

Die Präsidentin des Landtags Nordrhein-Westfalen
Carina Gödecke
Postfach 10 11 43
40002 Düsseldorf

**Bund für Umwelt
und Naturschutz
Deutschland**

Landesverband
Nordrhein-Westfalen e.V.

Düsseldorf, den 11.02.2014

**„Nachhaltiges Wachstum in der Logistikwirtschaft – System Wasserstraße als zentrale Infrastruktur
Nordrhein-Westfalens ...“, Antrag der Fraktion der FDP, Drs. 16/3450 und**

**„Moderne Wasserwege für effizienten und schadstoff-armen und klimaschonenden Güterverkehr –
Binnenschifffahrtsinitiative“, Antrag der Fraktion der SPD und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

**Öffentliche Anhörung des Ausschusses für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr am 11.
Februar 2014**

hier: Stellungnahme des Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND)

Sehr geehrte Frau Landtagspräsidentin,

für die Gelegenheit zur Kommentierung der oben genannten Anträge möchten wir uns herzlich bedanken. Zu den aufgeworfenen Fragen nehmen wir wie folgt Stellung.

1. Grundsätzliche Anmerkungen

„Nachhaltige Entwicklung“ oder „Nachhaltiges Wachstum“?

Das in der FDP-Anfrage gesetzte Ziel „Nachhaltiges Wachstum“ ist begrifflich irreführend. Es fand auch Eingang in das Hafenkonzept NRW von 2008 und liegt einigen Fragen der Anhörung zugrunde. Stattdessen sollte es um „nachhaltige Entwicklung“, den von G. H. Brundtland geprägten Begriff gehen, der auf drei Säulen ruht: Schutz der Biodiversität, Schonung der Ressourcen, Beachtung der Grenzen der Ökosysteme und Schutz der Gesundheit. Diese Umweltziele sollten langfristig erreicht werden mit effizientem Einsatz und positiven ökonomischen und sozialen Resultaten. Konkret heißt das beim Thema „Wasserstraßen“, die Flusslandschaften vor vermeidbaren Eingriffen zu schützen und durch Verkehrsverlagerung auf Schiffe und nachhaltige Logistik Emissionen und Ressourcenverbrauch im Verkehr zu verringern. Der Begriff „nachhaltiges Wachstum“ steht dagegen für ein

Konzept permanenten ökonomischen Wachstums, das nicht nur überall gescheitert ist sondern zudem Nachhaltigkeitsziele verletzt.

[vgl. JOACHIM RADKAU, Die Ära der Ökologie. Eine Weltgeschichte, München 2011, S. 551 ff.].

Verkehrspolitische Strategien: Chancen der Verlagerung und nachhaltiger Logistik

Verkehrspolitisch bedeutet das die Ausschöpfung der Potenziale der Effizienzverbesserung und Emissionsminderung durch technische Maßnahmen oder Erhöhung der Auslastung der Verkehrsmittel sowie Verlagerung von Verkehr von der Straße auf die umweltfreundlicheren Verkehrsträger Wasserstraße und Schiene. Beide müssen im Zusammenhang gesehen werden. Auch die Potenziale der Verkehrsvermeidung müssen in den Blick genommen werden, da der stark steigende Transitverkehr Infrastrukturen überlasten und zu sinkender gesellschaftlicher Akzeptanz führen wird. Die Chancen dezentralerer Verteilstrukturen, vermehrter Lagerhaltung, kürzerer Wege und vermehrter regionale Wirtschaftskreisläufe werden zunehmen.

Schiffsverkehr – Blinder Fleck der Bundesverkehrswegeplanung 2015

Die „Grundkonzeption für den „Bundesverkehrswegeplan 2015“ des Bundesverkehrsministeriums (Januar 2013, noch als „Entwurf“ gekennzeichnet) gibt klare Umweltziele für die künftigen Verkehrsinvestitionen in Verkehrswege des Bundes vor: Beachtung der Biodiversität (insbes. Verzicht auf Zerschneidung unzerschnittener Flächen), Klimagasminderung, Reduzierung von regionalen Schadstoffe und Lärm.

Völlig vernachlässigt wird in dieser Grundkonzeption der – bedeutendste – Verkehrsträger Seeschifffahrt. Auch gibt es keine konkreten Perspektiven zur Verlagerung von Verkehr auf die Binnenwasserstraßen dort, wo die Potenziale weitaus am größten sind, nämlich am Rhein. Diese Potenziale sind nicht vergleichbar mit der Binnenschifffahrt insgesamt. Hinzu kommt, dass im Seehafen-Hinterlandverkehr von den deutschen Nordrange-Häfen nach NRW der Verkehrsträger 81 Prozent der Container auf der Straße, 19 Prozent auf der Schiene und nur 0,4 Prozent mit dem Binnenschiff transportiert werden, obwohl über den Elbe-Seiten- und den Mittellandkanal eine ausgezeichnete Verbindung zum NRW-Wasserstraßennetz besteht. Hier wären massive ökologische Effekte erzielbar.

Eine Landesinitiative nachhaltige Logistik unter Einbeziehung des Schiffsverkehrs und Förderung der umweltverträglichen Binnenschifffahrt dort, wo keine zusätzlichen Eingriffe in Flusslandschaften notwendig sind, wäre in Land und Bund dringend erforderlich. Z.B. durch einen Runden Tisch „Nachhaltige Logistik in NRW“ mit Schwerpunkt Binnenschifffahrt und eine Bundesratsinitiative zur Ergänzung der Aufgaben für den Bundesverkehrswegeplan.

zu I. Wirtschaftliche Situation der Binnenschifffahrt

Die wirtschaftliche Situation insbesondere der selbständigen Binnenschiffer (Partikuliere) ist seit längerem schwierig. Zwei Drittel der Partikuliere arbeiten im Bereich der Tank- oder Güterschifffahrt (neun Zehntel unter deutscher Flagge). Hilfreich wäre eine Förderung der technischen Ausstattung der nicht für größere Reeder fahrenden Schiffe mit modernen Technologien einschließlich Navigations- und Kommunikationstechnologien (Radar, Autopilot, GPS) wie es in den Niederlanden geschieht, um diese Defizite gezielt zu beseitigen. Die niederländischen Fördermaßnahmen sollten näher untersucht werden sowie und die Auswirkung der niederländischen Maßnahmen auf NRW (insbesondere des 30%-Verlagerungsziels auf Binnenschiffe des Hafens Rotterdam).

Die Förderkulisse für die Binnenschifffahrt in Deutschland könnte im o.g. Sinne und durch die unten erwähnten Aspekte ergänzt werden. Grundsätzlich erscheinen die Fördermechanismen auf Bundesebene – in Verbindung mit den Fortschritten der letzten Jahre durch die Vorgaben der EU (die wiederum IMO-Beschlüsse umsetzt) – durchaus geeignet, ökologische Verbesserungen im Bereich der Binnenschifffahrt zu erreichen.

Die Schwerpunkte des bundesdeutschen Motorenförderungsprogramms sind:

Bei in Fahrt befindlichen Schiffen machen

- die Fahrgastschiffe (etwa 50% der Förderobjekte) aus, danach folgt
- die Trockengüterschifffahrt (ca. 25%).

Bei Schiffsneubauten dominieren die Fahrgastschiffe mit rund 60 Prozent der geförderten Gegenstände.

Im Fördersystem fehlt allerdings bisher die Möglichkeit, die Nachrüstung von Systemen zur Reduktion der Partikel- und der Stickoxidemissionen zu unterstützen. Nur wenn diese in Zusammenhang mit Remotorisierungsmaßnahmen stehen, sind sie förderfähig. Dabei finden allerdings keine Abgasuntersuchungen statt. Leider fehlen bisher Abgasgrenzwerte für Schiffe.

Positiv ist, dass das Motorenförderungsprogramm laut Koalitionsvertrag vom 16.12.2013 fortgeführt wird.

Im lokalen Zusammenhang gibt es positive Beispiele für den Einsatz von Landstromversorgung zur Emissionsminderung: positives Beispiel ist hier Köln bei den Fahrgast- und Hotelschiffen.

Leider fehlen aktuelle und präzise Kenntnisse über die Emissionen der Binnenschifffahrt. Das liegt vor allem an veralteten Modellberechnungen und veralteten Emissionsfaktoren, die aufgrund von Treibstoffqualitäten auf Binnenwasserstraßen und in Häfen überholt sind. Wie in Duisburg werden Häfen aus den lokalen oder regionalen Umweltzonen ausgenommen mit der Folge, dass Wissen und die Diskussion über mögliche Minderungsmaßnahmen fehlen.

Angestoßen werden sollten auch Pilotprojekte über emissionsabhängige Hafen- oder Anlegegebühren oder Maßnahmen zur Emissionsminderung der Binnenschifffahrt in NRW-Städten (vgl. die Vorbilder Regensburg oder Passau).

NRW könnte nach dem Vorbild von Berlin ein Nachrüstprogramm für Filter in der Flussschifffahrt (vgl. Berlin im Bereich der Ausflugsschiffe) umsetzen (vgl. das Positivbeispiel der Jan von Werth).

zu II. Verkehrliche Situation der Binnenschifffahrt: Defizite und Potenziale

Insgesamt wachsen die Anteile der Binnenschifffahrt in Deutschland seit Jahrzehnten nicht. Ihr Verkehrsanteil im Güterverkehr verharrt bei 10 Prozent. Ohne Veränderung der Konkurrenzsituation zu anderen Verkehrsträgern durch regulative Eingriffe (z.B. Anlastung externer Kosten) oder durch Überlastung paralleler Infrastrukturen wird sich an dieser Situation nichts ändern.

Bundesweit sollte eine nachhaltige Strategie der Verkehrsverlagerung auf Binnenschiffe folgende Eckpunkte beachten:

- a) Vorhandene Wasserstraßen nutzen und auf Vertiefungs- und Ausbaumaßnahmen, verzichten. Die Vergangenheit zeigt, dass ökologische unvertretbare Infrastrukturausbaumaßnahmen auch nicht die erhofften Transportzuwächse bewirken. Ökologische Grenzen müssen beachtet werden. (vgl. die Diskussion über den Elbeausbau und positiv: die Kompromisslösungen mit den Umweltverbänden an

Donau und Havel und der Mittelweser).

- b) vorhandene Häfen und - möglichst trimodale - Umschlagpunkte nutzen, die heute schon produktiv arbeiten und Erweiterungsflächen haben, die ohne bzw. mit geringen Eingriffen verfügbar gemacht werden können (z.B. in Köln/Niehl, vgl. das spezifische Gutachten Fa. Planco). Ein Gesamtkonzept für die NRW-Häfen auf der Grundlage des aktuellen Gutachten von Planco zur Wettbewerbsfähigkeit der Binnenhäfen und eine Strategie der Arbeitsteilung ist notwendig. Das sollte Gegenstand einer Fortschreibung des Hafenkonzpts NRW sein.
- c) Die entscheidende Rolle kommt der Logistik zu. Es wird eine flussangepasste Logistik gebraucht, um Verkehrsströme auf das Binnenschiff zu verlagern. Auch die Wirtschafts- und Ansiedlungspolitik muss ihren Beitrag leisten, Logistikcluster anzusiedeln statt primär auf Hardware (Infrastruktur) zu setzen.
- d) Schiene und Wasserstraße müssen als integriertes System betrachtet werden. Auch der Schienengüterverkehr sollte Teil des NRW-Hafenkonzpts sein.

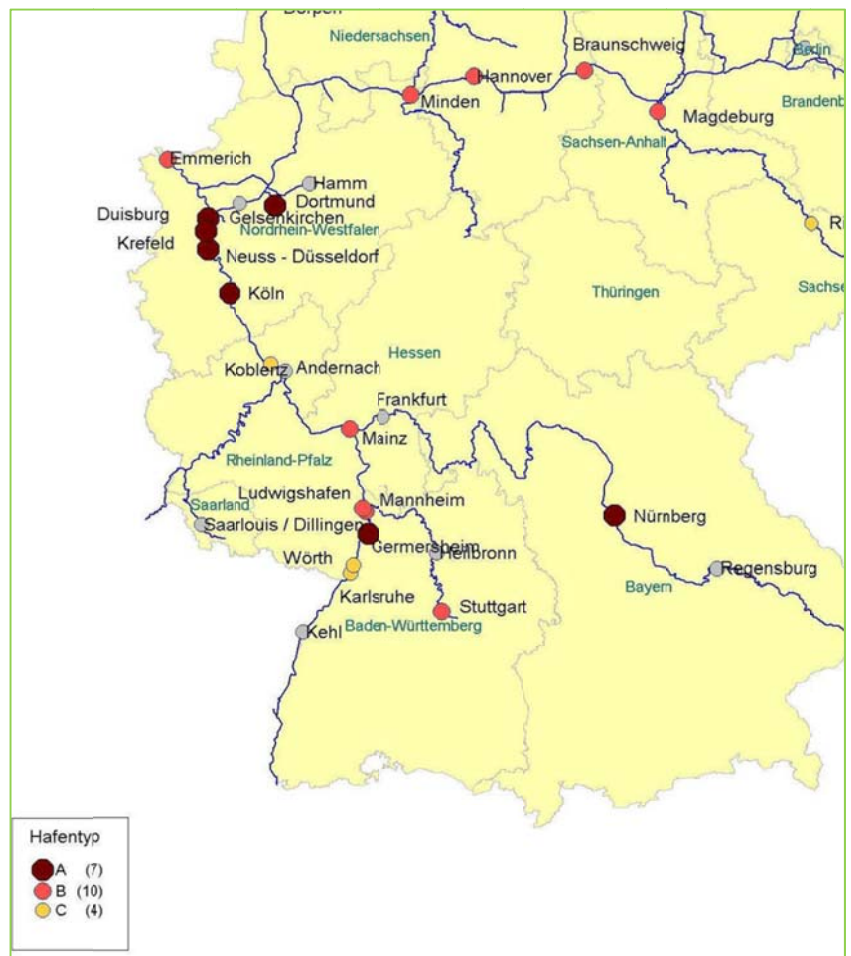
Die Potenziale einer Verlagerung von Verkehr auf Wasserstraßen in NRW sind aber positiver als in ganz Deutschland zu sehen, wie das jüngste Gutachten vom Januar 2013 eindrucksvoll belegt. Untersucht wurden 30 Hafenstandorte in Deutschland auf ihre Funktion des Binnenhafens als zentrales Güterverteilzentrum und als trimodaler Hinterlandhub für die Seehäfen. Der Containerverkehr wurde wegen seines besonders starken Wachstums gesondert bewertet. Grundlage für die Prognosen der Transportmengen in 2015 war die Verkehrsverflechtungsprognose aus 2007, was vermutlich zu einer Überzeichnung der künftigen Transportmengen führte.

Fünf der insgesamt sieben Häfen in Deutschland (vgl. die folgende Abbildung), die demnach eine Funktion als Seehafen-Hinterlandhubs mit zusätzlichen Logistikfunktionen (Kategorie A) übernehmen können, liegen in NRW. Es handelt sich um Hafenstandorte

- Duisburg,
- Dortmund,
- Köln,
- Neuss-Düsseldorf,
- Krefeld.

Defizite weisen laut Planco diese Häfen lediglich bei ihrer Straßen-Erreichbarkeit auf. Die für 2025 prognostizierten Container liegen in allen Fällen über 200.000 TEU.

Quelle: Planco-Consulting: Gutachten zur Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit der Binnenhäfen. Endbericht, Essen 2013



Zugleich liegen die größten Zuwachspotenziale insbesondere im Seehafen-Hinterlandverkehr zu den deutschen Nordrangehäfen wo die Binnenschiffanteile nahe Null liegen. Allerdings müssen dafür die Umschlagkapazitäten auf das Binnenschiff vor allem in Hamburg ausgebaut werden.

Tabelle 5: Modal Split des nordrhein-westfälischen Seehafen-Hinterlandverkehrs von Containern 2004 (in 1.000t)

Hafen	Straße	Binnenschiff	Bahn	Summe	Anteil
Hamburg	2.500	11	586	3.098	20%
Bremerhaven	2.872	16	56	2.946	19%
Rotterdam	1.736	2.667	376	4.781	30%
Antwerpen	2.923	1.749	187	4.860	31%
Summe	10.034	4.446	1.213	15.694	100%
Anteil	64%	28%	8%	100%	

Quelle: PLANCO, eigene Berechnungen.

Quelle: Container-Hinterlandverkehr nach Verkehrsträgern, Hafenkonzept NRW, S. 24

Im Vorschlag der Kategorisierung des Wasserstraßennetzes ist die Anbindung des NRW-Wasserstraßennetzes auch an die Nordrangehäfen über den Elbe-Seiten-Kanal und den Mittellandkanal langfristig gesichert.



Quelle: Kategorisierung der Wasserstraßen gemäß Konzept für die Neuordnung der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung

Im Sinne dieser Gutachten sollten die vorhandenen Standorte entwickelt und die Kräfte gebündelt, auf den Ausbau zusätzlicher Häfen aber verzichtet werden. Das betrifft den

- Verzicht auf den Ausbau des Hafens Köln-Godorf, der abgesehen von ökologischen Eingriffen in einen wertvollen Rheinuferbereich in Konkurrenz zu den Kölner Häfen Köln/Niehl und Deutz sowie zum Bonner Hafen stünde. Stattdessen sollten die Erweiterungsmöglichkeit in Köln/Niehl und der dort vorhandene Logistikstandort als entscheidender Vorteil genutzt werden.
- Restriktive Prüfung der Erweiterung des Hafens Düsseldorf-Reisholz: Im Rahmen eines integrierten Hafenkonzepts und unter Einbeziehungen ungenutzter Potenziale an anderen Standorten ist ein Bedarf aus jetziger Sicht kaum ersichtlich. Aufgrund der eher bescheidenen Bahnanbindung des Hafens wäre mit stark erhöhtem LKW-Aufkommen zu rechnen. Der LKW-Verkehr von und zum Hafen Reisholz sollte aber bevorzugt der lokalen Feinverteilung dienen. Dazu gibt es Vorkommen von mehreren planungsrelevanten Tierarten im Hafengebiet. Insbesondere bei der Zauneidechse handelt es sich um die bedeutendste Population dieser Art in Düsseldorf. Eine Umsiedlung der Tiere ist riskant (es gibt viele Negativ-Beispiele). Daher ist für den BUND nur eine Hafenzuweisung akzeptabel, die den Artenschutz integriert.

zu III. Finanzierung der Binnenschifffahrt

Für den Bundesverkehrswegeplan 2015 ist die Abschätzung des Sanierungs- und Erhaltungsbedarfs für die drei Verkehrsträger Bundesfernstraßen, Bundesschienenwege und Bundeswasserstraßen die Voraussetzung für die weiteren Entscheidungsschritte. Der Erhaltungsbedarf soll vollumfänglich erfüllt werden, bevor die Mittelverteilung auf die drei Verkehrsträger und die Prioritäten innerhalb der einzelnen Sektoren festgelegt wird. Für die Bundesfernstraßen beläuft sich der Erhaltungsbedarf auf 3,5 Mrd. Euro pro Jahr (aktuell werden 2,5 Milliarden p.a. investiert). Die Bundesmittel für den Erhalt der Schiene belaufen sich auf 2,5 Mrd. Euro pro Jahr, sollen ab 2016 auf 3 Mrd. Euro aufgestockt werden. Schätzungen der DB AG liegen wegen der Kosten für die Sanierung der Brücken deutlich höher. Trotz Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung mit der DB AG ist die Summe umstritten.

Für die Wasserstraßen liegt keine Erhaltungsbedarfsprognose vor. Aufgewendet werden aus dem Bundeshaushalt für den Erhalt 550 Millionen Euro pro Jahr. Die Bodewig-Kommission schätzt den Erhaltungsbedarf überschlägig auf die doppelte Summe, 1,1 Milliarden Euro.

[vgl. Bodewig-Kommission (Kommission „Nachhaltige Verkehrsinfrastrukturfinanzierung“): Konzeptdokument, 30.9.2013, S. 40]

Die Einnahmen für die Wasserstraßen speisen sich aus dem Bundeshaushalt, Steuern, Befahrungs- und Liegegebühren (Einnahmen aus Wasser- und Schifffahrtsverwaltung). Letztere würden laut Schätzung der Bodewig-Kommission bei 50%iger Erhöhung 40 Millionen Euro pro Jahr betragen, also nur einen marginalen Anteil abdecken können.

Die vom Bund zu tragende Baulast der Bundeswasserstraßen erstreckt sich auf Technische Anlagen zur Gewährleistung der Schifffahrt und für ihren sicheren Betrieb wie Schifffschleusenanlagen, Schleusenammern, Wehranlagen, Sperrwerke, Brücken über Bundeswasserstraßen in Unterhaltungslast der WSV, Kanalbrücken, Buhnen und Schifffahrtszeichen, sowie Fahrtröge bei Kanälen. Die oben dargestellte Kategorisierung bzw. Priorisierung der Bundeswasserstraßen hat einen Einfluss auf die Erhaltungspflicht der Wasserstraßen.

Systematisch wäre die Regelung bei der Schiene vorbildlich für die Wasserstraßen: Die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) hatte eine Laufzeit vom 01.01.2009 bis zum 31.12.2013 und soll jetzt nach der Bundestagswahl 2013 neu ausgehandelt werden. Neue, aussagekräftige Prüfkriterien sollen eingeführt werden, z.B. zum Zustand von Brücken. Kritisiert wird bei insgesamt positiver Rezeption der LuFV seitens des

Bundesrechnungshofs und der Verbände, dass die LuFV für eine „Outputkontrolle“ und die Steuerung der Reinvestitionen nicht geeignet ist, fast die Hälfte der Weichen bzw. Kreuzungen ist in der LuFV nicht erfasst. Es fehlen Qualitätskennzahlen, die das Durchschnittsalter und den Qualitätszustand des Netzes, der Brücken und Tunnel beschreiben und die auch sanktionsbewehrt sind.

zu IV. Auswirkungen der ZARA-Häfen

Die Auswirkungen der ZARA-Häfen liegen den obigen Ausführungen zugrunde, weil der Rhein - selbst für Antwerpen - die wichtigste Hinterlandverbindung für die ZARA-Häfen ist. Daher erscheint es wenig sinnvoll, mit hohen Kosten eine zusätzliche Verbindung zwischen Antwerpen und Duisburg mit Hilfe des „Eisernen Rheins“ herzustellen, wenn dadurch nicht eine relevante Verlagerung von der Straße auf die Schiene erfolgt oder ein zusätzlicher Korridor im deutschen Eisenbahnnetz für den Güterverkehr nach Süden eröffnet wird, der die lärmüberlastete Mittelrhein-Strecke entlastet.

zu V. Infrastrukturentwicklung Häfen und Binnenwasserstraßen

Unter II. wurden der Aspekt Infrastruktur der Wasserstraßen und der Häfen bereits behandelt.

Für das Wasserstraßennetz sieht der BUND keine Ausbaunotwendigkeit. Wichtiger als Infrastrukturausbau ist die Entwicklung einer flussangepassten Logistik zur besseren Nutzung der NRW-Häfen mit hohem Verlagerungspotenzial, wie oben beschrieben. Die Kanäle in NRW sind bereits ausreichend ausgebaut. Eine Anhebung der Brücken für mehrlagige Containertransporte wäre vom Nutzen-Kosten-Verhältnis nicht zu rechtfertigen. Auf der weitaus aufkommensstärksten Wasserstraße, dem Rhein sind mehrlagige Containertransporte möglich.

Infrastrukturausbau sollte sich daher auf die o.g. fünf Häfen konzentrieren und deren Leistungsfähigkeit weiter verbessern. Die vom Land NRW in Betracht zu ziehenden Ausbaumaßnahmen sollten daher konzentrieren auf

- die Bereitstellung von Erweiterungsflächen wo vorhandene Flächen auch bei produktiver Nutzung nicht ausreichen;
- die Lösung von Nutzungskonflikten im Umfeld der Häfen und deren Einbindung in städtebauliche Konzepte und
- die Verbesserung der Verkehrsanbindung (Erreichbarkeit) der Binnenhäfen mit den größten Verlagerungspotenzialen mit dem Ziel der Vermeidung und Verminderung von Umweltbelastungen.

Die Schiffsgrößen spielen de facto keine ausschlaggebende Rolle für die Steigerung von Transportleistungen. Auch wenn das die Standardargumentation der Befürworter eines Ausbaus von Flüssen und Kanälen ist.

Das Wasserstraßenprojekt mit hoher Bedeutung für NRW - zum Anschluss des Hamburger Hafens - ist der Elbe-Seiten-Kanal: Durch den Neubau der Scharnebecker Schleuse kann die Transportmenge auf dem ESK verdoppelt werden.

Zur Rheinvertiefung siehe den Punkt VI.

zu VI. Ökonomische, ökologische und hydrologische Aspekte der Infrastrukturentwicklung

Bei den Emissionen der Binnenschifffahrt spielen Schwefeldioxid - genannt wird meist ein Drittel der Verkehrsemissionen (allerdings gab es seit 2010 neue Vorgaben für schwefelärmere Treibstoff, die hier

einberechnet werden müssen) sowie Anteile an Stickoxiden (als Stickstoffdioxid, NO₂) und Partikeln (PM₁₀) mit etwa einem Zehntel (vgl. NRW-Hafenkonzept 2008, S. 15) die entscheidende Rolle. Hier werden dringen aktuelle Daten gebraucht.

Erhebliches Verbesserungspotenzial hat die Einführung von LNG. Auf Bundesebene ist das Gegenstand von Untersuchungen.

Die Rheinvertiefung wird als durchgehende Vertiefung der Fahrrinne auf 2,80 m wegen ihrer Auswirkungen auf die Sohle, die Fließgeschwindigkeit und die Auenentwicklung vom BUND strikt abgelehnt. Die Gefahren einer zunehmenden Sohlerosionen, der damit verbunden Grundwasserabsenkung und deren negative Auswirkungen auf die Rheinauen sind sowohl mit der Wasserrahmenrichtlinie (WRRL) auf Grund des Verschlechterungsverbot, als auch mit der Biodiversitätskonvention nicht vereinbar.

zu VII. Betriebswirtschaftliche und Arbeitsmarktaspekte

Die hier vorgeschlagenen Maßnahmen einer Verlagerungspolitik und der Stärkung nachhaltiger Logistik würde die Wertschöpfung im Verkehr in Nordrhein-Westfalen und auch die Zahl der Arbeitsplätze erhöhen.

Mit freundlichen Grüßen
Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland

gez. Dr. Werner Reh
BUND-Verkehrsreferent

f.d.R. Dirk Jansen
Geschäftsleiter