrag werden auch all diese Sachen angesprochen – das ist soweit richtig –, aber er hat, um in der Metaphorik zu bleiben, deutlich Schlagseite in Richtung wasserbaulicher Maßnahmen. Das hat Herr Rasche in seiner Rede vorhin deutlich gemacht.

So wird zum Beispiel die ergebnisoffene Diskussion über Stau- und Speicherlösungen gefordert. Wo solche Stauseen oder Staustufen, gar am Niederrhein, entstehen sollen, das kann man sich kaum vorstellen. Da zitiere ich gerne aus einem Papier eines Verbandes für europäische Binnenschifffahrt, der zwar auch eine ergebnisoffene Diskussion langfristiger Maßnahmen fordert, aber klar sagt:

Realisierungszeiträume von mehreren Jahrzehnten, Investitionen in Milliardenhöhe, maximale Eingriffe in die Flusslandschaft verdeutlichen, dass Staustufen absehbar nur als Ultima Ratio dienen können.

Das sind deutliche Aussagen. Dann zu sagen, dass wir uns dies genauer ansehen sollten, und die vollkommen überlastete Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes solle sich mit solchen Konzepten beschäftigen, ist nicht realistisch.

Und überhaupt: Ja, der Rhein ist eine Bundeswasserstraße. Er ist aber viel mehr: Er ist ein Kulturraum, Erholungsraum, Trinkwasserlieferant und Naturraum. Diese vielfältigen Aspekte sind bei allen Planungen und Projekten miteinander in Einklang zu bringen. Die eindimensionale Sichtweise des

Antrags auf unseren Rhein wird dem und auch den Fachplanungen nicht gerecht.

(Beifall von den GRÜNEN und der CDU)

Herr Rasche hat eben Klarheit angemahnt. Da fängt es ja schon an. Ja, Klarheit braucht es, „Rheinvertiefung“ ist aber ein Schlagwort, das ein Stück weit irreführend ist. Wir reden über punktuelle Maßnahmen: eine Abladeoptimierung und Sohlenstabilisierung zwischen Krefeld und Stürzelberg. Dazu, ob dies bei Extremniedrigwasser überhaupt etwas nützen würde, gibt es unterschiedliche Aussagen. Die Bundesverkehrswegeplanung hat schon in der Grobanalyse festgestellt: Ja, da wird es Umweltauswirkungen geben.

Was macht man denn dann? – Dann braucht man Pläne: Welcher Nutzen kann erreicht werden? Ließe sich eine bessere Befahrbarkeit mit minimalinvasiven Maßnahmen erreichen – Stichwort „Niedrigwasserkorridor“? Wie sind die Auswirkungen auf Fauna und Flora? Welche Kompensationsmöglichkeiten gibt es? Verträgliche Planungen scheinen möglich. Aber dafür brauchen wir diese Pläne.

Dann gehört zu Klarheit und Verlässlichkeit auch, Verantwortung zu benennen, und das ist in diesem Fall die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung – Herr Goeken hat es angesprochen –; eine untergeordnete Behörde des Bundesministeriums für Verkehr mit einem FDP-Bundesverkehrsminister. Dieser ist also gefordert, diese Pläne und Planungsgrundlagen vorzulegen. Das fehlt. Es geht nicht, dass Sie diese Zuständigkeit der Landesregierung hier zuschreiben.

Vielmehr ist ganz klar, dass neben der Befassung des nordrhein-westfälischen Landtags eine Befassung des FDP-Bundesparteitags mit der Sache sinnvoll wäre, um bei dem Thema voranzukommen.

(Beifall von den GRÜNEN und der CDU – Mehrdad Mostofizadeh [GRÜNE]: Da wäre ich skeptisch!)

Die Politik in Nordrhein-Westfalen ist weiter Anwalt der Binnenschifffahrt. Staustufen am Rhein und dergleichen sind keine Option. Gerade in Bezug auf Niedrigwasser gibt es viele Ansatzpunkte. Wasserbauliche Maßnahmen sind punktuell möglich, wenn sie ökologisch verträglich sind. Wir sehen sehr großes Potenzial bei der Digitalisierung und der verstärkten Förderung angepasster Schiffstypen.

Das sind realistische Maßnahmen, die der Binnenschifffahrt real helfen. Sie und nichts anderes sollten im Fokus stehen. Dafür setzen wir uns beim zuständigen Bundesverkehrsministerium ein. Entsprechend werden wir den vorliegenden Antrag im Verkehrsausschuss beraten und abschließend bewerten. – Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.

(Beifall von den GRÜNEN und der CDU)

Vizepräsidentin Berivan Aymaz: Herr Kollege Metz, vielen Dank und herzlichen Glückwunsch zu Ihrer ersten Rede. – Für die AfD spricht jetzt Herr Dr. Blex.

Dr. Christian Blex (AfD): Frau Präsidentin! Meine Damen und Herren! Die Pegelstände des Rheins sind aktuell niedrig. Das beeinträchtigt die Binnenschifffahrt. Die Versorgung der Industrie, solange wir sie noch haben, mit Rohstoffen und Gütern wird dadurch zunehmend erschwert. Der Schaden für die Wirtschaft ist aktuell nicht unerheblich.

Das alles ist aber überhaupt nichts Neues. Niedrigwasser ist ein immer wiederkehrendes, altbekanntes Problem. Wenn man sich Ihre Reden angehört hat, in denen Sie offensichtlich deutliche geschichtliche Lücken aufweisen: Denken Sie doch einfach mal an 1947 zurück. Auf was möchten Sie denn die damaligen niedrigen Pegelstände zurückführen, wenn es nicht Ihr Traumagas CO₂ ist?

(Lachen von Sonja Bongers [SPD])

Weil all das ein altbekanntes Problem ist, beschreibt der vorliegende Antrag der FDP die Probleme und die aktuelle Situation auch völlig richtig. Das ist auch nicht sonderlich schwer. Mehr tut er aber nicht. Er trägt überhaupt nichts zu einer substanziellen Lösung bei. Wie auch? Das Ganze ist ein Bundesthema.

Natürlich ist es nicht falsch, die Landesregierung aufzufordern, sich beim Bund für eine beschleunigte Umsetzung des Bundesverkehrswegeplans 2030 und die geplante Abladeverbesserung und Sohlenstabilisierung zwischen Duisburg und Stürzelberg einzusetzen. Allerdings gehört der zuständige Bundesminister für Digitales und Verkehr, Herr Volker Wissing, doch selbst der ehemals liberalen Partei an. Es ist Ihr Parteigenosse.

Auch die von Ihnen eingeforderten regelmäßigen Berichte über den Projektfortschritt wären schön und gut. Das Problem sind aber nicht zu wenige Berichte über den Fortschritt des Projektes. Das Problem ist doch, dass es mit der Vertiefung überhaupt nicht vorangeht. Das Projekt W 27, mit dem eine Abladeverbesserung und Sohlenstabilisierung am Rhein zwischen Duisburg und Stürzelberg umgesetzt werden soll, befindet sich schon seit 2013 in Planung. Es ist aber immer noch nicht über die eigentliche Planungsphase hinausgekommen.

Auch wenn Ihr Minister, Herr Wissing, in den Medien groß angekündigt hat, endlich mehr Tempo bei der Planung machen zu wollen, vermisse ich von ihm jegliche konkreten Vorschläge und Handlungen, um die dringend nötige Vergrößerung der Fahrrinnen-tiefe der Rheinabschnitte zwischen Duisburg, Neuss und Stürzelberg endlich voranzubringen.

Ich möchte der FDP bei aller Kritik aber durchaus zugute halten, dass sie wenigstens erkannt hat, dass Flussbaumaßnahmen dringend und zwingend nötig sind. Damit ist sie dem neuen grünen NRW-Minister für Umwelt, Naturschutz und Verkehr, Herrn Oliver Krischer – ich glaube, Sie waren Biologiestudent und haben Ihr Studium laut Lebenslauf abgebrochen –, schon weit voraus.

Herr Minister Krischer fordert den Bund auf, endlich den Bau von Schiffen zu fördern, die auch bei Niedrigwasser fahren können. Zitat:

„Dabei geht es vor allem auch um die Förderung von Schiffen mit geringerem Tiefgang, die jetzt angegangen werden muss. Wir müssen die Schiffe dem Rhein anpassen, nicht umgekehrt.“

Man merkt, dass Biologie sicher die Naturwissenschaft ist, die am wenigsten mit Physik zu tun hat, Herr Minister. Man bemerkt allerdings auch das grüne Gift bei der FDP. So haben Sie in Ihrem Antrag ebenso wie Ihr Minister Wissing diese Forderung der Grünen bereitwillig übernommen.

Niedrigwassergeeignete Schiffstypen können einen kleinen Teil zur Lösung beitragen. Wir müssen aber den Rhein definitiv an die Bedürfnisse der heutigen Zeit anpassen.

Ich weiß ja, dass Sie alle mit der Physik ein bisschen auf Kriegsfuß stehen. Allerdings können weder die Grünen noch die FDP das Archimedische Prinzip außer Kraft setzen. Das geht schlicht nicht. Wenn Sie ein Schiff mit weniger Tiefgang haben wollen, dann müssen Sie es entweder breiter machen – das können Sie tun – oder Sie müssen es leichter machen. Es bringt auch nichts, wenn Sie dann Schiffe haben, die den Rhein befahren können, aber keine Ladung mehr tragen können. Damit kommen Sie dann auch nicht sehr weit.

(Zuruf von Carsten Löcker [SPD])

Vielleicht kommen Sie – das kann ich mir bei Ihnen so vorstellen – aber auf die jahrtausendealte Idee des Treidelns, also des Schleppens des Schiffes gegen die Flussrichtung des Wassers vom Land aus. Das würde ohne Schiffsdiesel und ohne Tanks passieren. Damit könnten Sie deutlich Gewicht einsparen. So würde sich auch der Tiefgang der Schiffe reduzieren, und sie würden vor allem nicht mehr Ihr Traumagas CO₂, das eben ja schon angesprochen wurde und das im Übrigen momentan der Brauwirtschaft zur Bierherstellung fehlt, freisetzen.

Wenn man sieht, wie Sie alle ganz bewusst die Zukunft unseres Landes und unserer Wirtschaft aus Vassallendenken und Ideologie vernichten, dann bin ich mir ganz sicher, dass es in unserem Land genügend Esel zum Ziehen dieser Schiffe geben wird.

Vizepräsidentin Berivan Aymaz: Die Redezeit.

Dr. Christian Blex (AfD): Politische Leichtmatrosen haben wir ohnehin genügend.

Vizepräsidentin Berivan Aymaz: Die Redezeit, Herr Dr. Blex.

Dr. Christian Blex (AfD): Danke, dass Sie mich darauf hinweisen und das bei den anderen nicht getan haben. Vielen Dank.

(Das Mikrofon wird ausgeschaltet. – Vereinzelt Beifall von der CDU und den GRÜNEN – Zurufe)

Der Antrag ist typisch FDP. Er ist schlicht (*akustisch unverständlich*).

(Beifall von der AfD – Zurufe von der AfD – Dr. Ralf Nolten [CDU]: Regeln gelten hier für alle! – Christian Loose [AfD]: Das habe ich schon anders erlebt!)

Vizepräsidentin Berivan Aymaz: Darf ich ganz kurz um Ruhe bitten? Die Regeln gelten für alle, auch für Sie, Herr Dr. Blex.

(Beifall von Tim Achtermeyer [GRÜNE])

Wenn ich auf die Redezeit hinweise, dann möchte ich zumindest einen Hinweis darauf haben, dass Sie das zur Kenntnis nehmen.

(Beifall von der CDU, der SPD, den GRÜNEN und der FDP – Zurufe von Dr. Christian Blex [AfD] und Christian Loose [AfD])

Wir machen weiter. Für die Landesregierung spricht nun Herr Minister Krischer.

Oliver Krischer, Minister für Umwelt, Naturschutz und Verkehr: Frau Präsidentin! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Ich möchte zur Sache zurückkommen.

(Beifall von der CDU und den GRÜNEN)

Die Sache befindet sich wenige Meter neben dem Plenarsaal, neben dem Landtagsgebäude. Der Rhein, der majestätisch sein kann, gibt im Moment ein ziemlich trauriges Bild ab. Ich glaube, das kann niemand bezweifeln. Wenn das, was sich diese Koalition vorgenommen hat – nämlich, dass wir endlich die erste klimaneutrale Region Europas werden –, einer Begründung bedürfte, dann würde diese im Moment der Rhein zeigen.

(Beifall von den GRÜNEN – Vereinzelt Beifall von der CDU)

Mit Blick auf den Antrag und auch angesichts einiger Redebeiträge kann man nicht den Eindruck haben, dass es hier um einen Transportweg geht: Der Rhein – Kollege Metz hat das sehr deutlich dargelegt – ist

zwar sehr viel mehr als nur ein reiner Transportweg, aber – auch das stimmt – er ist ebenfalls die wichtigste Wasserstraße Europas und die wichtigste Wasserstraße für unsere Region.

Deshalb hat in der vergangenen Wahlperiode 2018 die letzte Landesregierung zusammen mit Verbänden einen 8-Punkte-Plan geschaffen und eine Grundlage dazu geliefert, was zu tun ist, damit der Rhein auch bei Niedrigwassersituationen, die jetzt tatsächlich stattfinden und möglicherweise immer schlimmer werden, schiffbar bleibt.

Da ist schon eine ganze Reihe passiert. Das ist umgesetzt worden, da ist tatsächlich etwas gemacht worden.

Woran wir – und das ist völlig richtig: federführend ist die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes – im Moment arbeiten, ist das, was die Fachtermini „Ablageoptimierung“ und „Sohlenverstärkung“ bezeichnen, und in der Tat haben auch schon die ersten Schritte stattgefunden und wurden umgesetzt.

Liebe Kolleginnen und Kollegen von der FDP, im ersten Bereich des Abschnittes Duisburg–Stürzelberg haben wir die Situation, dass die Maßnahmen geplant und genehmigt sind. Es geht einzig und allein deshalb nicht los, weil die zuständige Bundes- und Schifffahrtsverwaltung im Moment offensichtlich aus Personal- oder Geldmangel – ich kann das nicht nachvollziehen – nicht in der Lage ist, loszulegen.

Wenn Sie hier einen Antrag stellen – das ist selbstverständlich in Ordnung –, dann habe ich aber die dringende Bitte an Sie: Unterstützen Sie uns in Richtung Bundesverkehrsminister, damit wir endlich eine vernünftig ausgestattete Wasser- und Schifffahrtsverwaltung bekommen. Das ist das Entscheidende, das man an dieser Stelle tun muss.

(Beifall von der CDU und den GRÜNEN)

Ich möchte einen zweiten Punkt deutlich machen: Es geht nicht nur um den Rhein.

Wir haben mit der Binnenschifffahrt ein klimafreundliches Verkehrsmittel, und wir sehen im Moment, dass der Bund für den Haushalt 2023 – Stand: heute – die Sanierungsmittel für die Binnenschifffahrt – da geht es um Schleusen; der Kollege von der SPD hat das eben angesprochen – um 360 Millionen Euro reduzieren will. Wenn das passiert, dann wird die Binnenschifffahrt ein großes Problem haben, und es sollte gerade im Interesse Nordrhein-Westfalens, des Westdeutschen Kanalnetzes sein, dass wir hier aktiv werden. Da braucht es ein deutliches Signal.

Ich möchte noch auf eines hinweisen. Ich habe heute zusammen mit meinen Kollegen – es ist schon angesprochen worden – aus Hessen und Baden-Württemberg Herrn Bundesverkehrsminister Wissing aufgefordert, hier aktiv zu werden, und zwar nicht nur am Mittelrhein, wo es ebenfalls eine Engpass-

beseitigung gibt, genauso wie wir es zwischen Duisburg und Stürzelberg haben. Es geht nicht um ein großflächiges Ausbaggern des Rheins – dafür gibt es überhaupt gar keine Pläne, und das ist in der Sache auch überhaupt nicht notwendig –, sondern es geht darum, dass es eine vernünftige Ausstattung der zuständigen Behörden gibt.

An dieser Stelle möchte ich deutlich machen: Es verwundert mich schon, dass der Bundesverkehrsminister sagt, er wolle jetzt eine Beschleunigungskommission gründen.

Wir haben einen Beirat, wo gearbeitet wird, und der das Problem in der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung benennt. Darum müssen wir uns kümmern. Ich bin froh, dass es in Hessen und Baden-Württemberg genauso gesehen wird, auf dass wir hier endlich zusammenkommen.

Zum Schluss möchte ich noch auf einen Punkt hinweisen. Es ist klar: Wenn immer weniger Wasser im Rhein ist, dann nützen Ausbaggern, Ablageoptimierung und Sohlenverstärkung am Ende auch nichts mehr. Da nützt der Klimaschutz, aber da nützt es auch – und da muss in der Tat wesentlich mehr passieren –, dass wir die Flotte optimieren und wir zu Schiffen kommen, die auch bei Niedrigwasserständen am Ende noch fahren können.

(Dr. Christian Blex [AfD]: Luftkissenboote!)

Wir haben die Situation, dass ein Förderprogramm des Bundes von der Binnenschifffahrt unseres Landes viel zu wenig abgerufen wird. Die Mittel landen am Ende bei Fahrgastschiffen, aber nicht bei dem Binnenschiffer, der das Material transportiert, weil wir hier sehr mittelständische und kleinunternehmerische Strukturen haben. Ich finde, darin liegt eine Aufgabe des Landes Nordrhein-Westfalen.

Ich freue mich, dass wir anhand Ihres Antrages nicht über generelle Forderungen nach Rheinvertiefung diskutieren, sondern uns ganz konkret um eine Optimierung der Binnenwasserstraßen und aller anderen notwendigen Funktionen des Rheins in Zukunft kümmern können. – Ich danke für Ihre Aufmerksamkeit.

(Beifall von der CDU und den GRÜNEN)

Vizepräsidentin Berivan Aymaz: Vielen Dank, Herr Minister Krischer. – Sie haben Ihre Redezeit um 1 Minute und 24 Sekunden überzogen. Diese Redezeit steht jetzt selbstverständlich auch den Fraktionen zur Verfügung.

Für den zweiten Redebeitrag hat sich Herr Kollege Rasche für die Fraktion der FDP gemeldet.

Christof Rasche (FDP): Frau Präsidentin! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Ich denke, in der Sache sind wir uns ziemlich einig: Wir brauchen eine Lösung. Die

Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung ist ein Riesenthema, da ist in den vergangenen 16 Jahren unter verschiedenen Führungen wenig gelaufen. Da muss sich etwas tun, da muss Bewegung rein, das ist zu wenig – da sind wir uns einig.

Der Minister sprach zu Recht von einem Signal, das von Nordrhein-Westfalen ausgehen müsse. Ich möchte hervorheben, welches Signal das ist. Wir wollen keine Komplettauskoffierung des Rheins, sondern eine Vertiefung der Fahrrinne, wie sie gerade in Engpässen notwendig ist. Da ist bei Weitem noch nicht alles genehmigt, teilweise haben die Planfeststellungsverfahren noch gar nicht begonnen. Wir brauchen also ein Signal, dass wir diese Engpässe beseitigen wollen.

(Beifall von der FDP)

Den Medien war zu entnehmen, dass die Verbände, die Binnenschifffahrt, die Industrie und Ministerpräsident Wüst – das hat er als Verkehrsminister früher eindeutig und glasklar beschrieben – das wollen, aber dann steht in der Rheinischen Post, dass der aktuelle Verkehrsminister Nein sagt. Das ist ein Signal, mit dem Nordrhein-Westfalen in Berlin, im Wettbewerb mit anderen Bundesländern nichts erreichen kann. Das müssen wir verstehen.

(Beifall von der FDP)

Ich meine, das ist so auch nicht gemeint, aber daran werden wir gemeinsam arbeiten. – Vielen Dank.

(Beifall von der FDP)

Vizepräsidentin Berivan Aymaz: Vielen Dank, Herr Kollege Rasche. – Wir kommen jetzt zum Schluss der Aussprache und zur Abstimmung.

Der Ältestenrat empfiehlt die Überweisung des Antrags Drucksache 18/611 an den Verkehrsausschuss. Die abschließende Beratung und Abstimmung sollen dort in öffentlicher Sitzung erfolgen. Wer stimmt für die Überweisung? – Das sind die Fraktionen von CDU, SPD, Bündnis 90/Die Grünen, FDP und AfD. Wer enthält sich? – Ich sehe keine Enthaltungen. Somit wurde der **Überweisungsempfehlung** einstimmig **zugestimmt**.

Ich rufe auf:

13 Nordrhein-Westfalen als Standort der wehrtechnischen Industrie und Forschung erhalten und ausbauen! Diese Industrie ist hier willkommen.

Antrag
der Fraktion der AfD
Drucksache 18/617