



BDB e.V. · Dammstraße 26 · 47119 Duisburg

Landtag Nordrhein-Westfalen

Postfach 10 11 43
40002 Düsseldorf

LANDTAG
NORDRHEIN-WESTFALEN
17. WAHLPERIODE

**STELLUNGNAHME
17/1719**

A11, A18

Dammstraße 26
D-47119 Duisburg-Ruhrort
Telefon (0203) 8 00 06-60
Telefax (0203) 8 00 06-65
Internet: www.Binnenschiff.de
Mail: BDB-schwanen@binnenschiff.de

JS/FS

12. August 2019

Stellungnahme des BDB zur Stärkung der Wasserwege in NRW

Sehr geehrte Damen und Herren,

hiermit möchten wir im Vorfeld der Anhörung am 4. September 2019 in Düsseldorf zu den dort behandelten Anträgen (Drucksachen 17/5366 und 17/5624) Stellung nehmen.

Ausgangslage und Handlungsbedarf:

Die Binnenschiffahrt ist ein unverzichtbarer Partner zur Bewältigung des Verkehrsaufkommens in Deutschland. Das Land NRW ist besonders abhängig von der Leistung dieses Verkehrsträgers, der hier mit ca. 30 % Anteil am Modal Split der Landverkehrsträger eine besonders große Rolle spielt (zum Vergleich: bundesweit betrachtet beträgt der Anteil rund 8 %). Die Binnenschiffahrt trägt in NRW in einem besonderen Maße zur Versorgung zahlreicher großer und rohstoffintensiver Industriestandorte bei. Das extreme Niedrigwasser 2018 hat deutlich aufgezeigt, dass kein anderer Verkehrsträger in der Lage ist, diese Gütermengen zu übernehmen – mit der Folge, dass die Versorgung der Industrie in diesen Monaten gefährdet war. Daher ist es von höchster Bedeutung, dass die Wasserstraßeninfrastruktur in NRW bedarfsgerecht und planungssicher ausgestaltet wird. Dazu gehört, dass der bestehende Sanierungsstau im Netz schnellstmöglich abgebaut wird und wichtige Ausbaumaßnahmen, die größtenteils im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 im sog. vordringlichen Bedarf verankert sind, sehr zeitnah in die Umsetzungsphase geführt werden.

Sanierung und Instandsetzung:

Wie im gesamten Bundesgebiet ist die Wasserstraßeninfrastruktur in NRW überaltert und störanfällig. Die ungünstige Altersstruktur (bundesweit) hat die Bundeswasserstraßenverwaltung WSV im Jahr 2016 in einem entsprechenden Netzzustandsbericht in aller Deutlichkeit aufgezeigt:

Etwa die Hälfte der Anlagen an den Bundeswasserstraßen wurde vor 1950, etwa 10 % der Anlagen wurde vor 1900 errichtet. Die historische Entwicklung des Wasserstraßennetzes hat zu einer mittlerweile problematischen Altersstruktur des Anlagenbestandes geführt. Aufgrund der Altersstruktur und aufgeschobener Erhaltungsinvestitionen aus der Vergangenheit sind zunehmend kritische Bauwerkszustände feststellbar. Die Verkehrswasserbauwerke werden regelmäßig einer fachkundigen Überwachung und Prüfung unterzogen, um die Standsicherheit, Gebrauchstüchtigkeit und Verkehrssicherheit zu gewährleisten oder alternativ den Verkehr zu beschränken. Schäden an Verkehrswasserbauwerken können jedoch trotz Verkehrs-

beschränkungen mit gravierenden Risiken verbunden sein. Bei nahezu allen wasserbaulichen Anlagen kann das Versagen zu Szenarien mit hohen volkswirtschaftlichen Schäden bis hin zu Gefahr für Leib und Leben führen.

Der Anteil der Bauwerke, die in einem nicht ausreichenden bzw. ungenügenden Zustand mit einem kurzfristigen Handlungsbedarf sind, oder die in einem noch ausreichenden Zustand sind, für den mittelfristig (innerhalb etwa 10 Jahren) ein Handlungsbedarf erforderlich wird, nimmt stetig zu.

In NRW hat besonders der Wesel-Datteln-Kanal in diesem Zusammenhang unrühmliche Bekanntheit erlangt. Durch die am 19.12.2017 erlassene Sperrung der sog. „Nischenpöller“, an denen die Schiffe während des Schleusenvorgangs eigentlich festmachen, kam es in 2018 zu massiver Rangbildung und Verzögerungen. Erst der Einsatz eines kostenintensiven Festmacherdienstes ab dem 3.12.2018 brachte eine Entspannung der Lage, durch die die Versorgung der Industriestandorte in der Region gefährdet war. Es besteht Konsens darüber, dass der 24-Stunden-Einsatz von Festmachern an den WDK-Schleusen keine dauerhafte Lösung sein kann. Die WSV muss schnellstmöglich ein tragfähiges Sanierungskonzept vorlegen und die Schäden in den Kammern beheben, damit der Schifffahrt im WDK, nach dem Rhein die Wasserstraße mit der größten Tonnage in Deutschland, wieder eine bedarfsgerechte Infrastruktur zur Verfügung steht.

Sanierungsbedürftig sind auch zahlreiche Kanalbrücken. Um den Transport auf dem Wasser zu fördern – und damit ein erklärtes Ziel der Bundesregierung und des „Masterplans Binnenschifffahrt“ umzusetzen – sollten die Brücken spätestens im Zuge ihrer Sanierung angehoben werden, damit im Kanalnetz mindestens ein wirtschaftlicher 2-lagiger Containerverkehr möglich ist. Nötig ist jedoch eine durchgängige 2-lagige Befahrbarkeit. In diesem Zusammenhang ist es verkehrlich sinnvoll und geboten, auch Brücken, die noch eine gewisse Lebensdauer haben, vorzeitig anzuheben. Durch die Umsetzung der Maßnahme würden auch die heute schon völlig überlasteten Straßen im Ruhrgebiet wirksam entlastet werden.

Ausbaumaßnahmen:

Neben Ausbaumaßnahmen im Kanalnetz ist insbesondere die Fahrrinnenoptimierung am Niederrhein als bedeutendste Maßnahme des vordringlichen Bedarfs im BVWP 2030 in NRW zu nennen. Die Maßnahme sieht eine Verbreiterung der Fahrrinne auf 150 m und eine Vertiefung auf 2,80 m (zwischen Duisburg und Neuss) bzw. 2,70 m (zwischen Neuss und Stürzelberg) vor. Die Maßnahme stellt eine wichtige qualitative Verbesserung der Befahrbarkeit des Rheins dar. Wichtig ist nun, dass die Planungen dieser Maßnahmen schnellstmöglich angegangen werden, damit die eigentliche Umsetzung zügig beginnen kann. Im Rheingebiet liegt der Modal Split der Binnenschifffahrt schon heute deutlich höher als in anderen Wasserstraßengebieten. In den kommenden Jahren gehen die Statistiker von einer weiteren Zunahme des Güterverkehrs aus. Daher sollte die Verwaltung so schnell wie möglich das nötige Personal für das Projekt einstellen, die Voruntersuchungen beginnen und auch Beschleunigungsmöglichkeiten prüfen, damit die Binnenschifffahrt von den verbesserten Bedingungen profitieren kann und eine weitere Verkehrsverlagerung auf das Wasser ermöglicht wird.

Zu den Anträgen im Einzelnen:

Antrag Drucksache 17/5366:

Die Antragsteller fordern die Landesregierung auf, gemeinsam einen sog. „Aktionsplan Wasserstraßen“ über eine koordinierte Umsetzung der Sanierungs-, Ertüchtigungs- und Erweiterungsmaßnahmen zu erarbeiten. Geplant ist, dass über diesen Aktionsplan ein regelmäßiges Reporting über die Fortschritte der binnenschifffahrtsbezogenen Maßnahmen des Bundesver-

kehrswwegeplans an den Landtag erfolgt. In diesem Zusammenhang wüssten wir gern, wie dieser Aktionsplan ausgestaltet sein soll. Konkret stellen sich uns folgende Fragen:

- Welche BVWP-Projekte sollen im Rahmen des Aktionsplans beobachtet werden?
- Wer ist dafür zuständig, die Auswahl und Priorisierung der einzelnen Vorhaben in diesem Aktionsplan festzulegen? Werden hier die Branchenverbände der Binnenschifffahrt beteiligt?
- Bis wann soll die Ausarbeitung des Aktionsplans abgeschlossen sein?
- Wer überwacht den Projektfortschritt im weiteren Verlauf?
- Wie erfolgt eine sinnvolle Verzahnung dieses Aktionsplans mit dem „Masterplan Binnenschifffahrt“, der seinerseits von einer Monitoring-Group begleitet werden soll, und mit dem ebenfalls in dem Antrag angeregten Projektbeirat zur Beschleunigung von Planungsverfahren?

Ferner wird die Landesregierung hinsichtlich mehrerer Aspekte beauftragt, sich für verbesserte Rahmenbedingungen an den Wasserstraßen einzusetzen. Dies betrifft u.a. eine personelle Stärkung der WSV und eine angemessenere Berücksichtigung des Landes NRW für die Binnenschifffahrt bei der Mittelverteilung. Aus den Formulierungen wird nicht deutlich, wie dieser Einsatz beim Bund konkret aussehen soll. Wir erbitten hierzu nähere Ausführungen und die Nennung von Beispielen. Uns ist bewusst, dass die Zuständigkeit für die Bundeswasserstraßen beim Bund liegt und eine Einflussnahme der Länder daher sehr begrenzt möglich ist. Allerdings weisen wir darauf hin, dass die Landesregierung schon 2016 ein Hafengesetz NRW angekündigt hat mit der Möglichkeit, die Häfen und die Schifffahrt in eigener gesetzlicher Zuständigkeit zu stärken. Bisher liegt allerdings noch kein Entwurf dieses Gesetzes vor. Wir bitten daher um Aufklärung, was konkret mit dem Hafengesetz NRW geregelt werden soll und wann mit einem ersten Entwurf zu rechnen ist.

Als durchaus innovativ ist der Prüfauftrag anzusehen, ob der jährliche Baukostenbeitrag in einen ausgabengleichen Beitrag zur Einstellung von zusätzlichem Planungspersonal umgewandelt werden kann, um eine Baubeschleunigung zu erzielen. Auch dieser Vorschlag ist nach unserer Ansicht nicht konkret genug umrissen. Bedeutet dies z.B., dass die Mittel dafür verwendet werden sollen, im Bundeshaushalt mehr Stellen für NRW vorzusehen und sind diese dann an konkrete Projekte gebunden oder „frei einsetzbar“? Oder ist in NRW bereits nötiges Personal vorhanden, dass durch Umwandlung der Mittel direkt eingestellt werden kann? Erfahrungswerte bei anderen Bauprojekten haben gezeigt, dass bei der Bindung von Personal ein Finanzierungszeitraum von mindestens zehn Jahren notwendig ist, um es effektiv und projektbeschleunigend einsetzen zu können.

Antrag Drucksache 17/5624:

Auch durch die Aufträge in diesem Antrag der Opposition kommt der berechtigte Wunsch zum Ausdruck, dass das Land NRW durch den Bund mehr Unterstützung bei der Instandhaltung und Optimierung seiner Wasserstraßeninfrastruktur sowie bei der verbesserten personellen Ausstattung der Stellen der Bundeswasserstraßenverwaltung auf Landesgebiet erhält. Allerdings stellt sich uns auch hier die Frage, wie die Landesregierung konkret entsprechend Einfluss beim Bund nehmen soll, um beispielsweise einer „Herunter-Priorisierung“ von NRW-Projekten gegenüber anderen Bundesländern entgegenzuwirken, den schleichenden Personalverlust bei den in NRW ansässigen Ämtern der WSV zu stoppen (s. unsere Ausführungen zur Drucksache 17/5366) und eine Beschleunigung bei den BVWP-Wasserstraßenprojekten innerhalb des Landes NRW zu erwirken. Angeregt wird ferner die Aufsetzung eines sog. Krisen- und Notfallplans, in dem insbesondere die sofortige Reparatur eklatanter Schäden und die Ertüchtigung der Kanäle bis 2024 aufgenommen werden soll. Hier fehlt es an Informationen, wie sich ein solcher Notfallplan zu der im „Masterplan Binnenschifffahrt“ verankerten

Maßnahme der Einrichtung einer sog. „Task Force“ zur Beschleunigung z.B. von Reparaturarbeiten an systemkritischen Bauwerken verhält.

Natürlich begrüßt der BDB jede Initiative des Landes, verbesserte Rahmenbedingungen für die Binnenschifffahrt und die Häfen zu schaffen. Wir bitten allerdings darum, die in den Anträgen beschriebenen Maßnahmen konkreter zu umreißen und mit Beispielen zu unterlegen.

Mit freundlichen Grüßen



Jens Schwanen
Geschäftsführer