



„Düsseldorfer Deklaration“

- Schleusengipfel 2022, 6. Dezember 2022, NRW-Landtag -

Eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur – und damit auch moderne und zuverlässige Wasserstraßen – ist ein **essenzieller Standortfaktor in NRW** für die Industrie im Allgemeinen und die transportintensive chemische Industrie im Speziellen.

Intakte Schleusen, Brückenhöhen, die einen mehrlagigen Containertransport erlauben, eine digitale Infrastruktur, die zukunftsfesten Binnenschifftransport erlaubt – das alles sind wichtige Rahmenbedingungen für die hiesige Industrie, die auf eine verlässliche Logistik angewiesen ist.

Gleichzeitig werden durch die Ertüchtigung etwa des Wesel-Datteln-Kanals die Voraussetzungen für die Verlagerung von Transporten auf die Wasserstraße geschaffen. Dies ist von **zentraler Bedeutung für die Erreichung unserer Klimaziele im Verkehr**.

Mit und aufbauend auf den Schleusengipfel 2019 haben wir alle gemeinsam dazu beigetragen, dass viele Voraussetzungen für die Ertüchtigung des Westdeutschen Kanalnetzes und insbesondere des Wesel-Datteln-Kanals geschaffen wurden.

Nun kommt es auf eine effiziente und beschleunigte Umsetzung an.

Uns bleibt nicht mehr viel Zeit. Die Ertüchtigung der Verkehrsinfrastruktur muss mit den Transformationsanstrengungen der Industrie Schritt halten. Das bringt die **Dringlichkeit** klar zum Ausdruck. Dabei kann und muss die aktuelle **Energie- und Wirtschaftskrise auch als Chance** gesehen werden, neue Wege zu gehen.

Im Rahmen eines **offenen und kreativen Austausches zur Prozessoptimierung und -beschleunigung** sind dabei bei einem Schleusengipfel 2022 am 6. Dezember 2022 im NRW-Landtag zahlreiche Ideen aus den jeweiligen Akteursperspektiven benannt worden.

Erforderlich sind

- eine **klare Kommunikation (positive Story inkl. griffigem Claim)** zur Bedeutung der **Wasserstraße** für ein klimaneutrales Industrieland Nordrhein-Westfalen, unsere Klimaziele im Verkehrsbereich und die Wettbewerbsfähigkeit des Wirtschafts- und Industriestandorts NRW,
- eine **verlässliche und auskömmliche Finanzausstattung** für die NRW-Wasserstraßen
- ein Fokus darauf, **Fachkräfte** zu gewinnen, zu halten und sie effizient einzusetzen
- die **deutliche Beschleunigung von Planung und Genehmigung** etwa durch die Definition von Bagatellkriterien bei Ersatzneubauten, Verlässlichkeit bei den rechtlichen Anforderungen in laufenden Verfahren und ein klares politisches Signal mit Wirkung bis zur Vollzugsebene, das den Mitarbeitenden in den Behörden bei ihren Entscheidungen den Rücken stärkt,
- der **frühzeitige Dialog** etwa mit Anrainern und zu Umweltbelangen als wichtiger Erfolgsfaktor einer beschleunigten Ertüchtigung.

Im Detail

Hintergrund

Die moderierte Diskussion im Rahmen des Schleusengipfels fand anhand folgender Leitfragen statt:

- Wesentliche Herausforderungen bei der weiteren Auf- und Umsetzung der WDK-Ertüchtigung. Wie kann der WDK von den Beschleunigungsambitionen auf Bundes- und Landesebene profitieren?
- Rahmenbedingungen, Bekanntheit, Organisation? Brainstorming zu Elementen für eine bessere Personalausstattung
- Ideen für eine bestmögliche Kommunikation zur Bedeutung von Schleusen/Wasserstraßen?

Nachfolgend listen wir nunmehr die Anregungen, Impulse, Gedanken aus dem Kreis der Teilnehmerinnen und Teilnehmer auf, um das gemeinsame Ziel der beschleunigten Ertüchtigung des Westdeutschen Kanalnetzes / Wesel-Datteln-Kanals zu erreichen.

Positives Grundrauschen

Die Ertüchtigung der NRW-Wasserstraßeninfrastruktur muss durch gute Kommunikation vorbereitet und begleitet werden. Eine Story, die die positiven Wirkungen für unsere Gesellschaft sichtbar macht, bereitet im gesellschaftlichen und politischen Diskurs den Weg für Fortschritte in erfolgskritischen Handlungsfeldern, wie sie im Weiteren zur Sprache kommen. Kommunikation ist somit als Teil der Umsetzung zu begreifen.

Wirkungsmacht entfaltet eine solche Story vor allem, wenn sie möglichst gemeinsam von allen Akteuren in der Kommunikation nach außen getragen und mit einem eingängigen Claim verbunden wird.

Bei der Diskussion wurden zahlreiche Elemente für eine positive Story zur Ertüchtigung der NRW-Wasserstraßeninfrastruktur benannt:

- Die Verlagerung von Transporten auf die Wasserstraße und die Schiene ist zentral für die **Erreichung der Klimaziele im Verkehr**. Erforderlich hierfür ist jedoch eine leistungsfähige Infrastruktur.
- Die Wasserstraße ist der **einzigste Verkehrsträger mit freien Kapazitäten** und somit alternativlos.
- Die **Konsequenzen eines Ausfalls** einer wichtigen Wasserstraße wären massiv.
- Eine leistungsfähige, moderne und zuverlässige Infrastruktur ist Voraussetzung für die **Sicherung des Wirtschafts- und Industriestandortes NRW** und damit für den Erhalt von Arbeitsplätzen in der Region – Gewerkschaften sind daher wichtige Partner bei der Kommunikation zur Bedeutung der Wasserstraßeninfrastruktur.
- Mit Blick auf ein **resilientes Infrastruktursystem** ist es unbedingt erforderlich, die Wasserstraßen schnellstmöglich zu ertüchtigen.

Konstante und auskömmliche Finanzausstattung / Fachkräfte gewinnen, effizient einsetzen und halten

- Die Finanzausstattung ist ein **wichtiger Hebel für Beschleunigung**. Budgetsteigerungen ermöglichen die Ausschöpfung von Planungskapazitäten und damit eine schnellere Umsetzung.
- Es bedarf einer **konstanten, verlässlichen Finanzausstattung** für die NRW-Wasserstraßen und aller für ihre Ertüchtigung erforderlichen Maßnahmen. Ähnlich wie dies über die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung im Bereich Schiene erfolgt. Dies ist bedeutsam, um allen Akteuren – von der Wasserstraßenverwaltung bis zur Bauwirtschaft – Planungssicherheit zu geben. Der Finanzausstattung kommt noch einmal mehr Bedeutung zu vor dem Hintergrund deutlicher Preissteigerungen, wie sie derzeit zu beobachten sind.
- Angesprochen wurde zudem, dass eine **bessere Zurechenbarkeit der Mittel** aus dem Budget für die Wasserstraßen erfolgen sollte, um klar erkennen zu können, welche Summen in welche Projekte fließen, welche Mittel in wasserwirtschaftliche Vorhaben und welche in die Infrastruktur fließen; dies ermöglicht dann auch eine stärkere Ausrichtung etwa am volkswirtschaftlichen Nutzen und eine bessere Prioritätensetzung (auch über Verkehrsträger hinweg).
- Mit Blick auf die hochgradig **angespannte Fachkräftesituation** – auch hinsichtlich eines möglichen Know-how-Verlusts bei zunehmenden Ruhestandsübergängen – ist es wichtig, das vorhandene Personal bestmöglich einzusetzen und zu halten. Dazu gehört, Planungs- und Genehmigungsverfahren zu vereinfachen, Prüfaufträge zu reduzieren, Rechtsstreitigkeiten zum Verfahren zu reduzieren und den Mitarbeitenden der Planungsbehörden durch die besondere Wichtigkeit ihrer Arbeit eine deutliche Wertschätzung entgegenzubringen. Auch bedarf es einer Strategie der Übertragung von Erfahrungswissen ausscheidender Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in der Behörde.

Beschleunigung: Krise als Chance begreifen

- Die deutliche Beschleunigung und effiziente Durchführung von Planungs- und Genehmigungsverfahren ist wichtig einerseits mit Blick auf **klare Planungshorizonte für die Nutzer** der Wasserstraßen sowie andererseits für eine Entlastung und **bestmöglichen Einsatz der beteiligten Ingenieure**.
- Die **Krise muss als Chance begriffen werden**; es braucht das Bewusstsein, dass wir **im Rahmen eines Krisenmanagements operieren** und dementsprechend **von gewohnten Pfaden abweichen** müssen; dabei dürften wir uns nicht darauf beschränken, zu versuchen neue Ansätze in das vorhandene System zu pressen, wichtig sei es vielmehr im kleinen Rahmen auch grundlegend Neues zu testen; dazu wurde von den Teilnehmerinnen und Teilnehmern genannt:
 - Klare Definition von Projekten im überragenden öffentlichen Interesse
 - Erfordernis von Sonderlösungen für solche Projekte (siehe LNG-Terminals, bei denen es nicht um eine reduzierte Beachtung etwa von Umweltbelangen geht, sondern um eine Flexibilisierung des Verfahrens bspw. durch eine teils nachgelagerte Prüfung) inkl. des erforderlichen politischen Backings
 - Mut zum stärkeren Testen von neuen Ansätzen für alle Projekte, etwa Partnerschaftsmodellen (Finanzierung, Planung und Bau – ohne Betrieb), wie sie sich im Straßenbau etabliert und bewährt haben
- Ganz wichtig sei ein **klares und verbindliches politisches Signal** zur hohen Bedeutung von Beschleunigung **mit Wirkung bis in die Vollzugsebene**. Den Fachkräften in der Verwaltung

müsse der Rücken gestärkt werden Entscheidungen im Sinne einer Beschleunigung zu treffen. Sie benötigen die politische Rückendeckung bei ihren Entscheidungen, um Spielräume zu eröffnen.

- Als zentral wurde eine **Vereinfachung bei der Planung und Genehmigung von Ersatzneubauten** bewertet. Hierzu wurde der Vorschlag geäußert der Definition von **Bagatellkriterien**, nach denen Anpassungen bei Ersatzneubauten vorgenommen werden dürfen, ohne dass dies zu zusätzlichen Verfahrensschritten führt (etwa einer UVP-Pflicht).
- Unterstrichen wurde die wichtige Bedeutung eines **sorgsamen Umgangs** mit der Wasserstraßeninfrastruktur seitens der Nutzer. Auch bei der Ausführung der Planungs- und Genehmigungsverfahren kommt es auf Sorgsamkeit an. Dabei muss das Spannungsverhältnis aus Rechtssicherheit und Geschwindigkeit in einen Ausgleich gebracht werden.
- **Weitere Bausteine für die Beschleunigung** wurden genannt: Digitalisierung im Rahmen der Planfeststellungsverfahren, Vereinfachungen bei Vergabeverfahren insbesondere bei Planungsleistungen, vorzeitiger Baubeginn, Klagen ohne aufschiebende Wirkung, parallele Bauausführung, Verlässlichkeit rechtlicher Anforderungen während laufender Verfahren, Charta für die bessere Zusammenarbeit an Baustellen, stärkere Standardisierung, wo sie Sinn macht, effizienter Ablauf bei der Kampfmittelräumung mit Unterstützung des Landes, Mehrparteienverträge / Planen & Bauen im Einklang mit und ggfs. unter kritischer Bewertung der Bundeshaushaltsordnung

Frühzeitiger Dialog als Erfolgsfaktor

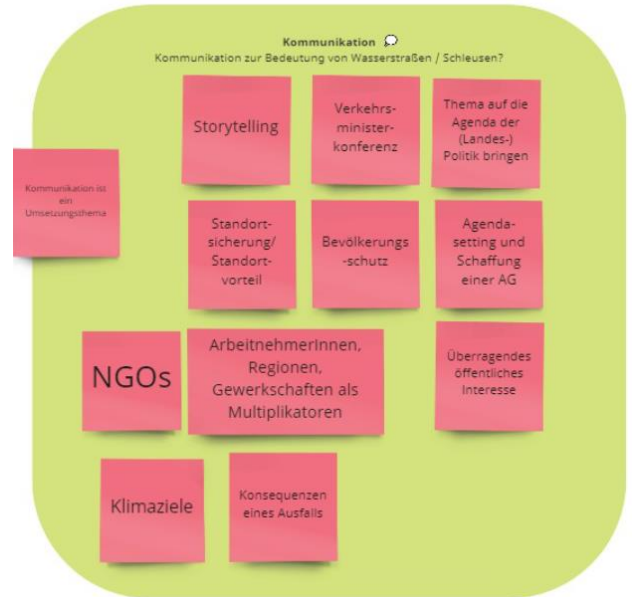
- Dialog / Kommunikation ist an vielen Stellen als Erfolgsfaktor zu verstehen, etwa:
 - enge **Abstimmung mit der Anrainer-Industrie**, um Einschränkungen durch Bauvorhaben auch verkehrsträgerübergreifend frühzeitig zu erörtern und somit eine abgestimmte Produktions- und Logistikplanung in den Unternehmen zu erlauben
 - frühzeitiger **Austausch mit Umweltakteuren**, um eine gemeinsame Sichtweise und Lösungsansätze zu entwickeln – so könnten Ausbau und Erhalt der Infrastruktur direkt gemeinsam mit Fragen von Ausgleichsflächen etc. diskutiert werden. Der frühzeitige Dialog ist auch ein wesentlicher Aspekt der Beschleunigung über das Maßnahmenbeschleunigungsgesetz.

Weitere Aspekte zur Stärkung des Wasserstraßensystems in NRW

- Wichtig ist stets, das **Gesamtsystem Wasserstraße** im Blick zu behalten – das Kanalnetz also etwa zusammendenken mit dem Rhein und rechtzeitig Engpässe im System zu erkennen und zu beseitigen
- Verlagerung von **Großraum- und Schwertransporten** auf die Wasserstraße, unterstützt durch die Ausweisung von „Mikrokorridoren“ zu den Häfen
- Die Wirtschaft hat viele Anstrengungen unternommen, ihre Logistik resilienter aufzustellen, bspw. durch **Pufferung, Lagerhaltung, Krisenmanagement** – dies stößt an Grenzen, wenn etwa Flächen fehlen oder auch Flächenkonkurrenzen an Häfen die Flächenverfügbarkeit bedrohen.
- Der **Containertransport** über die Wasserstraße ist entscheidend für die Verlagerung von weiteren Transporten auf die Wasserstraße – hier ist die Brückenerhöhung von zentraler Relevanz, um Container auch mehrlagig bewegen zu können. Bei der Brückenerhöhung sollte das Land wichtiger Unterstützer sein.
- **Digitalisierung** in der Binnenschifffahrt v.a. für eine Zulaufsteuerung auf die Schleusen
- Entwicklung **klimaneutraler Antriebe**

Blick nach vorne

- NRW übernimmt 2023 den [Vorsitz der Verkehrsministerkonferenz](#). Dabei sollten, etwa im Rahmen einer eigenen Arbeitsgruppe, Fragen der Beschleunigung und der Finanzausstattung bei Binnenwasserstraßen eine herausgehobene Rolle erhalten.
- In der Vergangenheit konnten Erfolge für die NRW-Wasserstraßen nur dann erzielt werden, wenn die NRW-Akteure gemeinsam die regionale und überregionale Bedeutung dieses Verkehrsträgers mit lauter Stimme nach Berlin getragen haben. Dazu gehört neben dem NRW-Verkehrsministerium auch die [fraktionsübergreifende Unterstützung im Landtag](#). Hier kamen die Gedanken einer entsprechenden Landtagsinitiative Anfang 2023 und die Neugründung der Parlamentarischen Gruppe Binnenschiff auf.
- Kommunikation als Teil der Umsetzung begreifen, ist ein wesentlicher Aspekt, der wiederholt beim Schleusengipfel 2022 zur Sprache kam. Es sollte Aufgabe aller Stakeholder sein, den [Gedanken einer positiven Story weiterzuentwickeln](#).



Die „Düsseldorfer Deklaration“ wurde mit den nachfolgenden Teilnehmerinnen und Teilnehmern des Schleusengipfels 2022 am 6. Dezember 2022 im NRW-Landtag in Düsseldorf abgestimmt:

Dirk Berndsmann, WNA Datteln

Frank Börner MdL, SPD

Alexandra Boy, Evonik

Dietmar Brockes MdL, FDP

Frederick Cordes MdL, SPD

Andreas Cieslik, Evonik

Gerd Deimel, c2i

Andrea Dimitrova, Evonik

Gordan Dudas MdL, SPD

Alexander Felsch, unternehmerNRW

Gerit Fietze, BDB

Matthias Goeken MdL, CDU

Daniel Gräfingholt, Niederrheinische IHK

Dr. Wolfgang Griepentrog, WordsValues Kommunikationsmanagement

Victor Haase, Staatssekretär, MUNV NRW

Ocke Hamann, IHK NRW

Thomas Heim, WNA Datteln

Prof. Dr. Markus Herten, Geotechnik, Uni Wuppertal

Valentina Himaj, MUNV NRW

Jan Hinterlang, VCI NRW

Heinz-Josef Joeris, GDWS

Björn Koch, Covestro

Halice Kreß-Vannahme, SPD-Fraktion, NRW-Landtag

Klaus Kröger, Geschäftsstelle Ausbau Westdt. Kanäle

Thomas Kuhlow, YNCORIS

Prof. Dr. Bert Leerkamp, Güterverkehrsplanung und Transportlogistik, Uni Wuppertal

Marcel Lohbeck, VBW / BÖB

Birgit Maßmann, Leiterin WNA Datteln

Hans-Jürgen Mittelstaedt, VCI NRW

Elmar Niederhaus, Büro Dietmar Brockes MdL

Johannes Paß, WNA Datteln

Falk Pigors, BMDV

Michael Puhe, WNA Datteln

Thomas Puls, Verkehr und Infrastruktur, IW Köln

Henning Rehbaum MdB, CDU

Dipl.-Ing. Helmut Renze, Johann Bunte Bauunternehmung / stv. Vorsitzender
Bundesfachabteilung Wasserbau, Hauptverband der Deutschen Bauindustrie

Simon Rodenbach, FDP-Fraktion, NRW-Landtag

Thomas Rosenstein, GDWS

Sebastian Salewski, Abteilungsleiter Eisenbahnen, ÖPNV, Schieneninfrastruktur-
Bedarfsplanung, Häfen, Güterverkehr, MUNV NRW

Dr. Norbert Salomon, Abteilungsleiter Wasserstraßen und Schifffahrt, BMDV

Paul Marcus Schäfer, GDWS

Prof. Dr. Andreas Schlenkhoff, Wasserwirtschaft und Wasserbau, Uni Wuppertal

Mathias Stein MdB, SPD

Andreas Stommel, Verband Verkehrswirtschaft und Logistik NRW (VVWL)

Regina Thümmeler, Ressortleiterin Ingenieurbauwerke, Kreis Recklinghausen

Bernd Vendt, Standortleiter Chemiepark Marl

Ulrich Wieching, Leiter WSA Westdeutsche Kanäle

Angela Wilms, MUNV NRW

Prof. Dr. Hans-Heinrich Witte, Präsident GDWS