

## **A N T R A G**

der Fraktion der CDU

### **„Leistungsfähigkeit der Wasserstraßen und Binnenhäfen in Rheinland-Pfalz optimieren und zukunftsfähig entwickeln“**

Leistungsfähige Wasserstraßen sind von alters her bedeutsam für den Transport schwerer Güter oder Massengüter und sie haben als klimaschonende Güterverkehrswege auch heute große Bedeutung und großes Potential. Binnenhäfen sind die ergänzenden Drehscheiben für den Weitertransport und den Austausch der Waren. Die Leistungsfähigkeit und Verlässlichkeit der Wasserstraßen in Kombination mit modernen Binnenhäfen stellen somit wichtige Aspekte der Verkehrsinfrastruktur und einer nachhaltigen Marktwirtschaft dar.

Eine der bedeutsamsten Wasserstraßen Europas ist der Rhein, auf dem ca. 80 bis 85 Prozent des deutschen Güterumschlags in der Binnenschifffahrt transportiert werden. Auf ca. 300 Kilometer fließt der Rhein durch Rheinland-Pfalz und stellt eine direkte Verbindung zum wichtigsten Seehafen in Rotterdam sicher. Der Rhein ist daher für viele Unternehmen entlang des Flusses und damit auch für das Land insgesamt ein wichtiger Standortfaktor. Auch die Bedeutung der Mosel wächst unter diesen Gesichtspunkten.

Die wiederholt auftretenden Niedrigwasserphasen in den letzten Jahren haben allerdings insbesondere am Mittelrhein Schwachstellen einer verlässlichen Nutzbarkeit des Wasserstraßennetzes und die daraus resultierenden Auswirkungen auf die Industrie und nachfolgend die Wirtschaft insgesamt vor Augen geführt. Darunter leiden die rheinaufwärts angesiedelten Rheinanlieger auf rheinland-pfälzischem Gebiet massiv, allen voran die BASF, deren Standort Ludwigshafen im Wettbewerb auf eine störungsfreie, kontinuierliche Zu- und Abführung von Rohstoffen und Waren über die Wasserstraße angewiesen ist. Aber auch die Schiffsverkehre von Main und Donau müssen zur Anbindung an die Nordseehäfen dieses „Nadelöhr“ passieren.

Zur Verbesserung der Situation kommt es maßgeblich auf die rasche Umsetzung einer dauerhaften Verbesserung der Abladetiefen insbesondere im Mittelrheinabschnitt zwischen Mainz und St. Goar an. Um Schiffe effektiver zu beladen, müsste das Maß an kritischen Stellen an-

stelle von 1,90 m mindestens 2,10 m betragen. Ohne die Vertiefung können die Schiffe, wenn Niedrigwasser herrscht, rund 200 Tonnen weniger Ladung aufnehmen; das entspricht einer Lademenge von 10 bis 15 LKW. 2

Der seinerzeitige rheinland-pfälzische Wirtschaftsminister Dr. Wissing hatte vor diesem Hintergrund schon 2018 im rheinland-pfälzischen Landtag den Bund wegen seiner zögerlichen Haltung bei der geplanten Vertiefung der Fahrrinne im Mittelrhein kritisiert. Als zuständiger Bundesminister hatte Dr. Wissing im März 2023 angekündigt, das geplante Planungsbeschleunigungsgesetz würde auch „mehr Tempo in die geplante Rheinvertiefung bei Kaub“ bringen. Tatsächlich wurde das Planungsbeschleunigungsgesetz im Bundestag ohne Rheinvertiefung eingebracht und beschlossen. Daher ist nach derzeitigem Stand frühestens in zehn Jahren mit einer Verbesserung der Situation zu rechnen – obwohl die Abladeoptimierung im Bereich des Mittelrheins im Bundesverkehrswegeplan 2030 mit dem besten Nutzen-Kosten-Verhältnis qualifiziert wurde.

Neben den Wasserstraßen selbst kommt auch der Leistungsfähigkeit der Binnenhäfen große Bedeutung für eine verstärkte Nutzung der Binnenschifffahrt zu. Trimodale Häfen, die Schifffahrt, Eisenbahn und LKW-Transporte zusammen koordiniert nutzbar machen, sind besonders effizient. Diese drei Verkehrsträger sind vom Hafen aus in größere Netzwerke einzubinden.

Zudem ist die Anpassung der Binnenhäfen in RLP auf den Wechsel vom Massengut zum Containertransport weiter zu forcieren und zu unterstützen, auch und insbesondere für Tankcontainer, etwa als Kesselwagensersatz.

Die Richtlinie zur Förderung von Umschlagsanlagen des Kombinierten Verkehrs sieht hierfür eine grundsätzlich attraktive Förderkulisse vor, allerdings reichen die haushalterisch hinterlegten Mittel bei weitem nicht aus vor dem Hintergrund, dass auf Grund der Nutzungsdauer in mehreren Häfen Ersatz- und Ausbauinvestitionen erforderlich sind, die die gesamten Haushaltsansätze schon im Einzelfall übersteigen. Im Zuge der Nationalen Hafenstrategie müssen daher gegenüber dem seit langem unveränderten Ansatz im Bundeshaushalt deutlich erhöhte Mittel als Finanzierungsbeitrag für Binnenhäfen eingestellt werden.

Für die Zukunftsfähigkeit der Binnenschifffahrt müssen die Bemühungen um eine Reduzierung der klimaschädlichen Emissionen unterstützt werden und die Umstellung auf klimaneutrale Antriebe vorangetrieben werden. Das Joint Venture „RH2INE“ (Rhine Hydrogyn Integration Network of Excellence), an dem u. a. die niederländische Provinz Zuid-Holland und NRW zusammen mit den Häfen in Rotterdam und Duisburg beteiligt sind, das auch einen Wechsel unter Anpassung der Infrastruktur zu wasserstoffbetriebenen Binnenschiffen zum Ziel hat, sollte daher auch von Rheinland-Pfalz aktiv mit unterstützt werden. Die Ergebnisse der vom Land beauftragten Machbarkeitsstudie zur Analyse von Bedeutung und Funktion der Binnenhäfen in Bezug auf die Wasserstoffwirtschaft sind dabei mit zu berücksichtigen.

Zusätzlich ist dem zunehmenden Anteil von mit LNG oder Elektromotoren betriebenen Güterschiffen auch hafenseitig durch entsprechende Ladeinfrastrukturen Rechnung zu tragen.

Eine weitere Herausforderung für die Binnenschifffahrt wird durch den erkennbaren Fachkräfte- und Arbeitskräftemangel offensichtlich. Insbesondere durch das Erreichen des Rentenalters bei nicht ausreichendem Fachkräftenachwuchs. Daher ist die Attraktivität des Berufsbilds des Binnenschiffers zu steigern auch indem die Bewältigung des Alltags „auf und mit dem Schiff“ erleichtert wird. Dazu gehört ein ausreichendes Angebot von Liegeplätzen mit Landstromversorgung sowie Landgang- und Autoabsetzmöglichkeiten.

Der Landtag stellt fest,

- dass die ca. 300 Flusskilometer des Rheins als verkehrsreichste Wasserstraße Europas im Zusammenspiel mit den Binnenhäfen einen erheblichen Standortvorteil für die heimische Wirtschaft darstellen;
- dass gleichzeitig insbesondere für einige, zum Teil überragend bedeutsame Unternehmen im Land, eine erhebliche Abhängigkeit von einer zuverlässigen Nutzbarkeit des Rheins für den Gütertransport besteht, die durch die sich häufenden Niedrigwasserperioden nur noch eingeschränkt gegeben ist;
- dass eine dauerhafte Verbesserung der Abladetiefen im Mittelrheinabschnitt zwischen Mainz und St. Goar unverzüglich angegangen werden muss und dass es zu begrüßen ist, dass der Bundesrat das überragende öffentliche Interesse daran festgestellt hat;
- dass die im Bundeshaushalt für die Förderung nach der KV-Richtlinie bereitgestellten Mittel völlig unzureichend sind für die anstehenden Aufgaben zur Modernisierung der Binnenhäfen;
- dass die Initiativen von Partnern aus Rheinanlieger(-Bundes-) Ländern mit dem Ziel eines Wechsels unter Anpassung der Infrastruktur hin zu wasserstoffbetriebenen Binnenschiffen und/oder batterieelektrische Binnenschiffe unterstützenswert ist;
- dass die angekündigte Machbarkeitsstudie zur Entwicklung von Wasserstoff-Hubs in den Binnenhäfen wichtige Erkenntnisse liefern kann für die weitere Entwicklung der Binnenhäfen;
- dass dem Fachkräftemangel im Bereich der Binnenschifffahrt zu begegnen ist und dass der Alltag und damit das Berufsbild des Binnenschiffers/der Binnenschifferin attraktiver gestaltet werden sollte.

Der Landtag fordert die Landesregierung auf,

- sich künftig auch gegenüber dem Bund für eine verlässliche Finanzierung, den Ausbau und der Unterhaltung unserer Wasserstraßen einzusetzen;
- sich mit ganzer Kraft für eine schnelle und dauerhafte Verbesserung der Abladetiefen für die Binnenschiffe im Mittelrheinabschnitt einzusetzen und auf eine Genehmigungsbeschleunigung zu drängen und hierzu insbesondere über den Bundesrat eine Planungs- und Genehmigungsbeschleunigung mittels einer einzelgesetzlichen Regelung analog dem Planungsbeschleunigungsgesetz herbeizuführen;
- sich für eine Aufstockung der Mittel zur Umsetzung der KV-Richtlinie einzusetzen und eine ergänzende Förderung aus Landesmitteln zu prüfen;
- den Ausbau von Liegeplätzen und Landstromanschlüssen sowie von Landgang- und Autoablademöglichkeiten möglichst im Wege einer Verlängerung der zusammen mit dem Bund kofinanzierten Förderung, sonst aber auch ohne Bundesbeteiligung zu fördern;
- eine ausreichende Versorgung mit Ladestrominfrastruktur auch für batterieelektrische Schiffe vorzubereiten und zu fördern;
- die angekündigte Machbarkeitsstudie zur Entwicklung von Wasserstoff-Hubs in den Binnenhäfen unverzüglich auch zur parlamentarischen Befassung vorzulegen und deren Ergebnisse und aus Sicht der Landesregierung daraus folgende Umsetzungsschritte zu erläutern;
- Anstrengungen zur „Antriebswende in der Binnenschifffahrt“ mindestens im Rahmen von Markterkundungen und Vernetzungsaktivitäten sowie durch die Entwicklung geeigneter weiterer Schritte zum Einsatz alternativer Kraftstoffe zu fördern;
- die Digitalisierung gemeinsam mit der Branche zu fördern, um dem Fachkräftemangel entgegenzuwirken.

Für die Fraktion

Martin Brandl

Parlamentarischer Geschäftsführer  
der CDU-Landtagsfraktion