

Stellungnahme der rheinanliegenden BUND-Landesverbände zum Entwurf des Bundesverkehrswegeplans 2030 – hier: die Projekte W25 (Anpassung der Fahrrinntiefe am Mittelrhein) und W 27 (Anpassung der Fahrrinntiefe am Niederrhein)

Mainz, 01. Mai 2016

Zusammenfassung: BUND-Landesverbände gegen Tieferlegung des Rheins

Die rheinanliegenden BUND-Landesverbände lehnen die im Entwurf des Bundesverkehrswegeplans vorgesehene Vertiefung von Abschnitten des Nieder- und des Mittelrheins ab. Die Prüfung der beiden Projekte im Hinblick auf die ökologische Verträglichkeit im Umweltbericht wird als unzureichend eingestuft. Insbesondere wird im Umweltbericht nicht erörtert, wie die beiden Maßnahmen mit Buchstaben und Geist der **EG-Wasserrahmenrichtlinie** in Übereinstimmung gebracht werden können („Verschlechterungsverbot“). Auch eine umfassende **Alternativenprüfung** ist im Umweltbericht zum Entwurf des Bundesverkehrswegeplans nicht vorgenommen worden. In Entwurf zum Bundesverkehrswegeplan und im zugehörigen Umweltbericht, wird nicht untersucht, ob für die avisierte Verkehrsverlagerung die „harten“ Flussausbaumaßnahmen überhaupt nötig sind. Die angestrebte Verlagerung von Güterströmen im Rheinkorridor auf das Binnenschiff lässt sich nach Überzeugung des BUND organisatorische Maßnahmen schneller und zielgenauer erreichen..

Voraussichtlich werden ohnehin das Geld und die Planungskapazitäten nicht ausreichend sein, um die beiden Projekte realisieren zu können. Deshalb empfehlen die rheinanliegenden BUND-Landesverbände im anstehenden Wassertraßenausbaugesetz die beiden Maßnahmen zur Vertiefung der Fahrrinne am Nieder- und Mittelrhein nicht aufzunehmen.

Kritisch anzumerken bleibt, dass durch den überaus straßenlastigen Verkehrswegeplan-Entwurf der behauptete Wille zur Verkehrsverlagerung auf die Schiene und die Wasserstraße nicht eingelöst wird. („Wo Verkehrsverlagerung drauf steht, ist keine drin!“) Wegen der zugrunde gelegten weiteren Aufblähung des Verkehrsvolumens kommt es allenfalls zu relativen Verlagerungseffekten. Aus Klimaschutzgründen sind generell eine **Reduzierung der Verkehrslasten** und eine **absolute Verlagerung auf das Binnenschiff im Rheinkorridor** erforderlich.

Das Projekt W 27 (Anpassung der Fahrrinntiefe am Niederrhein) wird abgelehnt

Die rheinanliegenden BUND-Landesverbände lehnen die vorgesehene Fahrrinnenvertiefung am Niederrhein (Projekt 27) ab. Die geplante Vertiefung auf der Strecke

zwischen Duisburg und Stürzelberg weist nur ein Kosten-Nutzen-Verhältnis von 2,1 auf. Mit Investitionen von rd. 69 Mio. Euro soll ein Nutzen von rd. 147 Mio. Euro erzielt werden. Damit liegt das Kosten-Nutzen-Verhältnis nur knapp über dem Limit von 2,0. In der Regel werden nur Projekte in den Bundesverkehrswegeplan (BVWP) aufgenommen, die ein Kosten-Nutzen-Verhältnis von besser als 2,0 aufweisen.

W 27: Suboptimales Kosten-Nutzen-Verhältnis

Das dem Projekt W27 attestierte Kosten-Nutzen-Verhältnis ergibt sich nur unter der Voraussetzung, dass man die prognostizierten Investitionskosten für die Fahrrinnenanpassung über 100 Jahre (!) dem volkswirtschaftlichen Ertrag gegenüberstellt. Aufgrund des vergleichsweise schlechten Kosten-Nutzen-Verhältnisses sind die mit der Fahrrinnenvertiefung verbundenen ökologischen Eingriffe (siehe Anhang) in diese Niederrheinstrecke für den BUND nicht zu rechtfertigen. Dies gilt auch deshalb, weil der Verlagerungseffekt vom Lkw auf das Binnenschiff durch das Projekt W25 nur als geringfügig eingestuft wird.

Das Projekt W 25 (Fahrrinnenvertiefung am Mittelrhein) wird ebenfalls abgelehnt

Mit einem Kosten-Nutzen-Verhältnis von 30,7 liege die Fahrrinnenanpassung am Mittelrhein deutlich höher als beim Projekt W 27 am Niederrhein. Auch im Projekt 25 ergibt sich der positive Kosten-Nutzen-Effekt im Entwurf des Bundesverkehrswegeplans über eine Zeitschiene von 100 Jahren. Dann soll auf den zehn Kilometern Rheinstrecke bei St. Goar mit einer Investition von knapp 42 Mio. Euro ein Nutzen von rund 1.331 Mio. Euro erzeugt werden. Auch der Verlagerungseffekt vom Lkw auf das Binnenschiff wird im Umweltbericht zum Entwurf des Bundesverkehrswegeplans erheblich weitgehender als beim Projekt W 27 eingestuft. Darüber hinaus geht der Umweltbericht davon aus, dass durch den Bau von Längsbauwerken auch ökologische Verbesserungen an dem betreffenden Mittelrheinabschnitt erzielt werden könnten. Denn im „Windschatten“ der Längsbauwerke könnten sich in Bühnenfeldern, Flachwasser- und Uferzonen ungestört vom Wellenschlag der Schiffe Wasserpflanzengesellschaften, Laich- und Jungfischhabitats von großer ökologischer Wertigkeit etablieren. Die Längsbauwerke würden den Wasserstand anheben, so dass auch bei Mittel- und Niedrigwasser die Frachtschiffe über die Untiefen der „Gebirgstrecke“ gelangen könnten.

Das Projekt 25 sieht zwar vor, dass nicht „flächendeckend“ über zehn Kilometer Fließstrecke hinweg die Rheinsohle abgesenkt und plangemacht wird. Es sollen „nur“ die Peaks (also die in die Fahrrinne ragenden Felsspitzen) weggesprengt oder abgebagert werden. Die wesentliche Fahrrinnenanpassung soll durch die zuvor genannten Längsbauwerke erreicht werden.

Die gesamte Maßnahme - einschließlich der Wegsprengung von Felsnasen und der Anlage von Längsbauwerken - wird vom BUND Rheinland-Pfalz abgelehnt. Mit dem „Rumdoktern“ an der unterrheinischen Felslandschaft im Mittelrheintal hat man seit den 60er Jahren schlechte Erfahrungen gesammelt: Es musste immer wieder nachgebessert und „repariert“ werden, um unerwünschte hydraulische „Nebenwirkungen“

wieder zu kompensieren.¹ Darüber hinaus sind die vorgesehenen Längsbauwerke im engen Durchbruchstal durch das Rheinische Schiefergebirge ein vollkommen naturfremder Fremdkörper. Große Turbulenzen aufgrund der Felsrippen und hohe Strömungsgeschwindigkeiten aufgrund der Talenge sind die charakteristischen Merkmale dieses Stromabschnitts.

Der Umweltbericht zum Bundesverkehrswegeplan: Unzureichendes Verständnis von Flussvertiefungen

Der Umweltbericht zum Entwurf des Bundesverkehrswegeplans umschreibt die gewässerökologische Problematik von Flussvertiefungen wie folgt:

„Eine besondere Form flächenhafter Eingriffe stellt die Sohlbaggerung zur Fahrrinnenvertiefung oder -verbreiterung dar. Es handelt sich zwar um einen direkten Eingriff, jedoch kommt es nicht zu einem Totalverlust von Flächenfunktionen, sondern zu einem vorübergehenden Verlust von Teilfunktionen des Gewässers.“

Die rheinanliegenden BUND-Landesverbände melden Zweifel daran an, ob es durch Sohlbaggerungen tatsächlich nur „zu einem vorübergehenden Verlust von Teilfunktionen des Gewässers“ kommt. Die „Optimierung der Abladetiefe“ durch Fahrrinnenvertiefungen wird am Niederrhein dazu führen, dass der betreffende Stromabschnitt von mehr größeren Schiffen befahren werden wird. Die voluminöseren Frachtschiffe und Schubverbände haben eine größere Sog- und Schwallbildung und zerpflügen damit die sandig-kiesige Stromsohle „mit noch mehr Power“ als kleinere Schiffe. Die Aufwirbelung und Umlagerung der Sohlsubstrate ist der Etablierung einer standortgerechten Makrobenthosfauna sicher nicht gerade förderlich.²

Die enorme Schwall- und Sogwirkung von immer größeren und immer PS-stärkeren Frachtschiffen und Schubverbänden stellt auch eine Beeinträchtigung von Fischhabitaten dar. Der Nieder- und Mittelrhein wird stromaufwärts erfreulicherweise wieder zunehmend von Langdistanzwanderfischen wie dem Lachs, dem Maifisch, der Meerforelle und dem Meerneunauge durchschwommen. Künftig wird möglicherweise auch der Stör dazu gehören. Und rheinabwärts passiert der vom Aussterben bedrohte Aal den Strom. Im Umweltbericht wird nicht untersucht, inwieweit der Rhein als Längskorridor für Langdistanzwanderfische durch die geplanten Anpassungsmaßnahmen für immer größere Frachtschiffe dauerhaft Schaden nehmen könnte. Unerörtert bleibt auch die Frage, ob am betreffenden Stromabschnitt am Niederrhein durch die Sohlbaggerungen ein Sohldurchschlag provoziert werden könnte.³

¹ Regierungspräsidium Gießen: „**Bewirtschaftungsplan Mittelrhein – 1. Bestandsaufnahme 2004 nach Art. 5 und 6 der EG-Wasserrahmenrichtlinie – Erläuterungen zur Bestandsaufnahme Bearbeitungsgebiet Mittelrhein**“ Stand 01.02.2005 – siehe insbesondere Seite 51.

³ Weitere negative Folgen der vorgesehenen Sohlbaggerungen am Niederrhein werden in der Publikation „**Bewertung der Naturschutzverbände in NRW zur geplanten ‚Abladeverbesserung‘ zwischen Duisburg und Köln**“ aufgelistet. Die von NABU, BUND und LNU erstellte und herausgegebene Publikation (46 S.) kann unter www.bund-nrw.de/fileadmin/bundgruppen/bcmslvnrw/PDF_Dateien/Themen_und_Projekte/Verkehrspolitik/BVWP2015/2015_07_01_Bewertung_Rheinvertiefung.pdf heruntergeladen werden.

Umweltbericht: Keine Berücksichtigung der WRRL-Bewirtschaftungsplanung

Bei der Lektüre des Umweltberichts zum Entwurf des Bundesverkehrswegeplans fällt des Weiteren auf, dass kein Bezug auf die Bewirtschaftungspläne für den Mittel- und den Niederrhein genommen wird. Auch die Vorgaben aus dem Bewirtschaftungsplan der Internationalen Rheinschutzkommission für den gesamten Rheinverlauf werden im Umweltbericht nicht reflektiert. Zum Zustand der Rheinökologie stellt der Bewirtschaftungsplan 2016 - 2021 der IKSR auf S. 40 fest:

„Im weiteren Verlauf (nördlicher Oberrhein, Mittelrhein) wird der Rhein bis zur deutsch-niederländischen Grenze durchweg als mäßig bewertet, mit einem ‚unbefriedigenden‘ Wasserkörper im Niederrhein (oberhalb Ruhrmündung).“

Sowohl der gesamte Mittelrhein als auch der gesamte Niederrhein werden als morphologisch stark verändert eingestuft. Es handelt sich also um Fließgewässerabschnitte, die durch wasserbauliche Maßnahmen zu hmwb-Gewässern degradiert worden sind. Die Hydromorphologie wird für den Mittel- wie für den Niederrhein im Bewirtschaftungsplan 2016 als „nicht gut“ bezeichnet.

Es stellt sich somit die Frage, ob durch die Fahrrinnenanpassungen möglicherweise gegen das Verschlechterungsverbot der EG-Wasserrahmenrichtlinie (WRRL) bzw. des Wasserhaushaltsgesetzes verstoßen werden könnte.⁴ Diese Thematik wird im Umweltbericht ebenfalls nicht angesprochen. Somit fehlt dem Umweltbericht zum Entwurf des Bundesverkehrswegeplans eine „WRRL-Verträglichkeitsprüfung“.

Vorgesehene Verlagerung auf das Binnenschiff reicht nicht aus!

Die rheinanliegenden BUND-Landesverbände haben Interesse daran, dass entlang des Rheinkorridors Güterverkehre vom Lkw auf das Binnenschiff verlagert werden.⁵ Das ist nicht nur ein Gebot aus Gründen der Reduzierung von Lärm, Flächeninanspruchnahme durch Straßen und Abgasemissionen. Insbesondere aus Klimaschutzgründen müssen die CO₂-Emissionen radikal zurückgefahren werden. Die dem Ent-

⁴ Nach dem EuGH-Urteil vom Sommer 2015 zum Ausbau der Außenweser ist ein Verstoß gegen das Verschlechterungsverbot der EG-Wasserrahmenrichtlinie bereits dann gegeben, wenn eine der vier Öko-Komponenten (Fische, höhere Wasserpflanzen, Makrobenthosfauna, Algen) um eine Bewertungsstufe nach unten rutscht. Wenn bereits – wie am Niederrhein - die schlechteste Zustandsklasse erreicht ist, ist keine weitere Verschlechterung mehr zulässig.

⁵ So heißt es in der u.a. vom BUND herausgegebenen Publikation „**Klimafreundlicher Verkehr – Weichenstellungen bis 2050**“ von 2015 u.a.:

„Maßnahme 4 - Stärkung des Verkehrsträgers Wasserstraße - Der Anteil des Verkehrsträgers Binnenschiff am Modal Split wird mit gezielten Infrastrukturmaßnahmen und Investitionen vor allem in das westdeutsche Kanalnetz gestärkt. Logistische, multimodale sowie nautische Kapazitäten werden ausgebaut. Zu den Maßnahmen zählt die Nutzung von insgesamt 25 wettbewerbsfähigen Binnenhäfen als trimodale Hinterlandhubs, der Neubau der Scharnbecker Schleuse für Großmotor-Güterschiffe sowie der Aufbau eines umfassenden Flussinformationssystems. Zum nachhaltigen Schutz der Biodiversität und wichtiger Ökosystemdienstleistungen wird auf den Bau weiterer Staustufen sowie auf den Ausbau unverbaubarer Flussabschnitte verzichtet.“

Die Brosch. ist herunterladbar unter:

http://www.bund.net/fileadmin/bundnet/publikationen/mobilitaet/140615_bund_mobilitaet_klimafreundlich_verbaendekonzept.pdf

wurf des Bundesverkehrswegeplans zugrunde gelegte Verkehrspolitik geht aber von einem steil ansteigenden Lkw-Verkehr aus. Der im Bundesverkehrswegeplan-Entwurf vorgesehene Ausbau der Bundeswasserstraßen wird demzufolge nur in der Lage sein, einen kleineren Teil des Zuwachses im Straßengüterverkehr auf das Binnenschiff zu verlagern.⁶

Lkw-Verkehr im Rheinkorridor muss absolut schrumpfen!

Für die BUND-Landesverbände kann sich die Verkehrspolitik nicht darauf beschränken, einen Teil des prognostizierten Zuwachses des Lkw-Verkehrs auf das Binnenschiff zu verlagern. Angesichts der vorhandenen Kapazitätsreserven in der rheinischen Binnenschifffahrt – ganz abgesehen vom Klimaschutz - muss der Lkw-Verkehr im Rheinkorridor nicht nur relativ, sondern **absolut schrumpfen!** Da diese Prämisse im Entwurf des Bundesverkehrswegeplan ignoriert wird, kann es schon deshalb keine Zustimmung zu den Projekten W 25 am Mittelrhein und W 28 am Niederrhein geben.

Da mehr Güterschifffahrtsverkehr auf dem Rhein auch mehr Umschlags-, Hafen- und Logistikeinrichtungen am Rhein und seinen schiffbaren Nebenflüssen erfordern werden, würde es für den Naturschutz zu schmerzlichen Eingriffen in den Naturhaushalt entlang des Rheins kommen. Dies ergibt sich auch daraus, dass die genannten Einrichtungen durch zusätzliche Schienen- und Straßenverbindungen an das Hinterland der jeweiligen Häfen angebunden werden müssen. Diese Maßnahmen werden in vielen Fällen zudem einen Verlust an Retentionsraum zur Folge haben, der wiederum kostenträchtig ausgeglichen werden muss.⁷

Der BUND wird diese Eingriffe nur tolerieren, wenn durch das definitive Abschmelzen des Lkw-Verkehrs überproportionale Entlastungen für den Naturhaushalt an anderer Stelle erreicht werden können!

Die Forderung nach einem absoluten Rückgang des Lkw-Verkehrs ergibt sich vorrangig aus dem **Pariser Klimaschutzabkommen**. Das Zwei-Grad-Ziel kann nicht erreicht werden, wenn man sich damit begnügen würde, in den Industriestaaten die Emissionen von Treibhausgasen und den Ressourcenverbrauch nur auf dem gegenwärtigen Niveau zu stabilisieren. Für den erforderlichen Klimaschutz müssen die Treibhausgasemissionen und der Ressourcenverbrauch stark zurückgefahren werden. Dies bedeutet, dass in Deutschland die CO₂-Emissionen von derzeit 7 Tonnen pro Einwohner und Jahr auf allenfalls noch 2 Tonnen pro Jahr im Jahr 2050 abgesenkt werden müssen. Im Klartext hat das zur Folge, dass in Deutschland ein weiteres Wirtschaftswachstum nicht mehr möglich sein wird. Dies gilt erst recht, wenn es gilt, das 1,5 Grad-Ziel zu erreichen.

⁶ Zu diesem Ergebnis kommt auch das nordrhein-westfälische Wasserstraßenkonzept: „Im Seehafenhinterlandverkehr, dem für die NRW-Wasserstraßen mit großem Abstand bedeutsamsten Marktsegment wird aber trotz einer vorausgesagten Steigerung der Binnenschiffsverkehre bis 2030 von 57 Millionen auf 77 Millionen Tonnen (...) der Anteil des Binnenschiffs auf 56% (sinken), während der des Lkw weiter steigt (von 23% auf 31%).“

⁷ siehe §§ 76 WHG

Bundesverkehrswegeplan widerspricht dem Pariser Klimaschutzabkommen

Die im Entwurf des Bundesverkehrswegeplans vorgesehene weitere Zunahme des Verkehrsaufkommens⁸ widerspricht vollkommen den in Paris getroffenen Vereinbarungen zum Klimaschutz. Damit geht der Entwurf des Plans von Prämissen aus, die für den BUND schon prinzipiell nicht akzeptabel sind.⁹ Die Verkehrspolitik darf sich nicht darauf beschränken, allenfalls den Zuwachs des Güterverkehrs und die daraus resultierenden Treibhausgasemissionen dämpfen zu wollen. Der Klimaschutz erfordert, dass das Verkehrsaufkommen **absolut zurückgeht**.¹⁰ Für den Rheinkorridor bedeutet das u.a., dass die Potenziale der Binnenschifffahrt im Rheinkorridor zu Lasten des Lkw-Verkehrs besser genutzt werden sollten.

Die „Größer-Schneller-Weiter-Ideologie“ auch in der Binnenschifffahrt durchbrechen

Die Nutzung der Potenziale der Binnenschifffahrt kann nach Auffassung des BUND allerdings nicht zur Folge haben, dass immer weitergehende Anpassungen der Fahrrinnen am Rhein in Angriff genommen werden. Fortgesetzte Fahrrinnenanpassungen werden dazu führen, dass auf dem Rhein immer größere Frachtschiffe verkehren werden. Da die Klimaprojektionen für das Rheineinzugsgebiet **längere und intensivere Niedrigwasserphasen** voraussagen, wird die Intensivierung des Frachtverkehrs mit größeren Schiffen letztlich den Ruf nach noch weitergehenden Fahrrinnenanpassungen nach sich ziehen. Dazu wird gehören, noch größere und noch schneller arbeitende Hafen- und Logistikeinrichtungen vorzuhalten - Häfen als „*Wachstumsmotoren für Stadt und Land*“ ist dazu das Motto im nordrhein-westfälischen Logistikkonzept.¹¹ Der Ausbau der Hafen- und Logistikanlagen wird wiederum zu einer weiteren Flächenversiegelung und Flächeninanspruchnahme an ökologisch oft sensiblen Uferstrecken des Rheins führen.

⁸ Auch das NRW-Wasserstraßenkonzept geht davon aus, dass das Transportaufkommen in der Summe der Verkehrsträger deutschlandweit zwischen 2010 und 2030 um 18 Prozent, die Transportleistung um 38 Prozent ansteigen wird.

⁹ Anzumerken wäre diesbezüglich noch, dass die „Rheinschiene“ vor allem der Hinterlandanbindung der Seehäfen Zeebrügge, Antwerpen, Rotterdam, Amsterdam (ZARA-Häfen) dient. Der Gütertransport auf dem Rhein ist somit ein Ausdruck der Globalisierung. Durch TTIP ist eine nochmalige Aufblähung des Überseehandels zu erwarten. Das Wachstum des Welthandels als Selbstzweck ist aber für den BUND kein anzustrebendes Ziel.

¹⁰ Der Entwurf des Bundesverkehrswegeplans nimmt Bezug auf das Aktionsprogramm Klimaschutz 2020 mit den mittel- und langfristigen Klimaschutzzielen der Bundesregierung und zitiert daraus: „*Reduzierung der Emission von Treibhausgasen gegenüber 1990 um 40 % bis 2020 und um 80-95 % bis 2050.*“ Aus dem Zitat werden im Plan aber keine hinreichenden Konsequenzen für den Güter- und Personentransport abgeleitet. Die Dramatik der Lage kommt im Entwurf des Bundesverkehrswegeplans nicht annähernd zum Ausdruck: Um dem 1,5-Grad-Ziel noch eine Chance zu geben, „*müssten die Staaten ihren Treibhausgas-Ausstoß in wenigen Jahren bis auf Null runterfahren*“, schrieb dazu die Frankfurter Rundschau am 21.04.16.

¹¹ Dort heißt es ferner: „*Um mittelfristig deutlich wachsende Güterströme zu bewältigen, müssen ausreichende Flächen für Umschlag und Logistik verfügbar sein. Dies gilt auch für Bereiche außerhalb der Häfen. (...) Um mittelfristig deutlich wachsende Güterströme zu bewältigen, müssen ausreichende Flächen für Umschlag und Logistik verfügbar sein. Dies gilt auch für Bereiche außerhalb der Häfen.*“

Für den BUND ist es keine Lösung, den Rhein und seine Nebenflüsse an immer größere Frachtschiffe mit immer größerem Tiefgang anzupassen. Die rheinanliegenden BUND-Landesverbände vertreten die Auffassung, dass inzwischen ein Zeitpunkt erreicht ist, bei dem verstärkt darüber nachgedacht werden muss, wie man die Schiffe – insbesondere die Neubauten - den Gegebenheiten am Rhein anpassen kann.¹² Dazu gehört eben auch, dass zunehmende Niedrigwasserphasen berücksichtigt werden, auf die sich die Binnenschifffahrt mit der Größe und der Abladetiefe ihrer Frachtschiffe proaktiv einstellen sollte. Die ausgedehnten Niedrigwasserphasen im „Jahrtausendsommer“ 2003 und im Sommer 2015 könnten eine Ahnung geben, mit was die rheinische Binnenschifffahrt künftig rechnen muss.

Statt der „Hardware“ die „Software“ optimieren!

Die BUND-Landesverbände sind bereit, den Verkehrsministern der rheinanliegenden Bundesländer, dem Bundesverkehrsminister sowie den Vertretern der rheinischen Binnenschifffahrt die Hand zu reichen, wenn es gilt alle organisatorischen Maßnahmen auszureizen, um endlich die in vielen Sonntagsreden gepredigte Verkehrsverlagerung auf das Binnenschiff¹³ in die Tat umzusetzen. Organisatorische Maßnahmen lassen sich in der Regel schneller realisieren als die vorgesehenen Ausbaumaßnahmen am Rhein. Die Ausbaumaßnahmen werden sich im Hinblick auf das Genehmigungsverfahren und die Baumaßnahmen – und möglicher Klageverfahren - erfahrungsgemäß über Jahrzehnte erstrecken.

Anstatt die „Hardware“ kosten- und zeitaufwändig auszubauen, schlagen die BUND-Landesverbände am Rhein vor, die „Software“ – also die organisatorischen Maßnahmen – kosteneffizient und möglichst kurzfristig zu optimieren.

Zur „Software“-Optimierung am Rhein gehören u.a. folgende Maßnahmen:

- **Durchgängige Etablierung der Telematik in den intermodalen Transportketten.** Absender und Empfänger haben dann jederzeitigen Überblick, an welcher Stelle der Transportkette sich ihre jeweiligen Güter gerade befinden. So kann beispielsweise zeitnah auf Verspätungen reagiert werden. Damit kann die Zuverlässigkeit und Planbarkeit bei der Warenverfügbarkeit verbessert werden.

¹² Aus Sicht des BUND mutet es befremdlich an, dass es im NRW-Wasserstraßenkonzept als „wichtige Aufgabe“ bezeichnet wird, angepasste Schiffstypen für den Binnen-See-Verkehr (z.B. Rhein – Nordsee – Themse) zu entwickeln und eine kostensparende Serienfertigung von Binnenschiffen anzustreben – dass aber kein Wort darüber verloren wird, die Schiffe stärker als bislang an die Restriktionen der Bundeswasserstraßen (insbesondere auch an die vermutete Zunahme Niedrigwasserphasen im Gefolge des Klimawandels) anzupassen.

¹³ Dazu heißt es im nordrhein-westfälischen Wasserstraßen- und Logistikkonzept, dass die Nutzung der Binnenschifffahrt *„einen wesentlichen Beitrag zur Erreichung der im Klimaschutzplan NRW konkretisierten klimapolitischen Ziele des Landes leisten“* könne. *„Mehrere Maßnahmen zielen darauf ab, die Binnenschifffahrt zu stärken und ihre Klima- und Umweltfreundlichkeit zu verbessern. Ziel ist es, Multimodalität zu erhöhen und Verkehre auf klimafreundliche Verkehrsträger zu verlagern.“* Und an anderer Stelle wird im NRW-Konzept beteuert, dass *„die Landesregierung (...) an dem Ziel festhalte, Verkehre von der Straße auf Schiene und Wasserstraße zu verlagern. (...) Transporte über lange Straßenstrecken zwischen Seehäfen und Standorten im Hinterland sollen ersetzt werden durch eine Kombination aus Transporten über lange Schiffs- oder Bahnstrecken sowie über kurze Transporte über Straßen.“*

- **Bessere Aufklärung der Logistiker über die Vorteile des Gütertransports auf dem Rhein.** Es gilt bei den Entscheidungsträgern der Transport- und Logistikbranche Informationsdefizite zu beseitigen. Dies gilt auch in Bezug auf die Möglichkeiten, bei Transportketten auf der Straße und der Schiene auch die Wasserstraße Rhein einzubinden. Es geht darum, die rheinische Binnenschifffahrt besser als bislang in die „Supply Chain“ zu integrieren. Der hohe Planungs- und Abstimmungsbedarf in den intermodalen Transportketten muss reduziert werden.
- In der Binnenschifffahrt gibt es ein **Nachwuchsproblem**. Vor allem bei den Schiffsführern ist eine zunehmende **Überalterung** festzustellen. Die Sicherstellung ausreichender Personalkapazitäten in quantitativer und qualitativer Hinsicht ist nicht mehr gewährleistet. **Der „Arbeitsplatz Binnenschiff“ muss attraktiver gestaltet und die Ausbildung verbessert werden.**¹⁴
- **Engpassstellen im Einbahnverkehr umfahren:** Derzeit dominieren auf dem Rhein noch mit weitem Abstand die Transporte von Kohle, Erzen und Mineralölen. Die Kohletransporte zu den Großkraftwerken am Rhein und seinen schiffbaren Nebenflüssen werden im Rahmen der angestrebten Decarbonisierung der Energiebereitstellung sukzessive zurückgehen. Auch bei Erzen muss damit gerechnet werden, dass das Transportaufkommen zurückgehen wird, da die deutsche Stahlindustrie aufgrund der chinesischen Dumpingangebote zusehends „auf der Kippe“ steht. Insofern ist fraglich, ob die bisherigen Prognosen der Zunahme des Gütertransports auf dem Rhein tatsächlich in Erfüllung gehen werden. Freie Transportkapazitäten auf dem Rhein wird es also auch in Zukunft in Hülle und Fülle geben. Das ist insofern bedeutungsvoll, weil Engpassstellen im Rhein auch mit einem wechselweisen Einbahnverkehr umfahren werden können – ohne dass es einen übermäßigen Stau stromauf oder stromab geben wird.

Die meisten der vorstehenden Vorschläge lehnen sich an das nordrhein-westfälische Wasserstraßen-, Hafen und Logistikkonzept an, das im April 2016 von der Düsseldorfer Landesregierung vorgelegt worden ist. Im Hinblick auf die organisatorischen Maßnahmen deckt das NRW-Konzept eine gravierende Lücke im Entwurf des Bundesverkehrswegeplans ab. Weder im Entwurf des Bundesverkehrswegeplans noch im zugehörigen Umweltbericht mit der „Strategischen Umweltprüfung“ (SUP) werden organisatorische Maßnahmen als Alternative zum „harten“ Ausbau von Flüssen angesprochen und bewertet.

Gesamtkonzept für den Hinterlandverkehr der ZARA-Häfen

¹⁴ „Die absehbare Lücke zwischen der realisierbaren und der erforderlichen Leistungsfähigkeit ist eindeutig in der mangelnden Verfügbarkeit ausreichend qualifizierter Arbeitnehmer auf fast allen Qualifikationsebenen begründet“, wird dazu im nordrhein-westfälischen Wasserstraßenkonzept festgestellt.

Im Hinblick auf die Vorrangigkeit von organisatorischen Maßnahmen gegenüber dem „harten“ Rheinausbau fordern der rheinanliegenden BUND-Landesverbände für den Rheinkorridor **ein Gesamtkonzept für den Güterverkehr und die Logistik von den ZARA-Häfen rheinaufwärts**. Essenzieller Bestandteil dieses Gesamtkonzepts muss die glaubhafte Verlagerung auf das Binnenschiff und die Güterbahn sein. Ferner muss in diesem Gesamtkonzept die **Verkehrsvermeidung** einen hohen Stellenwert einnehmen. Ferner muss man sich für das Gesamtkonzept Gedanken darüber machen, wie Transportwege durch einen stärkeren **Einbezug der Mittelmeerhäfen** ggf. gekürzt werden können¹⁵. Dann kann man sinnvoll über Verlagerungsmöglichkeiten nachdenken und prüfen, welche Infrastruktur- und Logistikkonzepte man dafür braucht. Die Anknüpfung an das NRW- und das bundesweite Hafenkonzert scheint da sinnvoll.

CO₂-sparende Schiffsantriebe

Die CO₂-Einspareffekte durch eine Verlagerung von Güterverkehren im Rheinkorridor auf das Binnenschiff lassen sich noch optimieren, wenn die Binnenschiffahrt so schnell wie möglich vom Dieselantrieb auf „saubere“ Kraftstoffe umgestellt wird. Dazu gehört insbesondere die **Nutzung von LNG** (verflüssigtem Erdgas). Perspektivisch muss es darum gehen, Diesel - und auch LNG - durch „**Windgas**“ zu ersetzen – also durch synthetisches Methan, das aus „überschüssigem“ Wind- und PV-Strom gewonnen wird.

Scheitert der Rheinausbau schon an der Finanzierung?

Für eine Schwerpunktverlagerung weg von „harten“ Flussausbaumaßnahmen hin zu den zuvor genannten organisatorischen Maßnahmen spricht auch, dass für die Fahrrinnenvertiefung am Nieder- und Mittelrhein vermutlich ohnehin kein Geld vorhanden sein wird. Die Aufnahme der Projekte W 25 und W 27 in den „vordringlichen Bedarf“ im Entwurf des Bundesverkehrswegeplans bedeutet nicht, dass damit auch die Finanzierung der beiden Projekte gesichert wäre. Dazu müsste der Deutsche Bundestag noch ein spezielles Ausbaugesetz für die Wasserstraße beschließen. Dass hierfür die *„Finanzierung äußerst zweifelhaft“* ist, hat auch der Bundesverband der deutschen Binnenschiffahrt (BDB) erkannt.¹⁶ Der BDB kritisiert, dass von den 24.5 Mrd. Euro, die der Bundesverkehrswegeplan für die Wasserstraßen vorsieht, *„allein 16,2 Mrd. Euro für Erhaltung bzw. Ersatz reserviert“* worden sind. Anschließend rechnet der BDB vor, dass im Entwurf des Bundesverkehrswegeplans auf Grund des schlechten Erhaltungszustandes von Schleusen und anderen Anlagen an den Bundeswasserstraßen jährlich eine Milliarde Euro erforderlich sind, um den Zusammenbruch der überalterten Infrastruktur zu verhindern. Tatsächlich stehen aber für Erhalt UND Ausbau derzeit nur 615 Mio. Euro zu Verfügung – und weiter: *„Mehr noch: In der mittelfristigen Finanzplanung sinken die Ansätze von 675 Mio. Euro (2015) auf 575 Mio. Euro (2015).“* Für den BDB ist es *„noch dramatischer“*, dass beim Soll-Ist-

¹⁵ Die Eröffnung des Gotthard-Basis-Tunnels im Juni 2016 und späterhin des Ceneri-Tunnels im Tessin werden neue Optionen für die Anbindung des süddeutschen Raums an die Mittelmeerhäfen öffnen.

¹⁶ **„Scheitern Ausbauprojekte an fehlendem Geld und Personal – Licht und Schatten im Entwurf des Bundesverkehrswegeplans 2030“**. In: BDB-Report 1/2016, S. 2 – 5.

Vergleichen die Quote der tatsächlich getätigten Investitionen für Erhalt und Ausbau kontinuierlich gesunken ist – und zwar von 700 Mio. Euro im Jahr 2010 auf nur noch gut 400 Euro im Jahr 2015.

Fehlende Planungskapazitäten für den Wasserstraßenausbau

Jenseits der Tatsache, dass auch der Bundesverkehrswegeplan 2030 wieder mehrfach überzeichnet ist, macht der BDB noch auf ein weiteres Hemmnis aufmerksam: „Dem Bund fehlt zurzeit auch schlicht das fachlich qualifizierte Personal“, um die vorgesehenen Maßnahmen überhaupt durchplanen zu können:

„Mit dem vorhandenen Planungspersonal in der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung lassen sich knapp 450 Mio. Euro pro Jahr verplanen und verbauen. Dem Bund fehlen also – salopp gesprochen – rund 600 Ingenieure, um die Anlagen an den Wasserstraßen wieder auf Vordermann zu bringen und die angekündigten Ausbaumaßnahmen in Angriff zu nehmen.“

Zu wenig Geld, zu wenig Personal – Verkehrsverlagerung muss trotzdem kommen!

Bevor Eingriffe in die Gewässerökologie erfolgen, muss lt. EG-Wasserrahmenrichtlinie eine **Alternativenprüfung** durchgeführt werden. Auch die SUP sieht eine Alternativenprüfung vor. Da die Finanzen und die Planungskapazität nicht ein Mal für den Erhalt der 50 Mrd. Euro schweren Wasserstraßeninfrastruktur reichen, würde sich schon allein deshalb eine Alternativenprüfung zum vorgesehenen Rheinausbau empfehlen. Dem Umweltbericht zum Entwurf des Bundesverkehrswegeplans ist anzukreiden, dass er im Wissen

- sowohl um die knappen Geld- und Planungsressourcen einerseits
- als auch um das Verschlechterungsverbot der EG-WRRL andererseits

komplett auf eine Alternativenprüfung zum Rheinausbau verzichtet hat. Damit bleibt auch im Umweltbericht die angestrebte Verkehrsverlagerung auf CO₂-ärmere Verkehrsträger nicht mehr als ein Lippenbekenntnis.

Diese Stellungnahme wurde im Auftrag der rheinanliegenden BUND-Landesverbände von Nikolaus Geiler unter Mitarbeit von Dr. Werner Reh (BUND-Bundesgeschäftsstelle), Dr. Heinz Schlapkohl (Sprecher des BUND-Landesarbeitskreises Wasser in Rheinland-Pfalz und Christian Schweer (Landesnaturschutzverband NRW/NABU) erarbeitet.

Anhang

Die im Rahmen der „Strategischen Umweltprüfung“ untersuchten Details zu den Wasserstraßenprojekten des Bundesverkehrswegeplans können unter http://www.bvwp-projekte.de/map_water.html heruntergeladen werden.

Der Umweltsteckbrief für das Projekt W 27 (Niederrheinvertiefung)

Der Zweck der Maßnahme wird wie folgt beschrieben:

Derzeit ist die Fahrrinntiefe zwischen Duisburg und Krefeld 2,80 m unter GIW und zwischen Krefeld und Köln 2,50 m unter GIW. Durch die gewählte Ausbauvariante soll die Befahrbarkeit auf eine Fahrrinntiefe von 2,80 m unter GIW zwischen Duisburg und Neuss und auf eine Fahrrinntiefe von 2,70 m unter GIW zwischen Neuss und Stürzelberg qualitativ verbessert werden.

Die Umweltbetroffenheit durch das Projekt wird als „mittel“ eingestuft. (Eine Einstufung ist in der Systematik des Umweltberichts mit „gering“, „mittel“ und „hoch“ möglich.) Anschließend wird folgendes ausgeführt:

Anpassung der Rheinstrecke zwischen Duisburg (km 769,0) und Stürzelberg (Rh-km 722,5). Durch das Vorhaben wird das FFH-Gebiet "Rhein-Fischschutzzonen zwischen Emmerich und Bad Honnef" tangiert, so dass aufgrund der zu erwartenden vorhabenbedingten Auswirkungen den LRT eine erhebliche Beeinträchtigung nicht gänzlich ausgeschlossen werden kann. Bei Stürzelberg wird der strukturreiche, rezent überfluteter grünlanddominierter Rheinauenkomplex des FFH-Gebietes "Urdenbach - Kirberger Loch - Zonser Grind" randlich beansprucht, so dass erhebliche Beeinträchtigungen der naturnah strukturierten Weidenufergebüsche und Silberweidenauwaldreste mit Sand- und Kiesbänken ebenfalls nicht ausgeschlossen werden können. Bei Stürzelberg liegen die Baggerflächen teilweise innerhalb des NSG "Himmelgeister Rheinbogen". Östlich von Krefeld und bei Stürzelberg liegen Baggerflächen randlich innerhalb eines unzerschnittenen BfN-Kernraumes (feucht). Im Bereich der Anpassung des Rheinufer bei Düsseldorf und Stürzelberg werden durch die Uferrückverlegung Flächen des ÜSG des Rheins in Anspruch genommen. Relevante Beeinträchtigungen sind hierdurch nicht zu erwarten. Östlich von Krefeld liegen Baggerflächen innerhalb des LSG "Rheinuferbereich", bei Düsseldorf und Stürzelberg werden Flächen des LSG "Stadtgebiet Düsseldorf" bzw. Flächen des LSG "Rheinaue mit Altarmen und Vorland" durch Uferrückverlegung beansprucht. Weitere Bereiche mit besonderen Umweltqualitäten sind nicht betroffen.

Der Umweltsteckbrief für das Projekt W 25 (Mittelrheinvertiefung)

Der Zweck der Maßnahme wird wie folgt beschrieben:

Derzeit ist die Fahrrinntiefe zwischen St. Goar und Wiesbaden 1,90 m unter GIW. Durch die Abladeverbesserung und Sohlenstabilisierung zwischen St. Goar und Wiesbaden auf eine Fahrrinntiefe von 2,1 m unter GIW soll die Befahrbarkeit qualitativ verbessert werden.

Die Umweltbetroffenheit durch das Projekt wird als „mittel“ eingestuft. (Die Einstufung ist mit „gering“, „mittel“ und „hoch“ möglich.) Anschließend wird folgendes ausgeführt:

Abladeoptimierung der Fahrrinnen am Mittelrhein (zwischen St. Goar und Wiesbaden) auf 2,10 m unter GIW. Erhöhung der Fahrrinntiefe um 20 cm unter GIW und damit Angleichung des Streckenabschnitts an die ober- und unterstromigen Bereiche. Ausbaumaßnahme mit Felsabtrag, Längsbauwerken und Baggerungen. Durch das Vorhaben sind die FFH-Gebiete "Mittelrhein", "Wanderfischgebiete im Rhein" und "Rheinniederung Mainz-Bingen" sowie die Vogelschutzgebiete "Inselrhein" und "Rheinaue Bingen-Ingelheim" betroffen. Wasserqualität, Gewässerdynamik und die Durchgängigkeit des Wasserkörpers werden vorhabenbedingt nicht beeinträchtigt. Erhebliche nachteilige Auswirkungen auf die Fischfauna und den LRT sind im Fall der FFH-Gebiete nicht zu erwarten. Die geplanten Leitwerksvorbauten/-verlängerungen erweitern fischökologisch hochwertige Flachwasser- bzw. vor Schiffswellen geschützte Bereiche. Eine erhebliche Beeinträchtigung der Vogelschutzgebiete kann nicht ausgeschlossen werden (Wasservögel). Einzelne Projektflächen liegen bereichsweise innerhalb von unzerschnittenen Kernräumen (Bfn, feucht). Es liegen jedoch ausschließlich aquatische Eingriffe vor. Eine Beeinträchtigung der unzerschnittenen Kernräume kann ausgeschlossen werden. Östlich Rüdesheim ist die Wasserfläche des Rheins bereichsweise als unzerschnittener BfN-Großraum (feucht) ausgewiesen. Eine dauerhafte Beeinträchtigung der BfN-Lebensraumnetzwerke ist hierdurch nicht zu erwarten. Der Rhein selbst stellt eine BfN-Lebensraumachse (feucht) dar. Eine Zerschneidung durch das Projekt ist nicht gegeben. Es werden ausschließlich Flächen innerhalb des Flusswasserkörpers in Anspruch genommen, so dass eine Beeinträchtigung von ÜSG und Kulturvorrangflächen ausgeschlossen werden kann. Weitere Bereiche mit besonderen Umweltqualitäten sind nicht betroffen.