

Wasserstraße Rhein als nachhaltigen Verkehrsträger und Wirtschaftsfaktor stärken und priorisieren

In den allermeisten Fällen herrscht weitestgehende Einigkeit darüber, dass die Umsetzung von Verkehrsinfrastrukturprojekten in Deutschland deutlich zu lange dauert. Dies gilt gerade und besonders auch im Vergleich zu anderen EU-Staaten mit gleichen unionsrechtlichen Rahmenbedingungen. Um dem entgegenzuwirken, hat die Bundesregierung im Herbst 2022 mit ihrem „Gesetz zur Beschleunigung von Genehmigungsverfahren im Verkehrsbereich“ ein Vorhaben auf den Weg gebracht, das zum Ziel hat, die Planungs- und Genehmigungsdauer für Verkehrsprojekte in etwa zu halbieren. Nach langen und kontroversen Debatten hat dieses Gesetz am 24. November 2023 nun auch die Zustimmung des Bundesrates erhalten und wird damit zeitnah rechtskräftig.

Zentraler Baustein: Ausgewählten Fernstraßenausbauprojekten (138 an der Zahl) und der Schiene wird mit diesem Gesetz der Status eines „überragenden öffentlichen Interesses“ zugeschrieben, wodurch diese künftig bei Behörden und Gerichten deutlich priorisiert behandelt werden müssen - grundsätzlich eine positive Entwicklung mit Blick auf die Entwicklung der adressierten Verkehrsträger.

Die Wasserstraßenprojekte erhielten diesen Status im aktuellen Gesetz als einziger Verkehrsträger allerdings nicht - auch nicht einzelne Vorhaben, die in ihrer Bedeutung herausragen. Für die Wasserstraße gelten lediglich neue Regelungen zur Digitalisierung von Planfeststellungs- und Genehmigungsverfahren.

Die Bundesregierung hat mit diesem Gesetz aus Sicht der hier zeichnenden Organisationen somit eine Chance vertan, die Wasserstraße in ihrer Bedeutung mit der Schiene und den Fernstraßen gleichzusetzen - und dies trotz anderslautender Empfehlung der Mehrheit der Bundesländer aus dem Mai 2023. Allgemein ist bekannt und vielfach wird betont, dass sie als klimafreundlicher Verkehrsträger gilt und auch für die Umsetzung der Energiewende gebraucht wird. Besonders im Rheinland und den benachbarten Niederlanden ist die Wasserstraße respektive der Rhein überdies ein sehr bedeutender Wirtschaftsfaktor. Dies gilt insbesondere für die weitere Verstärkung des europäischen Rhein-Alpin-Korridors sowie die damit verbundene Entwicklung der Binnenhäfen. Nähere Informationen dazu sind hier zu finden: <https://t1p.de/29b0t>

Daher ergeht der eindringliche Appell, v.a. gerichtet an die Bundespolitik, jetzt zunächst den Projekten eine signifikante Priorisierung zukommen zu lassen, die für den Rhein und dessen Status als Europas wichtigster Wasserstraße auch bundes- und europaweit eine erhebliche Bedeutung haben:

- Abladeoptimierung der Fahrrinne am Mittelrhein (BVWP 2030, W25)
- Abladeverbesserung und Sohlenstabilisierung am Rhein zwischen Duisburg und Stürzelberg (BVWP 2030, W27)
- Ausbau des Wesel-Datteln-Kanals bis Marl und Ersatzneubau der "Großen Schleusen" (BVWP 2030, W23)

Um das System der mit dem Rhein verbundenen Wasserstraßen sowie die Wirtschaft und die Bevölkerung des nordrhein-westfälischen Rheinlands und des Euregio-Raums weiter zu stärken und gerade die Bedeutung des Rheins als Europas bedeutendster Wasserstraße nicht nur zu sichern, sondern auch auszubauen, sind entsprechende Ressourcen für diese bedeutsame Maßnahmen bereitzustellen.

Konkret regen wir eine Priorisierung durch zwei Maßnahmen an:

1. Bündelung / Konzentration der vorhandenen personellen und finanziellen Ressourcen für die genannten Projekte, v.a. bei der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt des Bundes,
2. Konsequente Umsetzung der Empfehlungen der „Beschleunigungskommission Mittelrhein“ vom September 2023.

Wichtig ist nicht nur aus Sicht der hier zusammengeschlossenen Akteure, sondern auch als gesamtwirtschaftlicher Betrachtung, dass diese Vorhaben zeitnah in eine konkrete Umsetzung bzw. zum Abschluss kommen. Vor allem die Engpassstelle am Mittelrhein gilt gerade bei den tendenziell immer häufiger auftretenden Niedrigwasserphasen als Nadelöhr, welches die Binnenschifffahrt auf dem gesamten Rheinstreckenabschnitt zwischen den Niederlanden, dem Niederrhein und dem Ballungsraum Rhein-Neckar in ganz erheblichem Maße einschränken kann, wie zuletzt v. a. in den Jahren 2018 und 2022 gesehen. Die Maßnahme ist im aktuellen Bundesverkehrswegeplan 2030 mit einem vordringlichen Bedarf mit Engpassbeseitigung gekennzeichnet und hat dort unter allen über 1.300 gelisteten Einzelmaßnahmen auf Straße, Schiene und Wasserstraße das zweithöchste Nutzen-Kosten-Verhältnisse (NKV) mit einem Wert von 30,7. Zum Vergleich: Der durchschnittliche Kosten-Nutzen-Wert aller 22 im BVWP gelisteten Wasserstraßenprojekte beträgt lediglich 6,8.

Zeichnende Institutionen:

2

duisport - Trimodale Logistikkreuzung und größter Hinterland-Hub Europas

Die Duisburger Hafen AG (duisport) ist Eigentümerin und Betreiberin des Duisburger Hafens, der führenden Logistikkreuzung in Zentraleuropa. Die duisport-Gruppe bietet Full-Service-Leistungen im Bereich der Infra- und Suprastruktur. Darüber hinaus erbringen die Tochtergesellschaften logistische Dienstleistungen wie die Entwicklung und Optimierung von Transport-/Logistikketten, Schienengüterverkehr, Gebäudemanagement, Industriegüterverpackung und Kontraktlogistik.
www.duisport.de

HGK Gruppe

Die HGK AG ist die Logistikgesellschaft im Stadtwerke Köln Konzern, die sich zu einer europaweit tätigen Gruppe für integrierte Transport- und Logistikdienstleistungen entwickelt hat. Gegliedert ist sie in fünf Geschäftsbereiche: Logistics & Intermodal, Shipping, Rail Operations, Infrastructure & Maintenance und Real Estate. So betreibt die HGK-Gruppe über Tochter- und Beteiligungsunternehmen u. a. den größten Binnenhafen-Verbund Deutschlands, eine der größten privaten Güterverkehrsbahnen, spezialisierte Logistikbetriebe, Terminals sowie ein eigenes Schienenstreckennetz und Werkstattbetriebe für den Güterbahnverkehr.
www.hgk.de/

HGK Shipping

Die HGK Shipping GmbH ist das größte Binnenschifffahrts-Unternehmen in Europa. Die Flotte umfasst rund 350 Schiffe, inklusive Partikuliere. Das Transportspektrum reicht dabei von flüssigen chemischen Produkten und verflüssigten Gasen über Trockengüter bis zu Breakbulk.
www.hgk.de/shipping/

Neuss-Düsseldorfer Häfen

Die Neuss-Düsseldorfer Häfen GmbH & Co. KG (NDH) entstand 2003 durch die Fusion der Düsseldorfer Hafengesellschaft mit dem Neusser Hafen. So entstand der drittgrößte Binnenhafen Deutschlands, der heute eine wichtige Rolle im Güterverkehr der Logistikregion Rheinland einnimmt und vielfältige Möglichkeiten zur Abwicklung des Güterumschlags abdeckt. Neben dem Rhein als größte Wasserstraße profitieren die NDH dank ihrer zentralen Verkehrslage in Deutschland und Europa von einer optimalen Anbindungen an andere Verkehrsmärkte im In- und Ausland. Das ermöglicht einen effizienten Transport von Gütern zu den wichtigsten Seehäfen und Wirtschaftszentren des Kontinents.

www.nd-haefen.de/

Rheinhafen Krefeld

Mit einem Gesamtvolumen aus Schiffs- und Eisenbahnumschlagsleistung von rund 5,5 Millionen Tonnen im Jahr ist Krefeld der viertgrößte öffentliche Binnenhafen in NRW. Unter der Devise „Potenziale nutzen!“ ziehen der Hafen mit dem trimodalen Containerterminal KCT, dem eigenen Eisenbahnverkehrsunternehmen sowie die Lok- und Waggonwerkstatt an einem Strang.

www.rheinhafen-krefeld.de/

Euregio Rhein-Waal

Die Euregio Rhein-Waal ist ein öffentlich-rechtlicher Zweckverband, dem ca. 50 Kommunen und regionalen Behörden angeschlossen sind. Hauptanliegen der Euregio Rhein-Waal ist die Verbesserung und Intensivierung der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit in Wirtschaft und Gesellschaft. Im Arbeitsgebiet der Euregio Rhein-Waal, von Düsseldorf über Duisburg, die Kreise Kleve und Wesel bis hin zu den niederländischen Städten Arnhem/Nijmegen, Ede/Wageningen und Apeldoorn, ist ein großes Potenzial für eine starke wirtschaftliche und gesellschaftliche Entwicklung vorhanden. Die Euregio Rhein-Waal bringt Partner zusammen, um gemeinsame Initiativen zu starten und somit Synergieeffekte zu nutzen.

www.euregio.org

Logistikregion Rheinland

Der Logistikregion Rheinland e.V. ist ein Zusammenschluss aus Unternehmen, Verbänden und öffentlichen Institutionen mit dem Ziel der Weiterentwicklung und Stärkung des Rheinlandes als eine der führenden Logistikregionen Europas. Der Logistikregion Rheinland e.V. setzt sich dafür ein, dass die Menschen und Unternehmen der Region von den sich in der Wachstumsbranche Logistik bietenden Chancen durch zusätzliche Wertschöpfung und Arbeitsplätze profitieren und bildet ein Sprachrohr für die Interessen der Logistikwirtschaft im Rheinland.

www.logistikregion-rheinland.de

Metropolregion Rheinland

Im Metropolregion Rheinland e.V. (MRR) haben sich sämtliche kreisfreie Städte, Kreise, Industrie- und Handels- sowie Handwerkskammern und der Landschaftsverband auf dem Gebiet des nordrhein-westfälischen Rheinlands zusammengeschlossen. Das Gebiet umfasst eine Fläche von rund 40% des Landes NRW mit rund 8,7 Mio. Menschen, die dort leben. Die MRR vertritt mit ihren insg. 35 Mitgliedern nach außen die Interessen des Rheinlands und dient nach innen der besseren Vernetzung der beteiligten Akteure. Inhaltliche Arbeitsschwerpunkte sind die Themen Energie und Transformation, Verkehr und Infrastruktur sowie Profilierung und Identifikation.

www.metropolregion-rheinland.de