

17.01.2012

Antrag

der Fraktion der FDP

Einsetzung einer Enquete-Kommission „Zukunft des Logistikstandorts Nordrhein-Westfalen sichern – Logistik-Vision NRW 2030 erarbeiten“

I. Ausgangslage

Nordrhein-Westfalen ist ein bedeutendes Drehkreuz für Industrie und Handel in Europa. Insbesondere für das Land Nordrhein-Westfalen, aber auch für Deutschland insgesamt sind die Hafenstandorte Zeebrügge, Amsterdam, Rotterdam und Antwerpen (ZARA-Häfen) die Zugangstore für den Welthandel. Zudem wird sich durch die fortschreitende wirtschaftliche und politische Integration Europas auch der innereuropäische Handel intensivieren, insbesondere zwischen den westeuropäischen und osteuropäischen Wirtschaftsräumen. Eine leistungsfähige Infrastruktur für die Seehafenhinterlandverkehre, aber auch innerhalb des Landes, ist Grundvoraussetzung für den Erhalt der Wettbewerbsfähigkeit des Wirtschaftsstandortes Nordrhein-Westfalen. Arbeitsplätze, Wirtschaftswachstum und zukünftiger Wohlstand hängen unmittelbar von der Funktionsfähigkeit unserer Infrastrukturnetze ab. Im internationalen Standortwettbewerb kommt der kontinuierlichen und bedarfsgerechten Fortentwicklung der Verkehrsnetze daher eine große Bedeutung zu. Dabei sind die Anforderungen an möglichst nachhaltige Entwicklungen zu berücksichtigen.

Sämtliche Verkehrsmengenprognosen für den Güterbereich lassen deutliche Wachstumsraten für alle Verkehrsträger – Straße, Schiene, Wasserstraße und Luft – erwarten. Die Hafenstandorte Antwerpen und Rotterdam gehen davon aus, dass sich die Umschlagsmengen bis 2030 verdoppeln werden. Der Umschlag von Containern wird sich in derselben Zeit voraussichtlich sogar verdrei- bzw. vervierfachen. Auch die innereuropäischen Verkehre werden im besagten Zeitraum noch deutlich zunehmen.

Die absehbaren Entwicklungen, nicht zuletzt diejenige in den Seehafenstandorten, bieten für Nordrhein-Westfalen enorme Wachstumschancen. Bei falschen Weichenstellungen drohen dagegen erhebliche negative Auswirkungen auf Wachstum und Beschäftigung sowie beträchtliche volkswirtschaftliche Schäden durch ein kollabierendes Verkehrsinfrastrukturnetz. Bereits heute operieren viele Straßen- und Schienenverbindungen an der Kapazitätsgrenze. Kapazitätsreserven bestehen überwiegend im Schiffsverkehr.

Datum des Originals: 17.01.2012/Ausgegeben: 17.01.2012

| |
|--|
| Die Veröffentlichungen des Landtags Nordrhein-Westfalen sind einzeln gegen eine Schutzgebühr beim Archiv des Landtags Nordrhein-Westfalen, 40002 Düsseldorf, Postfach 10 11 43, Telefon (0211) 884 - 2439, zu beziehen. Der kostenfreie Abruf ist auch möglich über das Internet-Angebot des Landtags Nordrhein-Westfalen unter www.landtag.nrw.de |
|--|

Ziel einer zukunftsorientierten und ökologisch verantwortbaren Verkehrs- und Logistikpolitik muss es sein, sich rechtzeitig auf die Entwicklungen einzustellen und notwendige Entscheidungen zu treffen. Dabei muss auch abgeschätzt werden,

- in welcher Art und Weise sich die bestehenden Engpasssituationen der Infrastrukturen Straße und Schiene in den kommenden Jahren verschärfen werden,
- ob die geplanten Investitionen geeignet sind, dieser Entwicklung entgegenzuwirken, und die zeitliche Staffelung der Investitionen und Unterhaltungsmaßnahmen an den Erfordernissen ausgelegt worden ist.

Derzeit wird auf Bundesebene an den Grundlagen für den neuen Bundesverkehrswegeplan 2015 gearbeitet. Nach der Neubewertung der Schienenwegeprojekte aus dem Jahr 2010 ist zu erwarten, dass die Priorisierung der Verkehrsinfrastrukturprojekte aus dem Jahr 2003 einer erheblichen Überarbeitung unterzogen wird. Der Landtag Nordrhein-Westfalen sollte sich beim Bund sehr frühzeitig über die geplanten Änderungen informieren und diese ggf. mit gestalten. In den vergangenen Jahrzehnten wurde der versprochene Länderproporz nicht immer eingehalten. Nordrhein-Westfalen hat zeitweise wichtige Infrastrukturmittel an andere Bundesländer verloren und notwendige Investitionen nicht in dem zeitlichen Rahmen realisieren können, der dem Land aufgrund der Prioritätensetzung zugestanden hätte. Diese Benachteiligung Nordrhein-Westfalens gilt es – vor allem vor dem Hintergrund der Auswirkungen auf das gesamte Verkehrsnetz – zu analysieren, um in Zukunft zu einer bedarfsgerechteren Verteilung von Infrastrukturmitteln zu gelangen.

Neben der Netzerweiterung kommt der Infrastrukturunterhaltung in den nächsten Jahren immer größere Bedeutung zu. Untersuchungen zeigen deutlich, dass die heute bereitgestellten Mittel nicht ausreichend sind, um den derzeitigen Zustand der Infrastruktur zu bewahren. Hier sind frühzeitige Weichenstellungen im Sinne einer langfristigen überjährigen Bindung von Haushaltsmitteln für die Bestandsnetze wichtig.

Erschwerend kommt hinzu, dass die Planungs- und Genehmigungsverfahren für Infrastrukturprojekte in Deutschland ebenso wie die Baumaßnahmen selbst viel zu lange dauern. Regelmäßig kommt es vor allem bei großen Schienenverkehrsprojekten dann noch zu erheblichen Kostensteigerungen.

II. Zielsetzung der Enquete-Kommission

Die Enquete-Kommission soll folgende Ziele verfolgen:

1. Analyse der bestehenden und künftigen nationalen wie internationalen Entwicklungen von Verkehrsmengen, Verkehrsströmen und relevanten Rahmenbedingungen sowie ihrer Bedeutung für Nordrhein-Westfalen
2. Wirksame Einbringung der Interessen des Logistikstandorts Nordrhein-Westfalen im Rahmen der Aufstellung des neuen Bundesverkehrswegeplans
3. Analyse der Versorgungsfunktion der Hafenstandorte im Rahmen des Wasserstraßenverkehrs- und Hafenkonzeptes des Landes Nordrhein-Westfalen
4. Analyse der Logistikprozesse und Logistikstandorte, ihrer Auswirkungen und ihrer Eingliederung in Wirtschaft und Gesellschaft

5. Erarbeitung eines Konzeptes zur straßen- und schienenseitigen Erreichbarkeit bestehender und ggf. neuer Logistik- und Hafenstandorte in Nordrhein-Westfalen
6. Erarbeitung eines grenzüberschreitenden Verkehrskonzeptes der Länder Belgien, Niederlande und NRW. Die Seehafenanbindung und die Vernetzung mit den innereuropäischen Verkehrskorridoren bekommen hierbei eine besondere Bedeutung
7. Entwicklung von innovativen Modellen zur Finanzierung von Verkehrsinfrastrukturprojekten
8. Erarbeitung von Vorschlägen zur Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren, zur Verkürzung von Bauzeiten sowie zur Verbesserung der Kostenkontrolle und zur Reduzierung des Kostenrisikos insbesondere bei Großprojekten
9. Entwicklung von Maßnahmen zur Erhöhung der Akzeptanz von Infrastrukturmaßnahmen in der Bevölkerung
10. Analyse der Wirkung zunehmender restriktiver Verkehrsmaßnahmen auf den Straßengüterverkehr (z.B. Umweltzonen, Nachtfahrverbote, Mautspreizung)

Die Zielsetzungen sind vor dem Hintergrund der vorgesehenen Entwicklung einer „Logistikvision NRW 2030“ zu sehen.

III. Untersuchungsgegenstände für die Arbeit der Enquete-Kommission

1. Untersuchung der Aus- bzw. Überlastungszustände des Netzes

Im Rahmen der Verkehrswegeplanung wird bezogen auf ein Prognosejahr untersucht, über welche Routen die Güter und Personen künftig transportiert werden. Dabei wird unterstellt, dass die im Verkehrswegeplan eingestellten Projekte zum Prognosejahr realisiert sind. Dieses ist vielfach nicht der Fall, da Landes- und Bundesbedarfspläne hoffnungslos unterfinanziert sind und einmal begonnene Projekte häufig teurer werden als geplant. Für einzelne Bundesländer oder bestimmte Landesteile kann dieses bedeuten, dass die im Rahmen der Verkehrswegeplanung in Aussicht gestellten Projekte nicht realisiert sind und die heute vorhandene Infrastruktur die prognostizierten Verkehrsmengen aufnehmen muss.

Untersuchungen, wo sich welche größeren Engpasssituationen ergeben werden, die ggf. auch aus der Nichtrealisierung größerer Bundes- oder Landesprojekte resultieren, gibt es bislang nicht. Eine Betrachtung der induzierten Verlagerungseffekte ist dringend erforderlich, um zentrale Flaschenhälse der Verkehrsinfrastruktur rechtzeitig beseitigen zu können. Die Betrachtung von Verlagerungseffekten ist auch vor der Zielsetzung, mehr Güter von der Straße auf die Schiene und das Binnenschiff zu bringen, wichtig. Die Flaschenhalsproblematik könnte in Nordrhein-Westfalen nicht nur im Straßenbereich, sondern mit Blick auf die verzögerte Realisierung einiger Infrastrukturprojekte (z.B. Betuwe-Linie und Eiserner Rhein) auch im Schienenbereich besonders eklatant werden.

2. Untersuchung eines drohenden Verlustes der Netzfunktionalität

Verkehrswegeinfrastruktur lebt von Netzeffekten. Je feinmaschiger ein Netz ist, desto mehr alternative Routen bieten sich den Nutzern an. Die Infrastruktur ist leistungsfähiger und weniger störanfällig. Steht eine Verbindung aufgrund von Überlastungssituationen,

Bauarbeiten oder Sperrungen nicht zur Verfügung, wählen die Nutzer alternative Routen oder alternative Verkehrsträger, um ihr Ziel zu erreichen. Solange die Verkehrswege in dieser Weise funktionieren, sind die Implikationen für den Wirtschaftsstandort als gering einzuschätzen. Zahlreiche Untersuchungen zeigen allerdings, dass die Störanfälligkeit der Netze ganz erheblich steigt. Zunehmende alltägliche Staus sind die Folge.

Zusätzlich bereitet der Infrastrukturzustand Sorgen. Gerade Ingenieurbauwerke wie Brücken und Tunnel befinden sich zum Teil in einem sehr kritischen Zustand. Der Zustand der Ingenieurbauwerke in Nordrhein-Westfalen wird sich entsprechend den Untersuchungen des Landesbetriebs Straßen.NRW deutlich verschlechtern, wenn die Ausgaben für Instandhaltungsmaßnahmen nicht erheblich erhöht werden. Damit steigt die Gefahr, dass aus Sicherheitserwägungen heraus Netzteile gerade für den Güterverkehr gesperrt oder nur eingeschränkt nutzbar sein werden. Die Risiken dieser Entwicklungen sind für den Wirtschaftsstandort Nordrhein-Westfalen bislang noch nicht untersucht worden.

3. Entwicklungsperspektiven für den Logistikstandort Nordrhein-Westfalen

Basis für die weitere Entwicklung des Logistikstandortes Nordrhein-Westfalen sind die Hafen- und Umschlagstandorte im Land. Die weitere Entwicklung von modernen Umschlagsflächen ist ein wesentliches Element der logistischen Kette. Dieses kommt auch in dem Wasserstraßenverkehrs- und Hafenkonzept des Landes deutlich zum Ausdruck. Vorschläge für die weitere Entwicklung wurden erarbeitet. Diese sind vor dem Hintergrund der neu zusammengetragenen Daten neu zu bewerten und ggf. zu überarbeiten. Neben den Entwicklungsperspektiven für Hafenareale und Binnenschifffahrt sind auch die Perspektiven sonstiger Logistik- und güterverkehrsrelevanter Standorte zu untersuchen.

IV. Arbeitsprogramm der Enquete-Kommission

1. Verdichtung der vorhandenen Informationen

Mit Unterstützung von Experten und ggf. Gutachtern sollen Grundlagendaten zu den aktuellen und künftigen Verkehrsmengenentwicklungen für die Verkehrsträger Straße, Schiene, Wasserstraße und Luft zusammengetragen werden.

2. Analyse der Engpasssituationen

Ergänzend zur Untersuchung der Verkehrsmengenentwicklungen soll analysiert werden, welche Engpasssituationen in den Verkehrsnetzen Straße und Schiene zu erwarten sind und wie gefährdet jeweils die Netzfunktionalität ist.

3. Dialog mit den Gutachtern und Verantwortlichen des Bundesverkehrswegeplans

4. Gespräche mit den für die Themen Verkehr und Logistik Verantwortlichen in Nordrhein-Westfalen, Deutschland, Belgien und den Niederlanden sowie der EU-Kommission

5. Vergleichende Untersuchung von Planungs- und Genehmigungsverfahren in anderen Industriestaaten, um Verfahren zu beschleunigen und Kostenrisiken zu reduzieren

V. Erarbeitung einer Logistikvision NRW 2030

Im Rahmen der Arbeiten der Enquete-Kommission soll eine Logistikvision NRW 2030 erarbeitet werden. Diese soll vor allen Dingen folgende Fragen klären:

1. Wie sehen die Rahmenbedingungen für den Logistikstandort NRW 2030 aus?
2. Welche Trends und Entwicklungen sind für den Wirtschafts- und Logistikstandort bestimmend?
3. Welche Anforderungen leiten sich hieraus für die Infrastruktur in Nordrhein-Westfalen ab?
4. In welcher Art und Weise wird sich Nordrhein-Westfalen künftig auf Bundes- und auf europäischer Ebene als Logistikstandort positionieren?
5. Welche eigenen Impulse kann und sollte die Landespolitik setzen?

Die Logistikvision NRW 2030 der Enquete-Kommission soll mit Unterstützung von externem Sachverstand erarbeitet werden. Ziel ist es, auf möglichst breiter Basis einen Konsens über die Logistikentwicklung und diese künftig bestimmenden Trends zu entwickeln und Handlungsfelder zu identifizieren, die für die politische Arbeit von Bedeutung sind. Dabei können auch mehrere Szenarien entwickelt werden, die den Zielkorridor für die zukünftige Entwicklung beschreiben.

VI. Beschlussfassung

Der Landtag setzt eine Enquete-Kommission nach § 57 der Geschäftsordnung des Landtags ein, in der die Fraktionen nach Maßgabe des § 57 Abs. 2 Geschäftsordnung vertreten sind.

Der Enquete-Kommission werden für die Dauer ihrer Tätigkeit sowie für ihre Vor- und Nacharbeiten bis zur Entscheidung des Parlaments jeweils zwei Mitarbeiterinnen/Mitarbeiter des höheren oder des gehobenen Dienstes und eine Schreibkraft zur Verfügung gestellt.

Den Fraktionen werden die Kosten für eine Mitarbeiterin oder einen Mitarbeiter des höheren Dienstes und die Kosten in halber Höhe für eine Schreibkraft erstattet und entsprechende Ausstattungen und Büroräume zur Verfügung gestellt. Wahlweise ist eine Abrechnung des tatsächlich entstehenden Personalaufwandes oder die Gewährung eines Pauschalbetrages je angefangenen Monat der Tätigkeit der Enquetekommission möglich. Mit dem Pauschalbetrag können auch sächliche Aufwendungen, insbesondere für Reisekosten, Literatur oder den Bürobedarf abgedeckt werden, die im Zusammenhang mit dieser Enquetekommission anfallen.

Die Enquete-Kommission kann Expertinnen und Experten anhören, Forschungsaufträge erteilen und Studienfahrten bzw. Ortsbesichtigungen oder Projektforschungen durchführen. Die haushaltsrechtlichen Voraussetzungen sind im Haushalt zu schaffen.

Dr. Gerhard Papke
Ralf Witzel
Christof Rasche
Dietmar Brockes
Holger Ellerbrock

und Fraktion