

## **Stellungnahme des Bundesverbandes der Deutschen Binnenschifffahrt e.V. (BDB) im Rahmen der Anhörung von Sachverständigen vor dem Verkehrsausschuss des Landtages NRW zur LT-Drs. 17/1282 („Neustart in der Verkehrspolitik“) am 21. Februar 2018 in Düsseldorf**

Der BDB dankt für die eingeräumte Möglichkeit, zum Antrag der Fraktionen von CDU und FDP (LT-Drs. 17/1282) Stellung zu beziehen und an der Expertenanhörung vor dem Verkehrsausschuss des Landtages teilzunehmen.

Der BDB konzentriert sich in seinen Ausführungen auf die Aspekte der gewerblichen Güterschifffahrt und nimmt zu dem Antrag wie folgt Stellung:

### **Einleitung**

NRW ist bereits heute das „Binnenschifffahrtsland Nr. 1“ in Deutschland: In keinem anderen Bundesland werden so viele Güter über die Flüsse und Kanäle transportiert. Der gut ausgebauten Rhein ermöglicht dabei ein hohes Transportvolumen im Hinterlandverkehr des Seehafens Rotterdam. Hiervon profitieren die Binnenhäfen in NRW ebenso wie die Wirtschaftszentren und Industriestandorte, die längs der Flüsse und Kanäle angesiedelt sind. Die Binnenschifffahrt stellt deshalb nachweislich einen unverzichtbaren Baustein in der Logistik dar, die sich hervorragend in trimodale Verkehrsketten integrieren lässt. Beispielhaft sei nur Bedeutung für die Rohstoffindustrie (Chemie, Stahl) genannt. Eine echte Erfolgsstory stellt auch der Containertransport dar: Dieser wächst auf dem Rhein weiter an und liegt mittlerweile bei rund 1,8 Mio. TEU p.a.

Folgende Zahlen verdeutlichen die Bedeutung der Binnenschifffahrt für NRW:

- Den Grenzübergang Emmerich passierten im Jahr 2016 insgesamt 102.470 Güterbinnenschiffe. Dabei wurden hier insgesamt knapp 150,7 Mio. t Güter registriert. Das stellt einen Großteil der auf dem Rhein insgesamt (187,0 Mio. t) beförderten Güter dar.
- In NRW befinden sich mit dem Hafen Duisburg (55,6 Mio. t) und dem Hafenverbund RheinCargo (18,1 Mio. t) die Hafenstandorte mit dem höchsten wasserseitigen Güterumschlag im Bundesgebiet.
- Das westdeutsche Kanalgebiet ist mit 40,3 Mio. t Gütern (2016) nach dem Rhein das tonnagestärkste Wasserstraßengebiet im Bund.
- Dabei wurden allein an den Schleusen Friedrichsfeld (18,1 Mio. t) und den Duisburger Schleusen (14,49 Mio. t) und Henrichenburg (1,81 Mio. t) insgesamt 34,4 Mio. Gütertonnen registriert. Die Schleuse Friedrichsfeld (zum WDK) passierten in 2016 insg. 20.103 Güterbinnenschiffe, die Schleuse Duisburg (zum RHK) 17.797 Schiffe, die DEK-Schleuse Münster 14.366 Schiffe.

Das Logistik- und Transportwesen ist somit deutlich erkennbar ein überragend wichtiger Teil der Wertschöpfungskette in diesem Land. Auch aus diesem Grund ist es richtig und sinnvoll, dass die Landesregierung ein besonderes Augenmerk auf die Verkehrsinfrastruktur richtet.

### **Wachstumspotenziale auf dem Wasser**

Potenziale für weiteres Wachstum – auch und gerade für mehr Güter auf der Wasserstraße – sind vorhanden. Dies belegen aktuelle Studien: Im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums haben das Steinbeis-Innovationszentrum Logistik und Nachhaltigkeit und SSP Consult ein umfassendes Gutachten zu Verlagerungspotenzialen auf die Binnenschifffahrt im Rhein-korridor veröffentlicht. Bezogen auf die Tonnage wird ein Plus von 22 % auf insgesamt knapp 211,1 Mio. t beförderter Güter, hinsichtlich der Verkehrsleistung ein Zuwachs um 23 % auf 55,71 Mrd. tkm erwartet. Das Bundesamt für Güterverkehr (BAG) bestätigt das: Dort

wurde unter anderem die Entwicklung des Modal Splits der Güterverkehrsträger im Rhein-korridor analysiert. Auf die Binnenschifffahrt entfielen dabei in den vergangenen Jahren konstant starke 16 bis 18 % und damit deutlich mehr als im bundesweiten Vergleich der Land-verkehrsträger (12 % in 2013). Damit ist die bisherige Nachhaltigkeitsstrategie der Bundes-regierung, mit der deutlich mehr Güter über das „nasse System“ abgewickelt werden sollen (für 2015 wurden 14 % im Modal Split als Ziel ausgegeben) im Rheinstromgebiet bereits Re-alität – ein Beleg dafür, dass eine wirksame Güterverlagerung in Stromgebieten mit solider Infrastruktur möglich ist.

- ➔ Der BDB richtet deshalb den Appell an die Verantwortlichen in Politik und Verwal-tung, bei dem geplanten „Neustart in der Verkehrspolitik“ den Fokus nicht allein auf die Mobilität des Einzelnen zu richten, sondern der Bewältigung des weiter wachsen- den Güterverkehrs eine mindestens gleich große Bedeutung beizumessen.

Der Gütertransport auf dem Wasser stellt nach wie vor die umweltschonendste Lösung für den zukünftigen Warentransport dar: Nach der Beseitigung einiger bestehender Engpässe bie-ten die Flüsse und Kanäle ausreichend Platz, um mit vergleichsweise geringem Aufwand noch mehr Güter zu transportieren. Binnenschiffe verursachen keinen Stau, emittieren im Vergleich zu Straße und Schiene mit Abstand die geringsten klimaschädlichen Gase (CO<sub>2</sub>) und sind auch in Punkto Lärm und Unfallzahlen vorbildlich. Die in dem Antrag Drs. 17/1282 erwähnte Akzeptanz der Bevölkerung für Verkehrs- und Bauprojekte sollte sich im Bereich der Wasserstraßen deshalb vergleichsweise einfach erzielen lassen. Diese Systemvorteile sprechen eindeutig für eine stärkere Nutzung der Binnenschifffahrt, wenn es zu einem „Neu-start der Verkehrspolitik“ in NRW kommt.

### **Mögliche Beiträge des Landes NRW**

Die Potenziale für das westdeutsche Kanalsystem sollen durch Ausbaumaßnahmen am We-sel-Datteln-Kanal, am Dortmund-Ems-Kanal und am Datteln-Hamm-Kanal erzielt werden. Diese Maßnahmen sind im sog. „Vordringlichen Bedarf“ des Bundesverkehrswegeplans 2030 ebenso vorgesehen wie die Vertiefung der Fahrrinne des Rheins zwischen Duisburg und Dormagen-Stürzelberg. Außerdem sind Brückenanhebungen im westdeutschen Kanal-gebiet geplant.

Der Ausbau des Rheins und der Kanäle stellt eine Aufgabe des Bundes dar. NRW kann hier aber durchaus wertvolle Unterstützung leisten, indem gegenüber Politik und Verwaltung in Berlin auf den notwendigen und zeitnahen Erhalt und Ausbau der Bundeswasserstraßen hingewiesen wird: Gute Ansätze bietet zum Beispiel im Rahmen des Nationalen Hafenkon-zepts des Bundes die sog. „Düsseldorfer Liste“, die als Pendant zur sehr norddeutsch ausge-richteten „Ahrensburger Liste“ wichtige Infrastrukturmaßnahmen im Land auflistet.

Handlungsbedarf besteht allerdings auch bei der Beseitigung von Engpässen, die aus dem schlechten Erhaltungszustand der Infrastruktur resultieren: Hindernisse existieren zurzeit am Wesel-Datteln-Kanal, wo Schiffe während der Schleusung in der großen Schleuse wegen Bau-fälligkeit der dortigen Nischenpoller nicht mehr festmachen können. Staus und Fahrtzeit-verzögerungen sind die Folge. Der eklatante Personalmangel in der Wasserstraßen- und Schifffahrtverwaltung (WSV) – es fehlen rund 500 Ingenieure – hat zur Folge, dass die Bin-nenschifffahrt und ihre Kunden in Wirtschaft und Industrie noch über Jahre mit dieser Man-gelverwaltung leben müssen. Auch hier sollte NRW auf eine zeitnahe Beseitigung der Eng-pässe hinwirken und so wichtige Impulse zur Verbesserung der Wasserstraßeninfrastruktur in NRW setzen.

### **Fazit**

Der BDB begrüßt ausdrücklich die Initiative, das Bündnis für Infrastruktur in Form eines „Bündnis für Mobilität“ fortzuführen und weiter zu entwickeln. Der BDB wird sich als bereits

benannter Partner in diesem Bündnis aktiv in diese Entwicklung einbringen. Eine Verengung des Themas Verkehrsinfrastruktur auf die Frage der Personenmobilität würde jedoch zu kurz greifen. Die Betrachtung des Transport- und Logistiksektors gehört unbedingt in die Arbeit des Bündnisses aufgenommen.

Der BDB unterstützt den Auftrag des Landtages an die Landesregierung, ideologiefrei alle notwendigen Schritte zur umfassenden Ertüchtigung der Infrastruktur aller Verkehrsträger, also auch der Wasserstraßen, anzugehen. Die Effizienz der Verkehrsnetze ist verkehrsträgerübergreifend zu erhöhen und Planungsbeschleunigungsstrategien des Bundes intensiv zu begleiten.

**Der BDB geht nachfolgend auf die fünf Themenkomplexe des Fragenkatalogs ein, soweit diese einen Bezug zur Binnenschifffahrt aufweisen.**

### **1. Allgemein**

Eine stärkere Verlagerung von Gütern auf das Wasser schafft Mehrwerte für die Bevölkerung, da hierdurch Straße und Schiene entlastet werden. Das sorgt für weniger Staus, Lärm und Abgasbelastungen. Binnenhäfen sind dabei die systemischen Partner einer funktionierenden Güterbinnenschifffahrt. Sie sind deshalb zum Beispiel bei der flächenhaften Erweiterung und der bei zunehmenden Nutzungsproblematik, die aus einer immer weiter heranrückenden Wohnbebauung resultieren, zu unterstützen.

### **2. Infrastruktur**

Potenziale der Wasserstraßeninfrastruktur lassen sich heben, indem die Landesregierung – wie bereits in deren Koalitionsvertrag notiert – mit innovativen Lösungskonzepten sowie unter Ausschöpfung aller technischen und baulichen Maßnahmen sowohl im Bereich der Schiffe als auch der Wasserstraßen die Voraussetzungen zur Verbesserung der wirtschaftlichen Nutzung des westdeutschen Kanalnetzes schafft, u.a. auch durch Anhebung der Kanalbrücken, um dort den mehrlagigen Containerverkehr zu ermöglichen. Welche Impulse NRW hier geben kann, wurde eingangs unter der Überschrift „Mögliche Beiträge des Landes NRW“ dargestellt.

Gegenüber dem Bund muss NRW aber auch mit Nachdruck auf eine Sanierung der Schleusenbauwerke und somit auf eine konsequente Erhaltung des Bestandes hinwirken. Die Zahlen sind alarmierend: Fast 85 % der Schleusenanlagen sind nach der aktuellen Bauwerksprüfung des Bundes in einem nicht ausreichenden bzw. ungenügenden Zustand, der einen kurzfristigen Handlungsbedarf auslöst. Das eingangs erwähnte Problem der nicht länger nutzbaren Nischenpoller in der großen Schleuse des Wesel-Datteln-Kanals verdeutlicht für NRW die Misere: Durch diese Schleuse, die nun zu einem Nadelöhr der Schifffahrt und der Großindustrie wird, werden 18 Mio. Tonnen Güter pro Jahr transportiert. Eine über Jahre andauernde „Verwaltung des Mangels“ ist für die Binnenschifffahrt und deren Kunden nicht akzeptabel. Eine bedarfsgerechte Personalausstattung – zurzeit fehlen laut Auskunft des Bundesverkehrsministeriums rund 500 Ingenieure in der Verwaltung – gehört deshalb zu den Forderungen, die auch NRW gegenüber dem Bund mit Nachdruck verfolgen muss.

### **3. Digitalisierung / Technik / Antriebsarten**

Der BDB beurteilt die Weiterentwicklung des Bündnisses für Infrastruktur in ein Bündnis für Mobilität eindeutig positiv und wird sich in diesen Prozess intensiv einbringen. Wie eingangs erwähnt halten wir es aber für unerlässlich, dass dieses Mobilitätsbündnis nicht nur die zu-

künftige Mobilität der Bevölkerung und des Einzelnen betrachtet, sondern das gesamte Themenfeld des Transport- und Logistikwesens mit in den Fokus nimmt.

Ein nicht zu unterschätzender Aspekt sind die möglichen Innovationen, die auch und gerade im Bereich der Binnenschifffahrt vorhanden sind. Der BDB hat gemeinsam mit der in Duisburg ansässigen Binnenschifffahrtforschungseinrichtung DST Vorschläge für das maritime Forschungsprogramm des Bundeswirtschaftsministeriums erarbeitet. Diese Vorschläge beinhalten Maßnahmen für Schiffsantriebe und innovative Antriebs- und Schiffskonzepte, und Assistenzsysteme an Bord, die durchaus Überlegungen in Richtung eines autonomen oder teilautonomen Fahrens von Binnenschiffen zulassen. Gleiches gilt für neue Verkehrsleitsysteme und Schiffsführungssimulationen. Für die Binnenschifffahrt lässt sich eine Vielzahl innovativer Ansätze benennen. Diese sind außerhalb der Branche jedoch weithin unbekannt. Der BDB stellt diese Unterlage deshalb bei Bedarf gerne zur Verfügung. Vor dem Hintergrund der zunehmenden Ansprüche an eine besonders umweltfreundliche Binnenschifffahrt – Stichwort: neue Abgasgrenzwerte gemäß europäischer NRMM-Verordnung – kommt diesen Forschungs- und Entwicklungsansätzen eine wachsende Bedeutung bei.

Hier ergibt sich ein strategischer Standortvorteil Nordrhein-Westfalens, den es zu nutzen gilt:

Duisburg hat sich als umfängliches Kompetenzzentrum für die Binnenschifffahrt in Deutschland und Europa etabliert. Die hier ansässige Binnenschiffsversuchsanstalt DST steht unter der Leitung von Prof. Ould El Moctar und hat sich als *die* maßgebliche Forschungseinrichtung für die Binnenschifffahrt etabliert. DST ist u.a. auch Betreiber des in Duisburg befindlichen Flachwasserfahrersimulators SANDRA. Dieser europaweit einzigartige Simulator ist ein wertvolles Instrument z.B. für das gefahrlose Trainieren schwieriger Fahrtstrecken oder für das Üben treibstoffsparenden Fahrens. Der BDB regt an, dass die Landesregierung diese Forschungseinrichtung intensiv unterstützt und damit die Vorreiterrolle Nordrhein-Westfalens für Innovationen in der Binnenschifffahrt weiter untermauert: Insgesamt soll die Binnenschifffahrt in Bezug auf Wirtschaftlichkeit, Sicherheit, Zuverlässigkeit und Umweltverträglichkeit gestärkt werden, um sowohl in Bezug auf die spezifischen Randbedingungen wirtschaftlich attraktiv, als auch gegenüber anderen Verkehrsträgern konkurrenzfähig zu sein.

Gleiches gilt für den Aus- und Weiterbildungsstandort Duisburg: Der BDB betreibt dort das „Schulschiff RHEIN“. Während des Blockunterrichts werden die Auszubildenden in der Binnenschifffahrt an Bord dieser Einrichtung untergebracht, gepflegt, betreut und in praktischen Arbeitsgemeinschaften auf das spätere Leben und Arbeiten an Bord vorbereitet. Der BDB regt an, dass das Land auch diesen Bereich der „Human resources“ stärker fördert und die Vorreiterrolle NRW's im Bund dadurch sichert.

Innovationen in der Infrastruktur können ebenfalls einen wichtigen Beitrag zur optimierten Einbindung der Binnenschifffahrt in die Logistikketten leisten. Zu nennen ist aus dem Bereich der Digitalisierung zum Beispiel die flächendeckende Anbindung an das Mobilfunknetz längs der Bundeswasserstraßen, die zurzeit leider nicht durchgängig gegeben ist: Diese würde die lückenlose Vernetzung aller an der Logistikkette Beteiligten ermöglichen.

#### **4. Verkehrsträger**

Es wäre fatal, wenn das Land NRW sich bei der Verbesserung der Mobilität allein auf den erkehrsträger Straße konzentrieren würde. Insoweit wird auf die einleitenden Ausführungen zu den systemischen Vorteilen der Binnenschifffahrt, zur Trimodalität der Verkehrsträger und zur Bedeutung der Binnenhäfen als Logistikknotenpunkte verwiesen.

#### **5. Planungsverfahren / Bürgerbeteiligung**

Es hat in den vergangenen Jahren verschiedene Versuche gegeben, durch Änderungen im Verbandsklagerecht oder durch Verkürzung der Rechtsmittel eine Beschleunigung der Planungs- und Bauzeiten herbei zu führen. Als Stichwort ist etwa das Infrastrukturplanungsbeschleunigungsgesetz zu nennen, wo das Bundesverwaltungsgericht für bestimmte Verkehrsinfrastruktur-Großprojekte als erst- und letztinstanzliches Gericht zuständig ist. Die Wirkungsweisen dieser Maßnahmen sind durchaus gegeben, sollten jedoch nicht überschätzt werden. Sinnvoll erscheint, infrastrukturelle Großvorhaben in der gebotenen Transparenz zu planen, diese im Dialog mit Wirtschafts- und Naturschutzverbänden und der Bevölkerung zu erörtern, und die Maßnahmen dann auch so zeitnah umzusetzen, dass diese keine regelrechten generationenübergreifende Projekte werden. Die über Jahre verzögerten Baumaßnahmen am Dortmund-Ems-Kanal können als Negativbeispiel genannt werden.

Duisburg, 30. Januar 2018