

Beschlussempfehlung und Bericht

des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur (15. Ausschuss)

**zu dem Antrag der Abgeordneten Bernd Reuther, Frank Sitta, Torsten Herbst,
weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP
– Drucksache 19/11111 –**

**Abladeoptimierung Mittel- und Niederrhein mittels Maßnahmengesetz schneller
vorantreiben**

A. Problem

Die Antragsteller haben einen Antrag eingebracht, der die Abladebedingungen für die Binnenschifffahrt an Mittel- und Niederrhein optimieren und damit die Zuverlässigkeit des Rheins als Verkehrsweg erhöhen soll. Der Deutsche Bundestag solle feststellen, dass die Projekte zur Verbesserung der wirtschaftlichen Befahrbarkeit bedeutsamer Streckenabschnitte des Rheins aufgrund ihrer Festlegung als vordringlicher Bedarf im Bundesverkehrswegeplan 2030 zu beschleunigen seien. Dazu solle die Bundesregierung u. a. aufgefordert werden, durch ein Vorschaltgesetz entsprechende Projekte für spätere Maßnahmengesetze zu identifizieren sowie die personellen und finanziellen Voraussetzungen für die Planung und Realisierung der Projekte zu schaffen.

B. Lösung

Ablehnung des Antrags mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktionen der AfD und FDP bei Stimmenthaltung der Fraktion DIE LINKE.

C. Alternativen

Annahme des Antrags.

D. Kosten

Wurden nicht erörtert.

Beschlussempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen,
den Antrag auf Drucksache 19/11111 abzulehnen.

Berlin, den 25. September 2019

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur

Cem Özdemir
Vorsitzender

Eckhard Pols
Berichtersteller

Bericht des Abgeordneten Eckhard Pols

I. Überweisung

Der Deutsche Bundestag hat den Antrag auf **Drucksache 19/11111** in seiner 107. Sitzung am 27. Juni 2019 beraten und zur federführenden Beratung an den Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur sowie an den Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit zur Mitberatung überwiesen.

II. Wesentlicher Inhalt der Vorlage

Die Antragsteller führen aus, dass die Binnenschifffahrt ein wesentlicher Teil der Logistikkette und der umweltfreundlichste Verkehrsträger beim Gütertransport sei. Das Jahr 2018 habe gezeigt, dass sie bei langanhaltendem Niedrigwasser stark eingeschränkt sei, wobei sich der Rheinabschnitt zwischen Mainz/Wiesbaden und St. Goar als besonderer Schwachpunkt im Wasserstraßennetz herausgestellt habe. Daher solle eine Verbesserung der wirtschaftlichen Befahrbarkeit dieses Streckenabschnitts unter gleichzeitiger Verbesserung der örtlichen und überregionalen Sohlstabilität erfolgen. Dieses Projekt sei im Bundesverkehrswegeplan 2030 in die Kategorie „vordringlicher Bedarf – Engpassbeseitigung“ eingestuft worden und zähle damit zu den wichtigsten Verkehrsprojekten in Deutschland.

Mit dem im Dezember 2016 in Kraft getretenen Bundeswasserstraßenbaugesetz sei die Abladeoptimierung von Mittel- und Niederrhein beschlossen worden. Am Niederrhein solle die Befahrbarkeit zwischen Duisburg und Stürzelberg sowie zwischen Duisburg und Neuss durch eine Erhöhung der Fahrrinnentiefe qualitativ verbessert werden. Ziel der Abladeoptimierung Mittelrhein sei es, sechs lokale Bereiche in der Fahrrinne zu optimieren, um auch bei Niedrigwasser eine Fahrrinnentiefe von 2,10 m gewährleisten zu können. Da bei Niedrigwasser Güterschiffe auf der Fahrt zwischen Ober- und Niederrhein weniger Ladung aufnehmen könnten, könnten durch die höhere Fahrrinnentiefe bis zu 25.000 Frachtschiffe eine Gesamtmenge von fünf Millionen Tonnen mehr befördern. Dies begünstige eine Verlagerung von Gütertransporten von der Straße und der Schiene auf die Wasserstraße und damit auch eine Lärmentlastung beim Schienenverkehr im Mittelrheintal.

Mit der „Wiesbadener Erklärung“ hätten die Länder Hessen, Baden-Württemberg, Rheinland-Pfalz und Nordrhein-Westfalen eine „Resolution zur Abladeoptimierung an Mittel- und Niederrhein“ verabschiedet, mit der der Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur zu einer zügigen Umsetzung der Vorhaben aufgefordert worden sei. Die Verkehrsministerkonferenz habe am 5. April 2019 die Notwendigkeit zügiger Projektfortschritte bei den vordringlichen Bundeswasserstraßenvorhaben und die Hinterlegung mit den hierfür notwendigen personellen Ressourcen bekräftigt.

Der am 14. Mai 2019 vorgestellte Masterplan Binnenschifffahrt enthalte als eine „kurzfristige Maßnahme“ für die schnellere Umsetzung von Maßnahmen der vordringlichen Bedarfs-Engpassbeseitigung die Vorlage eines Vorschaltgesetzes, in welchem die Projekte für spätere Maßnahmengesetze und damit auch für die Abladeoptimierung am Mittelrhein identifiziert würden. Die rechtlichen Voraussetzungen zur Feststellung der Abladeoptimierung Mittelrhein mittels Maßnahmengesetz dürften grundsätzlich gegeben zu sein, wobei die Antragsteller auf ein Urteil des Bundesverfassungsgerichtes zur „Südumfahrung Stendal“ aus dem Jahr 1997 referenzieren.

Auf eine Kleine Anfrage der FDP-Bundestagsfraktion habe die Bundesregierung zu erkennen gegeben, dass die Abladeoptimierung Mittelrhein erst nach 2030 fertiggestellt würde (Drucksache 19/6395). Die Fertigstellung des Vorhabens sei in erster Linie von der personellen Ausstattung des Projektes abhängig, die nach jetzigem Stand nicht ausreiche, um das zeitliche Ziel einzuhalten. Die im Jahr 2019 den mit der Projektumsetzung betrauten Dienststellen der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung bislang tatsächlich zur Bewirtschaftung zugewiesenen zusätzlichen Stellen würden aber voraussichtlich nicht ausreichen, um einen zeitnahen oder gar beschleunigten Abschluss der komplexen Planungen sicherzustellen. Die Antragsteller äußern die Sorge, dass das bisherige Planungsziel 2030 dadurch aus den Augen verloren werde.

Der Deutsche Bundestag solle die Bundesregierung daher auffordern, gemeinsam mit der Wirtschaft ein Handlungsprogramm zur Erhöhung der Zuverlässigkeit des Rheins als Verkehrsweg vorzulegen. Weiterhin solle die Bundesregierung ein belastbares Personalkonzept für die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung für die Jahre 2020 ff. zur Sicherstellung der Projektrealisierungen vorlegen. Projekte für spätere Maßnahmengesetze sollten in einem Vorschaltgesetz auf den Weg gebracht werden, wobei die Abladeoptimierung Mittelrhein mit einzubeziehen sei. Die Bundesregierung solle ferner Haushaltsmittel flexibel einsetzen, um der hohen Priorität der Maßnahmen Rechnung zu tragen. Bei der Abladeoptimierung Mittelrhein und der Abladeverbesserung Niederrhein solle sie sich dafür einsetzen, dass jegliche denkbaren Anstrengungen unternommen werden, um auch Verbesserungen für Natur, Umwelt und Wasserwirtschaft zu erzielen. Schließlich solle die Bundesregierung den Dialog des WSA Duisburg-Rhein mit den Natur- und Umweltschutzverbänden unterstützen und die weiteren Schritte der WSV zügig und transparent begleiten.

III. Stellungnahme des mitberatenden Ausschusses

Der **Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit** hat den Antrag auf Drucksache 19/11111 in seiner 47. Sitzung am 25. September 2019 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktionen der AfD und FDP bei Stimmenthaltung der Fraktion DIE LINKE. dessen Ablehnung.

IV. Beratungsverlauf und Beratungsergebnisse im federführenden Ausschuss

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur hat den Antrag auf Drucksache 19/11111 in seiner 49. Sitzung am 25. September 2019 beraten.

Die **Fraktion der CDU/CSU** führte aus, dass das im Antrag der Fraktion der FDP geforderte Vorschaltgesetz bereits durch das BMVI erarbeitet werde. Die Maßnahme sei Bestandteil des Vordringlichen Bedarfs des Bundesverkehrswegeplans 2030 und würde durch Regierungshandeln in Verantwortung des BMVI umgesetzt. Damit habe sich der Antrag erübrigt, so dass die CDU/CSU-Fraktion diesen ablehnen werde.

Die **Fraktion der SPD** stellte fest, dass die Niedrigwassersituation am Rhein dringendes Handeln erfordere, welches durch die Umsetzung von Punkt 1 des Masterplans Binnenschifffahrt durch das BMVI bereits erfolge. Ferner gebe es einen „8-Punkte-Plan“ des BMVI zu verlässlichen kalkulierbaren Transportbedingungen am Rhein, der ebenfalls die Abladeoptimierung am Mittelrhein beinhalte. Man sei skeptisch, ob Vorschalt- und Maßnahmengesetze die erforderlichen Beschleunigungen im Planungsbereich brächten.

Die **Fraktion der AfD** legte dar, dass sie den Antrag befürworte. Eine Wassertiefe von 1,9 m sei zu wenig und man habe im besagten Streckenabschnitt sechs Schwachstellen, die bereinigt werden müssten. Wenn es gelinge, die Rinne an diesen Stellen auf 2,20 m zu vertiefen, erreiche man einen besseren Fluss des Güterverkehrs.

Die **Fraktion der FDP** erläuterte, der Antrag sei vorgelegt worden, weil die Umsetzungsmaßnahmen aus dem Bundesverkehrswegeplan viel zu lang dauerten. Industrieunternehmen entlang des Rheins hätten sehr unter dem Niedrigwasser gelitten, allen voran die BASF. Bei einem Treffen mit Vertretern der Industrie unter Beteiligung des BMVI sei auf die Niederlande verwiesen worden, die eine Schwellenbeseitigung jenseits der deutsch-niederländischen Grenze innerhalb von 18 Monaten inklusive Genehmigungsverfahren durchgeführt hätten.

Die **Fraktion DIE LINKE.** merkte an, dass gegen eine schnelle Verlagerung von Güterverkehr auf die Binnenschifffahrt grundsätzlich nichts einzuwenden sei. Allerdings sei man der Meinung, dass für eine flächendeckende Reduzierung des Lkw-Verkehrs auf der Straße andere Konzepte erforderlich seien. Die Flotte der Binnenschiffe müsse an die Flüsse angepasst werden, da nur Maßnahmen für große Schiffe gefördert würden. Man habe zudem einen Konflikt zwischen Naturschutz und der Schifffahrt, weshalb man sich bei dem Antrag enthalten werde.

Die **Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN** hob hervor, dass der Mittelrhein ein Gebiet mit hohem ökologischem und touristischem Wert sei. Somit sei es eine Herausforderung, die verschiedenen Interessen „unter einen Hut“ zu bekommen, was mit den vorgeschlagenen Maßnahmen nicht gelingen werde. Der Antrag weise aber

zurecht auf die erforderlichen Personalressourcen der WSV zur Umsetzung prioritärer Maßnahmen hin. Die Probleme seien nicht mit neuen Gesetzen, sondern mit einer neuen Struktur der WSV zu lösen.

Der **Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur** empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktionen der AfD und FDP bei Stimmenthaltung der Fraktion DIE LINKE. die Ablehnung des Antrags auf Drucksache 19/11111.

Berlin, den 25. September 2019

Eckhard Pols
Berichterstatler

