



## **Interregionaler Gewerkschaftsrat Rhein-IJssel**

### **Duisburger Erklärung:**

**„Hafenkooperationen fördern – gute Arbeit gestalten – die Umwelt schonen“**

### **Verkehrs- und Logistiktagung des Interregionalen Gewerkschaftsrates (IGR) Rhein-IJssel am 22.05.2013**

Der IGR Rhein-IJssel unterstreicht mit dieser gemeinsamen Erklärung die Bedeutung einer engen Vernetzung der Seehäfen in Zeebrügge, Antwerpen, Rotterdam und Amsterdam (ZARA-Häfen) mit dem Hinterlandverkehr in Nordrhein-Westfalen. Dabei müssen alle Verkehrsträger in den Blick genommen werden. Reservekapazitäten existieren dabei besonders bei der Binnenschifffahrt. Langfristig liegen große Chancen in einer Kooperation der Häfen am Rhein.

Die Niederlande und NRW dürfen nicht nur Transitland für internationale Warenströme sein. Gute Logistik muss Wertschöpfung in der Region sichern, gute Arbeitsplätze schaffen und umweltverträglich sein. Dafür müssen die Rahmenbedingungen stimmen. Hier gibt es Nachholbedarf, besonders auf deutscher Seite.

Die *Duisburger Erklärung* greift im Folgenden einige ausgewählte Aspekte auf, mit einem Schwerpunkt auf der Binnenschifffahrt und der Situation der Häfen in NRW. Sie knüpft damit an die *Klever Erklärung* an, mit der der Interregionale Gewerkschaftsrat 2011 Stellung zu den arbeitsmarkt- und strukturpolitischen Herausforderungen in der Grenzregion genommen hat, sowie an die *Nijmegener Erklärung* von 2012, die Verkehrs- und Logistikthemen in der Grenzregion zum Gegenstand hatte, wobei der Fokus auf dem Schienenverkehr lag.

Die Strategie *Europa 2020* zielt auf ein intelligentes, nachhaltiges und integratives Wachstum in der EU. Die europäischen Gewerkschaften begleiten diesen Prozess. Sie setzen sich ein für eine soziale und ökonomisch gerechte Dimension eines Europas für alle Bürgerinnen und Bürger. Der IGR möchte mit der *Duisburger Erklärung* einen Impuls hierfür setzen.

## **Die Verkehrsinfrastruktur ist nicht gerüstet für die Herausforderungen der Zukunft**

Immer neue Studien belegen es und auf zahlreichen Verkehrskonferenzen der letzten Monate wurde es immer wieder beklagt: Die Verkehrsinfrastruktur in NRW ist in den Bereichen Schiene und Straße an der Grenze ihrer Kapazität angelangt. Streckenweise ist die Belastungsgrenze bereits überschritten. Am Kölner Ring besteht eine Spitzenbelastung von bis zu 160.000 Kfz pro Tag, die mehr als 1.000 Stautunden pro Jahr verursachen. Auf NRW-Autobahnen gab es 2012 rd. 40.100 Staus mit einer Staulänge von 55.900 km.

Die Wachstumsprognose des Bundes geht von einem Anstieg des Güterverkehrs um 71% bis zum Jahre 2025 aus, des allgemeinen Personenverkehrs um fast 18% und des für NRW besonders bedeutsamen Seehafenhinterlandverkehrs sogar um 168% aus. Ein wichtiger Treiber des stark steigenden Güterverkehrs in NRW wird der teilweise massive Ausbau der ZARA-Häfen sein.

Beim Schienenverkehr werden bestehende Engpassstellen bis 2025 noch stärker belastet und neue kommen hinzu, wie eine Studie des Instituts für Verkehrswissenschaft der Universität Münster jüngst prognostizierte.<sup>1</sup> Die Grenze der Leistungsfähigkeit des Schienennetzes werde schon heute auf 74 Streckenabschnitten im Land erreicht. Bis 2025 steige die Zahl bis auf 118 an.

Die negativen Auswirkungen bekommen nicht nur die Menschen und Unternehmen in NRW zu spüren. NRW ist keine Insel, vielmehr existieren viele und teilweise sehr enge Verflechtungen mit anderen Wirtschaftsräumen im In- und Ausland. NRW darf keine Wachstumsbremse sein. Wirtschaft braucht Infrastruktur.

Verkehrsinfrastrukturen werden bisher aber noch zu sehr im nationalen Fokus betrachtet. Wir liegen in der Mitte Europas, geplant werden aber Verkehrswege nur bis zur nationalen Grenze. Wir brauchen einen Paradigmenwechsel hin zur gemeinsamen Planung und Umsetzung europäischer Verkehrsprojekte. Dazu gehört auch die Finanzierungsunterstützung durch die EU. Gerade unter den bekannten Zwängen knapper Haushaltsmittel und der chronischen Unterfinanzierung des Verkehrsbereichs müssen alle Optionen genutzt werden. Anteilige Finanzierungen aus TEN-Mitteln (Transeuropäische Netze) oder Europäische Bürgschaften u.ä. sind in den Niederlanden schon Standard, die Bundesregierung nutzt dies nur in extrem begrenztem Umfang.

Auf niederländischer und belgischer Seite wird massiv investiert in Infrastruktur (Häfen Amsterdam, Rotterdam, Eemshaven, Zeebrugge, Antwerpen/Vlissingen, Betuwe-route, Ausbau A15, A2/A67. Es mangelt am adäquaten Anschluss an die Infrastruktur in NRW.

## **Reservekapazitäten der Binnenschifffahrt nutzen – Schlüsselrolle der Häfen**

Moderne Logistikkonzepte für NRW müssen alle Verkehrsträger in den Blick nehmen. Analysen zeigen aber auch, dass vor allem die Binnenschifffahrt in NRW noch Reservekapazitäten aufweist. Heute werden rund 330 Mio. Tonnen Güter auf dem Rhein transportiert. Schätzungen gehen davon aus, dass die doppelte Menge mög-

lich wäre, wenn die dafür nötigen Hafenbecken vorhanden wären und Flaschenhalse wie veraltete Schleusen beseitigt würden.

Damit kommt den Häfen eine Schlüsselrolle zu, um Wachstumspotenziale auch nutzen zu können. Nach einer Faustformel zieht jede Tonne, die in einem Hafen umgeschlagen wird, zwischen 800 und 1.000 € Wertschöpfung in der Region nach sich. So betrage die Wertschöpfung der Kölner Häfen rund 1,3 Mrd. €. <sup>2</sup> Benötigt werden innovative Logistikkonzepte, optimierte Abläufe in Unternehmen und Transport und adäquate Flächen für Logistiksiedlungen mit Gleis- und Wasseranschluss. Gerade im vergangenen Jahr zeichnete sich ein deutlicher Engpass bei der Verfügbarkeit solcher Flächen ab. Wir begrüßen die Bestrebungen, im Zusammenhang mit Logport Duisburg auf der Kohlenlagerfläche in Kamp-Lintfort und in Moers-Kohlenhuck GI-Flächen auszuweisen. Weitere Kapazitäten sind nötig.

### **Binnenschifffahrtsstandort NRW stärken – Kooperation statt Konkurrenz**

Der Duisburger Hafen ist ein starker internationaler Marktakteur. Kleinere regionale Häfen agieren im internationalen Logistikwettbewerb jedoch unterhalb der Wahrnehmungsschwelle. Seit Jahren wird daher in einer verstärkten Kooperation von Hafenstandorten am Rhein ein Weg gesehen, den Binnenschifffahrtsstandort NRW zu stärken. Gewerkschaften haben diesen Ansatz unterstützt.

Durch den Zusammenschluss der Häfen und Güterverkehr Köln (HGK) und der Neuss-Düsseldorfer Häfen (RheinCargo) sowie der Häfen im Kreis Wesel (Delta Port, bestehend aus Emmelsum, Rhein-Lippe-Hafen und dem Stadthafen Wesel) ist Bewegung in die Entwicklung gekommen. Dadurch werden auch Flächenreserven aktiviert. Daran gilt es anzuknüpfen.

Notwendig ist eine nachhaltig gesicherte tragfähige Abwicklung des Seehafen-hinterlandverkehrs. Dafür ist der Ausbau des Schienennetzes ein wesentlicher Baustein.

Der Ausbau der **Betuwe-Linie** auf drei Gleise als Hauptschlagader des Schienengüterverkehrs von und nach Rotterdam ist zügig unter Berücksichtigung angemessener ökologischer und sozialer Gesichtspunkte voranzutreiben. Als südlicher Bypass der Betuwe-Linie ist der Ausbau der Strecke Venlo-Kaldenkirchen-Viersen-Rheydt-Odenkirchen erforderlich. Eingleisige Engpässe müssen durch den Ausbau auf zwei Gleise beseitigt werden.

Der **Eiserne Rhein** ist die kürzeste Schienenverbindung zwischen dem Rhein-Ruhr-Gebiet und dem Seehafen Antwerpen. Wir fordern die Planungen zum Eisernen Rhein so weiter zu betreiben, dass die Trasse den Belastungen der Zukunft gewachsen ist, aber zugleich den Anspruch der Menschen auf Lärmschutz berücksichtigt. Dabei scheint die Variante entlang der A 52 den Anforderungen am besten zu genügen.

### **Innovative Logistik mit guter Arbeit**

Der Wirtschaftsbereich Logistik liefert einen wichtigen Beschäftigungsbeitrag in NRW: 284.000 Beschäftigte arbeiten im Kernbereich der mittelständisch geprägten Branche mit rund 27.800 Unternehmen. Nimmt man die erweiterte Logistikbranche

hinzu – Beschäftigte mit logistischen Tätigkeiten in Industrie und Handel – sind es fast 615.000.

Nur innovationsfähige Logistikunternehmen werden im härter gewordenen Wettbewerb überleben. Die Digitalisierung schreitet voran, wie der Einsatz von RFID (Radio Frequency Identification) belegt. Die einzelnen Elemente für eine „Logistik 4.0“ sind heute z. T. schon vorhanden, die Verknüpfung zu cyber-physischen Systemen steht bevor. Eine wesentliche Voraussetzung für wandlungsfähige Unternehmen sind qualifizierte, motivierte und engagierte Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Hochproduktive Geschäftsmodelle, die auf Niedriglohnstrategien und Leiharbeit setzen, lehnt der IGR dagegen ab. Qualifizierung und Kompetenzentwicklung in der Logistik werden künftig ebenso an Bedeutung gewinnen wie die Fachkräftesicherung und die alters- und altersgerechte Gestaltung der Arbeit unter den Vorzeichen des demografischen Wandels.

Diese Prozesse müssen arbeitsorientiert gestaltet werden, um einen hohen Beschäftigungsstand und gute Arbeitsbedingungen zu sichern. Das menschenleere, vollautomatisierte Logistikunternehmen wäre eine Fehlentwicklung, ebenso eine Polarisierung in gut bezahlte, komfortable Arbeitsplätze für „High Potentials“ und schlecht bezahlte, belastende Arbeitsplätze für geringer Qualifizierte. Wir fordern gute Arbeit für alle!

Wir setzen uns für die Verbesserung der Arbeitssituation mobiler Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer ein und fordern eine Überarbeitung der Entsenderichtlinie. Die Praxis hat gezeigt, dass die Entsenderichtlinie keinen ausreichenden Schutz vor Ausbeutung der entsandten Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer bietet. Missstände herrschen in diesem Zusammenhang in allen Branchen, besonders in der Baubranche und in der Fleischindustrie, aber auch in Logistik und Industrie. Neben schlechten Löhnen und Arbeitsbedingungen sind Entsandte häufig auch von menschenunwürdiger Unterbringung, Mietwucher und fehlender sozialer Absicherung betroffen. Anstatt endlich gegen diese unhaltbaren Zustände vorzugehen und die Rechte entsandter Beschäftigter zu stärken, plant die EU-Kommission mit dem Vorschlag für die sog. Durchsetzungsrichtlinie im Gegenteil, die Entsendeunternehmen vor angeblich zu strengen Kontrollen zu schützen und leistet damit Lohndumping und Missbrauch Vorschub. Der IGR fordert das Europäische Parlament und die Bundesregierung auf, den Richtlinienentwurf grundlegend zu überarbeiten und sich für eine Revision der Entsenderichtlinie einzusetzen. Wir brauchen effektive Prävention, wirksame Kontrollen und Sanktionen gegen Briefkastenfirmen, jegliche Form von Sozialbetrug und gegen den missbräuchlichen Einsatz von Leiharbeit und Scheinselbstständigkeit. Wir wollen die Gleichstellung aller Beschäftigten – unabhängig von Herkunft und Beschäftigungsform und dies auf hohem Niveau.

Der in Belgien und den Niederlanden bereits bestehende gesetzliche Mindestlohn muss endlich auch in Deutschland eingeführt werden.

### **Gute Umwelt**

Wir unterstützen den Ansatz, Logistikprozesse umweltgerechter und ressourcenorientierter zu gestalten („Grüne Logistik“). Dieser Aspekt wird künftig noch an Bedeutung gewinnen. NRW ist das erste deutsche Bundesland mit einem Landesklimaschutzgesetz. Im Rahmen des Beteiligungsprozesses zum ersten Klimaschutzplan wird u.a. darüber diskutiert, wie eine Entkoppelung von Wirtschaftswachstum und

CO<sub>2</sub>-Emissionen des Güterverkehrs erreicht werden kann. Ziel ist eine Reduzierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen des Güterverkehrs bis zum Jahr 2020 um 25% bezogen auf den Stand 2010.

Das Binnenschiff weist im Vergleich zum LKW die deutlich bessere CO<sub>2</sub>-Bilanz auf. Eine stärkere Verlagerung von der Straße auf das Schiff wäre bezogen auf Transportkilometer und Kapazität vorteilhaft. Das Beispiel Antwerpen zeigt, dass durch Brückenanhebungen die Kapazität des Binnenschiffs noch verbessert werden kann. Dort können Binnenschiffe nun eine weitere Lage Container fahren. Der Hafen Rotterdam setzt zunehmend auf Nutzungskreisläufe, so dass Abfallstoffe direkt in der Produktion benachbarter Anlagen weiterverwendet werden können – auch dies ein Beispiel für die Verbindung von wirtschaftlichem und ökologischem Handeln.

Es darf aber nicht verschwiegen werden, dass es in Rheinnähe zu erhöhten Feinstaubbelastungen durch die Binnenschifffahrt kommt. Wir fordern deshalb von der Bundesregierung und der EU Anpassungshilfen für die Binnenschifffahrt für die Nachrüstung mit Rußpartikelfiltern oder den Kauf neuer Motoren. Wir unterstützen damit Forderungen der Binnenschifffahrt, der NRW-Politik und des Naturschutzbundes NABU.

Für den grenzüberschreitenden ÖPNV, die bessere Vernetzung der Arbeitsmärkte und eine Entlastung des Kfz-Verkehrs sind die Wiedereröffnung der Eisenbahnlinien Krefeld-Kleve-Nijmegen neben Arnhem-Emmerich und vielleicht Winterswijk-Borken-Gelsenkirchen von Bedeutung.

**Die Bundesregierung ist gefordert, die Bedeutung der Verbindung von NRW zu den ZARA-Häfen anzuerkennen und die erforderlichen Infrastrukturmaßnahmen zügig umzusetzen.**

**Zu Guter Arbeit gehören ein gesetzlicher Mindestlohn und die Revision der Entsenderichtlinie für eine Verbesserung der Arbeitssituation mobiler Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer.**

---

<sup>1</sup> „Wenn NRW zum Nadelöhr für Deutschland wird“, Vorstellung der Ergebnisse einer erweiterten Studie „Fahrplan 2025 für das Schienennetz in NRW- korridorbetrachtung und Engpassanalyse“ anlässlich des Parlamentarischen Abends der Initiative Bahn NRW am 18.04.2013 in der Vertretung des Landes NRW beim Bund in Berlin.

<sup>2</sup> Häfen wichtig für Logistikstandort. Trend, 18.12.2012.