SCHWERPUNKT

Standpunkte

Meinungen zum Thema „Binnenschifffahrt“

Klaus Voussem
(CDU)

Carsten Löcker
(SPD)

Wasserstraßen in Nordrhein-Westfalen …

… haben einen Anteil von fast 30 % am Güterverkehr, darüber hinaus noch Kapazitäten, um den steigenden Güterverkehr umweltschonend aufzunehmen. Nicht umsonst sind wir Binnenschifffahrtsland Nr. 1. Wir wollen das volle Potential dieses Verkehrsträgers in Bundeszuständigkeit ausschöpfen und setzen uns für ein leistungsfähiges Wasserstraßennetz ein.

… sind Bundesverkehrswege. Finanzverantwortung und Baulast liegen beim Bund. Mit 720 km Binnenwasserstraßen (240 km Rhein, 480 km Kanäle) und 123 Häfen ist Nordrhein-Westfalen das Binnenschifffahrtsland Nummer 1 in Deutschland. Leider wird das vom Bund seit Jahren nicht angemessen gewürdigt, was die finanziellen Mittel für die Erhaltung und den Ausbau dieser Verkehrsinfrastruktur angeht. Ihr Zustand ist in weiten Teilen marode.

Der Bundesverkehrswegeplan …

… führt wichtige Maßnahmen auf, um die Wasserstraßeninfrastruktur zu erhalten und auszubauen. Unser Ziel ist es, die Planungs- und Bauarbeiten zu verkürzen, laufende Projekte zügig abzuarbeiten und die Planungen für die weiteren Projekte zu starten. Der Einsatz des Landes für mehr Personal ist ein erster wichtiger Schritt, dem weitere folgen werden.

… 2030 für die Binnenwasserstraßen sieht zahlreiche Projekte in Nordrhein-Westfalen vor. Das ist zu begrüßen und basiert auf den guten Verhandlungen der ehemaligen rot-grünen Landesregierung mit Landesverkehrsminister Mike Groschek. Um die definierten Maßnahmen im gegebenen zeitlichen Rahmen zu realisieren, bedarf es aber einer besseren Personalausstattung der Wasser- und Schifffahrtsämter und der Nutzung externer Planungsdienstleister.

Sanierungsmaßnahmen …

… sind unabdingbare Voraussetzung dafür, dass die Wasserstraße als Alternative zum Güterverkehr auf der Schiene und der Straße erhalten bleibt. Der Sanierungsstau ist aufgrund fehlender Investitionen in der Vergangenheit enorm. Daher ist es zwingend erforderlich, dass der Erhalt der bestehenden Schleusen und Kanäle schnell angegangen wird.

… sind gegenwärtig die entscheidende Aufgabe. An vielen Stellen ist der Zustand der Kanäle und der zugehörigen Infrastruktur, wie etwa Schleusen und Düker, marode. Hohe Störanfälligkeit, Kapazitätseinschränkungen und Sperrzeiten für Reparaturen beeinträchtigen deren Leistungsfähigkeit erheblich. Für viele Unternehmen am Wasser ist dieser Zustand mittlerweile existenzgefährdend. Wir haben 5 nach zwölf!

Priorität …

… hat der Erhalt der Wasserstraße. Wir setzen uns darüber hinaus aber auch für den Ausbau der Wasserstraßeninfrastruktur ein. Beim Ausbau müssen insbesondere die ökologisch sinnvollsten und leistungsfähigsten Verkehrswege vorrangig betrachtet werden. Das bieten die Flüsse und Kanäle in unserem Land. Sie sind Lebensader für Mensch, Natur und Wirtschaft.

… muss die Instandhaltung haben. Wir brauchen einen Akut-Hilfeplan für die Binnenwasserstraßen in NRW, der mit konkreten Sofortmaßnahmen und entsprechenden finanziellen Mitteln unterlegt ist. Dafür muss sich die Landesregierung beim Bund deutlich stärker ins Zeug legen. Das Abarbeiten der Maßnahmen aus dem BVWP allein ist zu wenig und dauert zu lange. Die Instandhaltung sollte dringend priorisiert werden.

Ulrich Reuter
(FDP)

… sind unverzichtbar für unsere Industrie, allen voran Chemie und Stahl. Wasserstraßen sind eine ökologisch sinnvolle Alternative zum LKW-Verkehr und wichtig für Gefahrguttransporte. NRW hat eine Riesenchance, durch Verkehrsverlagerungen von der Straße aufs Wasser Kapazitäten besser zu nutzen. Als Binnenschifffahrtsland Nr. 1 laufen bei uns schon jetzt 30 % des Güterverkehrs über Wasserstraßen. Das wollen wir ausbauen.

… berücksichtigt endlich die vordringlichen Projekte für NRW: die „Rheinvertiefung“ sowie eine Vielzahl überfälliger Maßnahmen am westdeutschen Kanalsystem, allen voran dem Wesel-Datteln-Kanal. Nun wird nachgeholt, was jahrelang versäumt wurde.

… sind gerade im Kanalsystem überfällig. Etwa die Hälfte der Anlagen ist älter als 50 Jahre, 10 % der Bauwerke sind vor 1900 entstanden. Die grundsätzliche Zuständigkeit für die Infrastruktur der Wasserstraßen liegt beim Bund, dennoch war NRW hier lange zu leise. Das hat sich jetzt auch dank der FDP-Fraktion geändert. Wir brauchen einen breiten politischen Konsens, um im Bund weiterzukommen. Dafür werben wir.

… haben Instandsetzungsarbeiten, dann Ausbaumaßnahmen. Vorrang haben die Bauwerke, von denen Leib und Leben der Bevölkerung abhängen. Ein Zusammenbruch von Teilen des Systems hätte dramatischen Folgen für den Wirtschaftsstandort NRW. Wir Freie Demokraten setzen uns dafür ein, dass alle für unsere Wirtschaft erforderlichen Maßnahmen umgesetzt werden.

Arndt Klocke
(Grüne)

… sind neben der Schiene wichtig für eine Verkehrswende auch im Güterverkehr. Mehr Güter per Schiff bedeuten weniger LKWs auf den Straßen und damit weniger Lärm und Luftschadstoffe. Aber auch die Binnenschiffe müssen sauberer werden, durch Nachrüstung von Dieselfiltern und der Entwicklung neuer Antriebstechnologien.

… priorisiert die verschiedenen Maßnahmen zur Verbesserung der Wasserstraßen. Daneben gibt es aber noch viele andere Infrastrukturverbesserungen, die auch angegangen werden müssen. Zum Beispiel sollten die geplanten Rheinvertiefungen mithilfe der Digitalisierung schonender umgesetzt und für die Binnenschifffahrt überall Landstrom verfügbar gemacht werden und die Nutzung verpflichtend sein.

… sind vor allem im Kanalnetz an den Schleusen dringend notwendig. Auf wichtigen Wasserstraßen, zum Beispiel beim Wesel-Datteln-Kanal, sind aufgrund der maroden Infrastruktur Industriebetriebe gefährdet. Doch fehlt es an notwendigem Personal für die Planung und Umsetzung, hier ist der Bund als zuständige Ebene dringend gefordert, mehr Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter prioritär für die Sanierung der Wasserwege in NRW abzustellen.

… muss eine ökologisch verträgliche Gestaltung der Binnenschifffahrt und die Sanierung der vorhandenen Infrastruktur an den vorhandenen Wasserwegen haben. Dazu müssen alle technischen Möglichkeiten genutzt werden, um Eingriffe in die Natur weitgehend zu verhindern, entsprechend hochwertige Ausgleiche geschaffen und mehr Nachdruck in die Planung und Umsetzung der dringend notwendigen Sanierungsmaßnahmen gesteckt werden.

Nic Peter Vogel
(AfD)

… sind grundlegender Bestandteil einer funktionierenden, variablen und auch umweltschonenden Verkehrsinfrastruktur. Dennoch ist kaum eine Brücke oder Schleuse in einem zufriedenstellenden Zustand. Die partielle Rheinvertiefung ist ein notwendiger Schritt zu einer verbesserten Leistung, mehr Umweltschutz und dem Streben, die Schiffstonne gegenüber dem LKW wieder konkurrenzfähig zu machen.

… berücksichtigt weder die Potentiale noch den dringenden Ertüchtigungsbedarf der angeführten Objekte. Die Landesregierung erhält zwar jetzt mehr Gelder vom Bund, doch reichen diese nicht zur Bewältigung der bevorstehenden Mammut-Aufgaben aus. Aufgrund der mangelhaften Infrastruktur wird NRW weiterhin jährlich rd. eine Milliarde Euro an Einnahmen entgehen – ein eigentlich leicht vermeidbares Versäumnis!

… sind an fast allen Stellen unumgänglich, können allerdings lediglich den Status quo erhalten. Ein Blick auf z. B. die vielen sich in einem desolaten Zustand befindlichen Brücken macht deutlich, dass meist Komplettsanierung oder Neubau erforderlich ist. Das betrifft zahlreiche Gebäude oder sogar Verkehrswege. Es sind damit gewaltige Aufgaben für die nächsten Jahren und Jahrzehnten zu bewältigen.

… müssen die Knotenpunkte haben, an denen der Sanierungsstau die Aufrechterhaltung des Verkehrsflusses akut gefährdet. Grundsätzlich ist allerdings zu berücksichtigen, dass unsere Wasserwege ein synergetisch in sich greifendes System darstellen und jeder Engpass und jede Baumaßnahme die andere tangiert – Sanierungsbedarf besteht an fast jeder Brücke, Schleuse oder den Wasserverkehrswegen generell.