

23.05.2023

Antwort

der Landesregierung

auf die Kleine Anfrage 1705 vom 17. April 2023
des Abgeordneten Klaus Esser AfD
Drucksache 18/3998

Signifikanter Rückgang des Güteraufkommens in den NRW-Binnenhäfen

Vorbemerkung der Kleinen Anfrage

In den nordrhein-westfälischen Binnenhäfen sind im Jahr 2022 insgesamt rund 104 Millionen Tonnen Güter umgeschlagen worden. Wie Information und Technik Nordrhein-Westfalen als Statistisches Landesamt mitteilt, lag der Güterumschlag der Binnenschiffe damit um 7 Prozent unter dem Ergebnis des Jahres 2021 – offenbar ein neuer Tiefstand.¹ Um nahezu 10 Prozent ging auch der Containerumschlag zurück. Ein erheblicher Anteil der auf den Binnenwasserstraßen des Landes beförderten Gesamttonnage wird als Gefahrgut klassifiziert.

Der Minister für Umwelt, Naturschutz und Verkehr hat die Kleine Anfrage 1705 mit Schreiben vom 23. Mai 2023 namens der Landesregierung beantwortet.

1. *Geht der Rückgang des Güteraufkommens bei der NRW-Binnenschifffahrt 2022 mit einem kompensatorischen, erhöhten Transportaufkommen bei Bahn- und Lkw-Transporten einher?*

Hinsichtlich des Güteraufkommens durch Lkw kann die Frage nicht beantwortet werden. Der Landesregierung liegen keine statistisch erfassten Daten zum Güteraufkommen durch Lkw für das Land Nordrhein-Westfalen vor. Für den Eisenbahnverkehr in Nordrhein-Westfalen liegen nur Informationen zum Güterumschlag vor (siehe Tabelle 2 in der Antwort zu Frage 3). Daraus ist zu entnehmen, dass der Güterumschlag im Eisenbahnverkehr in Nordrhein-Westfalen in 2022 im Vergleich zum Vorjahr einen Rückgang zu verzeichnen hatte. Dies ist insbesondere auf den völkerrechtswidrigen russischen Überfall auf die Ukraine und die veränderten Warenstromzusammensetzungen zurückzuführen.

2. *Wie beurteilt die Landesregierung den Rückgang des Transportaufkommens in den Binnenhäfen vor dem Hintergrund einer forcierten Verkehrswende, die weniger Lkw-Transporte avisiert?*

Niedrige Pegelstände am Rhein während der Sommermonate der letzten Jahre, die Corona-Pandemie sowie der russische Überfall auf die Ukraine haben zu Beeinträchtigungen der Güterverkehre in der Binnenschifffahrt geführt. Insbesondere das extreme Niedrigwasser im

¹ <https://www.it.nrw/nrw-binnenschifffahrt-gueterumschlag-im-jahr-2022-auf-neuem-tiefstand-120614>

August 2022 dürfte den Rückgang des Güteraufkommens in 2022 entscheidend mit verursacht haben.

Die Landesregierung nimmt diese temporäre Entwicklung bedauernd zur Kenntnis. Der Rückgang des Transportaufkommens der Binnenschifffahrt entspricht nicht den Zielsetzungen. Die Binnenschifffahrt leistet einen großen Beitrag für die wirtschaftliche und infrastrukturelle Leistungsfähigkeit in Nordrhein-Westfalen und bietet zugleich erhebliches Potenzial für einen besonders wirtschaftlichen, klimafreundlichen und sicheren Transport. Zugleich hat die Wasserstraße im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern grundsätzlich Kapazitätsreserven, deren Nutzung die Verkehrsbelastung auf der Straße erheblich entschärfen kann. Ausgehend hiervon setzt sich das Land beim Bund nachdrücklich dafür ein, dass die Rahmenbedingungen für eine leistungsfähige und (klima-) resiliente Binnenschifffahrt verbessert werden und zukünftig grundsätzlich mehr Transporte auf den Wasserstraßen stattfinden können.

3. Wie hat sich der Güterverkehr in NRW verteilt auf die Verkehrsträger Straße, Schiene und Wasser in den letzten 10 Jahren entwickelt? (bitte absolute Zahlen zu Transportvolumen, Verkehrsträger und Jahr nennen)

Die Angaben zur Güterbeförderung in der Binnenschifffahrt in Nordrhein-Westfalen und zum Güterumschlag im Eisenbahnverkehr in Nordrhein-Westfalen für den Zeitraum 2013 bis 2022 sind den nachstehenden Tabellen zu entnehmen. Zum Güteraufkommen durch Lkw für das Land-Nordrhein-Westfalen liegen der Landesregierung keine Daten vor (siehe auch Antwort auf Frage 1).

Tabelle 1

Güterbeförderung in der Binnenschifffahrt in Nordrhein-Westfalen 2013 bis 2022

Jahr	Insgesamt in Tonnen
2013	113 675 318
2014	117 636 450
2015	116 573 099
2016	118 735 335
2017	118 199 912
2018	106 777 748
2019	106 907 340
2020	97 946 583
2021	104 803 717
2022	97 401 157

Tabelle 2

Güterumschlag im Eisenbahnverkehr² in Nordrhein-Westfalen 2013 bis 2022

Jahr	Insgesamt in 1000 t
2013	147 522
2014	139 863
2015	133 395
2016	123 247
2017	119 073

² Nur für Unternehmen, die eine Transportleistung von mind. 10 Mill. Tonnenkilometern bzw. 1 Mill. Tonnenkilometern im kombinierten Verkehr erbracht haben.

2018	122 960
2019	114 564
2020	104 971
2021	118 416
2022	110 001

4. Welche Bedeutung misst die Landesregierung dem Gefahrguttransport auf den Binnenwasserstraßen zu?

5. Wie hat sich der Gefahrguttransport auf den Binnenwasserstraßen in NRW in den letzten 10 Jahren entwickelt?

Die Fragen 4 und 5 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Transport gefährlicher Güter spielt in der Binnenschifffahrt eine wichtige Rolle. Das Schiff als sicherstes Gütertransportmittel ist für Transport von Gefahrgut essentiell. Insbesondere bei den entzündbaren flüssigen Stoffen, dem aufkommensstärksten Gefahrgut, übernimmt die Binnenschifffahrt einen großen Teil der Transporte. Gut ein Viertel des Transportaufkommens der Binnenschifffahrt in Nordrhein-Westfalen entfällt auf Gefahrgüter.

Der nachfolgenden Tabelle ist der Anteil von Gefahrgütern an der insgesamt umgeschlagenen Gesamttonnage in den nordrhein-westfälischen Binnenhäfen in den Jahren 2013 bis 2023 zu entnehmen. Daraus ergibt sich ein relativ konstanter Gefahrgutanteil in den letzten 10 Jahren.

Tabelle 3

Güterumschlag in den nordrhein-westfälischen Binnenhäfen einschließlich Gefahrgutanteil 2013 bis 2022

Jahr	Güterumschlag insgesamt in 1000 t	darunter Gefahrgut in 1000 t	in %
2013	123 592	30 952	25,0
2014	126 263	30 838	24,4
2015	124 569	29 546	23,7
2016	126 848	29 647	23,4
2017	127 924	31 932	25,0
2018	114 678	27 986	24,4
2019	115 799	30 612	26,4
2020	106 540	29 813	28,0
2021	112 099	30 098	26,8
2022	104 220	27 905	26,8