**Landtag**
**Nordrhein-Westfalen**
16. Wahlperiode

**Ausschussprotokoll**
**APr 16/463**
11.02.2014

# Ausschuss für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr

**28. Sitzung (öffentlich)**

11. Februar 2014

Düsseldorf – Haus des Landtags

14:00 Uhr bis 16:55 Uhr

Vorsitz: Dieter Hilser (SPD)

Protokoll: Beate Mennekes, Thilo Rörtgen (Federführung)

**Verhandlungspunkt:**

**Nachhaltiges Wachstum in der Logistikwirtschaft – System Wasserstraße als zentrale Infrastruktur Nordrhein-Westfalens durch multimodales Güterverkehrskonzept stärken**

Antrag
der Fraktion der FDP
Drucksache 16/3450

Und:

**Moderne Wasserwege für effizienten, schadstoffarmen und klimaschonenden Güterverkehr – Binnenschifffahrt Initiative**

Antrag
der Fraktion der SPD und
der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
Drucksache 16/4015

**– Öffentliche Anhörung von Sachverständigen –**

Hierzu werden die in der folgenden Tabelle aufgeführten Sachverständigen angehört.

| Organisationen/Verbände | Sachverständige | Stellungnahmen | Seiten |
|---|---|---|---|
| Bundesverband der Selbständigen, Abt. Binnenschifffahrt | Andrea Beckschäfer | 16/1390 | 5, 14 |
| ver.di, Düsseldorf | Werner Kiepe | 16/1375 | 7, 15 |
| Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen | Ulrich Schnake | 16/1372 | 8, 16, 19 |
| Institute For European Affairs | Kurt Bodewig | -/-- | 9, 17 |
| Verband Verkehrswirtschaft und Logistik NRW | Michael Viefers | 16/1377 | 17, 19 |
| | Dr. Christoph Kösters | | 10 |
| Havenbedrijf Rotterdam | Wouter van Dijk | 16/1391 | 19, 31 |
| Verband Deutscher Verkehrsunternehmen NRW | Volker Wente | 16/1403 | 21, 31 |
| IHK NRW | Joachim Brendel | 16/1398 | 23, 33 |
| Verband Spedition und Logistik NRW | Dr. Rüdiger Ostrowski | 16/1367 | 25, 34 |
| Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt, Außenstelle West | Michael Heinz | 16/1379 | 26, 36 |
| Interessengemeinschaft Häfen und Wasserstraßen NRW | Karl Michael Probst | 16/1374 | 37, 47 |
| Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt | Jörg Rusche | 16/1373 | 38, 47 |
| Deutscher Speditions- und Logistikverband | Günter Haberland | 16/1374 | 39, 48 |
| Deutsches Seeverladerkomitee im BDI | Dr. Peter Langenbach | 16/1402 | 40, 48 |
| Antwerp Port Authority, Port Representative Germany | Hans Königs | 16/1362 | 42, 49 |

| Organisationen/Verbände | Sachverständige | Stellungnahmen | Seiten |
|---|---|---|---|
| Hafen Hamburg Marketing | Ingo Egloff | 16/1365 | 44, 49 |

* * *

**Vorsitzender Dieter Hilser:** Meine Damen und Herren! Ich begrüße Sie ganz herzlich zu unserer heutigen Sitzung. Der einzige Tagesordnungspunkt lautet:

**Nachhaltiges Wachstum in der Logistikwirtschaft – System Wasserstraße als zentrale Infrastruktur Nordrhein-Westfalens durch multimodales Güterverkehrskonzept stärken**

Antrag
der Fraktion der FDP
Drucksache 16/3450

Und:

**Moderne Wasserwege für effizienten, schadstoffarmen und klimaschonenden Güterverkehr – Binnenschifffahrt Initiative**

Antrag
der Fraktion der SPD und
der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
Drucksache 16/4015

**– Öffentliche Anhörung von Sachverständigen –**

Die Anhörung wird von dem federführenden Ausschuss für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr gemeinsam mit dem Ausschuss für Klimaschutz, Umwelt, Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz sowie dem Ausschuss für Wirtschaft, Energie, Industrie, Mittelstand und Handwerk durchgeführt. Ich begrüße Sie auch im Namen der Kolleginnen und Kollegen aus den mitberatenden Ausschüssen ganz herzlich.

Mein besonderer Dank gilt den Damen und Herren Sachverständigen für die eingegangenen Stellungnahmen und für Ihre Bereitschaft, an der Anhörung teilzunehmen.

(Es folgen organisatorische Hinweise.)

**Andrea Beckschäfer (Bundesverband der Selbständigen, Abt. Binnenschifffahrt):** Wir sind ein kleiner Verband, der ausschließlich die selbstständigen Schiffseigner vertritt, also die Unternehmer, die mir ihrem eigenen Schiff auf den Flüssen und Kanälen Europas auf eigene Rechnung unterwegs sind. – Ich möchte nur die Punkte ansprechen, die uns im Moment am wichtigsten erscheinen.

Zum Ersten geht es um die wirtschaftliche Situation der Binnenschifffahrt, insbesondere der Partikulierunternehmen. Was könnte man da tun? Ich glaube, es ist nichts Neues für Sie – das ging aus vielen Stellungnahmen hervor –, wenn ich sage, dass die wirtschaftliche Situation der Binnenschifffahrt sehr angespannt ist. Wir leiden seit

2009 unter ganz massiven Überkapazitäten im europäischen Binnenschifffahrtsmarkt, vorwiegend in der Größenklasse über 2.000 t. Diese sind durch eine massive Neubauwelle in den Niederlanden verursacht worden. Damals wurden ohne Sinn und Verstand und fast ohne Eigenkapital neue Schiffe gebaut. Das hat zu ungefähr 1,2 Millionen t Überkapazitäten an Schiffsraum geführt. Darunter leidet heute der gesamte westeuropäische Markt, insbesondere Deutschland, Belgien und die Niederlande.

Betroffen sind nicht nur die großen Schiffe, sondern auch die mittleren und kleinen Schiffsgrößen, die vor allem in Deutschland vertreten sind. Dadurch dass die großen Neubauten nicht die Nachfrage haben, die sie eigentlich haben wollten, dringen sie auch in Märkte ein, die eher von den kleineren und mittleren Schiffsgrößen besetzt waren. Sie fahren teilweise für jeden Preis – es ist manchmal hanebüchen –, nur um der Bank einen Deckungsbeitrag nachweisen zu können. Dadurch ist das Frachtniveau in der Binnenschifffahrt seit Jahren, mit kleinsten Schwankungen, auf einem absoluten Tiefstand. Die überwiegende Zahl der Unternehmen, vor allem der Partikulierunternehmen, ist im Moment nicht in der Lage, zu investieren. Es werden nur die nötigsten Reparaturen ausgeführt. Manch kleiner oder mittelständischer Unternehmer zittert davor, dass ihm zum Beispiel der Motor kaputtgeht und ein neuer angeschafft werden muss. Das kann für einige den Genickbruch bedeuten.

Wir haben Möglichkeiten, auf europäischer Ebene zu intervenieren, aber das wird Sie weniger interessieren. Wenn man mich fragen würde, was man auf Landesebene zur Stabilisierung der Unternehmen tun kann, dann würde ich sagen: Sie sollten den kleinen und mittleren Unternehmen dabei helfen, dass sie in Zukunft wieder investieren können. Es geht um Zuschüsse, günstige Kredite, was auch immer, für Modernisierungsinvestitionen. Denn es ist wichtig, auch für Nordrhein-Westfalen, den kleinen und mittleren Schiffsraum zu erhalten. Dazu sind die Unternehmen im Augenblick aus eigener Kraft nicht in der Lage. Wer die Zukunft der Binnenschifffahrt sichern will, der muss sehen, dass vor allem die kleinen und mittleren Schiffsgrößen wieder investieren können.

Der zweite Punkt ist die Infrastruktur. Von unseren Unternehmen höre ich sehr viele Klagen, auch in Nordrhein-Westfalen, insbesondere was das Kanalgebiet anbelangt. Im Sommer und im Herbst konnte man sich teilweise nur noch die Haare raufen. Ich habe am Telefon ganz oft gehört: „Ich glaube, was wir hier machen, das interessiert überhaupt keinen mehr“, wenn wieder einmal wegen einer gesperrten oder defekten Schleuse tagelange Wartezeiten entstanden sind. Das kostet die kleinen Unternehmen sehr viel Geld pro Tag. Sie müssen letztendlich für die marode Infrastruktur aufkommen.

Wir haben ein gutes Wasserstraßennetz in Nordrhein Westfalen. Es wäre im Prinzip noch überall freie Kapazität vorhanden, aber wir stauen uns auf den Kanälen, weil zum Beispiel die Poller kaputt sind. An so lächerlichen Investitionen scheitert es dann. An manchen Schleusen sind die Poller so marode, dass Sie da nicht mehr festmachen können. Folglich kann nur noch ein Schiff geschleust werden, wo sonst zwei oder drei geschleust werden könnten. Was das für den Ablauf an der Schleuse und auch für den Verschleiß der Technik bedeutet, kann man sich denken.

Es ist zu wenig Personal vorhanden. Äußerungen aus der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung, die noch am wenigsten dafür kann, lauten: Wir sind froh, wenn mal eine Schleuse ausfällt, dann kann das Personal Überstunden abbauen. – Ich glaube, mehr muss man dazu nicht sagen. Solange das Problem nicht behoben ist und insbesondere die Bauwerke nicht wieder in einen akzeptablen Stand versetzt worden sind, kann man leider nicht über Ausbauten oder Neubauten reden, so sinnvoll das sicher wäre.

Das Wichtigste in Bezug auf die Infrastruktur ist, den Bestand zu sichern und zu erhalten, sodass das Netz so leistungsfähig wird, wie es sein könnte, wenn alles in Ordnung wäre.

**Werner Kiepe (ver.di NRW):** Sehr geehrter Herr Vorsitzender! Sehr geehrte Damen und Herren! Vor dem Hintergrund der ökologischen, aber auch der marktpolitischen und wirtschaftlichen Anforderungen sind erhebliche Investitionen in unsere Wasserstraßen notwendig. Das ist allgemein bekannt.

Grundsätzlich müssen wir sagen, dass die Anbindung der ZARA-Häfen sehr wichtig ist. Wir können nicht ohne sie, sie nicht ohne uns. Aber wir dürfen auch nicht in eine zu große Abhängigkeit geraten, Stichwort „Mehrwert schaffen“. Das muss in den Überlegungen eine große Rolle spielen.

Es ist wichtig, die Bevölkerung sofort zu beteiligen. Ich verweise auf den Ausbau der Maasvlakte in Rotterdam. Dort sind die Bürger von vornherein beteiligt worden. Es gab erheblich weniger Widerstände, als wir es in Deutschland zum Teil gewohnt sind.

Zu den erheblichen Investitionen möchte ich auf unsere Stellungnahme verweisen, dazu haben wir im Einzelnen etwas geschrieben.

Lassen Sie mich den Fokus aber noch auf einen anderen Punkt legen, der in der Debatte bisher kaum Berücksichtigung fand. Auch wenn alle geforderten Infrastrukturmaßnahmen eins zu eins umgesetzt würden, könnte die Binnenschifffahrt ihr Potenzial nicht voll entfalten und die logistischen Herausforderungen der Zukunft bewältigen. Circa 40 % der Binnenschiffer sind jetzt über 50 Jahre alt und verlassen in naher Zukunft den Markt. Diese Situation wird durch den Rückgang der Schulabgängerzahlen noch einmal verschärft. Des Weiteren wird sich der Wettbewerb zwischen den Wirtschaftsbranchen um Fachkräfte intensivieren. Bereits jetzt fehlt es an qualifiziertem Personal.

Notwendige Maßnahmen wären aus unserer Sicht erstens die Förderung und Unterstützung des Schulschiffs „Rhein“ und des Schiffer-Berufskollegs in Duisburg als dem Ausbildungsstandort in Nordrhein-Westfalen und in Deutschland, zweitens mit den Sozialpartnern Maßnahmen auf EU-Ebene zu initiieren und abzustimmen, die sich gegen Harmonisierungsbestrebungen richten, Sozialvorschriften, Qualifikationsinhalte, Ausbildungsdauer, Fahrzeiten und Bemannungsvorschriften zu verschlechtern, drittens die Initiierung und Unterstützung einer landesweiten Image- und Personalwerbekampagne für den Beruf des Binnenschifffahrers und die Binnenschifffahrt als ökologischem Verkehrsträger.

Was die Häfen angeht, möchte ich auf unsere schriftliche Stellungnahme verweisen.

**Ulrich Schnake (Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen):** Sehr geehrter Herr Vorsitzender! Sehr geehrte Mitglieder des Landtages! Meine Damen und Herren! Ich spreche hier für den Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen und auch für die Arbeitsgemeinschaft der Häfen im Land Nordrhein-Westfalen. Gerne sind wir Ihrer Einladung gefolgt.

Nordrhein-Westfalen ist die Logistikregion Nummer eins in Europa und mit Abstand das Bundesland mit dem größten Anteil von Binnenschifffahrt an den logistischen Ketten und dem dichtesten Netz an Binnenhäfen. Wir begrüßen die Initiative des Landtags außerordentlich, Fragen der Logistik der Binnenschifffahrt und der Binnenhäfen stärker in den Fokus der politischen und öffentlichen Diskussion zu rücken. Wir begrüßen auch die Weiterentwicklung des NRW-Hafenkonzeptes; darauf kommen wir im Laufe des Nachmittags sicherlich noch verschiedentlich zurück.

Der Anhörung liegen zwei Anträge zugrunde, die sich nach unserer Einschätzung substanziell nicht grundlegend unterscheiden. Bereits in der Anhörung hier im Hause im Jahr 2011 haben wir ein möglichst einheitliches Auftreten des Landes gegenüber dem Bund angeregt. Hieran hat sich nichts geändert. Wenn wir das Niveau unserer Infrastruktur in Nordrhein-Westfalen halten oder sogar verbessern wollen, brauchen wir den Bund als Bündnispartner bei den Wasserstraßen, dem Schienennetz und im Straßenbau. Im Interesse des Landes sollten deshalb Anforderungen für den Verkehrssektor insgesamt möglichst im Konsens formuliert werden. Zugleich würde eine fraktionsübergreifende Position in verkehrswirtschaftlichen und verkehrspolitischen Fragen unsere Glaubwürdigkeit und unsere Position auf kommunaler Ebene stärken.

Sie haben in Ihrem Fragenkatalog verschiedene Fragen zu Hafenstandorten und Verkehrsverbindungen gestellt, die aus unserer Sicht ein Kernproblem ansprechen. Ein Netz benötigt Knoten, und zwar möglichst viele und gleichmäßig in der Fläche verteilte. Wir haben dieses Netz in Nordrhein-Westfalen mit einer Vielzahl von Häfen am Rhein und natürlich an den Kanälen, öffentlich und privat organisiert mit unterschiedlichen Kapazitäten und unterschiedlichen Funktionen. Damit steht uns in Nordrhein-Westfalen eine Erreichbarkeit in der Fläche zur Verfügung, die in Deutschland sicher einmalig ist. Eine Privilegierung weniger großer Hafenstandorte kann deswegen nicht im Interesse des Landes sein. Im bisherigen Entwurf des Landesentwicklungsplans ist jedoch eine Kategorisierung in landesbedeutsame und in nicht landesbedeutsame Häfen vorgesehen, die nicht unsere Zustimmung finden kann. Die Binnenschifffahrt als Verkehrsträger und die Binnenhäfen als Knotenpunkte sind in ihrer Gesamtheit landesbedeutsam. Dazu zählen selbstverständlich auch die Kanalhäfen.

Wenn wir die $CO_2$-Emissionen im Verkehrssektor bis zum Jahr 2050 um 60 % vermindern, hierzu den Modal Split zugunsten der Binnenschifffahrt erhöhen und gleichzeitig dem Wachstum bei den Containerverkehren entsprechen wollen, müssen wir die Potenziale des Kanalsystems und der Hafenstandorte östlich des Rheins für Containerverkehre nutzbar machen. Erforderlich wird daher die Anhebung der Kanalbrücken für mehrlagigen Containerverkehr und die Anpassung der Schleusen an die Erfordernisse der Containerschifffahrt. Das NRW-Hafenkonzept bzw. dessen Fort-

schreibung sollte hierzu einen Stufenplan beinhalten, selbstverständlich unter Berücksichtigung der finanzwirtschaftlichen Ressourcen des Landes.

Zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit des nordrhein-westfälischen Kanalnetzes und der Kanalhäfen ist zudem die Abschaffung der Kanalabgabe geboten. Diese Abgabe begünstigt den Schienen- und Straßengüterverkehr und ist somit ein Stück wettbewerbsverzerrend.

Ein Hafen ist grundsätzlich ein Verkehrsknotenpunkt. Damit ist nicht nur die Anbindung an die Wasserstraße wichtig. Wir brauchen neben dem Schiff auch optimalen Zugang zur Eisenbahn und zum Lkw, da sonst nachhaltige Logistikketten undenkbar wären. Wenn ein nennenswerter Anteil der steigenden Gütermengen über längere Anteile dieser Ketten durch den Verkehrsträger Binnenschifffahrt übernommen werden soll, brauchen wir Standorte in der Fläche des Landes, eine leistungsfähige Infrastruktur um die Häfen und mehr hafenwirtschaftlich nutzbare Flächen.

Damit komme ich zu einem zweiten wichtigen Punkt, nämlich den unzureichenden Flächenreserven an unseren Standorten. In den letzten Jahrzehnten haben wir, in den meisten Binnenhäfen jedenfalls, Areale an konkurrierende Nutzungen verloren. Dieser Tendenz muss entgegengewirkt werden. Wir begrüßen deshalb alle Initiativen, die zu einer Ausweitung der produktiven Hafenflächen führen. Das gilt nicht nur für nasse Standorte, auch Satellitensysteme, bei denen trockene Industriegebiete per Schiene mit den Häfen vernetzt sind, gehören auf die Agenda.

Wir brauchen auch in Zukunft ausreichende hafennahe Gewerbeflächen, und zwar für Neuansiedlungen von logistikorientierten Unternehmen. Im Jahr 2013 wurden in Deutschland 2,7 Millionen m² Neubauflächen für Logistikimmobilien errichtet. Die Region Niederrhein war mit rund 300.000 m² Neubaufläche die aktivste Logistikregion des Jahres 2013 in Deutschland. Wenn wir unsere gute Position im Logistikimmobilienmarkt behaupten wollen, ist die im Entwurf des Landesentwicklungsplans formulierte „Netto-null-Flächenpolitik“ vermutlich wenig zielführend.

Wir stehen dem Landtag und der Verwaltung gerne zur Verfügung, wenn es darum geht, das bestehende Hafenkonzept des Landes Nordrhein-Westfalen weiterzuentwickeln.

**Kurt Bodewig (Institute For European Affairs):** Herr Vorsitzender! Meine Damen und Herren! Ich freue mich, zu diesem Thema sprechen zu können, weil ich das Thema „Verkehrsinfrastruktur“ in diesem Kreis vor einiger Zeit etwas optimistischer vorstellen durfte, als es die Koalitionsvereinbarung auf Bundesebene jetzt leider widerspiegelt.

Damit komme ich zum entscheidenden Punkt: Die Unterfinanzierung in der Verkehrsinfrastruktur ist schon erheblich. Wenn Sie sich die Bundesverkehrswege anschauen, dann stellen Sie fest, dass der Bedarf bei etwa 900 Millionen € läge. Im letzten Bundeshaushalt hatten wir 703 Millionen €. Die Lücke von 200 Millionen € setzt sich seit Jahren fort und bereitet dem Gewerbe Probleme, das ohnehin unterkapitalisiert ist, also Ausfälle auch nicht verkraftet, wobei die Frage der Struktur ebenfalls einer intensiven Diskussion bedürfte. Darauf will ich aber nicht eingehen.

Das westdeutsche Kanalnetz ist eigentlich gut entwickelt, es ist nur zu alt. Rund 10 % der Bauwerke sind etwa 100 Jahre alt. Der überwiegende Teil, etwa 80 %, ist in den 30er-Jahren geprägt worden. Das Problem ist, dass wir neue Verkehre mit GMS, die einer Mindestlänge von 135 m und 11,4 m Breite bedürfen, in diesen Transportkapazitäten nicht ausfahren können. Ich halte das aber für den entscheidenden Punkt, wenn man ernsthaft über Verlagerungskomponenten sprechen und die ohnehin belasteten Autobahnen entlasten will. Das Gleiche gilt für die Schienenverbindungen, die in der Regel durch Korridorengpässe gehindert sind, volle Volumina auszufahren. Das müssen wir weiterentwickeln und voranbringen. Ich kann die Intention der beiden Anträge nur ausdrücklich unterstützen, nämlich der Verkehrsinfrastruktur ein stärkeres Gewicht zu verleihen.

Ich möchte noch darauf hinweisen, dass die Schleusen das Hauptproblem sind, weil sie Engpässe darstellen. Durch die Brücken wird die Doppellagigkeit behindert. Hier ist ein systematischer Ausbauplan notwendig, der ja in den Grundzügen skizziert worden ist.

Für die industrielle Entwicklung dieses Bundeslandes, das verkehrstechnisch in einer sehr guten Knotenpunktsituation ist, brauchen wir einmal die Verkehrswege. Die Wasserwege haben aber auch noch eine wasserwirtschaftliche Bedeutung. Das heißt, sie sind für die Industrieproduktion als Reservoir für Kühlwasser notwendig. Wir haben gleichzeitig – das können Sie dem Bericht der WSV West entnehmen – ein großes Problem bei den Pumpwerken, was die Wasserschutzmaßnahmen betrifft. Ich bitte den Ausschuss, auch darauf ein Augenmerk zu richten. Dieses Problem muss dringend gelöst werden, wenn man die wasserschutzrechtlichen Themen weiterverfolgt.

Wichtig ist eine Perspektive in der Finanzierung. Ich möchte darauf hinweisen, dass die transeuropäischen Netze mit dem neuen Finanzierungsinstrument Connecting Europe Facility verbunden werden. Projekte in den Kernnetzstrukturen können zu 20 % mitfinanziert werden, in bestimmten Ausprägungen bis zu 40 %, Studien bis zu 50 %. Da Nordrhein-Westfalen an drei entscheidenden Korridoren liegt, nämlich Rhine-Alpine, North Sea-Baltic und Rhine-Danube, haben Sie eine gute Chance, sich in die Projektplanung einzubringen. Ich kann nur empfehlen, das auch zu tun.

Lassen Sie mich bei den Verladungspotenzialen nicht nur die Notwendigkeit beschreiben, sondern darüber hinaus auf eine Chance hinweisen, die aus einem Missstand entstanden ist. Wir wissen, dass die A 45 nicht mehr mit Schwerstlasttransporten über 44 t befahrbar ist. In der Projektschifffahrt könnten die Binnenwasserstraßen eine neue Rolle spielen. Das bedarf aber entsprechender Anreize, die wir etwa mit einer funktionierenden Projektschifffahrt haben, die auf den Binnenwasserstraßen aber noch unterentwickelt ist.

**Dr. Christoph Kösters (Verband Verkehrswirtschaft und Logistik NRW):** Herr Vorsitzender! Meine Damen und Herren! Vielen Dank für die Gelegenheit, hier vortragen zu können. – Die Prognosen, auch die revidierten, zeigen, dass die maritimen Logistikketten über Nordrhein-Westfalen stark wachsen werden. Wir können das Ganze nicht mit einer reinen Verlagerung bewältigen, sondern nur mit einer gemein-

samen Wachstumsstrategie aller Verkehrsträger. Es geht darum, die Aufgaben nachhaltig und klimaschonend durch den effizienten Einsatz aller Verkehrsträger, vor allen Dingen der Häfen und Knoten, zu bewältigen.

Was kann die Binnenschifffahrt leisten? Wo hat sie strategische Potenziale? – Ihre Chancen sind die Kapazitäten, die sie auf den Wasserwegen noch hat, auch wenn einige teilweise überholungsbedürftig sind. Ihre Marktpotenziale hat sie im Bereich der Güter bei den klassischen Massen und Massenstückgütern, bei Wachstumsmärkten wie Biomasse, aber auch im Containerverkehr. Diese Potenziale sind aber nur nutzbar, wenn wir den komodalen Ansatz fahren, das heißt wenn wir ihre Vernetzungsfähigkeit verbessern, und das gemeinsam mit allen Verkehrsträgern und den Binnenhäfen machen.

Wo sind die Defizite? – Einiges klang gerade schon an. Der VVWL hat zusammen mit dem LogistikCluster NRW und der Wirtschaft in den letzten Jahren in mehreren Papieren darauf hingewiesen; hier seien nur das „Duisburger Flächenpapier“ und der Beitrag zum Nationalen Hafenkonzept genannt. Deswegen will ich nur auf ein paar Punkte eingehen:

Trotz eines Nationalen Hafenkonzepts muss es weiterhin Aufgabe der Landesregierung sein, dafür zu sorgen, dass die wichtigen NRW-Projekte – hier verweise ich auf die „Düsseldorfer Liste“ mit den neun Kernprojekten von 36 – umgesetzt werden.

Wir müssen das NRW-Wasserstraßenverkehrs- und Hafenkonzept weiterentwickeln; da ist schon einiges eingeleitet worden.

Wir haben Nachholbedarf bei der Instandsetzung der Wasserstraßen; darauf will ich nicht mehr eingehen.

Es geht um den Ausbau und Systemlückenschlüsse, Schleusenertüchtigungen, Brückenanhebungen; all das klang schon an.

Bei den Knoten, bei den Häfen geht es darum, bestehende Flächennutzungen und vor allen Dingen die 24-Stunden-Betriebsfähigkeit der Nutzungen zu sichern. Das brauchen wir, um die Mengen zu bewältigen, die auf uns zukommen. Es geht darum, den zukünftigen Flächenbedarf abzudecken; Herr Schnake hat schon darauf hingewiesen. Es geht aber auch um die landseitige Engpassbeseitigung bei den Häfen. Im Bereich der Straßen- und Schienenanbindungen der Knoten gibt es landseitig einiges zu tun. Noch einmal: Auch wenn es verführerisch ist, aber wir reden nicht nur über die Wasserstraßen, sondern auch über das, was landseitig zu geschehen hat.

Welche Rolle spielen die ZARA-Häfen? – Bei den ZARA-Häfen geht es darum, die Modal-Split-Strategien umzusetzen. Wir halten sie für realistisch, wenn wir kombiniert vorgehen. Die Nordhäfen sind wichtig, aber die ZARA-Achse wird auch in Zukunft die bedeutendere der beiden Achsen für Nordrhein-Westfalen sein.

Worauf sollte das Land NRW konzeptionell achten? – Wenn von multimodalen Güterverkehrskonzepten oder Logistikkonzepten die Rede ist, dann ist es wichtig, dass man sie möglichst ohne ordnungspolitische Einschränkungen logistischer Notwendigkeiten entwickelt und umsetzt oder gar in den inter- oder intramodalen Wettbewerb eingreift. Das wäre aus unserer Sicht nicht zielführend. Man kann hier allenfalls

über strategische Pläne mit Leitplanken, Ertüchtigungen und Rahmenbedingungen reden. Das Konzept ist natürlich auch, trotz aller knappen Mittel, finanziell auszugestalten, sonst kommen wir nicht voran.

Das Land NRW sollte als ordnungspolitischer Träger für einen funktionsfähigen, nicht verzerrten Wettbewerb sorgen. Es geht darum, die Wettbewerbsstrukturen auch zwischen den Standorten zu erhalten. Gerade als inzwischen größter Anteilseigner eines nicht unbedeutenden Hafens ist das Land sehr gefragt.

Darüber hinaus müssen Sie spezifische Rahmenbedingungen im Auge behalten, damit sie nicht kontraproduktiv wirken. Ich rede von der Umsetzung des CDNI, des Übereinkommens über die Sammlung, Abgabe und Entsorgung von Abfällen. Da kommen eventuell einige Kosten auf die Binnenschifffahrt zu. Ich rede auch von dem Entwurf einer Verordnung über Anlagen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen, der derzeit in der Abstimmung im Bundesrat ist. Ich kann nur an Sie appellieren, im Auge zu behalten, dass dadurch nicht Kombiterminals, multimodale Terminals mit einer Kostenbelastung ausgestattet werden, die alle tollen Überlegungen für alternative Verkehrskonzepte im Keim erstickt.

**Vorsitzender Dieter Hilser:** Gibt es an dieser Stelle Nachfragen der Abgeordneten?

**Reiner Dieter Breuer (SPD):** Zu Beginn möchte ich ein Dankeschön an unsere Gäste richten. Wir sind sehr erfreut, dass die gesamte Kompetenz der Hafenwirtschaft, der Binnenschifffahrt heute im Landtag ist und dass Sie aus den vielen Fragezeichen, die Sie zugesandt bekommen haben, schon viele Ausrufezeichen gemacht haben. Herzlichen Dank für Ihre Stellungnahmen, die wir mit großem Interesse zur Kenntnis genommen haben, und auch für Ihre Ausführungen, in die wir jetzt gerne vertieft einsteigen möchten.

Herr Bodewig, zur Effizienz der Wasserstraßennutzung: Ein Kernproblem ist, dass immer gesagt wird, es seien Kapazitäten vorhanden. Wie kann man die Kapazitäten aber dorthinein bekommen, insbesondere was die größeren Binnenschiffe der Klasse Vb angeht? Haben Sie im Rahmen Ihrer Kommissionsarbeit auch untersucht, welche Potenziale eine Erweiterung für die Binnenschifffahrt hätte? Für wie realistisch halten Sie es, das System der Kanäle in Nordrhein-Westfalen umzugestalten? Das dürfte ja keine leichte Aufgabe sein.

**Oliver Bayer (PIRATEN):** Vielen Dank auch im Namen der Piratenfraktion an alle Sachverständigen, die gekommen sind. Ich glaube, dieses Thema werden wir noch sehr oft im Landtag behandeln. Es ist wichtig und daher gut, dass die Anhörung heute stattfindet.

Frau Beckschäfer, ich habe Ihrem mündlichen Bericht entnommen, dass wir unter starken Überkapazitäten leiden und dass es im Grunde keine Chance für Investitionen gibt. Wie stehen Sie zu der Aussage des VSL – Herr Dr. Ostrowski ist zwar erst nachher dran, aber es gibt eine schriftliche Stellungnahme –, dass es keine Konkurrenzbeziehung zwischen den Sparten der Binnenschifffahrt gebe und die Partikuliere

aufgrund interner und externer Faktoren im Grunde ohnehin ein auslaufendes Geschäftsmodell seien? Es werden auch die Nachwuchsprobleme genannt, zu denen Herr Kiepe Lösungen vorgeschlagen hat.

Sie haben eine Modernisierungsinitiative angemahnt. Sehen Sie denn eine Zukunft für kleinere Schiffe, wenn es gelingt, die Umweltbilanz zu verbessern? Welche Maßnahmen wären dafür erforderlich? Wie schätzen Sie darüber hinaus den volkswirtschaftlichen Effekt ein, wenn man die größere Bedeutung für die Binnenschifffahrt vor allem auf die kleineren Schiffe bezieht? Braucht man dann – die Frage auch an die anderen – weder eine Rheinvertiefung noch Brückenerhöhungen?

An alle – auch für die späteren Stellungnahmen – die Frage: Sind kleinere Schiffe plus Modernisierung der Schiffe plus bessere Infrastruktur eine Möglichkeit, die Ausweitung von Hafenflächen, die Erhöhung von Brücken usw. zu umgehen? Gibt es beide Modelle?

Herr Bodewig hat gesagt, dass es vor allem ganz bestimmte Engpässe gibt. Welche Engpässe sind das? Sind es die Schleusen, ist es der Platz in den Häfen, oder sind es die Brücken?

Herr Kiepe, welche Rolle messen Sie der Konkurrenzsituation innerhalb der verschiedenen Sparten der Binnenschifffahrt bei? Wie beurteilen Sie die Arbeitsbedingungen von Selbstständigen und abhängig Beschäftigten in der Branche?

**Christof Rasche (FDP):** Vielen Dank an die Kolleginnen und Kollegen, die uns heute besuchen. Als wir den Antrag geschrieben haben, haben wir erst von Absatz zu Absatz gesehen, um welch umfangreiche Themen und Probleme es in dem speziellen Feld geht. Daher ist die Anhörung eine sehr gute Gelegenheit, einmal ausführlich über den Sachverhalt zu sprechen.

In vielen verkehrspolitischen Beiträgen wird immer wieder die These aufgestellt, dass wir im wesentlichen Maße Güterverkehr von der Straße auf Binnenschifffahrt und Schiene verlagern können; es geht also um Verlagerungspotenzial. Herr Bodewig und Herr Dr. Kösters, können wir als Fachleute vor dem Hintergrund der Verkehrsprognosen, der Engpässe bei der Schiene, wo wir die Kapazitätsgrenze schon erreicht haben, trotz der erheblichen Potenziale bei der Binnenschifffahrt, die sehr wohl noch frei sind, ernsthaft behaupten, dass die Möglichkeit der Verlagerung des Güterverkehrs auf andere Verkehrsträger besteht? Sie müssen auch berücksichtigen, dass der Bund in den nächsten vier Jahren nur sehr eingeschränkt finanzielle Mittel zur Verfügung stellt. Oder ist es nicht vielmehr ehrlicher, zu sagen, dass wir möglichst viel auf Schiene und Binnenschifffahrt bringen wollen, es aber sehr wohl eine Zunahme bei allen Verkehrsträgern geben wird?

**Holger Ellerbrock (FDP):** Meine erste Frage geht an den Verband Verkehrswirtschaft und Logistik. Wie beurteilen Sie die im Landesentwicklungsplan vorgenommene Einstufung in landesbedeutsame und in nicht landesbedeutsame Häfen? Zielt das aus Ihrer Sicht sowohl auf private als auch auf öffentliche Häfen ab, oder sehen Sie eine Wettbewerbsverzerrung zwischen den beiden Hafentypen?

Herr Schnake, für beide Hafentypen haben Sie zu Recht auf die Flächenproblematik hingewiesen. Ich frage Sie und den Verband Verkehrswirtschaft und Logistik: Haben Sie konkrete Vorschläge, wie wir die Flächensicherung verwirklichen können? Theoretisch ist es einfach: Wenden Sie sich an die Bauleitplanung, und Sie werden befriedigt. – Das passiert nur nicht so ganz, wie wir festgestellt haben. Wie sieht die Situation vor Ort aus, und was erwarten Sie dabei vom Land?

**Arndt Klocke (GRÜNE):** Es ist selten, dass ich ähnlich lautende Fragen wie Herr Ellerbrock stelle, aber in diesem Fall ist es so. – Erst einmal auch von grüner Seite danke für die Expertise. Darunter sind viele wertvolle Anregungen, die wir nach der Anhörung noch weiter ausarbeiten und in der parlamentarischen Arbeit nutzen können. Die Anträge vonseiten SPD und Grünen sowie der FDP sind sehr ähnlich.

Herr Schnake, auch ich möchte die Frage der Ansiedlungspolitik und das, was Sie in Ihrer Stellungnahme als binnenschifffahrtsaffine Cluster bezeichnet haben, ansprechen. Es gibt zahlreiche Probleme vor Ort – ich nenne als Beispiel den Godorfer Hafen –, was die Flächensicherung, die Zurverfügungstellung, das Flächenmanagement an den jeweiligen Standorten angeht. Können Sie das in Fortführung Ihrer schriftlichen Äußerungen noch ein bisschen ausführlicher darstellen?

**Vorsitzender Dieter Hilser:** Wir kommen nun zu den Antworten der Sachverständigen.

**Andrea Beckschäfer (Bundesverband der Selbständigen, Abt. Binnenschifffahrt):** Sie haben gefragt, ob die Notwendigkeit der Ausweitung von Hafenflächen, Anhebung von Brücken usw. entfallen könnte, wenn man sich auf kleine Schiffe kaprizieren würde. Ganz klare Antwort: Nein. Sie dürfen nicht kleine Schiffe und kleine Unternehmen verwechseln. Wir haben zwar ganz überwiegend kleine und mittlere Unternehmen, also Familienbetriebe, es gibt aber auch welche mit großen Schiffen. Wir haben kleine Unternehmen mit kleinen Schiffen, und wir haben kleine Unternehmen mit großen Schiffen. Wir haben in Deutschland in der Tat überwiegend die kleinen und mittleren Schiffsgrößen, aber auch große Schiffe.

Richtig ist: Wir brauchen sowohl die großen als auch die kleinen Schiffe. Jedes Schiff fährt optimal auf der für seine Größe ausgelegten Wasserstraße und mit der Ladung, die seiner Größe entspricht. 800 t Getreide in einem 3.000-t-Schiff zu transportieren, macht überhaupt keinen Sinn. Das meinte ich eben. Es gibt die kleinen Partien. Die brauchen auch gar keine größeren Schiffe. Für diese Partien werden die kleineren Schiffe nachgefragt und dringend gebraucht. Deshalb müssen wir alles daransetzen, dass wir diese Schiffsgrößen stabilisieren, damit sie wieder investieren und auch modernisieren können. Sie befahren die Wasserstraßen genauso wie die großen Schiffe, und sie können auch Container transportieren. Ein zweilagiger Containerverkehr ist schon erforderlich, um einigermaßen wirtschaftlich zu arbeiten. Daher entfällt die Notwendigkeit der Erhaltung und des Ersatzes, insbesondere der Bauwerke, überhaupt nicht, wenn wir auf kleinere Schiffe setzen.

Richtig ist auch: Bei den Abmessungen und bei dem Zustand unserer Bauwerke im Kanalgebiet sind kleinere Schiffe im Augenblick schonender in einer Schleuse unterzubringen als große, die mal links und mal rechts anstoßen. Was unsere marode Infrastruktur anbelangt, ist das kleine Schiff in vielen Fällen verträglicher. Das heißt aber nicht, dass wir nichts tun müssen.

Ich glaube nicht, dass sich Herr Dr. Ostrowski dahin gehend geäußert hat, dass Partikuliere ein auslaufendes Modell sind. Das ist auch nicht so. Wir haben in Deutschland insbesondere in der Trockengüterschifffahrt ganz überwiegend die Partikulierunternehmen. Da finden Sie die Reedereien, bis auf die Schubschifffahrt, kaum noch. Ich schätze, dass 80 bis 90 % der Unternehmen in der Trockenschifffahrt Partikulierunternehmen sind. Wenn wir in der Binnenschifffahrt nicht auf einmal die wundersame Frachtenerhöhung erleben, dann wird das auch auf lange Sicht so bleiben.

Richtig ist ebenfalls – das wurde schon angesprochen –, dass ein Großteil der Unternehmer und auch der Mitarbeiter jenseits der 50 ist und dass wir dringend Nachwuchs brauchen. Deshalb ist Nachwuchsförderung ein ganz großes Thema. Aber man muss vor allem auch etwas für die Stabilität der Unternehmen tun. Denn mit jedem Unternehmen und jedem Unternehmer, die den Markt verlassen, gehen Know-how und Ausbildungsplätze verloren. Das bekommen wir nicht wieder. Wenn man die kleinen und mittleren Unternehmen dabei unterstützt, wieder ihre Stabilität zu finden und zu modernisieren, dann wird das Schiff als Arbeitsplatz attraktiver, vielleicht auch für junge Leute in der Ausbildung. Das ist schon richtig. Ein Auslaufmodell ist die Partikulierschifffahrt ganz sicher nicht.

**Werner Kiepe (ver.di NRW):** Sie haben nach der Konkurrenz zwischen den Verkehrsträgern und nach den Arbeitsbedingungen für Arbeitnehmer und Selbstständige gefragt. Konkurrenz zwischen den Verkehrsträgern ist natürlich vorhanden. Wenn der eine Tonnage dazugewinnt, dann verliert sie der andere; denn wir hatten in den letzten Jahren ja nicht in dem Sinne eine steigende Tonnage, dass davon auch noch die Binnenschifffahrt partizipiert hätte. Das kommt auch daher – deswegen sitzen wir heute zusammen –, dass sehr wenig investiert wurde, nur in die notwendigsten Ausbaumaßnahmen.

Reagiert wird in der Konkurrenzsituation oft, wie wir es in der Binnenschifffahrt erleben, durch Ausflaggungen. Große Unternehmen verlagern ihre Unternehmenssitze ins Ausland. Die Arbeitnehmer haben dann Arbeitsverträge mit ausländischen Unternehmen. Das bringt Probleme mit sich, die erst im Nachhinein deutlich werden. Was das Sozialrecht anbelangt, sind viele Dinge innerhalb der EU geregelt. Für das Sozialrecht in der Binnenschifffahrt ist eigentlich für einen Beschäftigten auf einem Schiff nur das Land maßgebend, in dem der wirtschaftlich Verantwortliche seinen Sitz hat. Die Realität sieht zum Teil aber ganz anders aus. Damit meine ich nicht unbedingt in erster Linie die Frachtschifffahrt, sondern die Flusskreuzschifffahrt.

Das Steuerrecht ist ein Punkt. Ich habe es erlebt, dass betroffene Kollegen sagen: Ich wohne in Deutschland, habe einen Arbeitsvertrag in der Schweiz, fahre über europäische Flüsse, und wenn ich bei meinem Finanzamt nachfrage, ob ich Steuern bezahlen muss, bekomme ich hier die Auskunft: „Ja“, während ein anderes Finanz-

amt Nein sagt. – Auf einmal hat derjenige dann, obwohl er meinte, dass er ja korrekt und rechtskonform handelt, nach Jahren vom Finanzamt die Mitteilung bekommen, dass er für die letzten fünf Jahre noch 10.000 € Steuern nachzubezahlen hat. Die Leute haben kaum einen Ansprechpartner, über die sie definitiv richtige Informationen bekommen, auf die sie sich verlassen können.

Lohndumping erleben wir auch. Damit meine ich nicht in erster Linie die Schifffahrt, sondern zwischen den Verkehrsträgern. Ich nenne nur das Beispiel aus Duisburg von vor ein paar Jahren, wo die russischen Lkw-Fahrer draußen standen und sich im Winter auf ihren Gaskochern ihre Mahlzeiten zubereitet haben. Das sind soziale Skandale, die in der Konkurrenz der einzelnen Verkehrsträger mit eine Rolle spielen.

Damit komme ich zu den Arbeitsbedingungen von Arbeitnehmern und Selbstständigen. Da gibt es Unterschiede, allein wenn ich an das Arbeitszeitgesetz oder sonstige Gesetze denke. Man könnte natürlich sagen: Es liegt an jedem selber, wie weit er sich ausbeuten lässt oder sich selbst ausbeutet. – Ein wichtiger Punkt ist aber, dass hier eine Harmonisierung herbeigeführt wird, und die wird mehr und mehr in Europa gemacht. Wir haben einige Richtlinien, auch was die Arbeitszeit in der Binnenschifffahrt anbelangt. Die Sozialpartner haben jetzt einen Vertrag unterschrieben, der aber noch nicht rechtsgültig ist, weil er vom EU-Parlament noch nicht verabschiedet wurde. Zum einen geht es darum, wie ein Gesetz beschlossen wird, zum anderen um die Kontrolle der Maßnahmen. Denn ein Schiff ist ein kleiner abgeschlossener Bereich für sich. In der Realität erlebe ich manchmal Dinge, dass sich mir die Nackenhaare aufstellen.

**Ulrich Schnake (Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen):** Ich will gern noch einige Sätze zu der von Herrn Ellerbrock und Herrn Klocke angesprochenen Flächenthematik sagen. Ich bin darauf in meinem Beitrag vorhin eingegangen, weil wir gelesen haben, dass der Entwurf des Landesentwicklungsplans unter der Überschrift „Netto-null-Flächenwachstum“ doch eine sehr restriktive Flächenpolitik vorsieht. Das macht uns Sorge, weil wir auf der anderen Seite sehen, dass es bedeutende Nachfrage nach logistikorientierten Flächen gibt, also nach Flächen, die eine gute oder hervorragende Anbindung an die Verkehrswege haben. Das sind in der Regel Nachfragen größer 100.000 m². Diese Nachfragen können wir an vielen Standorten bereits heute nicht mehr befriedigen. Daher haben wir in Anbetracht dessen, was wir im Entwurf des Landesentwicklungsplans gelesen haben, die Sorgenfalten.

Bei den zunehmenden Verkehren, die Ausdruck von weltweiter Globalisierung sind, wollen wir als Transitland Nordrhein-Westfalen nicht zuschauen, sondern wir wollen aus den Zuwächsen im Güterverkehr Wertschöpfung generieren. Das geht nur, wenn wir auch zukünftig in der Lage sind, Flächennachfragen zu befriedigen. Daher unsere Bitte, hierüber noch einmal nachzudenken. Natürlich ist es nicht der Landesentwicklungsplan alleine, sondern das spiegelt sich am Ende in der Regionalplanung wider, aber irgendwann fällt uns das vor Ort in den Häfen vor die Füße. – Deswegen der Hinweis.

**Kurt Bodewig (Institute For European Affairs):** Ich beginne mit der Frage von Herrn Breuer. Vielleicht sollten wir das noch einmal ein bisschen zurechtrücken. 80 % aller Verkehre laufen über den Rhein. Der Rest sind Adern, die an die Hauptarterie angeschlossen sind. Wenn das so ist, dann wird sich angesichts der Unterfinanzierung wahrscheinlich so etwas wie ein „Kernnetz im Kernnetz“ herausbilden. Welche Strecken ertüchtigen wir? – Wir haben heute eine differenzierte Struktur, weil wir wissen, dass manche Kanäle nur eine Schleuse haben. Wenn die defekt ist, fällt diese Ader aus. Deswegen gibt es immer parallele Strukturen. Ich glaube, das kann man mit einem „Kernnetz im Kernnetz“ regeln.

Ich bin etwas pessimistisch, was die Finanzierung betrifft. Das wird nicht ausreichen. Die 200-Millionen-Lücke wird sich Jahr für Jahr fortsetzen. PPP oder Ähnliches wird in dem Bereich nicht anwendbar sein, weil es keine Refinanzierung gibt. Wir haben allein Abgaben von 30 Millionen €. Der Rhein ist durch die Mannheimer Akte geprägt; das gilt auch für die anderen größeren Flüsse, die der gleichen Regelung unterliegen. Insofern wird man sehr bewusst vorgehen müssen. Das ist auch eine Antwort in Richtung von Herrn Rasche. Man wird sehr genau schauen müssen: Welche Punkte werden wir entwickeln? Wie können wir das einbetten, um dann flüssige Verkehre herzustellen?

Ich möchte darauf hinweisen, dass es nie eine reine Binnenschifffahrtslösung geben wird, sondern Multimodalität ist nach wie vor der Hauptpunkt, um eine Verlagerung herzustellen. Über einen Verkehrsträger alleine geht es nicht, dann scheitern alle. Das Thema ist Multimodalität, deshalb habe ich bewusst auf die neuen europäischen Finanzierungsmöglichkeiten hingewiesen. Das ist der neue Ansatz, den die EU verfolgt.

Herr Bayer, die Engpässe sind überall. Wir haben Schleusen. Das Hauptproblem ist die Schleusenlänge. Es ist sehr aufwendig, neue Schleusen zu bauen oder alte zu erweitern. Wir haben aber auch abladebestimmende Engpässe, das heißt zu niedrige Wassertiefen. Das ist eine natürliche Restriktion. Ich glaube, auch das kann man mit einem „Kernnetz im Kernnetz“ vorantreiben, indem man sagt: Bestimmte Bereiche müssen wir systematisch entwickeln, und auch für die anderen brauchen wir einen Plan. Über den Bundesverkehrswegeplan werden wir, was die Verkehrsströme, was die Zuwachsraten angeht, auch für die Binnenwasserstraßen wichtige Hinweise bekommen. Das möchte ich an dieser Stelle gerne einfügen. Dann wissen wir eher – nicht genau, alle bisherigen Prognosen für den Güterverkehr wurden übertroffen –, welche Verlagerungsmöglichkeiten sich zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern ergeben.

**Michael Viefers (Verband Verkehrswirtschaft und Logistik NRW):** Sie haben gefragt, ob wir uns mit kleineren oder anderen Schiffsräumen eine Erhöhung von Brücken sparen können. Eine andere Frage beschäftigte sich mit den Überkapazitäten. Zu der zweiten Frage die klare Aussage: Ja, des einen Leid – wenn die Partikuliere über Überkapazitäten klagen, auch berechtigt – ist des anderen Freud, wenn es darum geht, zusätzliche Mengen aufzunehmen. Wenn Überkapazitäten vorhanden sind, ist es relativ schnell möglich, mehr Mengen aufzunehmen, insbesondere, wie

von Herrn Bodewig angesprochen, auf der wesentlichen und wichtigen Rheinachse. Das geht auch ohne weitere Investitionen in Brückenanhebungen oder Ähnliches. Da haben wir die Engpässe nämlich nicht, die haben wir nur im Kanalgebiet. Klare Aussage: Für die Hauptachse Rhein können problemlos mehr Mengen von der Binnenschifffahrt übernommen werden.

Von dem Vertreter aus Rotterdam werden Sie gleich bestimmt hören, dass auch dort die Planungen so sind, dass demnächst deutlich mehr Mengen per Binnenschiff aus Rotterdam kommen müssen, nicht kommen sollen. Dort sind die technischen Voraussetzungen so geschaffen, dass die Mengen insbesondere im Container im Wesentlichen nur per Binnenschiff aus Rotterdam herauskommen können.

Herr Rasche, Sie hatten gefragt, ob es nicht sinnvoller sei, die Dinge in die Schieneninfrastruktur zu lenken, und dabei auch den Finanzierungsvorbehalt in den verschiedenen Bereichen angesprochen. Finanzierung ist in der Binnenschifffahrt kein Thema, bei der Bahn sehr wohl. Wenn Sie sich im Hinblick auf die Umsetzung der Betuwe-Linie ansehen, wie viel Zeit zwischen der Unterschrift zweier Länder unter den Staatsvertrag und der Beantragung des Planfeststellungsbeschlusses vergangen ist – ich weiß nicht, wie weit man da genau ist –, dann würde ich lieber auf die Binnenschifffahrt setzen. Da haben wir noch erhebliche Kapazitätsreserven in Form von nicht fertiggestellten Schiffen, die momentan in Rotterdam liegen.

Zurück zu den Brücken: Wenn Sie politisch gesehen Verkehre verlagern wollen, dann müssen die Brücken im Kanalgebiet angehoben werden. Wir haben selber als Unternehmen Verkehre von Duisburg nach Dortmund ausprobiert. Die sind in der jetzigen Situation wirtschaftlich nicht sinnvoll durchführbar. Verkehrsverlagerungen in die Gebiete funktionieren nur mit Anhebung der Brücken und entsprechender Ertüchtigung der Kanalschifffahrt.

Zu der Frage der landesbedeutsamen Häfen: Ich kann nur davor warnen, schon heute die Weisheit haben zu wollen, wie sich die Verkehre demnächst entwickeln. Unser Unternehmen setzt im Moment zum Beispiel Verkehre aus dem oberrheinischen Bereich von Basel nach Rotterdam und Antwerpen um, indem wir per Bahn in Emmerich einen entsprechenden Umschlag machen und dann die letzten Kilometer in die Seehäfen per Binnenschiff. Wenn mir jemand vor fünf oder zehn Jahren vorhergesagt hätte, dass das eine sinnvolle logistische Kette ist, dann weiß ich nicht, ob ich ihn für diese Idee sofort prämiert hätte. Wir machen die Verkehre seit drei Jahren sehr erfolgreich und auch mit einer sehr hohen Nachfrage. Ich glaube, es gibt sehr viele Ideen, die wir heute noch gar nicht sehen, insbesondere was die logistische Drehscheibenfunktion betrifft.

Damit bin ich bei dem, was einige Vorredner gesagt haben: Wir brauchen in den Häfen nicht nur Hilfe im Sinne von Vertiefungen oder Brückenanhebungen, bei den Schleusen, sondern wir brauchen auch Hilfe bei der Anbindung an die Straße und die Schiene. Erst dann können wir die logistischen Vorteile, die wir in Nordrhein-Westfalen haben, ausspielen. Da kann man bis nach Asien denken. Es gibt Ketten von Rotterdam nach Moskau, die momentan über Duisburg laufen und dort umgeschlagen werden.

**Holger Ellerbrock (FDP):** Herr Viefers, ich hatte Sie noch genauso wie Herrn Schnake nach der Flächenproblematik und der Konkurrenzsituation zwischen privaten und öffentlichen Häfen gefragt.

**Michael Viefers (Verband Verkehrswirtschaft und Logistik NRW):** Eine Flächenproblematik haben wir, weil zu wenige Flächen vorhanden sind. Da bedarf es mehr Möglichkeiten, Flächen zu akquirieren. Zu dem Widerspruch zwischen privat und staatlich kann ich nichts sagen. Wir brauchen mehr Flächen. Ich sehe da im Moment keinen direkten Konflikt.

**Ulrich Schnake (Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen):** Ich sehe es ähnlich. Konflikte zwischen privat und öffentlich betriebenen Häfen vermag ich nicht zu erkennen. Das ist eher ein sinnvolles Miteinander und Nebeneinander, im Wesentlichen mit völlig unterschiedlichen Umschlagfunktionen.

Das Thema „Flächen“ ist, glaube ich, hinreichend angesprochen worden.

**Vorsitzender Dieter Hilser:** Damit schließe ich den ersten Block mit einem Dank an die Sachverständigen ab und rufe den zweiten Block auf.

**Wouter van Dijk (Havenbedrijf Rotterdam):** Sehr geehrter Herr Vorsitzender Hilser! Sehr geehrte Landtagsabgeordnete! Liebe Logistikkollegen! Herzlichen Dank für die Einladung zu dieser Anhörung und für die Möglichkeit, Ihnen einige Aspekte unserer Überlegungen und Aktivitäten zur grenzüberschreitenden Binnenschifffahrt zu erläutern.

Die Wachstumserwartungen für die Güterströme in Nordwesteuropa stellt die Logistik vor riesige Herausforderungen in den Bereichen Effizienz, Nachhaltigkeit und Erreichbarkeit. Unsere Prognosen des Güterwachstums sind unverändert. Wir rechnen bis 2030 für unseren Hafen mit einem Wachstum zwischen 475 und 750 Millionen t. 2013 haben wir 441 Millionen t umgeschlagen.

Ein wesentlicher Wachstumstreiber ist NRW. Von dort erwarten wir viele Quell- und Zielverkehre. Wie Sie wissen, bereiten wir unseren Hafen mit der zweiten Maasvlakte infrastrukturell auf dieses Wachstum vor. Ein wesentlicher Teil des Wachstums soll durch die Binnenschifffahrt gestemmt werden. Um dort die Abläufe zu verbessern, gibt es bei uns im Hafen eine Reihe von Projekten, von denen wir uns viel versprechen. Die Resultate werden nicht nur bei uns im Hafen sichtbar werden, sondern auch bei Ihnen in NRW.

Allem voran stehen unsere Modal-Shift-Ziele für die Maasebene. Der Hafenbetrieb Rotterdam hat mit dem Terminalbetreiber der Maasvlakte vereinbart, den heutigen Anteil der Lkw-Verkehre im Containertransport auf 35 % zu beschränken. Das heißt, dass der Anteil an Schiene und Binnenschifffahrt auf 65 % wachsen muss. Das ist ehrgeiziger, als es vielleicht zunächst klingen mag, aber die Verschiebung findet im wachsenden Markt statt. Für diese Verschiebung gilt es die richtigen Rahmenbedingungen zu schaffen.

Unser Wachstumsprogramm für die Binnenschifffahrt beruht auf vier Pfeilern: erstens die Infrastruktur auszubauen, zweitens Verlagerungskonzepte gemeinsam mit dem Markt zu entwickeln und anzuschieben, drittens Prozessoptimierung und viertens Verbesserung der Nachhaltigkeit.

Was die Infrastruktur angeht, bauen wir zurzeit viele zusätzliche Liegeplätze für die Binnenschifffahrt. Jedes Terminal auf der zweiten Maasvlakte ist mit einem eigenen Binnenschifffahrtskai ausgestattet.

Beispiele für Verlagerungskonzepte sind Wanssum und Alphen aan den Rijn. Dort haben wir gemeinsam mit dem Markt neue Binnenschifffahrtskonzepte entwickelt. Insgesamt mehr als 200.000 TEU, die früher mit dem Lkw nach Rotterdam gebracht wurden, werden heute mit dem Binnenschiff transportiert. Wir sind bei diesen Projekten Landlords, haben die Hafenflächen gekauft und entwickelt und dann an interessierte Parteien verpachtet.

Prozessoptimierung ist eine Riesenaufgabe. Die Herausforderung besteht darin, dass es viele Unternehmen im Hafen gibt, die an einen Tisch gebracht werden müssen, um die Prozesse für die Binnenschifffahrt zu verbessern. Denken Sie an Reedereien, Seehafenterminals, Inlandterminals, Binnenschiffer usw. Alle Beteiligten müssen bereit sein, die Prozesse zu optimieren. Unser größtes Projekt in dem Zusammenhang heißt „Nextlogic“. Ziel dieses Projektes ist es, die Abfertigung von Containerbinnenschiffen im Rotterdamer Hafen zentral zu planen.

Der letzte Punkt, den ich ansprechen möchte, betrifft die Nachhaltigkeit. Dieser Punkt bedarf herausragender Anstrengungen. Durch die lange Lebensdauer von Binnenschiffen und hohe Investitionskosten ist das Tempo, in dem Binnenschiffe nachhaltiger werden, niedriger als zum Beispiel beim Lkw. Um dafür zu sorgen, dass die Binnenschifffahrt auch zukünftig die nachhaltigste Modalität bleibt, treffen wir in Rotterdam verschiedene Maßnahmen:

Erstens. Ab 2025 gilt in Rotterdam ein Verbot für Binnenschiffe, die die CCR2-Emissionsvorgaben nicht erfüllen. Schon seit 2012 sind Binnenschiffe ohne CCR2-Motoren verpflichtet, einen Aufschlag beim Hafengeld zu zahlen. Mit den zusätzlichen Einnahmen wurde ein Innovationsfonds für die Binnenschifffahrt aufgelegt.

Zweitens. An bestimmten Liegeplätzen im Hafen gilt ein Nutzungsverbot für Dieselgeneratoren. Die Binnenschiffe sind verpflichtet, Landstrom zu nutzen. Wir haben für die entsprechende Elektrizitätsinfrastruktur gesorgt.

Last, but not least fördern wir die Nutzung von LNG als Treibstoff für Binnenschiffe. Die Schiffe können dadurch ihren $CO_2$-Ausstoß verringern. Zusätzlich zu den vorhandenen Importterminals für LNG wird auch ein Break-Bulk-Terminal gebaut. Dies erleichtert die kleinflächige Nutzung von LNG als Treibstoff. Von dort aus soll ein Hub-and-Spoke-System mit vielen kleinen Tankstellen in den nordwesteuropäischen See- und Binnenhäfen entstehen.

Ich hoffe, ich konnte Ihnen einen ausführlichen Eindruck verschaffen, was wir bei uns im Hafen mit den Binnenschiffen vorhaben. Die Entwicklung des Rotterdamer Hafens wird getragen von der Entwicklung der Binnenschifffahrt. Das erklärt unser natürli-

ches Interesse an diesem Sektor. Die Interessenlage in Nordrhein-Westfalen ist ähnlich. Wenn Sie in NRW sich nicht für die Binnenschifffahrt einsetzen, wer sollte es dann tun?

Auch bundespolitisch einen uns viele gemeinsame Herausforderungen. Um nur zwei zu nennen: die angemessene Berücksichtigung der Binnenschifffahrtsinteressen in der Debatte um den neuen Bundesverkehrswegeplan und die im Koalitionsvertrag des Bundes für 2015 angekündigte Fortschreibung des Nationalen Hafenkonzeptes.

Wie auch immer, wir bieten Ihnen bei der Stärkung des Binnenschifffahrtsstandortes NRW unsere vollumfängliche Unterstützung und Zusammenarbeit an. In Bezug auf NRW hoffen wir auf eine tatkräftige, dem grenzüberschreitenden Bedarf angepasste und finanziell ehrgeizig ausgestattete Binnenschifffahrtsinitiative.

**Volker Wente (Verband Deutscher Verkehrsunternehmen NRW):** Herr Vorsitzender! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Ich möchte mich auch ganz herzlich für die Einladung, hier sprechen zu können, bedanken. – Ich kann im Grunde nahtlos an das anknüpfen, was mein Vorredner gerade über die Hafenentwicklung in Rotterdam gesagt hat. Wir sind im Begriff, eine sehr dynamische Marktentwicklung zu erleben. Üblicherweise kämpft man hier mehr um Marktanteile. Einzelne Fragen haben es schon gezeigt: Die Verkehrsträger sind eher ein wenig skeptisch, ob sie das Marktwachstum bei den jetzigen Rahmenbedingungen überhaupt bewältigen können.

Die Wasserstraße hat Kapazitäten. Die Schiene baut durch die Betuwe-Linie auf deutscher Seite gerade Kapazitäten auf. Wir alle sind nun der festen Überzeugung, dass sie tatsächlich gebaut wird. Die Niederländer sind da schon sehr stark in Vorleistung getreten. Letztlich geht es darum, die Modal-Split-Ziele, die in den Niederlanden definiert worden sind, tatsächlich umzusetzen. Ich denke, um an die Frage von Herrn Rasche anzuknüpfen, das wird letztlich nur in einer konzertierten Aktion gehen, will man sich hier nicht von der wirtschaftlichen Durchführung der Verkehre abkoppeln.

Das setzt unserer Auffassung nach – das klang schon an – einen Ausbau der multimodalen Lösungen voraus. Hier ist Nordrhein-Westfalen vergleichsweise gut aufgestellt. Guckt man allerdings ein bisschen genauer hin, sieht man – auch das klang schon an –, dass insbesondere die landseitige Anbindung einzelner Terminals durchaus noch ein gewisses Verbesserungspotenzial hat, gerade im Hinblick auf den Schienenverkehr. Selbst wenn der Umschlag im Hafen hervorragend organisiert wird, nutzt dies nichts, wenn die Züge nicht aus dem Terminal raus- oder in den Terminal reinkommen. Hier sehen wir, sei es bei der Elektrifizierung, sei es bei den Engpassstellen direkt davor, Aufstellgleise usw., durchaus noch gewissen Verbesserungsbedarf. Wenn Standorte geplant, überplant, verbessert werden sollen, müssen wir darauf achten, dass die Kette der landseitigen Anbindung tatsächlich leistungsfähig funktioniert und nicht nur formal vorhanden ist.

Auf einen weiteren Aspekt möchte ich ausdrücklich hinweisen: Es gibt gerade Überlegungen, die Verordnung zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen – Herr

Dr. Kösters hat es schon angesprochen – zu novellieren. Der Bund ist dabei, eine Lösung zu entwickeln, mit der man leidlich leben kann. Allerdings streben einzelne Bundesländer erhebliche Verschärfungen der Regelungen an. Jetzt kann man über die Verschärfungen diskutieren, wie man will: Was wird die Folge sein? – Die Folge wird sein, dass die wassergefährdenden Stoffe dann eben nicht mehr im relativ sicheren kombinierten Verkehr Schiff/Schiene, sondern im Zweifel über die Straße gefahren werden. Damit ist niemandem gedient. Ich möchte Ihr Augenmerk zumindest auf die Regelungen lenken, die sich in der Diskussion befinden.

Zu der Frage, ob es sinnvoll sein könnte, den Schienenverkehr im Bereich des Mittelrheins in Richtung Binnenschiff umzulenken: Ich vermute, dass Hintergrund dieser Fragestellung der Schienenlärm ist, meine aber, dass das nur die zweitbeste Lösung ist. Das hat zwei Gründe: Zum einen ist systembedingt ein weiterer Umladevorgang notwendig, der Geld und vor allen Dingen auch Zeit kostet. Zum anderen muss ein Back-up aufrechterhalten werden, denn gerade auf dem Mittelrhein haben wir des Öfteren Hoch- und Niedrigwasser. Dann wäre die Versorgungssicherheit nicht mehr gewährleistet. Wenn man die Schienenkapazitäten jetzt rausnimmt und sie umlenkt, werden sie in solchen Situationen fehlen.

Wesentlich sinnvoller ist in unseren Augen das, was jetzt gemacht worden ist, auch wenn die Umrüstung auf die lärmarmen Leichtlaufsohlen noch nicht so zügig vonstattengeht, wie wir alle uns das wünschen. Zum einen sind die Mehrkosten am Markt nicht ohne Weiteres auf die Verlader durchzureichen, zum anderen gibt es ein ganz profanes Problem: Die Industrie kann schlicht nicht liefern. – Selbst wenn man die Zeitläufe für die Umrüstung der Bahnwaggons zum Maßstab nimmt, ist es wahrscheinlich wesentlich einfacher und effizienter, hierauf zu warten, als Kapazitäten durch Verlagerung zu schaffen, die dann innerhalb kürzerer Frist möglicherweise gar nicht mehr benötigt werden.

**Dr. Werner Reh (BUND NRW):** Herr Vorsitzender! Meine Damen und Herren! Vielen Dank für die Einladung und Gratulation zum Zeitpunkt sowie zum Themenschwerpunkt der Anhörung. – Wir finden es sehr gut, dass das Thema „Logistik“ in den Mittelpunkt gestellt wird, weil wir denken, dass der Infrastrukturausbau in der Vergangenheit nicht das bewirkt hat, was man sich davon erhofft hatte. Es stößt ferner an ökologische und an finanzielle Grenzen – an der Stelle schaue ich zu Herrn Bodewig, damit ist alles gesagt, was Erhaltungs- und Sanierungskosten angeht – sowie an Akzeptanzgrenzen. Wir haben es oft mit Transitverkehr zu tun. Deswegen finde ich die Strategie, eine höhere Wertschöpfung über bessere Logistikketten und eine nachhaltige Logistik in NRW zu generieren, sehr gut.

Wir halten die Fortschreibung des Hafenkonzeptes aus 2008 für eine sehr gute Idee, weil so die Hafenstrategie des Landes an der richtigen Stelle konzipiert werden kann. Der Zeitpunkt ist genial, weil derzeit der Bundesverkehrswegeplan in Berlin aufgestellt wird. Mein Eindruck ist, dass die maritime Komponente, in Sonderheit die Binnenhäfen, massiv unterbelichtet ist. Polemisch zugespitzt könnte man sagen: Jeder Bürgermeister hat mehr Chancen, seine Ortsumgehung zu bekommen – in der Vergangenheit auf jeden Fall –, als dass man die Binnenhäfen mit Infrastruktur ausstat-

tet. – Da wären Initiativen ganz wichtig, vielleicht über den Bundesrat, Häfen und Binnenhäfen als Schwerpunkt für den Bundesverkehrswegeplan anzumelden. Wir haben das vor einem Jahr in der Stellungnahme zur Grundkonzeption moniert. Diese Stellungnahme kompostiert seit einem Jahr in Berlin vor sich hin. Der Bundesverkehrswegeplan ist ein ganz wichtiges Stichwort.

Zweiter Punkt zur Strategie: Wir glauben, dass die Entwicklung des Bestandes Vorrang vor dem Ausbau und der Erweiterung der Häfen haben sollte. Das Gutachten von PLANCO zur Wettbewerbsfähigkeit der Binnenhäfen ist genau ein Jahr alt. Es zeigt, dass fünf von sieben Hinterlandhubs in Deutschland in Nordrhein-Westfalen liegen, gerade auch mit Logistikfunktion. Daran kann man sehr gut anknüpfen. Erweiterungsflächen sind ein Punkt gewesen, der geprüft wurde. Das wäre eine Bündelung der produktiven und leistungsfähigen Häfen und deren Weiterentwicklung, was im Hinblick auf die ZARA-Häfen wichtig ist.

Wir dürfen aber auch die Nordrangehäfen nicht vergessen. Derzeit werden im Modal Split im Containerverkehr von Hamburg und Bremerhaven 0,4 % über die Binnenschifffahrt abgewickelt. Das ist sehr wenig bei 81 % Straße. Ich gönne der Bahn durchaus 19 %, allerdings wäre mehr Verlagerung von der Straße möglich. Es müssen nicht neue Flüsse ausgebaut werden. Da sind der Elbe-Seitenkanal, die Scharnebecker Schleuse der Engpass und die Bereitstellung von Umschlagskapazität des Hafens in Hamburg für das Binnenschiff. In der Stellungnahme finden Sie weitere Anregungen, was die Infrastruktur angeht.

Zu der Frage der Emissionen: Da gibt es einen positiven Trend, weil die Vorschriften in den letzten Jahren im Binnenschifffahrtsbereich einiges bewirkt haben. Es gibt einen großen Mangel an Wissen, was die realen Emissionen angeht. Da sollten wir in der Tat zu mehr Forschung und zu mehr Wissen kommen.

Ansonsten haben wir noch ein paar Anregungen gemacht, was die Programme angeht. Es gibt gute Einzelbeispiele in Nordrhein-Westfalen, ich nenne die Jan von Werth und die Landstromversorgung in Köln. Das könnte allerdings auf breitere Füße gestellt werden.

**Joachim Brendel (IHK NRW):** Herr Vorsitzender! Meine Damen und Herren! Auch vielen Dank von meiner Seite. – Nach solch einer Runde und ausführlicher Diskussion ist das meiste schon gesagt. Trotzdem versuche ich, noch einige Punkte aus unserer Sicht zu akzentuieren.

Das Grundsatzthema „Industrie und Logistik“ spielt in NRW eine bedeutende Rolle. Die Landesregierung bekennt sich auch dazu. Insofern ist es einfach unverzichtbar, dass wir im Bereich der Logistik, der Infrastruktur, der Logistikketten leistungsfähig und effizient sind, um den Standortvorteil, den wir vielleicht noch haben – die Betonung liegt auf noch –, auch für die Zukunft zu sichern und damit insbesondere die wichtigen Voraussetzungen für unsere Industrie in Nordrhein-Westfalen aufrechtzuerhalten.

Wo sind die Infrastrukturmängel? – Ich würde mich ganz gerne auf das Thema „Kanäle und Kanalbrücken“ konzentrieren, weil wir dann zum Thema „Containerverkehr“

kommen. Der Containerverkehr ist der Bereich, der auch zukünftig wahrscheinlich weiter wachsen wird. Containerverkehre auf dem Rhein kennen wir lange, auch leistungsfähig. Auf den Kanälen aber findet in dem Bereich bis heute fast nichts statt. Es hat einige Versuche gegeben, die aber letztendlich alle an der Wirtschaftlichkeit gescheitert sind.

Bei den Ausbaumaßnahmen, die jetzt im westdeutschen Kanalnetz laufen, ist eine Anhebung der Brücken im Prinzip nicht vorgesehen. Die Brücken, die sowieso erneuert werden müssen, werden natürlich auf die entsprechende Höhe gebracht, aber alle anderen, die noch nicht so alt sind, die noch voll funktionsfähig sind, werden nicht angefasst. Insofern müssen wir davon ausgehen, dass die Containerschifffahrt zumindest abseits des Rheins auf viele Jahre wirtschaftlich nicht möglich sein wird. Das schränkt natürlich sofort die verkehrs- und umweltpolitischen Ziele ein, die es ja gibt, nämlich – das ist vorhin in der Diskussion schon einmal angeklungen – abseits der Massengüter auch die üblicherweise containerisierten Güterstücke auf das Binnenschiff zu verlagern. Wir müssen erkennen: Wenn es uns nicht gelingt, hierfür die erforderlichen Mittel aufzutun, wie auch immer das gelingen kann, dann werden wir uns verkehrspolitisch und umweltpolitisch damit abfinden müssen, dass das Wachstum der Binnenschifffahrt gerade in dem Bereich abseits des Rheins – das möchte ich noch einmal betonen – weiterhin sehr beschränkt sein wird.

Die Häfen sind natürlich die zentralen Umschlagspunkte, die intermodalen Schnittstellen. Die Wasserstraßen und auch die Häfen nutzen uns nichts, wenn sie landseitig nicht vernünftig angebunden sind. Wir alle wissen, dass es gerade in Nordrhein-Westfalen sowohl im Schienen- als auch im Straßenbereich erhebliche Engpässe gibt. Die „Düsseldorfer Liste“ ist schon angesprochen worden. Dort sind die wichtigsten Projekte aufgeführt. Wir möchten an die Landesregierung und an die Politik insgesamt appellieren, sich dafür starkzumachen, dass die Projekte der „Düsseldorfer Liste“, aber darüber hinaus auch weitergehende Maßnahmen schnellstmöglich umgesetzt werden.

Damit das gelingt – die Umsetzung ist das entscheidende Problem –, müssen wir uns die Frage stellen: Wie kommen wir einen Schritt weiter? Man muss einfach so ehrlich sein und sagen, wie so häufig: Ohne Geld geht es nicht. Wir brauchen ausreichende personelle Ressourcen, und zwar in den Wasser- und Schifffahrtsverwaltungen – auch wenn es ist nicht in erster Linie Landesaufgabe ist, dafür zu sorgen –, aber auch in den entsprechenden Ministerien, im Verkehrsministerium, im Wirtschaftsministerium, wo das Thema „Logistik“ verankert ist. Wenn wir es mit einer Initiative pro Binnenschifffahrt, pro Häfen wirklich ernst meinen, dann müssen wir die Ressourcen dafür bereitstellen.

Man braucht natürlich auch politische Verbündete. Es hat vor einigen Monaten eine Konferenz in Mainz gegeben, wo sich Nordrhein-Westfalen und weitere Rheinanliegerbundesländer schon zusammengeschlossen haben, um zu schauen, wie sie ihre Interessen gemeinsam besser voranbringen können. Im Bereich der Verkehrsministerkonferenz gibt es Arbeitsstrukturen, die sich mit dem Schienen- und dem Straßenverkehr befassen. Für das Thema „Wasserstraßen“ gibt es das meines Wissens so nicht. Unser Wunsch wäre, dass die Landesregierung hier einen Akzent setzt, eine

Initiative ergreift, um das für Nordrhein-Westfalen so wichtige Thema mit Unterstützung weiterer interessierter Bundesländer auch in Richtung Bund nach vorne zu bringen.

**Dr. Rüdiger Ostrowski (Verband Spedition und Logistik NRW):** Sehr geehrter Herr Vorsitzender Hilser! Sehr geehrte Abgeordnete! Verehrte Kollegen! Meine sehr geschätzten Damen und Herren! Der Verband Spedition und Logistik vertritt 470 Spediteure in Nordrhein-Westfalen mit 65.000 Beschäftigten. Der Spediteur ist verkehrsträgerneutral. Natürlich gehören die Kraftwagenspediteure zu unseren Mitgliedern, aber auch 80 Binnenschifffahrtspediteure, 160 Luftfrachtspediteure und 40 Eisenbahnspediteure.

Der Spediteur ist auf die Binnenschifffahrt angewiesen; all das ist eine Wiederholung, das wissen wir alle. Der Modal Split liegt bei 12 % an der Verkehrsleistung. Das ist wenig, aber es ist trotzdem ein wichtiger Baustein in der Logistikkette.

Die grundsätzlichen Fragen zu den Anträgen der Fraktionen, wie das System Binnenschifffahrt gestärkt werden kann, sind positiv zu beantworten. Zu dem System Binnenschifffahrt gehören die drei Gruppen Binnenschifffahrtsunternehmen, Häfen und Binnenschifffahrtspediteure, also die, die für die Verladung auf die Binnenschiffe sorgen. Daneben gibt es natürlich noch Handel und Industrie, die Ursprungstransportketten generieren. Jede Branche streitet für ihre Sache – das ist auch gut und richtig so –, aber in vielen Punkten ist sich das Trio einig.

Der Staat setzt die Rahmenbedingungen für die Binnenschifffahrt, er ist sozusagen der ordnungspolitische Faktor bei dem Ganzen. Eigentlich braucht man nicht kompliziert auf die Suche zu gehen, wie man die Binnenschifffahrt stärken und stützen kann, man muss es einfach nur tun. Wir haben in den verschiedenen Erklärungen schriftlicher und heute mündlicher Art vieles gehört, was man zusammentragen kann und auch Konsens ist. Hier sind sich im Grunde sogar die FDP, die SPD und die Grünen einig. Über das Wie ist noch zu entscheiden. Für den Verband Spedition und Logistik sowie für die Akteure aus den Interessenvertretergruppen und der Politik stehen fünf Punkte fest, die unstrittig, die einheitlicher Konsens sind:

Erstens. Das System Binnenschifffahrt ist ein wichtiger Baustein in der Logistikkette.

Zweitens. Der Modal Split ist zu gering, er muss gesteigert werden.

Drittens. Alles, was die Binnenschifffahrt belastet, sei es monetär oder sei es durch überzogene Bürokratie, ist zu verhindern oder abzuschaffen. Jede Belastung erhöht die Kosten und senkt damit das Interesse an der Binnenschifffahrt.

Viertens. Junge Leute müssen stärker angereizt werden, Binnenschiffer zu werden.

Fünftens. Die Wahrnehmung der Vorteile der Binnenschifffahrt in der Öffentlichkeit und in der Politik ist zu gering und muss verbessert werden.

Über die wichtigsten Positionen, mit denen man die Binnenschifffahrt stärken kann, besteht ebenfalls Einigkeit. Das ist meine vierte Anhörung zum Thema „Binnenschifffahrt“ in 18 Dienstjahren. Wenn ich zurückgucke, dann haben wir einige Wunschlisten und Ideen gehabt. Ein größerer Experte werde ich nach diesen Jahren sicher

nicht, aber ich komme im nächsten Jahr gerne noch einmal wieder. Steuerliche Anreize, Modernisierung, Ausbau der Infrastruktur, Bürokratie und bürokratische Hemmnisse verringern, kombinierten Verkehr fördern – bei uns in der Branche spricht man auch vom komplizierten Verkehr –, all das sind bekannte Vorschläge.

Der Verband Spedition und Logistik hält nichts von einer weiteren Schöpfung neuer Finanzierungsquellen, um die Binnenschifffahrt beispielsweise kozufinanzieren. Ich bin überrascht über einige Aussagen heute, dass da Einmütigkeit besteht. Es sind genügend finanzielle Mittel da. Die Steuereinnahmen von Bund, Ländern und Kommunen sind so hoch wie nie. Wenn wir heute eine neue Finanzierungsquelle fordern würden, wäre es morgen schon zu wenig. Das kann man nur ablehnen. Es kommt auf die Verteilung an. Hier fehlt es an dem entschlossenen Auftreten von Politik und Wirtschaft beispielsweise in Berlin und Brüssel, um mehr Mittel in die Infrastruktur zu lenken.

Wir freuen uns über die Initiative heute, dass das Parlament den Facettenreichtum mit dem Blickwinkel auf die Binnenschifffahrt zusammenträgt. Teilweise sind die Fragen sehr detailliert und auch redundant gewesen, aber es ist ein Meinungsstrom zu erkennen. Deshalb möchte ich den Abgeordneten die Empfehlung aussprechen, nach der Expertenanhörung umgehend ein Handlungskonzept zu entwickeln. Handeln ist gefragt, Investieren ist gefragt, der politische Wille ist gefragt, um Alternativen zum Lkw zu stärken und aufzuzeigen.

Der Spediteur und der Verlader werden immer den günstigeren Verkehrsträger wählen. Das Ergebnis ist der vorliegende Modal Split. Wenn man diesen verändern möchte, dann muss man Maßnahmen ergreifen. Viele Maßnahmen sind einfach. Es fehlt am politischen Willen, am politischen Konsens und an Durchschlagskraft. Wir empfehlen die Weiterentwicklung des NRW-Konzeptes zu einem Masterplan Binnenschifffahrt und sind gerne bereit, daran mitzuarbeiten. Heute ist ein Pool von Ideen zusammengetragen worden, den man schnell in Handlungsschritte, Finanzierungsbedarf und operative Maßnahmen festlegen kann. Lassen Sie uns ans Werk gehen und die Binnenschifffahrt vorantreiben. Die Speditionen in Nordrhein-Westfalen brauchen sie.

**Michael Heinz (Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt, Außenstelle West):** Herr Vorsitzender Hilser! Sehr geehrte Abgeordnete! Sehr geehrte Damen und Herren! Die Wasserstraßen in Nordrhein-Westfalen gehören zu den höchstfrequentierten Wasserstraßen im deutschen Netz. Der Rhein und die Kanäle – auf keinen anderen Wasserstraßen wird so viel transportiert wie hier, und die Verkehre nehmen zu, insbesondere der Containerverkehr, aber auch der Massengutverkehr.

Wir haben – das haben wir gehört, das lässt sich auch rechnerisch bestätigen – hohe Kapazitäten auf dem Rhein, aber nur eine geringe zusätzliche Leistungsfähigkeit im Kanalnetz. Im Kanalnetz zeigen sich die Grenzen in der Schleusenverfügbarkeit. Die bis zu 90 Jahre alten Anlagen unterliegen nicht nur einem wachsenden beschleunigten Substanzverlust, sondern auch wachsenden Ausfällen. Daher wird in den nächsten Jahren der Substanzerhalt mit Grundinstandsetzungen, mit Ersatzinvestitionen absoluten Vorrang haben müssen. Nur so kann die Betriebssicherheit der Wasser-

straße für die Nutzer gewährleistet werden. Anschließend müssen aber auch Ausbau- und Erweiterungsinvestitionen erfolgen. Diese müssen gefordert werden und finanzierbar sein.

Wir haben heute an allen sieben Tagen der Woche eine hohe Betriebssicherheit am Kanal. Schrumpfendes Betriebspersonal an den Schleusen führt aber dazu, dass gewisse Schleusenzeiten nicht mehr bedient werden können. Teilweise ist die Verfügbarkeit nicht mehr für jeden Nutzer kalkulierbar. Das ist nicht gut und muss geändert werden.

Wenn wir an die Nutzer denken, dann nehmen wir wahr, dass sich die Schiffsgrößenentwicklung weiter fortsetzt. Am Rhein und an den Kanälen rechnen wir mit einem Wachstum von 1 bis 2 % pro Jahr. Das ist Faktum.

Die Kanäle werden weiter ausgebaut, sie sind noch nicht fertig. Der Rhein-Herne-Kanal, der Dortmund-Ems-Kanal und der Datteln-Hamm-Kanal müssen noch weiter ausgebaut werden. Das steht an.

Wir haben heute viel über Containerverkehr gehört. Dabei bleibt festzustellen, dass der Kanal zwar in der Strecke ausgebaut wird, die Durchfahrtshöhen für einen wirtschaftlichen zweilagigen Containerverkehr aber nicht ausreichen. Die oft genannte Dreilagigkeit oder Vierlagigkeit lässt sich volkswirtschaftlich nicht darstellen. Wir wären allerdings schon froh, wenn wir durchgehend eine zweilagige Nutzung hätten. Von 300 Brücken im Kanalgebiet sind 60 derzeit so gering, dass sich ein zweilagiger Containerverkehr in den nächsten 20 bis 30 Jahren, aus heutiger Sicht, nicht ermöglichen lässt. Das ist ein Faktum. Das heißt, wegen der zu niedrigen Brücken können Containerschiffe nicht wirtschaftlich verkehren. Wir haben diese Maßnahme für den neuen Bundesverkehrswegeplan angemeldet. Wir werden schauen, ob sie durchgeführt und finanziert werden kann.

Der Betrieb, die Unterhaltung, die Ersatzinvestitionen und der Ausbau liegen in der Verantwortung des Bundes. Wir verwenden heute ungefähr 40 bis 50 Millionen € für die Unterhaltung und bis zu 130 Millionen € für Ersatz- und Ausbauinvestitionen. Dauerhaft ist ein weiterer Anstieg erforderlich.

Wir haben aber nicht nur ein Unterfinanzierungsproblem, wir haben vielmehr ein kapazitatives Umsetzungsproblem. Schrumpfendes Personal, insbesondere schrumpfende Ingenieurzahlen, und schwieriges Vergaberecht verzögern die Umsetzung von Maßnahmen immer wieder. Bundesweit fehlen mehrere 100 Ingenieure, um die Maßnahmen umzusetzen. Das heißt, wir brauchen mittel- und langfristig in Nordrhein-Westfalen einen wachsenden Investitionsansatz, der aber – das muss deutlich werden – bundesweit priorisiert werden muss. Das Land muss sich da aufstellen, damit es nicht zweiter Sieger gegenüber anderen Maßnahmen im Bundesnetz wird.

Wir dürfen aber nicht nur über den Kanal reden, wir müssen auch über den Rhein reden. Der Rhein ist in den letzten zwei, drei Jahrzehnten an einigen wichtigen Stellen immer weiter optimiert worden. Es gibt lokale Abladeverbesserungen. Lokale Engpässe sind beseitigt worden mit durchgehender Optimierung, mit durchgehender Wirkung. Wir sollten nicht von einer durchgehenden Vertiefung des Rheins oder von einer kanalisierten Vertiefung reden – damit werden wir dem Rhein als dynamischem

Strom nicht gerecht –, sondern es sind örtliche Optimierungen, die von hohem Nutzen für die Verkehrswirtschaft sind. Alle flussbaulichen Maßnahmen in den letzten Jahren sind sehr moderat und naturnah erfolgt. Das soll auch in den nächsten Jahren so sein. Wir haben sogar versucht, und es ist gelungen, die Belange des Naturschutzes so weit einzubringen, dass sich natürliche Ufer, Uferstrukturen und Bewuchsvielfalt verbessert haben.

Wenn der eine oder andere meint, dass man durch Telematik und Verkehrstechnik Ausbauinvestitionen vermeiden kann, dann geht es nicht um ein Entweder-oder, sondern um ein Sowohl-als-auch. Diese Maßnahmen können einen Ausbau nicht ersetzen oder gar kompensieren.

Die Diskussion um kleine und große Schiffe ist müßig. Wenn man die Schiffsneubauten der letzten Jahre sieht, dann nimmt man wahr, dass immer größere Schiffe gebaut werden, um wirtschaftliche Verkehre zu transportieren und zu generieren. Aber auch kleine Schiffe sind erforderlich.

Ich komme zum Schluss. Drei Dinge sind wichtig, und zwar in der Reihenfolge: Substanzerhalt und Betriebssicherheit, Brückenanhebungen im Kanalgebiet, um das Kanalgebiet nicht langfristig vom wachsenden Containerverkehr auszuschließen, und weiterer Ausbau, um die wachsenden Verkehre aufzunehmen. – Hier muss das Land agieren, weil es im bundesweiten Wettbewerb Regionen gibt, die sich sehr engagieren. Ein Handeln des Landes ist unabdingbar, um an den knappen Mitteln und dem knappen Personal, das es nur gibt, teilzuhaben.

**Vorsitzender Dieter Hilser:** Dann eröffne ich die nächste Fragerunde.

**Bernhard Schemmer (CDU):** Erst einmal schönen Dank für die Vorträge, die wir bisher gehört haben. – Wenn ich es etwas zusammenfasse, dann kann ich sagen, dass kaum eine Anhörung im Landtag inhaltlich, aus welcher Perspektive auch immer betrachtet, einen so breiten Konsens zwischen den Fachleuten auf der einen Seite und den Verkehrspolitikern auf der anderen Seite formuliert. Das Problem ist und bleibt, dass das in der Gesellschaft und bei den Finanzpolitikern nicht immer so ankommt.

Wir haben generell Defizite in der Infrastruktur. Vielleicht ist das Binnenschiff unter den Infrastruktureinrichtungen noch mal ein Stiefkind. Wir haben ja eigentlich kein Erkenntnisproblem, sondern eher ein Umsetzungsproblem. Unter Kosten-Nutzen-Gesichtspunkten hätte ich gerne insbesondere von Herrn Wente, Herrn Brendel und Herrn Dr. Ostrowski etwas zu den Maßnahmen im Bereich Ausbau, Reparatur oder kombinierter Verkehr gehört, und zwar nicht nur bezogen auf die Wasserstraßen, sondern auf die ganze Breite. Wo sind am ehesten positive Ansätze zu sehen? Müssen wir nicht die Kosten-Nutzen-Vergleiche als solche weiter nach vorne bringen?

**Arndt Klocke (GRÜNE):** Herr Wente, bezüglich der KV-Richtlinie möchte ich fragen: Ist die Förderung überhaupt ausreichend? Wenn ja, werden alle Fördermittel abgerufen bzw. benötigt?

Herr Dr. Reh, in Ihrer Stellungnahme sprechen Sie die Rheinvertiefung an und lehnen vonseiten des BUND die Vertiefung der Fahrrinne auf 2,80 m ab. Welche Gefahren oder welche naturschutzrechtlichen Verwerfungen würde eine Vertiefung der Fahrrinne nach sich ziehen?

Die zweite Frage an Sie: Unter Punkt VI haben Sie eine ganze Reihe von ökologischen Auswirkungen der Binnenschifffahrt angemerkt. Welchen Beitrag kann die Landesregierung leisten, um den Ausstoß von Ruß etc. bei den Partikulieren ein Stück weit zurückzufahren? Hat das Land überhaupt Handlungsmöglichkeiten? Sie haben es bei den Städten angesprochen, zum Beispiel die Landstromversorgung in Köln. Es ist ja auch eine Frage auf EU- und auf Bundesebene. Aber welche Möglichkeiten hat ein Land aus Ihrer Sicht?

**Reiner Dieter Breuer (SPD):** Einige Fragen sind schon gestellt worden, eine ist bei mir noch übrig geblieben. – Der Bundesverkehrswegeplan ist mehrfach erwähnt worden und welche Maßnahmen da priorisiert eingestellt werden können. Herr van Dijk, Grundlage des Bundesverkehrswegeplans ist auch die Seeverkehrsprognose 2030. Fühlen Sie sich als Hafenbetrieb nach dem Entwurf dieser Prognose mit Ihren Entwicklungspotenzialen hinreichend berücksichtigt, oder haben Sie den Eindruck, dass andere Häfen etwas besser abschneiden? Jedenfalls ist an uns herangetragen und hier auch schon diskutiert worden, dass das etwas kritisch gesehen wird. Fürchten Sie da Auswirkungen von Maßnahmen, die im Bereich der Hafenwirtschaft, Binnenschifffahrt nachteilig für Nordrhein-Westfalen sein könnten?

**Holger Ellerbrock (FDP):** Herr Dr. Ostrowski und Herr Brendel, es geht um die Kanalabgabe. Deutlich wurde, welch enormen Investitionsbedarf es gibt. Der eine sagt: „Kanalabgaben ganz abschaffen“, der andere sagt: Kanalabgaben reformieren. – Dazu hätte ich gern eine Stellungnahme.

Herr Heinz, auch hier steht die Finanzierung mit im Raum. Sie sprechen in Ihrer Stellungnahme eher von einem kapazitativen Problem. Ingenieurleistungen kann man sich aber auch dazukaufen, dafür muss man nicht unbedingt eigenes Personal einstellen, wenn man etwas operativ umsetzen will. Langfristige Beratungsverträge mit Ingenieurbüros können durchaus sinnvoller sein, als selbst Personal vorzuhalten. Was sagen Sie dazu?

Herr Dr. Reh, Sie haben jetzt mehrfach gehört, dass es eine gewisse Flächenproblematik gibt und auch die Hinterlandanbindung eine ganz entscheidende Rolle spielt. Überdenken die Naturschutzverbände bzw. der BUND angesichts solcher Äußerungen, auch hinsichtlich des Nullwachstums im Flächenbereich und der Verkehrsanbindung, die eigene Position? Wie sieht die Meinungsbildung in solchen Fällen bei Ihnen aus?

**Oliver Bayer (PIRATEN):** Zunächst eine Entschuldigung an Herrn Dr. Ostrowski. Ich habe Sie eben nicht wörtlich zitiert, sondern ich habe mich auf den letzten Absatz auf Seite 8 Ihrer Stellungnahme bezogen.

Herr van Dijk, in Ihrer Stellungnahme skizzieren Sie Ihre Arbeit mit der Absicht, die Hinterlandverkehre noch mehr als jetzt über Schiene und Wasser abzuwickeln. Glauben Sie, dass Sie in der Lage sein werden, diese Ziele in der angegebenen Zeit zu erreichen, wenn das Tempo von Planung und Umsetzung in Deutschland so bleibt, wie es jetzt ist? Wo sehen Sie die größten Hindernisse? Sind es eher technische oder administrative, oder liegen sie im Konkurrenzverhältnis der Häfen in Deutschland, Belgien und den Niederlanden begründet?

Als letzten Punkt haben Sie eben die Nachhaltigkeit angesprochen. Neben dem Ziel, den Modal Split zugunsten von Wasser und Schiene zu verändern, beschreiben Sie weitere Maßnahmen zur Reduzierung der Umweltbelastung. Sie haben eben auch CCR2 und LNG genannt. Können Sie uns sagen, wie erfolgreich Sie mit diesen Restriktionen sind? Das heißt, wie sehr beeinflussen Sie damit das Umweltverhalten der Unternehmen, mit denen Sie geschäftliche Beziehungen unterhalten? Leiden die Unternehmen dadurch? Geht es ihnen dadurch wirtschaftlich schlechter? Können Sie darüber hinaus die Immissionseffekte durch die Hinterlandverkehre darstellen? Wissen Sie, wie sich andere Häfen in der Hinsicht verhalten?

An alle die Frage: Glauben Sie, dass der konsequente und zügige Umstieg auf die Umwelt und die Anwohner weniger belastende Treibstoffe helfen könnte, die Akzeptanz der Binnenschifffahrt zu verbessern?

Herr Dr. Reh, Herr Wente sprach die wassergefährdenden Stoffe an. Sind Sie auch der Meinung, dass sie auf dem Schiff sicherer als auf dem Lkw transportiert werden können?

Die zweite Frage an Sie: Das Problem bzw. die Aufgabe der Rheinvertiefung wird in mehreren Stellungnahmen thematisiert. Sie wird überwiegend als ökologisch unproblematisch und ökonomisch sinnvoll beschrieben. Welche Erfahrungen haben wir insgesamt an anderen Wasserstraßen gemacht, was Ausbau- und Vertiefungsmaßnahmen angeht? Darüber hinaus ist die Rheinvertiefung an weitere bauliche Maßnahmen gekoppelt. Wie schätzen Sie dies ökologisch und auch ökonomisch ein?

An alle die Frage, aufsetzend auf dem Kommentar von Herrn Wente: Wie wahrscheinlich ist die Zunahme von nicht schiffbaren Tagen des Rheins und anderer Wasserstraßen infolge der Zunahme von Extremwetterereignissen? Können Sie dazu aus Ihrer Erfahrung etwas sagen? Gibt es Strategien dazu? Was passiert, wenn wir solch einen Ausfall haben?

Zum Schluss eine Frage an Herrn Dr. Ostrowski, Herrn Wente und Herrn Brendel: Der VSL schreibt in seiner Stellungnahme, dass nicht Schiene und Wasser mit der Straße im Wettbewerb stünden, sondern dass die Straße im Grunde außer Konkurrenz mitspiele, aber Schiene und Wasser miteinander konkurrierten. Er macht die Aussage, dass man Maßnahmen unterlassen solle, die der Binnenschifffahrt schadeten, und auch die Schiene solle nicht stärker subventioniert werden. Außerdem hat Herr Dr. Ostrowski noch gesagt, die finanziellen Mittel für die Binnenschifffahrt seien eigentlich da. Wie kann man das in Beziehung zu den Aussagen von Herrn Bodewig oder auch anderen setzen, die insgesamt nach mehr Mitteln für den Verkehr verlan-

gen? Ich bin mir nicht sicher, ob ich daraus wirklich das Fazit ziehen kann, das genug Geld da ist. Können Sie das noch etwas besser erklären?

Herrn Heinz möchte ich noch herzlich danken, dass er bereits sehr Gutes zu den Themen „Brücken“, „Telematik“ und „Priorisierung“ gesagt hat. Die Fragen schenke ich mir.

**Arndt Klocke (GRÜNE):** Ich habe noch eine Frage an Herrn Heinz. Sie haben die fehlenden Ingenieure angesprochen. Was sind die Hintergründe? Haben Sie zu wenige Stellen? Gibt es zu wenig gut ausgebildete Bewerberinnen und Bewerber, oder ist es eine Frage der Bezahlung?

**Vorsitzender Dieter Hilser:** Ich möchte die Sachverständigen bitten, die Fragen möglichst konzentriert und komprimiert zu beantworten.

**Wouter van Dijk (Havenbedrijf Rotterdam):** Sie haben den Bundesverkehrswegeplan angesprochen und gefragt, ob der Hafenbetrieb Rotterdam in den Prognosen ausreichend berücksichtigt worden ist. Wir haben einige Bemerkungen zu dem Bundesverkehrswegeplan und zu den Prognosen gemacht, die jetzt auch berücksichtigt werden. Der nächste Schritt wäre jetzt eigentlich, dass neue Prognosen erstellt werden. Wenn das nicht passiert, dann wird sich das nachteilig auf die Westhäfen auswirken und damit auch auf NRW.

Zu den 65 % Modal Split Schiene und Wasser und dem Tempo, das wir in Rotterdam haben: Ich glaube, wir gehen in eine gute Richtung. Für die Binnenschifffahrt sind es jetzt mehr als 40 % vom Rotterdamer Hafen aus, die Schiene bleibt etwas dahinter zurück. Ich glaube, die Binnenschifffahrt hat die besten Chancen, das zu erreichen. Wir sind sehr glücklich damit. Hindernisse sehen wir vielleicht hinsichtlich des Treibstoffs LNG, dass der Ausbau entlang des Rheins nicht so schnell geht, wie wir und die Industrie es wollen. Aber wir denken, die Unternehmer sind der wichtigste Faktor, um die Verschiebung voranzutreiben.

Im Rotterdamer Hafen wollen wir die Nachhaltigkeit fördern und verbessern. Damit das gelingt, schaffen wir die Rahmenbedingungen für die Industrie. Mit dem Aufbau der Maasvlakte 2 haben wir die Rahmenbedingungen geschaffen, um die 65 % zu erreichen. Der Hafenbetrieb Rotterdam hat eine Licence to operate. Deswegen haben wir das Geld und die Unterstützung bekommen, um die Maasvlakte 2 zu entwickeln. Die 65 % sollen tatsächlich erreicht werden.

**Volker Wente (Verband Deutscher Verkehrsunternehmen NRW):** Herr Schemmer, Sie fragten nach Kosten-Nutzen-Vergleichen. Es ist vernünftig, dass diese mittlerweile – nach meinem Eindruck – ernsthaft gemacht werden. Das impliziert natürlich, dass man früher immer noch gewisse politische Wertungen hat einfließen lassen, damit das Ergebnis letztlich passte. Nach meinem persönlichen Eindruck wird aufgrund knapperer Mittel doch deutlich seriöser geschätzt.

Wenn ich „schätzen“ sage, leite ich damit schon zu einem der beiden Probleme über, nämlich: Wir nehmen immer prognostische Wertungen vor. Wie sich Prognosen tatsächlich in der Realität abbilden, ist nicht immer präzise vorhersehbar. Andersherum gesagt: Mit der einen oder anderen Prognose lag man in der Vergangenheit leider auch mal daneben. Das wird sich nicht vermeiden lassen, es ist ein systemimmanentes Problem. Dass man aus der Vergangenheit lernt, halte ich schon für sehr sinnvoll und für ein Instrument. Das gilt ausdrücklich auch für die verschiedenen Investitionsmaßnahmen bei den verschiedenen Verkehrsträgern. Denn wenn man eine Maßnahme fördert – da schließe ich den Verkehrsträger, für den ich hier sitze, durchaus mit ein –, die nachher wirtschaftlich nicht in Anspruch genommen werden kann, ist das im Grunde rausgeschmissenes Geld.

Hier haben wir allerdings ein ganz anderes Problem, mein Kollege aus Rotterdam hat es gerade gesagt: Wir werden einen solchen Verkehrszuwachs bekommen, selbst wenn man nur die untere Grenze der Prognosen zum Maßstab nimmt, dass alle Verkehrsträger wachsen. Wir müssen uns wahrscheinlich auf eine vernünftige Aufteilung unter den Verkehrsträgern einstellen und haben weniger einen Kampf um Marktanteile.

Abfluss der Mittel nach der KV-Richtlinie: Meines Wissens fließen sie ab, aber ich bin mir nicht hundertprozentig sicher. Deshalb würde ich die Antwort gerne, Ihr Einverständnis vorausgesetzt, nachliefern.

Die nächste Frage habe ich, glaube ich, schon beantwortet. Sicherlich stehen Schiene und Wasser etwas intensiver in Konkurrenz, wenn man einen gebrochenen Verkehr hat, weil wir beide im Regelfall gebrochene Verkehre haben. Aber angesichts des Verkehrszuwachses sehe ich persönlich nicht das ernsthafte Konkurrenzverhältnis, wo es beinhart darum geht, dem Gegenüber Marktanteile abzujagen. Ich bin eher der Überzeugung, dass wir hier zu einem konzertierten Vorgehen kommen müssen, damit jeder Verkehrsträger seinen Stärken entsprechend eingesetzt wird.

**Dr. Werner Reh (BUND NRW):** Einige Fragen kamen zum Thema „Rheinvertiefung“. Ich bitte um Verständnis, dass ich dazu keine ultimative Aussage machen kann, weil die Entwicklung der Sohlenstabilität, die Fließgeschwindigkeit und die Auenbetroffenheit von der Art des Eingriffs abhängen, ganz gleich ob wir durchgehend über eine Vertiefung von 2,80 m reden oder über örtliche Anpassungsmaßnahmen.

Ich kann allerdings positiv sagen, dass wir in den letzten Jahren überall da, wo es Diskussionen über Flussausbaumaßnahmen gab, Kompromisse erzielt haben. Das trifft für die Donau zu, die letzte frei fließende Strecke. Das trifft für die Havel zu, beim Sacrow-Paretzer-Kanal hat es einen Kompromiss mit dem BUND gegeben. Das trifft auch für die Mittelweser zu. Man muss sich die Maßnahmen genau angucken: Wie sind die Bedarfe? Wie sehen die konkreten Eingriffe aus? Im Bereich der Elbe ist allerdings noch die Konfrontation angesagt. Es gibt aber durchaus auch von unserer Seite Kompromissmodelle. Die Frage ist: Braucht und will man die volle Vertiefung, oder gibt es Möglichkeiten, aufeinander zuzugehen? Je früher man die Menschen einbezieht, umso besser. Wir haben ein kompetentes Netzwerk, das Wasser-

netz Nordrhein-Westfalen. Das sind die Fachleute, die sich die Dinge, wenn eine Planung vorliegt, genau anschauen.

Herr Klocke hat gefragt: Was kann die Landesregierung tun, um Emissionen zu mindern? – Derzeit erfolgt die Nachrüstung zur Emissionsminderung gerade im Zusammenhang mit Remotorisierungsmaßnahmen. Auf Bundesebene gibt es keine eigenständige Nachrüstmöglichkeit. Es wäre eine Überlegung, so etwas zu machen. Das Land könnte das über den Bundesrat anregen.

Ansonsten gibt es viele Möglichkeiten über die Gestaltung von Hafengebühren, wie es zum Beispiel in Regensburg und Passau oder eben auch in Rotterdam geschieht. Effekte wie die lokale Emissionsminderung können durchaus positiv sein, ohne dass die Schiffe abwandern, oder die Landstromversorgung. Das große Feld sehe ich im Bereich der Luftreinhaltepolitik, wo ich mir schon sehr gewünscht hätte, dass man auch mal einen Hafen, zum Beispiel Duisburg, in eine Umweltzone einbezieht, nicht weil ich denke, dass es große Konfrontationen gibt, sondern man muss erst einmal das Wissen über die aktuellen Emissionsfaktoren generieren. Viele Aktionspläne sind hoffnungslos veraltet, war die Emissionsdaten von Binnenschiffen angeht. Sie stammen von Anfang dieses Jahrhunderts. Seither sind einige Emissions- und Treibstoffvorschriften gekommen, die die Emissionen eher gemindert haben. Mit den Kollegen in Bonn, wo die Schifffahrtsabteilung sitzt – sie haben es mit dem BDB einmal angefangen –, Wissen zu generieren und zu vertiefen, wäre eine gute Initiative des Landes.

Herr Ellerbrock, Sie haben gefragt, ob der BUND bereit ist, Positionen zu überdenken. Die Antwort lautet: Ja, das tun wir permanent. – Im Bereich der Flächen von Häfen ist das Problem, glaube ich, gar nicht so markant. Ich habe es aufgezeigt. Wir sollten uns auf die wichtigen Häfen, auf den Bestand konzentrieren. Dort ist die Frage von Erweiterungsflächen wichtig. PLANCO hat eine Untersuchung zu Köln-Niehl gemacht und gezeigt, dass da Lagerflächen vorhanden sind, die in der Tat dringend gebraucht werden. Die FDP war voll unserer Meinung, dass ein neues Hafenbecken in Godorf unnötig ist und man dort konzentrieren sollte, wo die Logistik ist, wo der Hafen schon produktiv und gut unterwegs ist. Dann stellt sich die Erweiterungsfrage nicht so scharf. Dass man den Flächenverbrauch für Siedlungen und Verkehr insgesamt mindern muss, ist eine Überzeugung, die, glaube ich, mittlerweile sehr breit verankert ist.

Herr Bayer, zu den wassergefährdenden Stoffen: Ich denke schon, dass die Binnenschifffahrt in den letzten Jahrzehnten viel getan hat, um sauberer und ökologischer zu werden, was die Tankerhüllen, die Doppelhüllen, die Bilgenentölung und die wassergefährdenden Stoffe angeht, sodass man in der Tat auf einem sehr guten Wege ist. Da kommen wir im Konsens umweltpolitisch sehr gut voran. Die Emissionsminderung im Bereich der Binnenschifffahrt – das hatte ich eben schon angesprochen – ist seit 2011durchaus beachtlich, dort ist Schweröl schon längst ausgefaced.

**Joachim Brendel (IHK NRW):** Herr Schemmer hat das Kosten-Nutzen-Verhältnis angesprochen und gefragt, ob man nicht bei den verschiedenen notwendigen Infrastrukturmaßnahmen, von Flächen über Brücken und Vertiefungen bis hin zur landsei-

tigen Anbindung der Straße etc., eine Art Prioritätenliste festlegen müsste: Was muss als Erstes gemacht werden? Was ist das Wichtigste, und was hat den größten Effekt? Das hätten wir, glaube ich, alle gerne, ich kann mir nur nicht vorstellen, wie es methodisch laufen soll. Es gibt für jeden Verkehrsträger die entsprechenden Verfahren zur Kosten-Nutzen-Berechnung. Dann müsste man ja ein verkehrsträgerübergreifendes Verfahren erstellen, das auch allen gerecht wird. Das ist schwierig und ein Stück weit politische Aufgabe. Man muss versuchen, so viele Daten und Fakten zusammenzutragen, wie es geht, um dann hoffentlich eine halbwegs richtige Entscheidung zu treffen. Die Frage ist auch immer: Kann man die Entscheidung bei denjenigen durchsetzen, die für die entsprechende Infrastruktur in der Verantwortung stehen – der Bund, gegebenenfalls das Land oder auch die Kommunen, wenn es zum Beispiel um die kommunale Anbindung geht, um Straßen zu einem Hafen?

Herr Ellerbrock, zum Thema „Kanalabgaben abschaffen“: Damit haben wir uns auch beschäftigt, die Frage war nicht ganz einfach. Ich frage einmal andersherum: Wären dann alle Probleme gelöst? Wäre der Wettbewerbsfähigkeit der Binnenschifffahrt auf den Kanälen damit ein großer Dienst erwiesen? Wäre die Binnenschifffahrt einen großen Schritt weiter, wenn es die Kanalabgaben nicht gäbe? – In Anbetracht der vielen Probleme, die wir auch heute gehört haben, mache ich ein Fragezeichen dahinter. Es ist sicherlich ein Aspekt, der eine Rolle spielt. Ich glaube, das Hauptproblem ist weniger das grundsätzliche Vorhandensein von Kanalabgaben, sondern die Frage: Wie bürokratisch werden sie erhoben? Sind sie transparent? Sind sie einfach zu berechnen? Da müsste man mal eine ganze Menge entschlacken, ein einfacheres System herstellen, dann wären wir schon einen Schritt weiter. Man könnte sagen: Umweltbonus für die Binnenschifffahrt – weg damit! Aber dann müssten wir als Nächstes die Frage beantworten, ob wir bei der Schiene auch die Trassenpreise abschaffen wollen und ob dann alles staatlich finanziert werden soll. Auch vor dem Hintergrund würde ich das Thema mit einer gewissen Vorsicht angehen.

Herr Bayer, Sie haben gefragt: Wo liegt eigentlich die Hauptkonkurrenz der Wasserstraße? Ist es die Schiene oder die Straße? – Ich meine, das kann man ziemlich klar beantworten: Im Bereich der Massengüter ist die Schiene der Hauptkonkurrent, im Bereich des Containerverkehrs die Straße. Wenn man all das ordnungspolitisch steuern wollte, dann könnte man natürlich sagen: Soll doch die Schiene die Güter, die auch auf dem Binnenschiff transportiert werden können, an die Binnenschifffahrt abgeben, dann hat sie Kapazitäten frei für mehr Containerverkehre. – So läuft es aber nicht. Es ist ein Wettbewerbsmarkt. Jeder Verkehrsträger muss entsprechende Angebote schaffen und sich vernünftig positionieren. Insofern kann man leidlich philosophieren, aber letztendlich entscheidet es der Markt.

**Dr. Rüdiger Ostrowski (Verband Spedition und Logistik NRW):** Herr Schemmer hat vom Stiefkind Binnenschifffahrt gesprochen und von Kosten-Nutzen-Gesichtspunkten, was den Ausbau der Infrastruktur angeht. Wenn man sieht, dass 70 % die Straße und 12 % das Schiff ausmachen, dann gehen alle Beteiligten, Politiker und Gutachter, schon einmal auf diesen Blickwinkel und sagen, dass sie bei den Mitteln ja genauso verfahren können, nämlich 70 % für die Straße und 12 % für das Binnenschiff. Meine Vorredner haben die angebots- oder nachfrageorientierte Infrastruktur

angeführt. Das ist die spannende Frage. Auf den ersten 35 Seiten des Bundesverkehrswegeplans kann man nachlesen, wie es mit den drei Methoden gemacht wird, bzw. eine hat sich jetzt durchgesetzt. Kosten zu ermitteln, ist kein Problem, den Nutzen abzuschätzen, ist das große Problem. Da ist die Politik gefragt. Die wird von allen Seiten beraten. Hier muss man ein bisschen Mut haben.

Vor 20 Jahren war ich mit den Fragestellungen zum Rhein-Main-Donau-Kanal befasst und durfte als wissenschaftlicher Jungreferent die Ausarbeitung machen. Schauen Sie sich den Rhein-Main-Donau-Kanal einmal an. Er wird heute von der Straßenverkehrsseite in Bayern als das größte Infrastrukturgrab Deutschlands bezeichnet, weil dort zu wenige Schiffe fahren. Wenn man den Ausbau in Vilshofen an der Donau nicht macht und nicht an die Gesamtkette denkt, an das, was danach kommt, dann passiert so etwas eben. Damals in den Vorprüfungen sagte man: Der Rhein-Main-Donau-Kanal ist der Knaller. Wir bauen ihn, und dann findet der ganze Südosteuropaverkehr nur noch auf dem Schiff statt. – Das ist sehr schwierig zu beantworten. Dazu gehören Mut und eine Untersuchung, und dann muss man einfach Schnittstellen optimieren und durchsetzen. Es geht um die richtige Mischung aus nachfrage- und angebotsorientierter Infrastruktur, sprich: man muss den Mut haben, eine Infrastruktur zu etablieren und Wechsel zu provozieren.

Herr Ellerbrock hat mich gefragt, ob die Kanalabgaben abgeschafft oder reformiert werden sollten. Mein Vorredner hat dazu gerade schon Stellung genommen. Alles, was die Binnenschifffahrt stärkt, sprich: Abnahme von Kosten, Senkung von Gebühren, ist doch im Wettbewerb nur positiv zu sehen und steigert ihn doch. Dass das ein optimistischer Blick und völlig utopisch ist, ist mir auch klar. Welche Abgaben wurden denn, wenn sie einmal eingeführt wurden, jemals wieder abgeschafft? Sektsteuer, Salzsteuer, Soli – alles ist einmal eingeführt worden, hat etwas finanziert und wird nicht mehr abgeschafft. Aber Sie fragten uns ja: Wie können wir die Binnenschifffahrt stärken? – Damit könnten wir sie stärken.

Herr Bayer hat nach dem Thema „Unternehmerstruktur“ gefragt. Darauf gehe ich jetzt nicht mehr ein, das mache ich nachher einmal mit Frau Beckschäfer; er hat sich auch korrigiert.

Sie haben nach dem Umstieg auf grüne Treibstoffe gefragt: Wird das die Akzeptanz der Binnenschifffahrt fördern? – Ich glaube, dass das so ist, aber das kann man nicht gegen die Branche machen. Das heißt, dann müssen der BDS und der BDB gefragt werden, wie das überhaupt technisch zu machen ist und welche Kostenerhöhung es bei den Betrieben zur Folge hat. Der Landstrom in Köln hat auch vieles gebracht, damit die Binnenschiffer im Rheinauhafen wegen ihrer Dieselaggregate von den Anwohnern nicht mehr mit Tomaten beworfen werden. Daher glaube ich schon, dass das die Akzeptanz fördert.

Dann hatten Sie nach der Zunahme nicht schiffbarer Tage des Rheins gefragt. Diese Frage würde ich nicht untersuchen. Nachher kommt heraus, dass das Wetter so schlagartig ist, dass der Rhein doch nicht erfolgreich ist. Das ist eine unwichtige Frage. Wir wollen die Binnenschifffahrt stärken und uns nicht mit Fragestellungen belasten, die möglicherweise indifferent durch den Blick in die Glaskugel beantwortet werden können. Nachher kommt dabei heraus, dass wir den Rhein an 17 Tagen nicht

benutzen können. Was meinen Sie, wie oft die A 3 oder die A 45 nicht benutzt werden können? Diese Frage würde ich hintenanstellen.

Zum Wettbewerb zwischen Schiene und Wasser – mein Vorredner hat es schon gesagt –: Beim Massengut stehen Schiene und Wasser eindeutig im Wettbewerb. Überlegen Sie einmal, welche Kosten dabei herauskommen, wenn Sie auf der einen Seite ein 2.000-t-Schiff haben und auf der anderen Seite 100 mal 20 t mit dem Lkw transportieren wollen. Sie können keine 2.000 t im Wettbewerb zum Binnenschiff irgendwo über Land fahren. Das ist unmöglich. Beim Container sieht es anders aus. Auf der Strecke nach Rotterdam sind alle drei Verkehrsträger im Wettbewerb. Aber schauen Sie einmal, wie günstig das Binnenschiff ist. Das Binnenschiff ist wesentlich günstiger, und trotzdem fahren viele Container auf dem Lkw, weil die Verlader und die Kunden es bezahlen.

Zum Thema „Finanzierungsmittel“ habe ich sicherlich eine ein bisschen exponierte Auffassung, aber die habe ich schon seit Jahren, und sie wird jedes Jahr stärker. Bund, Länder und Kommunen haben 650 Milliarden € Steuereinnahmen. So viel hat Deutschland noch nie gesehen. Deswegen bin ich nicht der Meinung, auch nicht der Meinung von Herrn Bodewig, dass man neue Töpfe aufmachen und wieder kratzen muss, wo man Geld findet. Nehmen wir 0,5 % vom Militär und 0,5 % von der Gesundheit, dann haben wir Milliarden für die Infrastruktur.

**Michael Heinz (Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt, Außenstelle West):** Ich beginne mit der Frage von Herrn Ellerbrock zur Situation des Planungspersonals. In der deutschen Wasserstraßenverwaltung werden alle Bauaufgaben und auch ein Großteil der Planungsaufgaben am Markt eingekauft. Wir sind in einer Phase, in der wir diesen Anteil maximiert haben. Ich rede von einem Mindestbestand an eigenem Planungspersonal, um die sachkundige Bauherrenaufgabe und die Betreuung von Bauaufgaben wahrzunehmen, um Ausschreibungen vorzubereiten, die den Antikorruptionsvorschriften entsprechen. Das sind die Kernaufgaben. Wir haben heute im Bereich der Wasserstraßen einen externen Planungsanteil in der Größenordnung von 70 bis 80 %, der nicht mehr zu steigern ist. Daher sehe ich darin keine Alternative.

Daran kann ich die Antwort auf die Fragen von Herrn Klocke anschließen: Woran liegt das? Sind es Stellen? Ist es die Bezahlung? Ist es der Markt? – Derzeit ist es ganz eindeutig das Thema „Stellen“. Die Stelleneinsparungen der letzten 15 Jahre im öffentlichen Dienst haben dazu geführt, dass man dort immer weniger handlungsfähig ist. Wir werden uns jetzt auch dem Wettbewerb der Demografie stellen müssen mit weniger Ingenieuren auf dem Markt, die dann bezahlt werden müssen. Das ist aber noch nicht das Hauptproblem. Das Hauptproblem ist, Stellen für sachkundige Ingenieure anzubieten.

Zur Frage der Akzeptanz der Binnenschifffahrt im Bereich Gefahrgut und Umwelt eine Botschaft: Die Binnenschifffahrt transportiert überproportional viel Gefahrgut auf den Wasserstraßen mit einem extrem niedrigen Havarieanteil. Das beantwortet eigentlich alle Fragen zur Zuverlässigkeit und zu Alternativen.

Die Frage von Herrn Bayer zu schiffbaren Tagen auf dem Rhein will ich trotzdem beantworten, Herr Dr. Ostrowski, weil es eine gute Antwort gibt: Sowohl in der Vergangenheit als auch in der Zukunft ist die Nutzbarkeit des Rheins und der Kanäle ausgesprochen hoch. Wir haben am Niederrhein vielleicht einen Tag im Jahr Ausfall durch Hochwasserzeiten, am Oberrhein sind es einige Tage mehr. Wir haben keine Ausfälle an Niedrigwassertagen. Dort muss dann nur etwas weniger abgeladen werden. Das heißt, der Rhein ist an 364 Tagen verfügbar. Im Kanalbereich haben wir bis auf ungefähr vier bis fünf Eistage im Jahr im langjährigen Durchschnitt auch eine sehr hohe Verfügbarkeit. Daher sind Extremwetterlagen bisher und auch in Zukunft nicht besorgniserregend.

Die vielerorts geunkte Diskussion um den Klimawandel ist in den letzten zwei, drei Jahren sehr intensiv geführt worden mit dem wissenschaftlich fundierten Ergebnis, dass wir am Rhein, aber auch an der Elbe und der Donau in den nächsten 40 bis 50 Jahren keine Verschlechterung der Situation zu erwarten haben, sodass sich die Schifffahrt und auch die schifffahrtsaffine Wirtschaft voll auf die Wasserstraße verlassen können und damit keine Besorgnis über die Verlagerung von Wirtschaftsstandorten haben müssen.

Zur Frage der Kosten-Nutzen-Vergleiche darf ich sagen, dass es zu allen Maßnahmen, die als Neubaumaßnahmen in den Bundesverkehrswegeplan eingestellt werden, intensive Untersuchungen gibt. Diese werden eingestellt und veröffentlicht und für die Priorisierung der Maßnahmen verwendet.

**Vorsitzender Dieter Hilser:** Es gibt keine Wortmeldungen mehr. – Auch Ihnen herzlichen Dank für die Beantwortung der gestellten Fragen.

Dann rufe ich den dritten Block auf.

**Karl Michael Probst (Interessengemeinschaft Häfen und Wasserstraßen NRW):** Herr Vorsitzender! Auf das Thema „Transportalternative Wasserstraße“ möchte ich nicht mehr eingehen.

Ein zweiter Punkt, der hier meines Erachtens noch nicht häufig genug besprochen worden ist, ist das Thema „Infrastruktur Wasserstraße als regionaler Wettbewerbsfaktor und Ansiedlungsgrund oder sogar Schwerpunkt“. Wir haben in der Interessengemeinschaft viele Hafennutzer, die die Wasserstraße ganz entschieden als den Wettbewerbsfaktor sehen, warum sie sich an den Standorten, an denen sie sich angesiedelt haben, heute überhaupt noch befinden. Das heißt, die Infrastruktur ist entscheidend dafür, dass man sich dort ansiedelt, sein Geschäft weiterentwickelt, seine Tätigkeit intensiviert. So ist das Vorhandensein der Wasserstraße Rahmenbedingung im intermodalen Wettbewerb der Verkehrsträger.

Gerade im Kanalgebiet – wir haben es gehört – gibt es erhebliche Defizite, was die Substanz betrifft. Es gibt aber auch noch den großen Unterschied zum Rhein. Der Rhein kann einmal Größenvorteile generieren, und er hat gleichzeitig den großen Vorteil, dass er nicht mit entsprechenden Kanalabgaben belastet ist. Mittlerweile wissen wir, warum es die Kanalabgabe gibt; das BMVBS hat es selbst gesagt. Es ging

um den Wettbewerb zwischen Bahn und Binnenschiff, der eindeutig zugunsten der Bahn entschieden werden sollte. Daher zu einer Frage, die hier schon gestellt worden ist: Da sind zwei Verkehrsträger ganz massiv im Wettbewerb.

Seit der Marktliberalisierung hat es dementsprechend große Probleme für die Binnenschifffahrt gegeben, sich weiterzuentwickeln, sich neue Marktsegmente zu erschließen. Wir haben es häufig mit „Marktentwicklungen“ zu tun, die der Staat fördert. Das heißt, er kommt nicht seinem eigentlichen Infrastrukturauftrag nach, sondern greift zum Beispiel durch die Förderung beim KV in die Suprastruktur der Häfen und damit letztendlich sogar in den Betrieb ein. Wir haben heute Entwicklungen, dass Waren in den Container geladen werden, die dort eigentlich gar nicht sein müssten, allerdings beispielsweise über Wasserstraßen kostengünstiger transportiert werden, als wenn das gleiche Gut konventionell verladen würde. Wir haben es mit Markteingriffen zu tun, die – das ist in letzter Zeit erkennbar – den Wettbewerb zwischen den einzelnen Häfen ganz stark verändern.

Das letzte Indiz ist das große Gutachten von PLANCO – es wurde hier schon angesprochen – zur Wettbewerbsfähigkeit der Binnenhäfen, das definiert: Wettbewerbsfähigkeit wird festgestellt, wenn ein entsprechender Binnenhafen eine Eignung als Hinterlandhub für einen deutschen Seehafen hat. – Das kann eigentlich nicht Wettbewerbsfähigkeit sein. Wenn darauf in Zukunft irgendwelche Flächenstrategien bzw. weitere Fördermaßnahmen abzielen, dann wird das sicherlich zu einer Konzentration auf die einzelnen großen Standorte führen. Die Frage des Systems – das sollte für NRW aus Ansiedlungs- und regionalwirtschaftlichen Gründen wichtig sein – ist hier, glaube ich, sehr kritisch zu betrachten. Die weiteren Aussagen dazu finden Sie in der Stellungnahme.

**Jörg Rusche (Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt):** Herr Vorsitzender! Vielen Dank für die Gelegenheit, zu der umfangreichen Fragenliste Stellung zu nehmen. – Als wir unsere Antwort vor einer Woche eingereicht haben, lagen die letzten Zahlen für den Transport in der Binnenschifffahrt noch nicht vor. DESTATIS hat inzwischen für das Jahr 2013 berichtet, dass wir in der Binnenschifffahrt 227 Millionen t in Deutschland bewegt, eine Verkehrsleistung von 60 Milliarden tkm erbracht haben. Nordrhein-Westfalen hat daran wieder einen hervorragenden Anteil. Ungefähr die Hälfte allen Umschlags von Gütern in Deutschland mit dem Binnenschiff findet in Nordrhein-Westfalen statt.

Wir als Verband vertreten aber auch – das möchte ich nicht verheimlichen – die Weiße Flotte. Uns geht es nicht nur um den Güterverkehr in Duisburg, sondern auch um die Fahrgastschifffahrt. Die hat eine gewisse wirtschaftliche Bedeutung für unser Bundesland und für Deutschland insgesamt, das in dem Bereich Europameister ist.

Ich möchte kurz auf die infrastrukturellen Schwierigkeiten oder Herausforderungen eingehen, die heute angesprochen wurden. Wir haben in der Tat gute Erfahrungen mit der Beseitigung von Engpässen auf dem Rhein zwischen der niederländischen Grenze und dem Bereich Uerdingen, Duisburg-Huckingen gemacht. Da haben wir schon eine Fahrrinnenvertiefung erlebt, die mit punktuellen Eingriffen einhergegangen ist. Ich glaube, die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung ist sicher fähig, diese Er-

fahrung auf den Bereich oberhalb von Krefeld zu übertragen. Sie braucht dafür kompetentes Personal, sie muss kompetenter Auftraggeber sein. Die Mittelausstattung, insbesondere aber auch die Ausstattung mit Ingenieuren und Juristen hat Herr Heinz gerade ganz klar angesprochen. Es darf nicht sein, dass im Bundeshaushalt fast 200 Millionen € für die Wasserstraßen liegen bleiben. Wenn wir keine Kapazität haben, sie umzusetzen, dann brauchen wir ganz dringend mehr Steuerung bei der Ressourcenzuweisung, insbesondere nach Nordrhein-Westfalen, das, wie gesagt, einen Spitzenplatz innehat.

Bei den Kanälen sehe ich trotzdem nicht nur im Containerbereich eine Wachstumschance, wir haben auch im Massengutbereich durchaus Möglichkeiten. Ich nenne nur die Chemie, die Kohletransporte, verschiedene andere durchgängige Verkehre, die jetzt über das Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr. 17 auch zu den Nordhäfen fließen können.

Der Rhein mit seinen Mengenstrukturen ist angesprochen worden.

Würden wir im Kanal die Brücken anheben, die in den nächsten 20 Jahren nicht abgängig sind, dann müssten wir dafür ungefähr noch einmal 100 Millionen € in die Hand nehmen. Dann hätten wir ein Verlagerungspotenzial beim mehrlagigen Containerverkehr im Ruhrgebiet, das uns zwischen der A 2 und der A 40, aber auch runter bis zur A 46 deutlich zupasskäme.

Eine Anmerkung zu den Emissionen: Die Binnenschifffahrt fährt in der Tat seit dem 1. Januar 2011 mit Dieselkraftstoff, wir hatten nie Schweröl. Davor hatten wir auch schon umweltfreundlichen Kraftstoff. Wir sind dabei, jetzt auch die Abgasgrenzwerte weiterzuentwickeln. Das kann Nordrhein-Westfalen mit Augenmaß unterstützen.

Eine Anmerkung zu den Gebühren, Kanalabgaben: Der Bund entwickelt bis zum Ende dieser Legislaturperiode ein Bundesgebührengesetz nach Vollkostendeckungsprinzip. Die Binnenschifffahrt kann dabei aber nicht der Zahlmeister für alle Nutzungen der Wasserstraße sein. Da gibt es sehr viele. Die Wasserwirtschaft ist heute angesprochen worden, die Wasserbereitstellung. Es gibt noch den Hochwasserschutz und verschiedene andere Dinge, gerade im Freizeitbereich, über die wir sprechen müssen. Ich bitte das Land, dafür einzutreten, dass wir nicht am Ende hohe Gebühren, aber nichts mehr zu fahren haben.

Abschließende Bemerkung: Wir sind auch Sozialpartner. Wir sind gleichzeitig Arbeitgeberverband. Was das Personal angeht, sind wir in der einmaligen Situation, dass die einzige Berufsschule Deutschlands für Binnenschiffer in Nordrhein-Westfalen angesiedelt ist. Wir haben gleich daneben in Duisburg ein Betreuungsangebot, das Schulschiff. Ich bitte, dass uns das Land im Bereich der Ausstattung dieser Einrichtungen weiterhin konstruktiv begleitet und unterstützt. Dafür danke ich Ihnen schon jetzt.

**Günter Haberland (Deutscher Speditions- und Logistikverband):** Herr Vorsitzender! Meine Damen und Herren! Die Politik verbindet mit der Binnenschifffahrt, oder wie wir lieber sagen: mit dem System Wasserstraße, große Hoffnungen. Dort lägen noch große Kapazitätsreserven, um Straße und Schiene bei dem zu erwartenden

weiteren Transportmengenwachstum zu entlasten. Das ist im Prinzip auch richtig. Nur sorgt aus Sicht des binnenschifffahrtsaffinen Teils der Logistikbranche, die ich hier vertrete, und unserer Kunden aus Industrie und Handel die Politik gleichzeitig dafür, dass die Möglichkeiten dieses Verkehrsträgers nicht ausgeschöpft werden können. Mit der WSV-Reform und der damit verbundenen Priorisierung der Wasserstraßen gibt der Bund den Netzgedanken auf und will langfristig nur noch die aufkommenstärksten Strecken unterhalten. Damit – schade, dass Herr Bodewig nicht mehr da ist – wird das System Wasserstraße deutlich weniger interessant für Verlader, die ihre Waren flächendeckend anbieten und distribuieren. Es besteht sogar die Gefahr, dass diese sich auch von den verbleibenden Strecken zurückziehen, weil es schlicht umständlicher ist, sich verschiedener Verkehrsträger mit unterschiedlichen technischen und betrieblichen Bedingungen, Verfahrensweisen, Abläufen und Haftungsnormen zu bedienen.

Überlegungen, die es auf Landesebene gibt, sich nur noch auf einige wenige besonders große Häfen zu konzentrieren, würden diese falsche Tendenz noch weiter verstärken, kleinere Häfen schwächen und dem Bund die Gelegenheit bieten, beim nächsten Mal die verbliebenen Reste des Netzes noch weiter einzuschränken. Wenn eben vom „Kernnetz im Kernnetz“ die Rede war, dann scheint es genau solche Überlegungen schon zu geben.

Mit der Entscheidung der bayerischen Staatsregierung für die Variante A beim Ausbau des kritischen Abschnitts der Donau zwischen Straubing und Vilshofen ist auf absehbare Zeit klar, dass die Binnenschifffahrt über keine einzige zuverlässige, leistungsfähige durchgehende Strecke im Ost-West-Verkehr in Europa verfügen kann. Dabei wachsen gerade die Verkehre seit der EU-Osterweiterung überdurchschnittlich. Das System Wasserstraße kann an diesem wachsenden Markt als Folge einer falschen Politik kaum oder gar nicht teilnehmen.

Über das Thema „Containerverkehr im Kanalgebiet“ brauche ich nichts mehr zu sagen, das ist heute schon häufig genug erwähnt worden. Aber auch dort sehen wir, dass die Wasserstraße durch Rahmenbedingungen vom Wachstum ausgeschlossen wird, die von der Politik geändert werden könnten.

Dafür darf ich aktuell anführen: Mit dem CDNI kommen ganz neue Belastungen auf das System Wasserstraße zu, zugegebenermaßen nur bei bestimmten Güterarten, die auch nicht ohne Auswirkung auf den Modal Split bleiben werden – wieder eine Einflussnahme der Politik zulasten des Systems Wasserstraße.

Nimmt man dann noch hinzu, dass Erhaltungszustand und Modernitätsgrad der Schleusen immer öfter die erforderliche zuverlässige ganzjährige Nutzung, und zwar mit modernen Schiffstypen, ausschließen und teilweise sogar, zumindest zeitweise, Häfen vom System abkoppeln, dann wundert es einen schon, wie die Politik diesen Verkehrsträger so vernachlässigen kann und gleichzeitig so große Hoffnungen in ihn setzt.

**Dr. Peter Langenbach (Deutsches Seeverladerkomitee im BDI):** Herr Vorsitzender! Meine Damen und Herren! Ich freue mich, hier für den BDI Stellung nehmen zu

dürfen. Im DSVK, also dem Deutschen Seeverladerkomitee, haben wir seit einigen Jahren auch die Binnenschifffahrtsfragen und die Stellungnahme für den BDI konzentriert.

Mobilität hat für Deutschland und Europa eine äußerst hohe wirtschaftliche, umwelt- und gesellschaftspolitische Relevanz. Mobilität ist Voraussetzung für Wirtschaftswachstum überhaupt. Deswegen ist es immer eine der Kernforderungen des BDI gewesen, dass der Fokus mehr auf den Verkehr, auf die Mobilität gelegt wird und dies nicht so ein stiefmütterliches Dasein im Vergleich zu anderen Sektoren hat. Umso mehr freue ich mich, dass nicht nur die heutige Anhörung zeigt, dass das Thema „Verkehr“ allgemein und speziell die Binnenschifffahrt mehr in den Fokus rücken, sondern das zeigen auch die parteiübergreifenden Programme, die überall da sind, auch die Koalitionsvereinbarung.

Für Nordrhein-Westfalen ist die Binnenschifffahrt von herausragender Bedeutung; das haben wir schon gehört. Wir haben den Rhein, über den die meisten Verkehre ablaufen. Wir haben das westdeutsche Kanalsystem mit vielen Verkehren. Zudem ist das bevölkerungsreichste Bundesland immer ein starker Industriestandort gewesen. Gerade die eisenschaffende Industrie, die Kohlewirtschaft, aber auch die Chemiebranche mit ihrem hohen Anteil an Massengütern haben immer schon auf die Vorteile der Binnenschifffahrt gesetzt. Das hat dazu geführt, dass sich in dieser Region sehr leistungsfähige Häfen entwickelt haben, ursprünglich mehr über die Binnenschifffahrt, mittlerweile als multimodale Logistikzentren.

Voraussetzung dafür, dass die Binnenschifffahrt leistungsfähig sein und in Teilen zur Entlastung von Straße und Schiene beitragen kann, ist, dass die infrastrukturellen Gegebenheiten stimmen. Das ist heute eindeutig nicht der Fall. Das gilt nicht nur für die Straße, das gilt auch für die Binnenschifffahrt. Die „Düsseldorfer Liste“ benennt nach wie vor eine Vielzahl von Engpässen und Schwachstellen, deren Beseitigung dringend erforderlich ist, um effiziente Verkehrsabläufe auch in der Zukunft zu gewährleisten.

Die verladende Industrie braucht neben günstigen Preisen verlässliche Verkehrsträger. Wenn die Verlässlichkeit nicht gegeben ist, dann leidet der Verkehrsträger, und man sucht sich andere Wege. Das ist genau der Punkt, der wichtig ist. Das kann dazu führen, dass man sich nicht nur andere Wege sucht, sondern dass auch generell Standortfragen diskutiert werden und man sich fragt, ob man noch am richtigen Standort ist.

Wir haben eben schon – darauf möchte ich nicht mehr eingehen – über die Schleusen gesprochen. Wir haben über die Kanalsysteme gesprochen, wo wir immer noch die Engpasssituation der Brücken haben und noch nicht einmal im zweilagigen Verkehr fahren können.

Um das Potenzial der Binnenschifffahrt stärker zu nutzen, ist es wichtig, dass dort etwas passiert, gerade vor dem Hintergrund des Verkehrswachstums. Um es noch einmal zu betonen: Wir sehen nicht die Möglichkeit, dass die Binnenschifffahrt dem Lkw oder der Bahn in großem Maße Mengen abnimmt. Das ist auch gar nicht die Frage, das ist nicht die Zielsetzung. Wir haben ein Verkehrswachstum. Es geht da-

rum: Wie lässt sich dieses Verkehrswachstum überhaupt bewältigen? Die Binnenschifffahrt muss in der Lage sein, einen erheblichen Beitrag dazu zu leisten.

Wichtig ist eine Vernetzung von Seehäfen und Wasserstraßen, die sich weiterentwickeln – deswegen die Förderung des kombinierten Verkehrs. Das ist ein wichtiger Punkt, der angesprochen wurde. Das muss so bestehen bleiben und gegebenenfalls ausgebaut werden.

Auch wir weisen noch einmal ausdrücklich auf die in vielen Fällen fehlenden Flächen hin. Fehlende Flächen hemmen die weitere positive Entwicklung. Es muss eine Trendumkehr erfolgen. Es kann nicht sein, dass Hafenflächen, wie häufiger in der Vergangenheit, in Wohnräume umgewidmet werden, was dann zulasten der Industrie geht. Wenn keine Verbrauchsstellen in der Nähe liegen, dann kommt es zu entsprechenden Vor- und Nachläufen, und die Binnenschifffahrt ist weniger effizient. Ein gutes Beispiel, wo es anders läuft, sind die Niederlande. Gerade dort ist das flächendeckende Schifffahrtsnetz mit vielen Verbrauchern sehr leistungsfähig.

Wir brauchen insgesamt dringend mehr Verkehrsmittel. Der Verkehrsetat wird jetzt etwas aufgestockt – das ist schon positiv zu sehen –, aber bei Weitem nicht in dem Maße, wie wir es benötigen. Auch die Binnenschifffahrt mit ihrem Etat von knapp 1 Milliarde € ist deutlich unterfinanziert. Alle Experten sehen, dass hier mindestens 1,3 bis 1,4 Milliarden € gebraucht werden.

Das Thema „Abgaben“ hatten wir eben schon mehrfach. Auch aus unserer Sicht ist es kontraproduktiv, noch mehr an der Abgabenschraube zu drehen. Die EU und die Bundesregierung verfolgen ganz klar die Zielsetzung, mehr Verkehre auf die Wasserstraße zu laden. Das ist notwendig, und dafür wären weitere Abgaben kontraproduktiv.

Aus Sicht der seeverladenden Industrie ist es insgesamt wichtig, einen zuverlässigen An- und Abtransport ihrer Waren auch über größere Entfernungen zum Seehafen zu haben. Dies setzt überall hohe Ansprüche an die Zufahrten zu den Seehäfen voraus. Aber schon heute gefährden viele Engpässe die Zuverlässigkeit der Zuführung. Es ist wichtig, dass gerade die Binnenschifffahrt nicht nur isoliert, sondern als wichtiger Teil der gesamten Transportkette gesehen wird. Wir brauchen ein geordnetes, ein vernünftiges Zusammenspiel aller Verkehrsträger.

Dass wir mehr Verkehre bekommen, auch international über die Maasvlakte 2, über die 65 %, die über die Binnenschifffahrt und über die Schiene laufen sollen, ist eben schon gesagt worden.

Dabei will ich es bewenden lassen. Meine anderen Punkte sind im Wesentlichen schon von den Vorrednern angesprochen worden.

**Hans Königs (Antwerp Port Authority, Port Representative Germany):** Herr Vorsitzender! Meine Damen und Herren! Als ich Ihren Fragenkatalog gelesen habe, ist mir gleich eine Folie eingefallen, die ich Ihnen schon vor einem halben Jahr gezeigt habe, als Sie in Antwerpen waren (**Anlage**).

(Folie 1: NRW empfängt und versendet mehr über Antwerpen als über Hamburg oder Bremen)

Hier wird deutlich, dass ca. 75 % der Güter, die von und nach Nordrhein-Westfalen über die Häfen transportiert werden, über die ZARA-Häfen laufen. Die beiden Häfen Bremen und Hamburg machen lediglich ein Viertel aus. Das sind Zahlen aus dem Jahr 2012.

(Folie 2: Entwicklung des Güterumschlags am Hafen Antwerpen)

Ich habe mir erlaubt, ein paar weitere Folien zusammenzustellen, die Sie zum Teil auch schon gesehen haben. Wir haben im Jahr 2012 am Hafen Antwerpen 180 Millionen t umgeschlagen. Diese Zahl wird bis zum Jahr 2030 auf 300 Millionen t ansteigen, das ist eine Steigerung um 63 %. – Im Jahr 2013, Herr Breuer, haben wir am Hafen Antwerpen 190,9 Millionen t umgeschlagen. Das sind 3,6 % mehr als im Jahr 2012. Das zu dem Thema „Seeverkehrsprognose des Bundes“, zur Bundesverkehrswegeplanung.

(Folie 3: Entwicklung des Containerumschlags am Hafen Antwerpen)

Beim Umschlag der Container wird sich das Ganze am Hafen Antwerpen zwischen jetzt 100 und mehr als 200 Millionen t im Jahr 2030 bewegen. Das ist eine Zunahme von 112 %.

(Folie 4: Entwicklung des Modal-Split am Hafen Antwerpen)

Auch beim Modal Split sehen Sie deutlich, dass sich die Wasserstraße vom Hafen Antwerpen aus sehr viel stärker ins Bild bringt als heute. Obwohl heute schon knapp 40 % bzw. 35 % beim Containerverkehr über die Wasserstraße transportiert werden, werden es im Jahr 2030 40 bzw. 42 % sein.

(Folie 5: Übersichtskarte Wasserstraßennetz)

Das kommt dadurch, dass der Hafen Antwerpen durch den Schelde-Rhein-Kanal eine gute Wasserstraßenverbindung hat, hier etwas zaghaft in Gelb dargestellt.

(Folie 6: Übersichtsplan Grenzkorridor Straße)

Als Nächstes habe ich die Hinterlandverbindungen ins Bild gebracht, hier die Straße. Im Korridor zwischen Emmerich und Aachen, von der A 3 bis zur A 4, werden zurzeit 35.000 bis 40.000 Lkws pro Tag geführt. Diese Zahl wird sich bis zum Jahr 2030 verdreifachen. Was das bedeutet, habe ich heute Morgen mit den Kollegen der Straßenbauabteilung diskutiert.

(Folie 7: Übersichtsplan Grenzkorridor Schiene)

Bei der Schiene sieht es etwas schwächer aus. Wir haben im Moment drei Schienenverbindungen zwischen den ZARA-Häfen und Nordrhein-Westfalen. Sicherlich ist die Betuwe-Linie mit ihrem dritten Gleis gut in der Zeit, aber auch hier muss mit einem Zuwachs von mehr als 400 Güterzügen pro Tag bis zum Jahr 2030 gerechnet werden. Heute werden über die Schiene 240 Züge transportiert.

(Folie 8: Umfangreiche öffentliche und private Investitionen)

Der Hafen Antwerpen bereitet sich genauso auf die Wachstumszahlen vor wie der Hafen Rotterdam. Wir haben vier intensive Investitionsmaßnahmen in der schwindelerregenden Höhe von insgesamt 1,6 Milliarden € bis zum Jahr 2025. In Gelb ist hier ein zusätzliches Hafenbecken mit den entsprechenden Flächen rundherum von mehr als 1.000 ha dargestellt. Eine zweite Schleuse im linken Hafenbereich wird heute schon gebaut. Dann sind ein Schienentunnel unter der Schelde und einige Logistikflächen geplant, die als Logistikparks angesehen werden können.

(Folie 9: Die größten Schleusen der Welt)

Hier entsteht die von mir angesprochene Schleuse. Dort wird die größte Schleuse der Welt gebaut mit einer Länge von 500 m, 68 m Breite, 17,8 m Wassertiefe und einer Investitionssumme von 340 Millionen €.

(Folie 10: Liefkenshoek Rail Tunnel)

Der Liefkenshoek-Tunnel ist ein Schienentunnel mit einer Länge von 7,2 km und einer Investitionssumme von mehr als 765 Millionen €. Die Fertigstellung soll bis zum Jahr 2014 mit einer Kapazität von 109 Zügen pro Tag erfolgen.

(Folie 11: Intermodal projects: Premium Barge Service)

Nun zur logistischen Abwicklung am Hafen selbst: Auch hier wird die Effizienz der Abwicklung erhöht, indem am Hafen ein Shuttlebetrieb eingerichtet worden ist, der zwischen den Terminals verkehrt, um durch kleine Einheiten zusätzliche Wartezeiten an den einzelnen Terminals zu verhindern, die dann intern abgewickelt werden.

(Folie 12: Strategic collaboration with crucial European transport hubs)

Weiterhin wird über externe Umschlagspunkte im Hinterland nachgedacht, die über Wasserstraße und Schiene angefahren werden und von dort aus dann die Kunden beliefern.

**Ingo Egloff (Hafen Hamburg Marketing):** Herr Vorsitzender! Meine Damen und Herren! Zunächst vielen Dank für die Einladung, die wir gerne angenommen haben. – Wir sind ein Verband mit 290 Mitgliedsunternehmen, die weit über den Raum Hamburg hinausreichen. Wir vertreten die Branchen Hafen, Schifffahrt, Logistik, Spedition und auch Bahnunternehmen. Wir vertreten etliche Binnenhäfen wie beispielsweise die sächsischen Binnenhäfen. Die bayerischen Häfen sind bei uns Mitglied und auch der Hafen Wien. Daran sehen Sie, dass wir als Seehafenstandort uns nicht nur mit dem Hafenumschlag direkt beschäftigen, sondern auch mit dem Thema „Logistikketten“. Das ist der Punkt, der hier im Zusammenhang mit der Frage der Binnenhäfen und der multimodalen Hubs, die die Binnenhäfen inzwischen darstellen, interessiert, auch bezogen auf den Bahnverkehr.

Sie wissen, dass der Hafen Hamburg ein Eisenbahnhafen ist. Vor dem Hintergrund ist für uns die Frage der Schienenanbindung, insbesondere in Richtung NRW, wichtig. Der Kollege aus Antwerpen hat eben gesagt, die Nordhäfen würden ungefähr 20, 25 % des Ladevolumens aus NRW abwickeln. Wenn man sich das in Zahlen ansieht, dann bedeutet das für den Hamburger Hafen 495.000 Standardcontainer auf dieser

Distanz und für die Kollegen aus Bremerhaven 220.000 Standardcontainer. Das sind Zahlen, die nicht zu vernachlässigen sind. Auch diese Entwicklung muss man im Blick haben, zumal wir aus den Untersuchungen insbesondere von PLANCO wissen, dass die Seehäfen im Binnenland einen erheblichen Wertschöpfungsanteil haben und auch für einen erheblichen Anteil an Arbeitsplätzen verantwortlich sind. Von den 265.000 Arbeitsplätzen, die der Hamburger Hafen insgesamt in Deutschland schafft, sind allein 115.000 im Binnenland mit den entsprechenden Wertschöpfungsanteilen.

Wir begrüßen, dass wir mit etlichen Häfen in Nordrhein-Westfalen zusammenarbeiten können, auch vor dem Hintergrund der multimodalen Hubs und der Umlademöglichkeiten. Wir sind dabei, die Verkehrsverbindungen zwischen den Nordhäfen und NRW zu untersuchen, und hoffen, dass es in dieser Hinsicht eine Verbesserung gibt. Denn wenn man sich den Modal Split anguckt, dann werden bezogen auf Hamburg 95.000 TEU auf der Bahn transportiert, 387.000 TEU auf der Straße und nur 13.000 TEU auf dem Binnenschiff.

Nun ist vorhin schon von Restriktionen im Binnenschiffsverkehr Richtung Norden gesprochen worden. Das Schiffshebewerk Scharnebeck ist ein erhebliches Problem für uns, was die Länge der Schiffe angeht. Auch die Frage der Brückenhöhen, der Durchfahrtshöhen ist ein Problem. Trotzdem darf man diesen Bereich vor dem Hintergrund der Verkehrsprognosen für die Seehäfen nicht vernachlässigen. Wir sind in Hamburg im Moment bei einem Umschlagsvolumen von ungefähr 9 Millionen Standardcontainern. Die konservativen Prognosen sprechen bis 2025 von 16 Millionen, positivere Prognosen von 25 Millionen. Das heißt, auch die Verkehre in Richtung NRW und von NRW werden entsprechend zunehmen. Daher ist es erforderlich, dass man sich Gedanken darüber macht, wie man bestimmte Dinge von der Straße auf die Schiene und auch auf das Binnenschiff verlagern kann, und daran arbeiten wir.

Im Auftrag des Hamburger Senats und der bayerischen Landesregierung haben wir in einem Projekt – das ist auch in Ihrem Fragenkatalog enthalten – zusammen mit Bayern eine Untersuchung des Verkehrs zwischen unseren beiden Ländern durchgeführt – Bayern ist mit 690.000 TEU der größte Kunde des Hamburger Hafens – mit dem Ziel, den Anteil des Bahnverkehrs zu erhöhen. Der liegt schon bei 62 %, aber das Ziel ist es, ihn noch weiter zu steigern. Wir wollen zusammen mit den Praktikern feststellen, woran es hapert, dass diese umweltfreundliche Transportart nicht so genutzt wird, wie wir uns das wünschen würden.

Ich glaube, dass man zukunftsgerichtet dazu kommen muss, die Hubs weiter ins Binnenland zu verlegen, Ganzzüge im Binnenland zusammenzustellen, den seewärtigen Transport und den Binnentransport mehr aufeinander abzustimmen, auch über die Nutzung von IT-Möglichkeiten. Man muss sich nur einmal vorstellen, dass wir Containerschiffe haben, die 18.000 TEU tragen. Das sind riesige Mengen an Containern, die angelandet und entsprechend schnell umgeschlagen werden müssen. Ich denke, wir werden eine Veränderung der Verkehrsstruktur erleben, indem Umlademöglichkeiten, Hubs im Binnenland, auch in NRW, mit entsprechenden Arbeitsplatzpotenzialen geschaffen werden, weil die Verkehrsströme sonst auch in den Seehäfen schlicht und ergreifend nicht zu bewältigen sind.

**Vorsitzender Dieter Hilser:** Ich frage die Abgeordneten nach Wortmeldungen.

**Bernhard Schemmer (CDU):** Herr Rusche, auf Seite 3 Ihrer schriftlichen Stellungnahme steht ganz oben: „NRW beteiligt sich im Vergleich zu den Bundesländern“ – dann sind einige aufgezählt – „nur beschränkt an Baumaßnahmen an Bundeswasserstraßen, …“ Ich lese das jetzt nicht weiter vor. Dann führen Sie generell den unzureichenden Zugang zu TEN-T-Maßnahmen an. Kurzum: Das hätte ich inhaltlich gerne so aufgearbeitet, dass es nicht bei einem verbalen Satz bleibt, sondern dass wir Zahlen und Fakten bekommen.

Herr Egloff, in tiefer Liebe zur schönen Stadt Hamburg, in der ich einmal drei Jahre meines Lebens gewohnt habe, trotzdem die Frage: Liegt es ausschließlich an Scharnebeck, dass zwei Drittel der Warenströme für Nordrhein-Westfalen über die ZARA-Häfen kommen – Nordrhein-Westfalen ist mit gut einem Fünftel der Einwohner schon relativ wichtig für die gesamte Bundesrepublik Deutschland – und nur ein Drittel über die Nordseehäfen? Wenn wir des Weiteren bei den ZARA-Häfen, was das Thema „Binnenschiff“ angeht, 45 % anstreben und bei den Nordseehäfen bei etwa 1 % sind, was seeseitig, kanalseitig, rheinseitig nach Nordrhein-Westfalen kommt, dann passen die Proportionen nicht besonders gut. Liegt das ausschließlich an Scharnebeck, oder kommen dafür noch andere grundsätzliche infrastrukturelle Gründe wie Lizenzgebühren oder Ähnliches infrage?

**Oliver Bayer (PIRATEN):** Wir haben jetzt viel darüber gesprochen, auf welchem Weg die Güter den Hafen verlassen. Eben kamen auch die Schlagworte „Intermodalität“ und „kombinierter Verkehr“. Herr Haberland hat die Hoffnung bezüglich der kombinierten Verkehre ein wenig gedämpft. Deshalb an alle die Frage, vor allem aber an die Hafenvertreter: Müssen wir den kombinierten Verkehr fördern? Wie und mit welcher Priorität? Hat das eine besonders hohe Priorität?

Herr Probst sprach von der Wasserstraße als Wettbewerbsfaktor und hat auch auf den kombinierten Verkehr hingewiesen. Herr Egloff hat von Hubs im Binnenland gesprochen. Dazu die Frage, vor allem zum Umladen vom Binnenschiff auf den Lkw: Welche Vorteile ergeben sich für die Anwohner – die Arbeitsplätze wurden eben angesprochen – und welche Nachteile, bzw. wie kann man den Nachteilen vor Ort – dort entsteht mehr Lkw-Verkehr – entgegentreten?

Dann spreche ich vor allem die Hafenvertreter an. Der Containerverkehr ist momentan eher ein Nischengeschäft. Er hat einen sehr kleinen Anteil, verspricht aber überproportionale Wachstumsquoten. Nur setzt die technische Infrastruktur Grenzen, und wir haben dort Engpässe. Wie realistisch ist es, diese Engpässe in einem gewissen Zeitraum zu beseitigen? Von welchem Zeitraum sprechen wir eigentlich? Ob hier Wachstumsprognosen und Realisierungszeiträume zusammenpassen, darüber haben wir bisher noch nicht gesprochen. Deshalb meine Frage: Passt das? Alle Wachstumsprognosen sind langfristig, obwohl wir jetzt eine Wirtschaftskrise hinter uns haben, als beträchtlich zu werten. Gibt es bei den Hafenvertretern Alternativszenarien, wenn es sich nicht so entwickeln sollte? Was bedeutet das für den Ausbau der Hinterlandverkehre, egal bei welchem Hafen?

**Vorsitzender Dieter Hilser:** Einige Fragen könnte man romanartig beantworten, trotzdem bitte ich Sie um möglichst komprimierte Antworten.

**Karl Michael Probst (Interessengemeinschaft Häfen und Wasserstraßen NRW):** Sie haben den kombinierten Verkehr, den KV-Umschlag angesprochen. Grundsätzlich haben Sie zwei Möglichkeiten, Netzwerke aufzuziehen: Sie können ein Hubnetzwerk aufziehen oder ein Depotnetzwerk. Wenn Sie ein Hubnetzwerk aufziehen, ist das Wesentliche, dass Sie Verkehre am Hubstandort bündeln. Das ist das Ziel, darauf wird der Hub ausgelegt. Er soll ja betriebswirtschaftlich dargestellt werden und auch leistungsfähig sein. Das heißt, Sie brauchen entsprechende Verkehre, um den Hub auszulasten, und die müssen Sie irgendwo aus der Fläche beziehen.

Es gibt einen großen Binnenhafen ganz in der Nähe, nicht in Düsseldorf, einen großen Marktbegleiter, wie man sie heute nennt, der sagt, dass er alle Umschläge im westdeutschen Kanalnetz von einem auf den anderen Tag übernehmen könnte. Das mag von der Umschlagsleistung her vielleicht sogar funktionieren, die Frage ist nur: Wie bekommt er die Verkehre hin? Wo bekommt er sie her? Genau das ist unser Ziel: Binnenschifffahrt in die Fläche. Das wird nicht funktionieren, wenn Sie alle Verkehre auf einzelne Hubstandorte bündeln. Also, das muss man noch einmal klar sagen: Hub ist ein betriebswirtschaftliches Konzept. Einfach zu sagen: „Wir gestalten Hubstandorte“, ist per se etwas fragwürdig.

Sobald Sie einen solchen Standort entwickeln, sind wir garantiert auch im Binnenland beim 24-Stunden-Betrieb. Dann sind wir bei all den Themen, die Sie ansprachen: Nachteile im Umfeld, Nachteile für die Bevölkerung. – Das ist der Preis für die Wertschöpfung vor Ort, die auch wirklich dort stattfindet.

**Jörg Rusche (Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt):** Auf die Gefahr hin, dass ich mit Zahlen immer mehr Zuhörer verliere, noch einmal zu den westdeutschen Kanälen: Da haben wir heute pro Jahr roundabout 30 Millionen t Umschlag mit dem Binnenschiff. Das ist nicht wenig, und das bezieht Duisburg nicht mit ein. Das können Sie auch nicht ohne Weiteres ersetzen. Wenn Sie sich das in Lkws vorstellen, dann könnten Sie daraus eine Schlange vom Nordkap bis nach Gibraltar bilden.

Wenn Sie sich weiter den Containerverkehr auf dem Rhein ansehen – auf dem Kanal noch nicht –, dann ist das kein Nischenverkehr, wenn ich das so kommentieren darf, sondern es handelt sich um 2 Millionen TEU. Das ist schon was. Das wollen Sie jedenfalls nicht auf der A 3 haben.

Zu der Frage von Herrn Schemmer, Stichwort „Landesbeteiligung“: Es ist gerade schon deutlich gesagt worden, dass bei der Wasserstraßeninfrastruktur zunächst einmal der Bund gefragt ist. Das regelt auch unser Grundgesetz so. Er hat dazu eine eigene Verwaltung, über deren Leistungsfähigkeit wir heute schon gesprochen haben. Landesbeteiligung gibt es, in anderen Ländern stärker als in Nordrhein-Westfalen, zum Beispiel durch Ingenieure. Wenn Sie an die Kreise Coesfeld und Warendorf denken, auch Münster ist von dieser Entwicklung betroffen, die Dortmund-Ems-Kanal-Nordstrecke, dann können Sie feststellen, dass das Land Niedersachsen da durch Ingenieure unterstützt. Das gibt es auch in Baden-Württemberg. Ausbau-

projekte am Neckar etwa werden durch Ingenieure unterstützt. Diese Ausbauprojekte können dadurch in der Priorisierung natürlich nach oben rücken. Da kann Nordrhein-Westfalen noch einen zusätzlichen Beitrag leisten. Über weitere Unterstützung reden wir heute auch schon bei der Straße.

Herr Bodewig hat die TEN-Förderung angesprochen. Das ist kompliziert für den Bund, weil er dann zweimal abrechnen, zweimal die Rechnungslegung machen muss. Da haben wir natürlich bei der Connecting Europe Facility neue Chancen. Die Regionen sollten den Bund einladen, davon aktiv Gebrauch zu machen. Davon wird insbesondere ein Land wie Nordrhein-Westfalen profitieren, das schon jetzt zu dem Kernnetz bei TEN gehört und Entsprechendes leisten kann.

**Günter Haberland (Deutscher Speditions- und Logistikverband):** Das Thema „Kombiverkehr“ ist hoffentlich zu Ihrer Zufriedenheit beantwortet. Ich gehe dann auf die etwas wolkigeren Themenbereiche ein.

Natürlich ist es schwierig, die Transportmengenentwicklung genau zu prognostizieren. Nur, wenn Sie in die Vergangenheit schauen, dann sind die früheren Prognosen immer von der Realität überholt worden. Vor allen Dingen: Welche Alternative gibt es denn? Die Alternative kann doch wohl nicht sein, dass wir die Prognosen künstlich nach unten drücken und dann, wenn die Realität wie gewohnt die Prognose überholt, die Kapazitäten überhaupt nicht haben. So kann es ja wohl nicht gehen, zumal derzeit – da muss man auch ein bisschen über die Grenzen hinweggucken – an der Maas Kapazitäten entstehen, die durchaus geeignet sind, Binnenschiffsverkehre oder die gebündelten Verkehre gar nicht erst bis Nordrhein-Westfalen kommen, sondern die Wertschöpfung an den Maashäfen entstehen zu lassen und von dort aus nur noch mit dem Lkw durch Nordrhein-Westfalen zu fahren. Das kann auf keinen Fall unser Interesse sein. Wenn, dann müssen wir die Knotenstandorte – das können im Wesentlichen die Binnenhäfen sein – nach Nordrhein-Westfalen holen, hier die Wertschöpfung stattfinden lassen und von hier aus die Verteilung vornehmen.

**Dr. Peter Langenbach (Deutsches Seeverladerkomitee im BDI):** Ich möchte noch einmal auf den Aspekt der Zeitdauer eingehen, den auch Sie hervorgehoben haben. Wie lange dauert es, Maßnahmen durchzuführen? – Wir haben begrenzte Mittel, und gerade auf den Binnenwasserstraßen lassen sich Engpässe nicht umgehen. Das funktioniert auf der Schiene und erst recht auf der Straße wesentlich besser. Hier bedeutet ein Engpass direkt ein Nadelöhr für einen Riesenabschnitt, das alles zum Erliegen bringt oder hemmt. Insofern kann es nur so sein, dass wir einen regelmäßigen – das ist eine Forderung, die mittlerweile allgemein akzeptiert wird – Netzzustandsbericht bekommen, in dem ganz klar aufgelistet ist, wo die Mängel sind, was es kostet, sie zu beseitigen, und welche Zeitachse damit verbunden ist. Denn gerade vor dem Hintergrund, dass wir aktuell Engpässe beseitigen müssen, können wir nicht flächendeckend alle möglichen Projekte gleichzeitig beginnen, sondern das Ganze muss sich notgedrungen auf einige Punkte konzentrieren. Da müssen Prioritäten gesetzt werden.

Wenn es dabei nur nach dem Verkehrsaufkommen ginge, stände Nordrhein-Westfalen natürlich sehr gut da; hier ist das höchste Verkehrsaufkommen auf der Bundeswasserstraße. Aber auch hier wehrt sich der BDI dagegen, nur die jetzige Situation zu nehmen. Man muss auch die Werthaltigkeit der Güter sehen sowie – das ist eben schon angesprochen worden – die Netzbildung. Man kann nicht nur bestimmte Abschnitte betrachten, sondern es geht um den gesamten Kontext. Und wenn Engpässe beseitigt worden sind, die bisher immer Engpässe gewesen sind, muss man sehen, welches Potenzial sich da bietet. Es ist also viel zu tun.

**Hans Königs (Antwerp Port Authority, Port Representative Germany):** Herr Schemmer, dass zwei Drittel über die ZARA-Häfen und ein Drittel über die Häfen Bremen und Hamburg kommen, liegt meiner Meinung nach in der Geschichte begründet bzw. ist auch an der Topografie zu erkennen. Wenn die Entfernung zu den Hochseehäfen 150 bis 200 km beträgt anstatt 400 bis 500 km und es eventuell auch noch andere Hemmnisse gibt, dann könnte das der Grund sein. Sehr viele industrielle Betriebe produzieren außerdem in den Hafenbereichen und haben dort ihre Flächen. Dadurch ist eine gewachsene Struktur zu den ZARA-Häfen vorhanden.

Zum kombinierten Verkehr: Ich bin auch schon länger im Geschäft, und wir haben vor Jahren immer gesagt, dass die Entfernung bis zu 400 km nichts für die Bahn und nichts für das Schiff ist, sondern nur etwas für den Lkw. Dann haben wir lernen müssen, dass es anders ist. Deshalb: Die Kombination mit Hinderlandhubs führt dazu, dass wir die Umweltbelastung im Nahbereich der Hochseehäfen reduzieren können, aber auch an den Knotenpunkten im Hinterland.

Zur Entwicklung des Containerverkehrs: Ich möchte auch unterstützen, dass es kein Nischengeschäft ist, wenn 9 Millionen Container in Hamburg, knapp 9 Millionen in Antwerpen und 14 Millionen in Rotterdam umgeschlagen werden. Das sind schon einige, die mit 18.000-TEU-Schiffen angelandet werden. Die Ausmaße sind enorm. Unsere Prognose geht nicht über den dicken Daumen, sondern es werden Entwicklungen in anderen Erdteilen und in Kombination zu Europa unterstellt, sowohl bei der Bundesverkehrswegeplanung als auch bei den Eigenprognosen der Häfen. Denn damit sichern sie ihre Investitionen ab. Jeder Banker, der dort sein Geld investiert, ist an einem guten Investment interessiert und daran, dass er es in den nächsten Jahren zurückerwarten kann.

**Ingo Egloff (Hafen Hamburg Marketing):** Das, was Herr Königs zum Thema „ZARA-Häfen“ gesagt hat, ist richtig. Der Rhein ist die natürliche Verbindung, das können wir in Hamburg nicht wegdiskutieren. Nichtsdestotrotz gibt es den eben aufgezeigten Verkehr zwischen dem Hafen Hamburg und Nordrhein-Westfalen. Es ist auch nicht so, dass ganz Nordrhein-Westfalen am Rhein liegt. Für Ostwestfalen werden erhebliche Verkehre über Hamburg abgewickelt.

Vor dem Hintergrund bleibe ich dabei, dass wir bei den Logistikketten darauf achten müssen, in Zukunft – bei der Zunahme des Verkehrs – zielgenauer zuzuführen. Wir werden um Hubs im Binnenland nicht herumkommen, wo zum Beispiel Vollcontainerzüge zusammengestellt werden, die dann zielgenau zu den Schiffsankünften in

die Häfen gefahren werden, auch um Wartezeiten und unnötige Umfuhren zu vermeiden, die teilweise stattfinden. An solchen Systemen arbeiten alle Häfen. Es hakt zum Teil noch an der Schnittstelle Reede–Eisenbahn, wo es bessere Abstimmungen geben muss, aber die Häfen bemühen sich natürlich darum.

Was das Thema „Binnenschiff“ in Hamburg angeht, ist zu berücksichtigen, dass wir aus einem historischen Kontext heraus relativ wenig Binnenschiffsverkehr haben. Das liegt an vielen Jahren deutscher Teilung, wo an der Elbe nichts gemacht worden ist. Es gibt seit 1996 eine Vereinbarung der Elbanrainerbundesländer mit der Bundesregierung, dass an 345 Tagen 1,60 m Tauchtiefe auf der Elbe garantiert werden sollen. Diese Vereinbarung ist bisher nicht umgesetzt worden, weil dazwischen Strecken liegen, die erst aufgrund der Ereignisse im Zweiten Weltkrieg und dann aufgrund der deutschen Teilung nicht ausgebaut worden sind, die mit relativ wenigen Mitteln ausgebaut werden könnten. Das würde unsere tschechischen Freunde und auch die sächsischen Häfen sehr freuen.

Die Alternative ist der Elbe-Seitenkanal. Bei dem Ausbauzustand, den wir mit den Brückenhöhen und auch mit dem Schiffshebewerk in Scharnebeck haben, werden Sie an Grenzen stoßen, was die Ausweitung des Verkehrs angeht, auch Richtung Mittellandkanal und damit mittelbar auch hierher. Vor dem Hintergrund wird man entweder die Maßnahmen an der Elbe umsetzen oder den Elbe-Seitenkanal entsprechend ausbauen müssen. Wir als Hamburger kämpfen natürlich dafür. Die Niedersachsen sind auch dafür, den Elbe-Seitenkanal auszubauen, sie sind nicht dafür, die Elbe auszubauen. So ist es mit den Bundesländern. Sie haben durchaus unterschiedliche Interessen. Da schlägt der Föderalismus zu.

Insgesamt halte ich es für lohnend, sich im Rahmen der Diskussion um den Bundesverkehrswegeplan die Netze anzugucken und sowohl was die Eisenbahn als auch was den Binnenschiffsverkehr angeht, zu prüfen, wie man die Logistikketten in Zukunft organisiert, vor allen Dingen vor dem Hintergrund, dass der Schwergutverkehr immer größere Probleme hat, auch angesichts des maroden Straßensystems, die Seehäfen überhaupt zu erreichen. Daher ist das Binnenschiff für den Schwergutverkehr eine gute Alternative.

**Vorsitzender Dieter Hilser:** Vielen Dank, Herr Egloff. Sie haben Hamburg gut verteidigt. Bei dem Wort „verteidigt“ fällt mir ein, dass Hamburg noch ganz andere Probleme hat.

> (Ingo Egloff [Hafen Hamburg Marketing]: Unser Hafenchef ist auch Aufsichtsratsvorsitzender des HSV!)

– So sieht man sich wieder.

Ich sehe keine Fragen mehr. – Dann bedanke ich mich bei den Sachverständigen ganz herzlich für die Statements, für die Stellungnahmen, für Ihr Hiersein. Ich wünsche allen einen guten Heimweg und eine schöne Restwoche.

Die Abgeordneten erinnere ich noch einmal daran, dass die Ausschusssitzung am Donnerstag verabredungsgemäß bereits um 13 Uhr beginnt.

Ich schließe die Sitzung.

gez. Dieter Hilser
Vorsitzender

**Anlage**

11.03.2014/13.03.2014

350

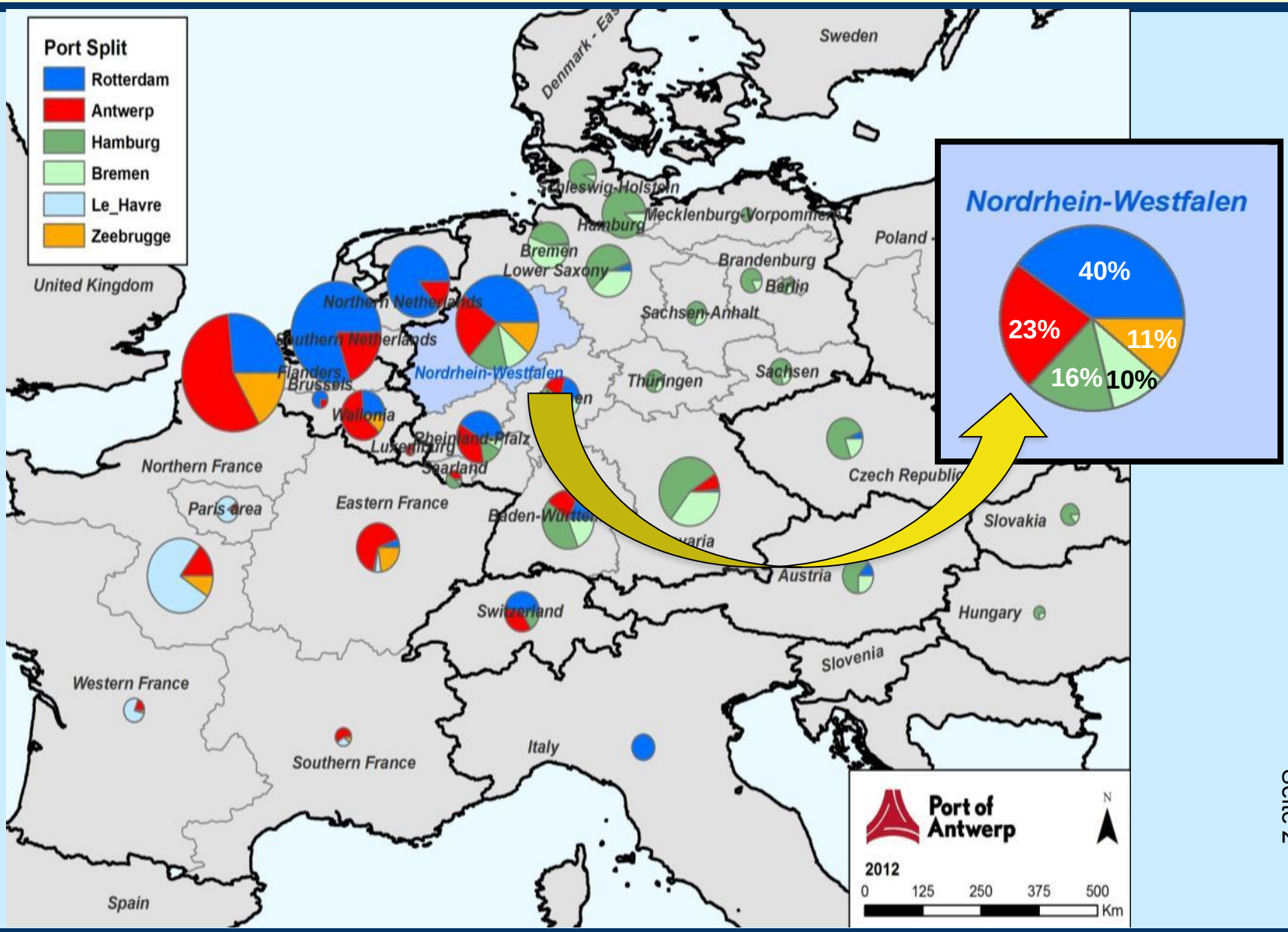
# Öffentliche Anhörung zum Thema:

## Moderne Wasserwege für effizienten, schad-stoffarmen und klimaschonenden Güterverkehr

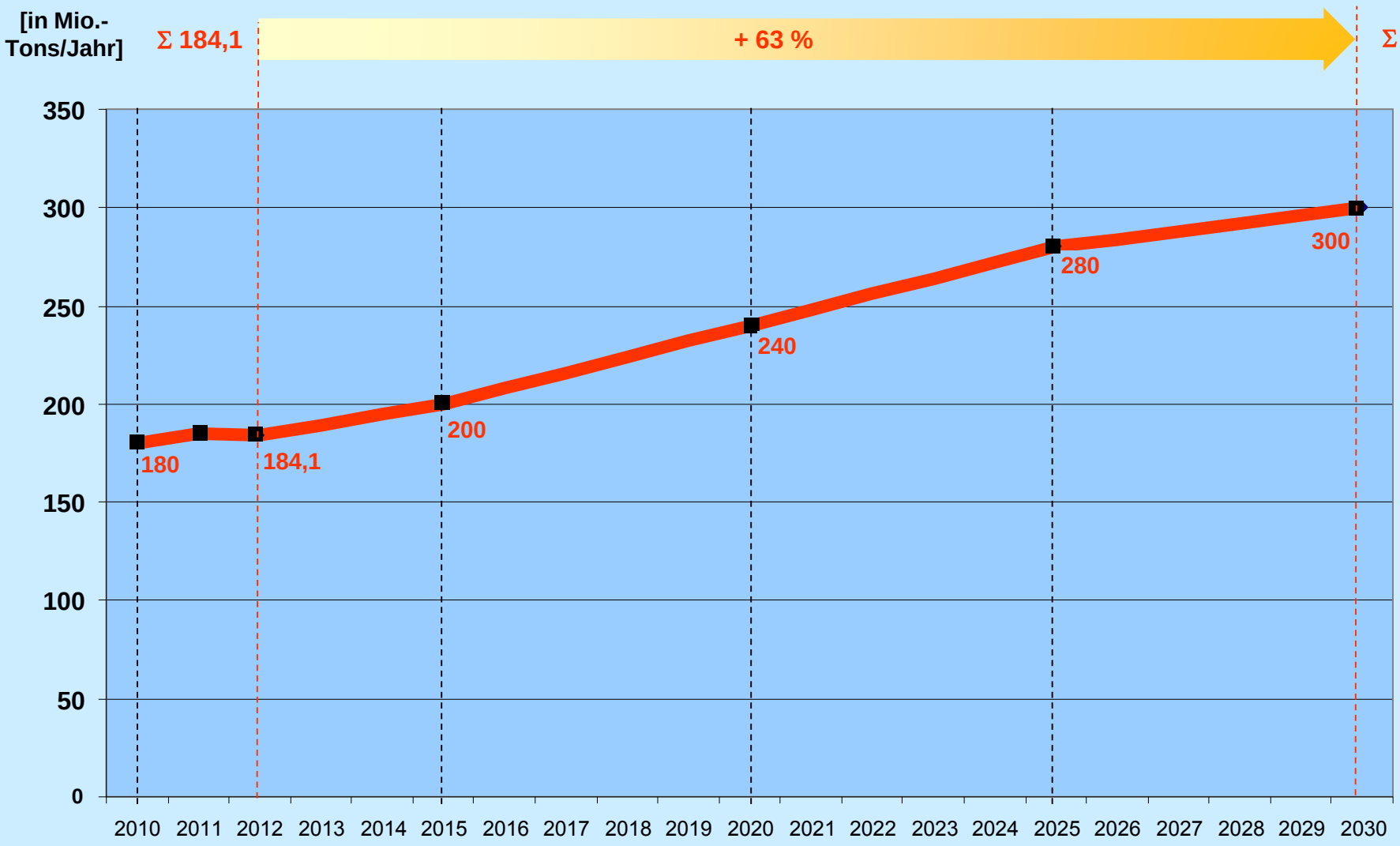
## Auswirkungen der Entwicklungen der ZARA-Häfen auf die Binnenschifffahrt

**Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen**

**11. Februar 2014**


Port Split
Rotterdam
Antwerp
Hamburg
Bremen
Le_Havre
Zeebrugge
Nordrhein-Westfalen
40%
23%
11%
16%
10%
Sweden
Denmark - East
Schleswig-Holstein
Hamburg
Mecklenburg-Vorpommern
Poland
Bremen
Lower Saxony
Brandenburg
Berlin
United Kingdom
Northern Netherlands
Sachsen-Anhalt
Southern Netherlands
Flanders
Brussels
Nordrhein-Westfalen
Thüringen
Sachsen
Wallonia
Luxemburg
Rheinland-Pfalz
Saarland
Northern France
Czech Republic
Paris area
Eastern France
Baden-Württemberg
Slovakia
Bavaria
Austria
Switzerland
Hungary
Slovenia
Western France
Italy
Southern France
Spain
Port of Antwerp
2012
0 125 250 375 500 Km
N

# Entwicklung des Güterumschlags an Hafen Antwerpen



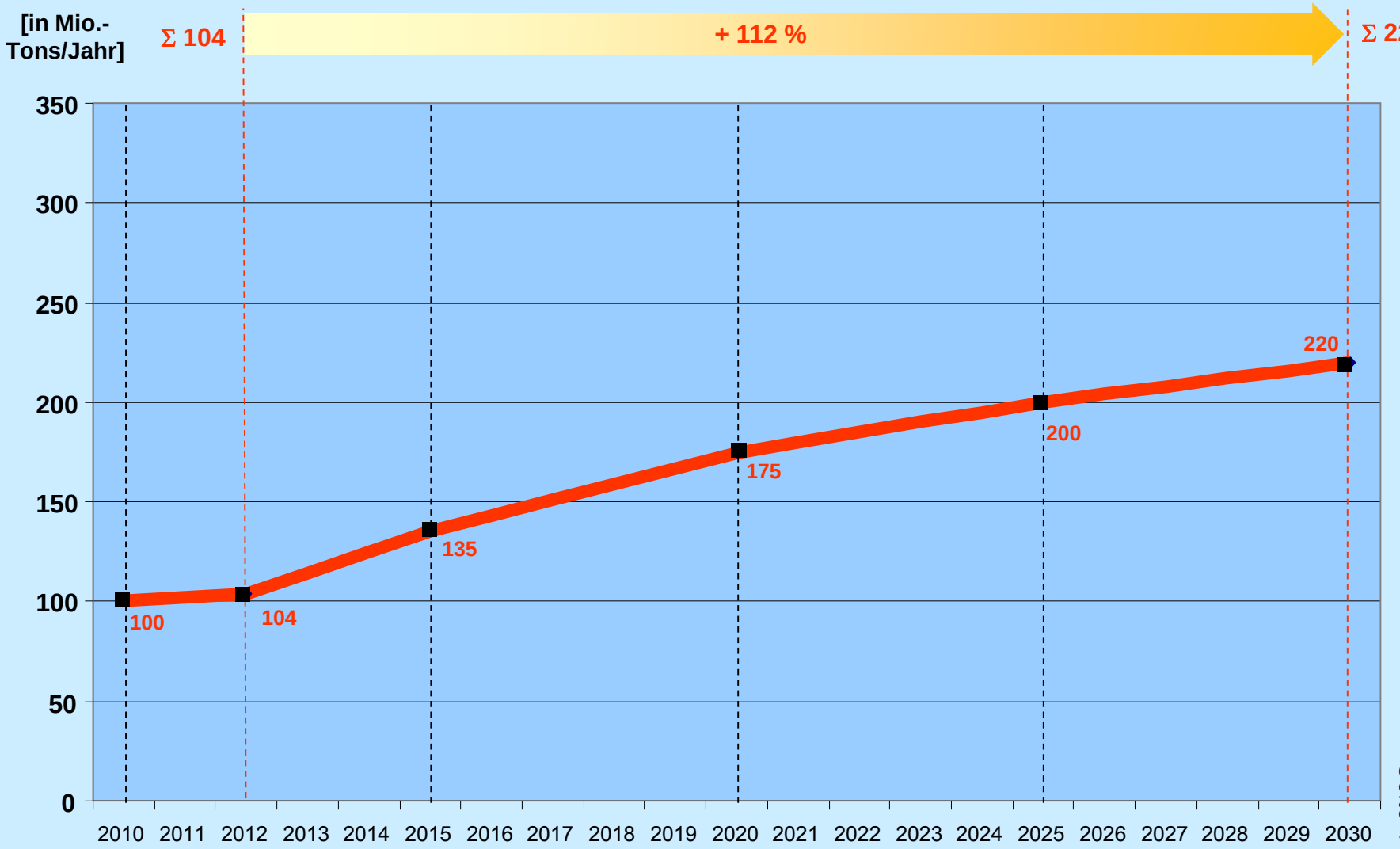

Quelle : Hafenprognosen





Port of Antwerp

# Entwicklung des Containerumschlags am Hafen Antwerpen

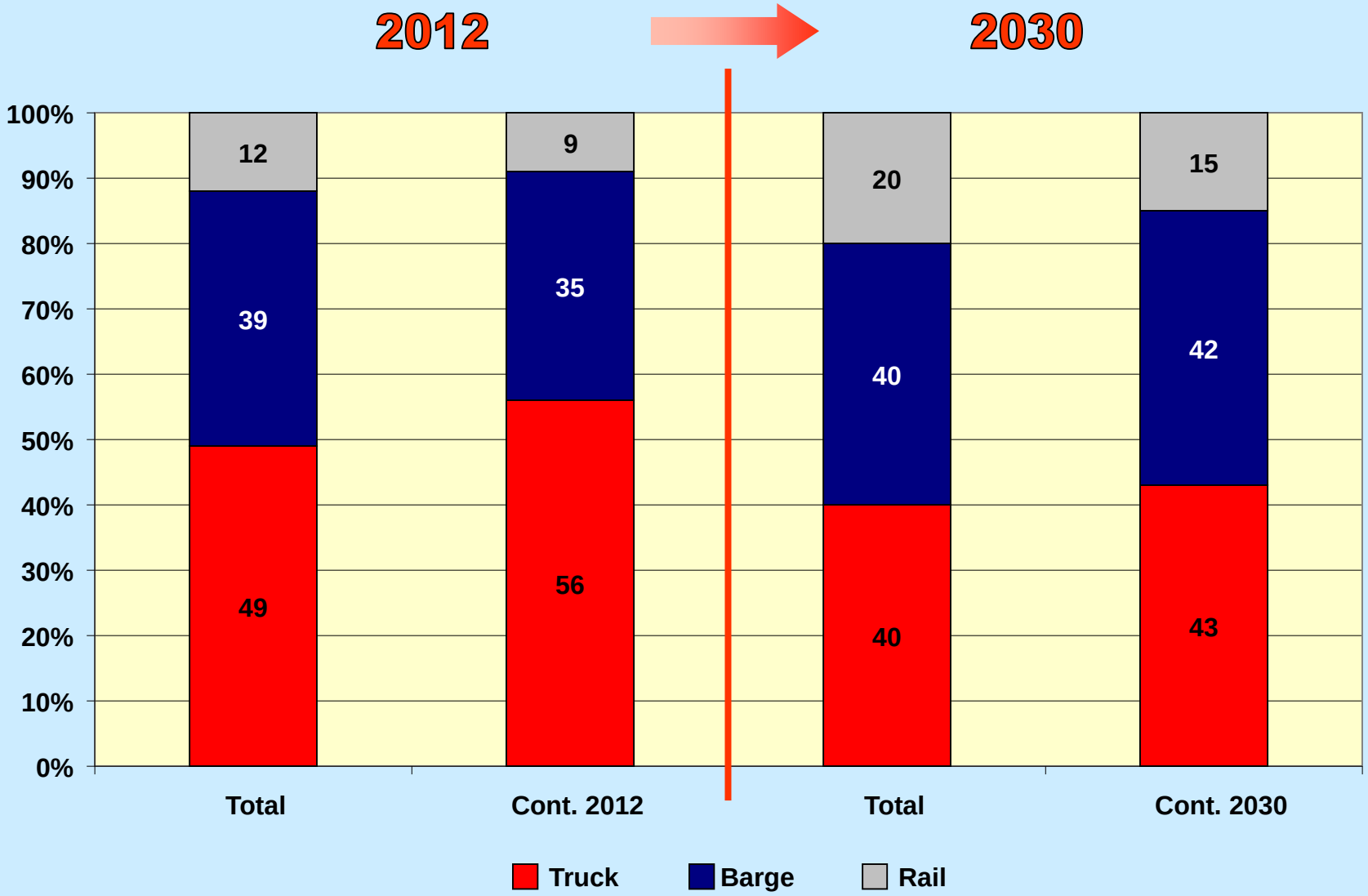



Quelle : Hafenprognosen





Port of Antwerp

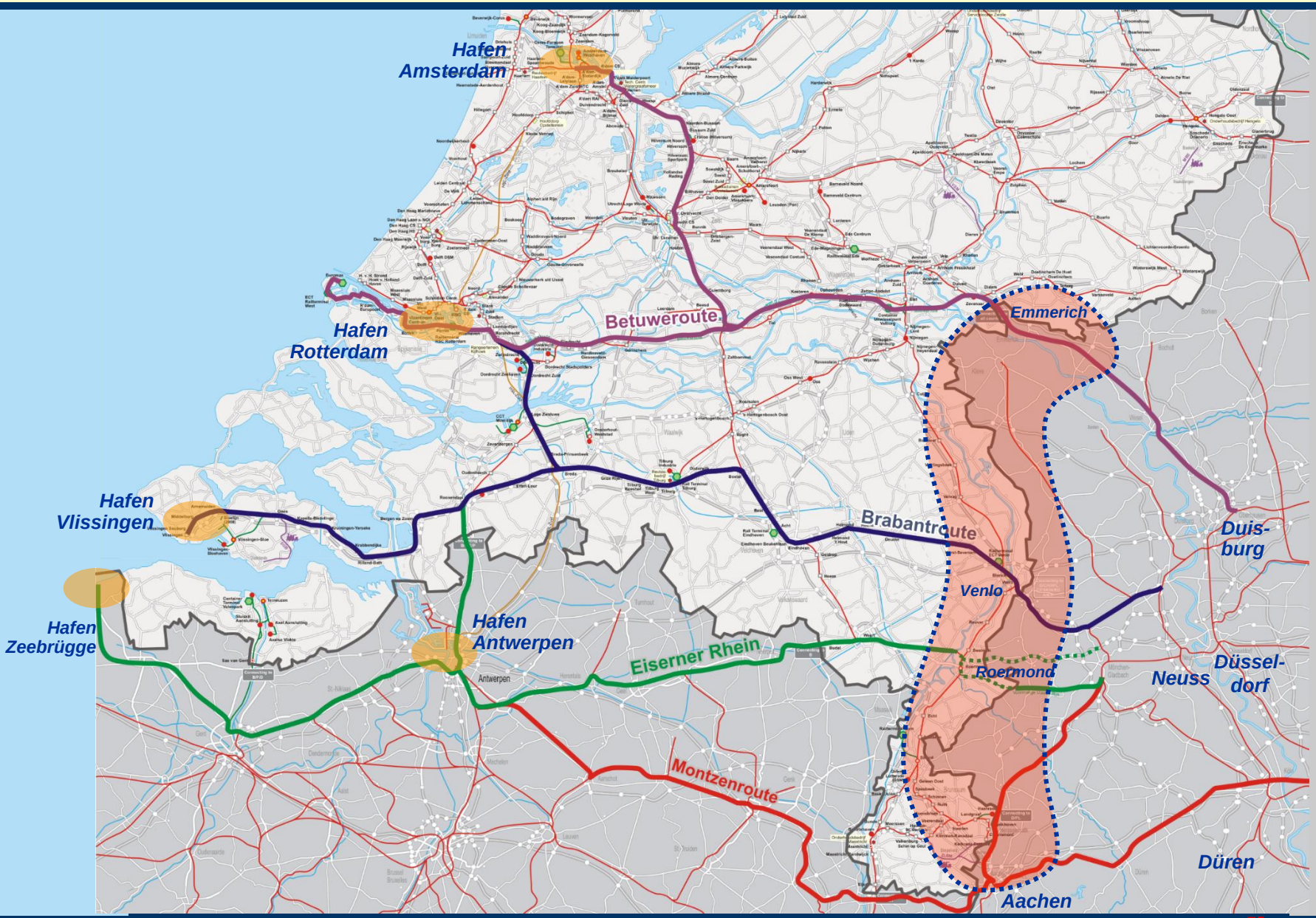

2012
2030
100%
90%
80%
70%
60%
50%
40%
30%
20%
10%
0%
12
39
49
9
35
56
20
40
40
15
42
43
Total
Cont. 2012
Total
Cont. 2030
Truck
Barge
Rail

# Übersichtskarte Wasserstraßennetz

Port of Antwerp

Port of Antwerp

# Übersichtsplan Grenzkorridor Schiene








Port of Antwerp

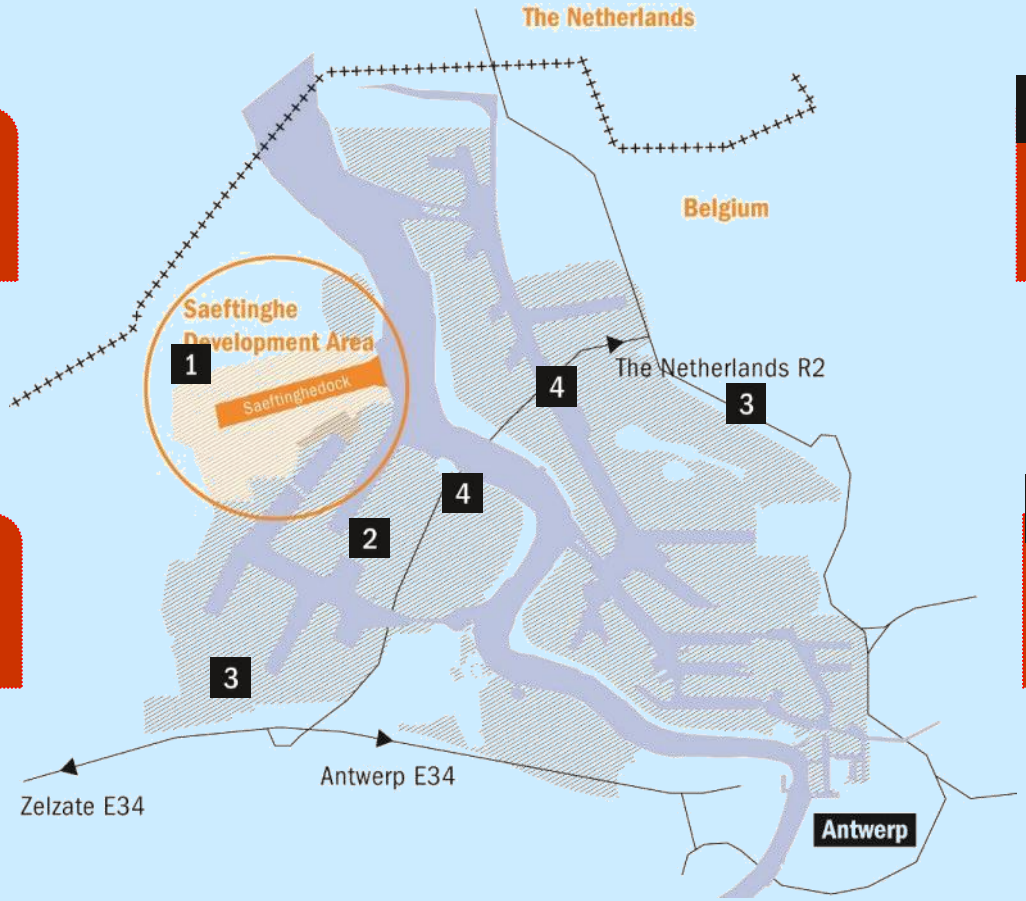
# Öffentliche Investitionen: 1,6 Mrd. Euro bis 2025

**1** Saeftinghe Development Area

**2** Zweite Schleuse am linken Scheldeufer

**3** Entwicklung von Logistikparks

**4** Neuer Eisenbahntunnel Liefkenshoek




## Private Investitionen:

Neue Anlagen für Industrie, Umschlag und Logistik

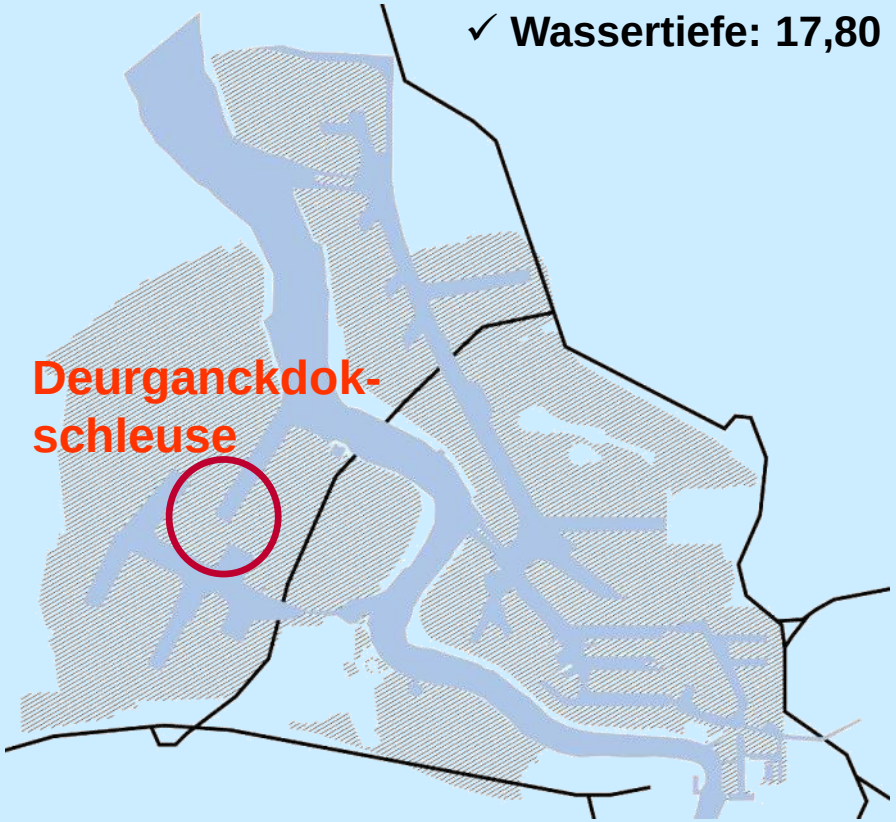
## Neubau 2. Schleuse am linken Ufer

- **Größte Schleuse der Welt !**
- **Zweiter Zugang zu den Hafenbecken am linken Schelde-Ufer**
- **Staufreies Ein- und Auslaufen**

- **Investition: 340 Millionen Euro**
- **Inbetriebnahme: 2016**

**Abmessungen:**

- ✓ **Länge: 500 m**
- ✓ **Breite: 68 m**
- ✓ **Wassertiefe: 17,80 m**



# Liefkenshoek Rail Tunnel

- New, 16,2 km long connection between left- and right bank: 2 electrified tracks
- Dedicated for rail freight
- 7,2 km in tunnels
- 765 million € investment
- Completion foreseen for mid 2014
- Capacity 109 freight trains/direction/day

Landtag Nordrhein-Westfalen - 63 - Anlage zu APr 16/463 Seite 11

**FIXED DAILY MILK RUN between the maritime container terminals in the port**

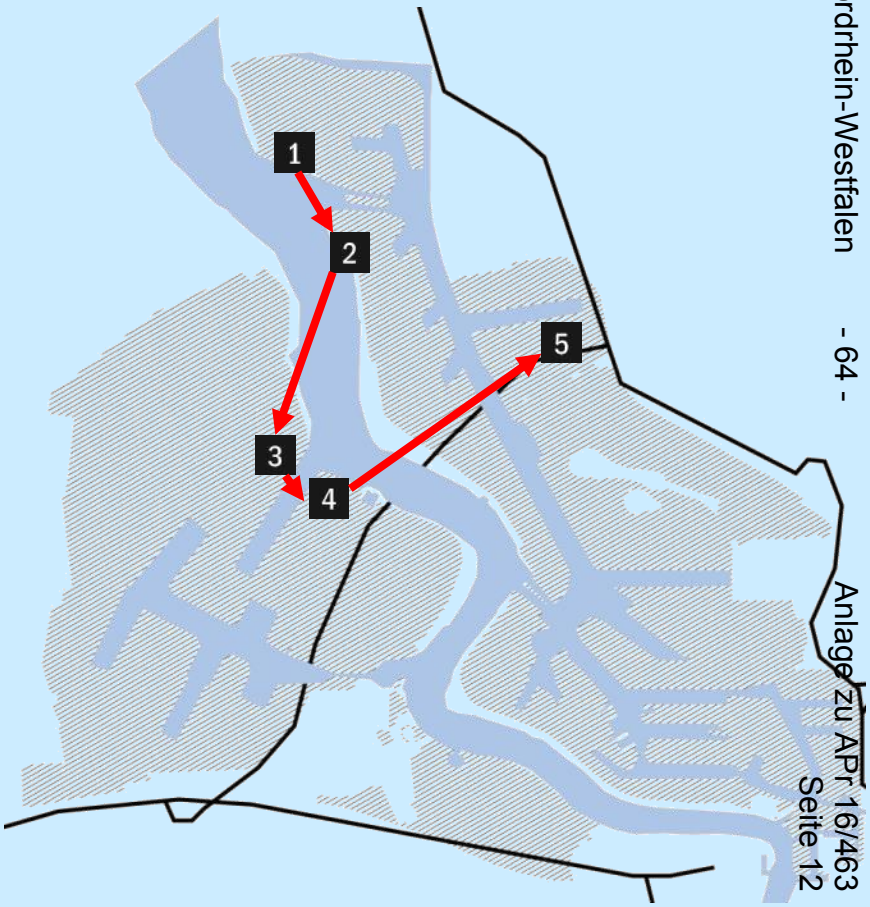
- Daily barge shuttle with fixed slots at each terminal
- High reliability, frequency, and n° of terminals

**Initiative of Antwerp Port Shuttle (APS)**
**in cooperation with the Port of Antwerp**

+ 32 3 568 07 26
planning@apsantwerp.be

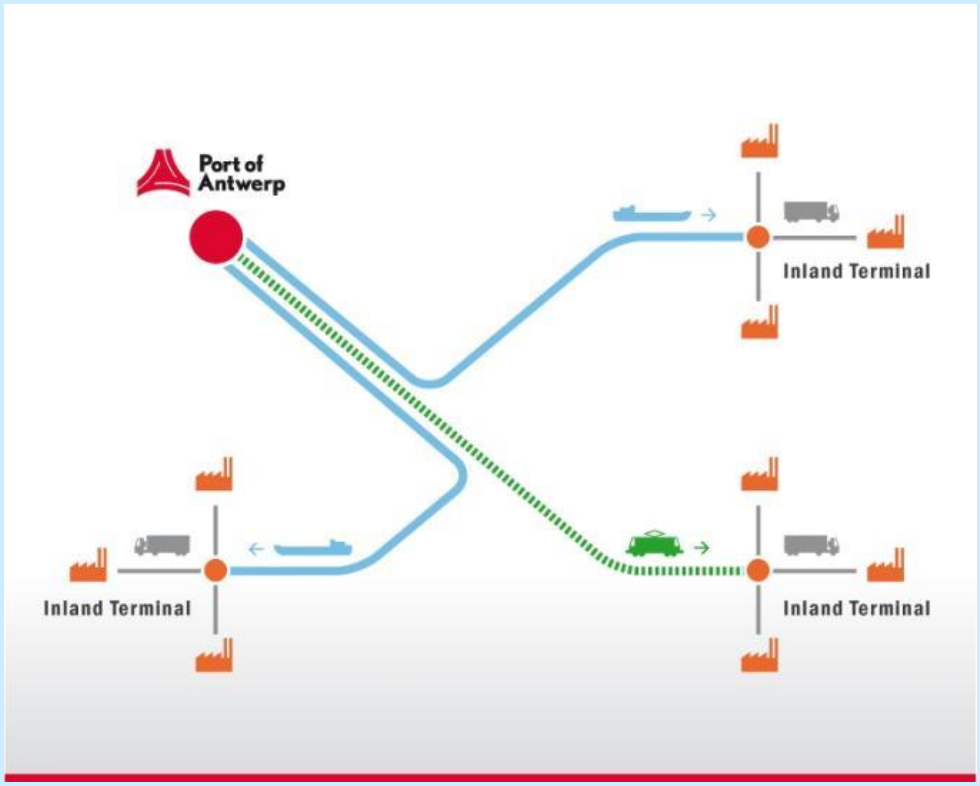
**Daily schedule Loop 1**

1. 06.00 – 08.00: PSA Q913 (Noordzeeterminal)
2. 08.30 – 09.45: PSA Q869 (Europaterminal)
3. 10.30 – 12.30: PSA Q1742 (Deurganckterminal)
4. 13.00 – 16.00: DPW Q1700 (Antwerp Gateway)
5. 22.00 – 03.00: MSC HT Q730 (Delwaidedok)

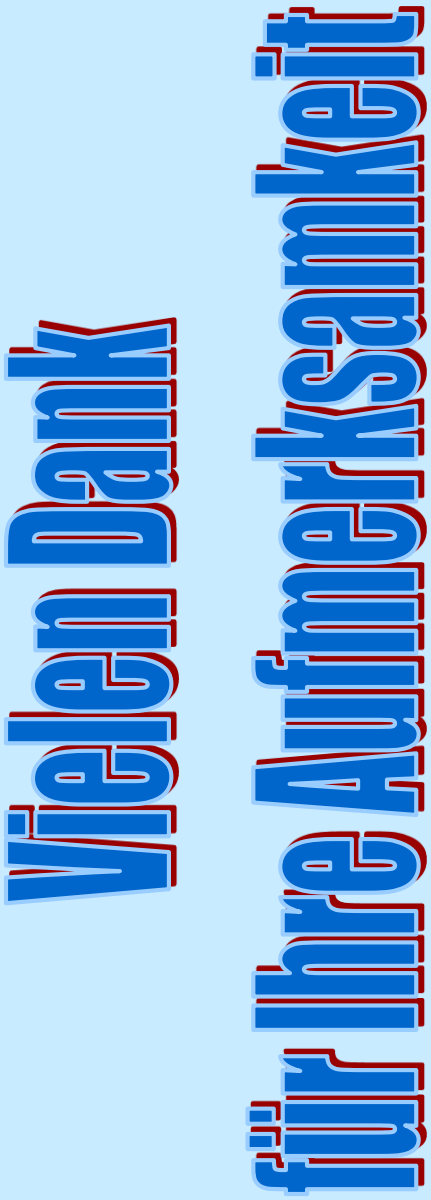



**Installation Loop 2 to be expected**

Landtag Nordrhein-Westfalen - 64 - Anlage zu APr 16/463 Seite 12




- **Consolidation of volumes (transferia)**
- **Joint creation of new hinterland connections (hinterland hubs)**
- **Sharing of value added services**


Vielen Dank
für Ihre Aufmerksamkeit