

Antrag

der Abgeordneten Bernd Reuther, Frank Sitta, Torsten Herbst, Dr. Christian Jung, Daniela Kluckert, Oliver Luksic, Renata Alt, Nicole Bauer, Jens Beeck, Dr. Jens Brandenburg (Rhein-Neckar), Dr. Marco Buschmann, Carl-Julius Cronenberg, Dr. Marcus Faber, Otto Fricke, Thomas Hacker, Katrin Helling-Plahr, Markus Herbrand, Dr. Christoph Hoffmann, Ulla Ihnen, Olaf in der Beek, Thomas L. Kemmerich, Dr. Marcel Klinge, Pascal Kober, Dr. Lukas Köhler, Carina Konrad, Ulrich Lechte, Alexander Müller, Roman Müller-Böhm, Dr. Martin Neumann, Hagen Reinhold, Dr. Wieland Schinnenburg, Matthias Seestern-Pauly, Bettina Stark-Watzinger, Katja Suding, Michael Theurer, Stephan Thomae, Manfred Todtenhausen, Sandra Weeser, Nicole Westig, Katharina Willkomm und der Fraktion der FDP

Abladeoptimierung Mittel- und Niederrhein mittels Maßnahmengesetz schneller vorantreiben

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Die Binnenschifffahrt ist ein wichtiger Teil der Logistikkette. Sie ermöglicht große Mengen Rohstoffe schnell, sicher und kostengünstig zu transportieren und gewährleistet die Versorgungssicherheit für Wirtschaft und Bevölkerung. Außerdem ist sie der umweltfreundlichste Verkehrsträger beim Gütertransport. Das Jahr 2018 hat jedoch gezeigt, dass die Binnenschifffahrt bei langanhaltendem Niedrigwasser stark eingeschränkt ist. Als besonderer Schwachpunkt im deutschen Wasserstraßennetz hat sich der Rheinabschnitt zwischen Mainz/Wiesbaden und St. Goar herausgestellt. Es soll daher eine Verbesserung der wirtschaftlichen Befahrbarkeit des verkehrlich bedeutsamen Streckenabschnittes zwischen Mainz/Wiesbaden und St. Goar (Rheinkilometer 508,00 bis 557,00), unter gleichzeitiger Verbesserung der örtlichen und überregionalen Sohlstabilität, erfolgen. Das Projekt ist im Bundesverkehrswegeplan 2030 mit einem Kosten-Nutzen-Verhältnis von 30,7 angegeben und in die höchste Kategorie der neuen Projekte („Vordringlicher Bedarf – Engpassbeseitigung“) eingestuft worden. Damit zählt es unter verkehrswirtschaftlichen Gesichtspunkten zu den wichtigsten Verkehrsprojekten in Deutschland, die bis 2030 umgesetzt werden sollen. Zudem wurde die Abladeoptimierung Mittellrhein mit dem im Dezember 2016 in Kraft getretenen Bundeswasserstraßenausbaugesetz beschlossen. Ebenfalls darin enthalten ist die Abladeoptimierung Niederrhein (Vordringlicher Bedarf). Hier soll eine Abladeverbesserung und Sohlenstabilisierung am Rhein zwischen Duisburg und Stürzelberg erfolgen. Mit der Umsetzung des Projekts soll die Befahrbarkeit auf eine Fahrrinnentiefe von 2,80 m unter GIW (Gleichwertiger Wasserstand) zwischen Duisburg und Neuss und auf eine Fahrrinnentiefe von 2,70 m unter GIW zwischen Neuss und Stürzelberg qua-

litativ verbessert werden. Die Umsetzung der mit 60 und 201 Millionen Euro veranschlagten Projekte obliegt der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV). Träger des Vorhabens ist das Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Duisburg-Rhein.

Ziel der Abladeoptimierung Mittelrhein ist es, sechs lokale Bereiche in der Fahrrinne zu optimieren, um auch bei Niedrigwasser eine Fahrrinnentiefe von 2,10 m gewährleisten zu können. Derzeit werden an diesen sechs besagten Stellen bei Niedrigwasser nur 1,90 m Tiefe erreicht. In der Konsequenz bedeutet das, dass Güterschiffe auf der Fahrt zwischen Ober- und Niederrhein weniger Ladung aufnehmen können. Nach der Umsetzung der Abladeoptimierung wird erwartet, dass von jedem Schiff bei mittleren und niedrigen Abflüssen rund 200 bis 300 Tonnen mehr an Ladung aufgenommen werden kann. Das entspricht der Lademenge von 10 bis 15 Lkw. Da nach Angaben der WSV an circa 180 Tagen jährlich nur mittlere und niedrige Wasserstände zu verzeichnen sind, könnten durch die höhere Fahrrinnentiefe bis zu 25000 Frachtschiffe eine Gesamtmenge von 5 Millionen Tonnen mehr befördern. Die Verbesserung der Leistungsfähigkeit der Binnenschifffahrt im Rheinkorridor begünstigt eine Verlagerung von Gütertransporten von der Straße und der Schiene auf die Wasserstraße und damit auch eine Lärmentlastung beim Schienengüterverkehr im Mittelrheintal. Die ökologischen und ökonomischen Effekte sind insoweit offenkundig positiv. Die Fahrrinnentiefe zu optimieren bedeutet keinesfalls den Fluss großflächig zu vertiefen. Es geht vielmehr darum, örtlich wasserspiegelstützende Maßnahmen und moderate Sohlanpassungen vorzunehmen. Dieses kann beispielsweise durch das Anlegen von Buhnen und Längsbauwerken erfolgen. Sprengungen von Felsen in der oberen Gebirgsstrecke sind nicht notwendig.

Die exportorientierten Wirtschaftsstandorte im Rheinkorridor sind besonders auf ein erfolgreiches Gesamtsystem aus Wasserstraßen, Binnenschifffahrt und Binnenhäfen angewiesen. Jede Tonne, die ein Frachtschiff mehr laden kann, senkt die Transport- und Produktionskosten erheblich. Zukünftige Investitionsentscheidungen der Industrie sind gerade unter dem Eindruck der langen Niedrigwasserphase im Jahr 2018 mehr denn je abhängig von leistungsfähigen Wasserstraßen.

Die Länder Hessen, Baden-Württemberg, Rheinland-Pfalz und Nordrhein-Westfalen haben dies zum Anlass genommen, auf der Länderkonferenz Rhein am 25. Mai 2018 eine „Resolution zur Abladeoptimierung an Mittel- und Niederrhein“ zu verabschieden (Wiesbadener Erklärung). In der Resolution haben die Landesverkehrsminister die Bedeutung der Verkehrsprojekte für die Leistungsfähigkeit der Binnenschifffahrt, die Verkehrssicherheit sowie die Verlagerung von Straßen- und Schienentransporten auf das Wasser betont und den Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur zu einer zügigen Umsetzung der Vorhaben aufgefordert. Die Verkehrsministerkonferenz hat am 5. April 2019 die Notwendigkeit zügiger Projektfortschritte bei den vordringlichen Bundeswasserstraßenvorhaben und die Hinterlegung mit den hierfür benötigten personellen Ressourcen nochmals bekräftigt.

Am 14. Mai 2019 stellte Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer den Masterplan Binnenschifffahrt vor. Darin enthalten ist als eine „kurzfristige Maßnahme“ für die schnellere Umsetzung von Maßnahmen der Vordringlichen Bedarfs-Engpassbeseitigung (VB-E) die Vorlage eines Vorschaltgesetzes vorgesehen, in welchem die Projekte für spätere Maßnahmenengesetze identifiziert werden sollen. Dazu zählt auch die Abladeoptimierung am Mittelrhein (S. 9 Masterplan Binnenschifffahrt).

Bereits im Jahr 1997 wurde die „Südumfahrung Stendal“ mithilfe eines Maßnahmenengesetzes umgesetzt. Das BVerfG stellte damals im Verfahren zur Verfassungsmäßigkeit fest, dass staatliche Planung weder eindeutig der Legislative noch eindeutig der Exekutive zugeordnet ist und auch Detailpläne im Bereich der anlagenbezogenen Fachplanung gesetzlich geregelt werden können. Ein Gutachten des Wissenschaftlichen Dienstes des Deutschen Bundestages warf darüber hinaus die Problematik der

vertikalen Gewaltenteilung auf. Sie tritt ein, wenn der Bund neben der Gesetzgebungskompetenz nicht die Verwaltungskompetenz besitzt. Im Falle der Abladeoptimierung Mittelrhein trifft indes beides eindeutig zu. Die Voraussetzungen zur Feststellung der Abladeoptimierung Mittelrhein mittels Maßnahmengesetz erscheinen daher grundsätzlich gegeben zu sein.

In der Antwort auf die Kleine Anfrage der FDP-Bundestagsfraktion gab die Bundesregierung zu erkennen, dass die Abladeoptimierung Mittelrhein erst nach 2030 fertiggestellt werden wird (Drucksache 19/6395). Diese Verzögerung ist schwer nachzuvollziehen, weil das Verkehrsprojekt mit Blick auf das herausragende Nutzen-Kosten-Verhältnis zu den wichtigsten des gesamten Bundesverkehrswegeplanes 2030 zählt.

Der vom Bund bisher skizzierte Zeitplan, der von einer Fertigstellung des Vorhabens im Jahr 2030 ausgeht, ist in erster Linie von der personellen Ausstattung des Projekts abhängig, die nach jetzigem Stand nicht ausreicht, um das zeitliche Ziel einzuhalten (Bericht des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur auf Antrag der Fraktion der FDP „Verzögerung der Abladeoptimierung des Mittelrheins und die daraus entstehenden volkswirtschaftlichen Schäden für den Industriestandort Deutschland“). Ohne zusätzliches Planungspersonal und eindeutige Prioritätensetzung des Bundes bei den Ausbauprojekten wird sich der von der WSV zu verantwortende Planungs- und Baubeginn weiter massiv verzögern. Mit der Schaffung zusätzlicher Planstellen im Bundeshaushalt 2019 wurde zwar ein Schritt zur Realisierung der Abladeoptimierung Mittelrhein getan. Die im Jahr 2019 für das federführende Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Duisburg-Rhein und den anderen WSV-Dienststellen bislang tatsächlich zur Bewirtschaftung zugewiesenen zusätzlichen Stellen werden voraussichtlich aber nicht ausreichen, um einen zeitnahen oder gar beschleunigten Abschluss der komplexen Planungen sicherzustellen. Es besteht daher die Sorge, dass das bisherige Planungsziel 2030 zunehmend aus den Augen verloren wird.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

1. gemäß des Masterplans Binnenschifffahrt gemeinsam mit der Wirtschaft zügig ein Handlungsprogramm zur Erhöhung der Zuverlässigkeit des Rheins als Verkehrsweg vorzulegen;
2. für die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung ein belastbares Personalkonzept für die Jahre 2020 ff. vorzulegen, das eine beschleunigte Realisierung der Abladeoptimierung Mittelrhein und Abladeverbesserung Niederrhein sicherstellt;
3. schnellstmöglich ein Vorschaltgesetz auf den Weg zu bringen, in dem die Projekte für spätere Maßnahmengesetze identifiziert werden, und hierbei die Abladeoptimierung Mittelrhein einzubeziehen;
4. der hohen Priorität der Maßnahmen auch durch flexiblen Einsatz der im Bereich der Bundeswasserstraßen zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel Rechnung zu tragen;
5. sich dafür einzusetzen, dass bei der Abladeoptimierung Mittelrhein und Abladeverbesserung Niederrhein jeglich denkbare Anstrengungen unternommen werden, um nicht nur eine naturverträgliche Umsetzung zu erreichen, sondern in einem hohen Maße auch Verbesserungen für Natur, Umwelt und Wasserwirtschaft zu erzielen;
6. den Dialog des WSA Duisburg-Rhein mit den Natur- und Umweltschutzverbänden zu unterstützen und die weiteren Schritte der WSV zügig und transparent zu begleiten.

Berlin, den 25. Juni 2019

Christian Lindner und Fraktion

