



Wasserstraßenprojekte weiterhin nicht von „überragendem öffentlichen Interesse“.



Martin Heying

Rhein stärken

Mit dem Anliegen, den Rhein als nachhaltigen Verkehrsträger zu stärken und das System Wasserstraße insgesamt höher zu priorisieren, entstand auf Initiative der Metropolregion Rheinland ein gemeinsames Positionspapier, das von weiteren Akteuren unterstützt wird.

In den allermeisten Fällen herrscht weitestgehende Einigkeit darüber, dass die Umsetzung von Verkehrsinfrastrukturprojekten in Deutschland deutlich zu lange dauert. Dies gilt gerade und besonders auch im Vergleich zu anderen EU-Staaten mit gleichen unionsrechtlichen Rahmenbedingungen. Um dem entgegenzuwirken, hat die Bundesregierung im Herbst 2022 mit ihrem „Gesetz zur Beschleunigung von Genehmigungsverfahren im Verkehrsbereich“ ein Vorhaben auf den Weg gebracht, das zum Ziel hat, die Planungs- und Genehmigungsdauer für Verkehrsprojekte in etwa zu halbieren. Nach langen und kon-

troversen Debatten hat dieses Gesetz am 24. November 2023 nun auch die Zustimmung des Bundesrates erhalten und wird damit zeitnah rechtskräftig.

Zentraler Baustein: Ausgewählten Fernstraßenausbauprojekten (138 an der Zahl) und der Schiene wird mit diesem Gesetz der Status eines „überragenden öffentlichen Interesses“ zugeschrieben, wodurch diese künftig bei Behörden und Gerichten deutlich priorisiert behandelt werden müssen – grundsätzlich eine positive Entwicklung mit Blick auf die Entwicklung der adressierten Verkehrsträger.



Martin Heying

Rhein als Wasserstraße sichern und ausbauen.

Zeichnende Institutionen

- » Duisburger Hafen AG (duisport)
- » HGK AG
- » HGK Shipping GmbH
- » Neuss-Düsseldorfer Häfen GmbH & Co. KG
- » Euregio Rhein-Waal
- » Logistikregion Rheinland e.V.
- » Metropolregion Rheinland e.V. (MRR)



Die Wasserstraßenprojekte erhielten diesen Status im aktuellen Gesetz als einziger Verkehrsträger allerdings nicht – auch nicht einzelne Vorhaben, die in ihrer Bedeutung herausragen. Für die Wasserstraße gelten lediglich neue Regelungen zur Digitalisierung von Planfeststellungs- und Genehmigungsverfahren.

Die Bundesregierung hat mit diesem Gesetz aus Sicht der hier zeichnenden Organisationen somit eine Chance vertan, die Wasserstraße in ihrer Bedeutung mit der Schiene und den Fernstraßen gleichzusetzen – und dies trotz anderslautender Empfehlung der Mehrheit der Bundesländer aus dem Mai 2023. Allgemein ist bekannt und vielfach wird betont, dass sie als klimafreundlicher Verkehrsträger gilt und auch für die Umsetzung der Energiewende gebraucht wird. Besonders im Rheinland und in den benachbarten Niederlanden ist die Wasserstraße respektive der Rhein überdies ein sehr bedeutender Wirtschaftsfaktor. Dies gilt insbesondere für die weitere Verstärkung des europäischen Rhein-Alpin-Korridors sowie die damit verbundene Entwicklung der Binnenhäfen. Nähere Informationen dazu sind hier zu finden: <https://t1p.de/29b0t>.

Daher ergeht der eindringliche Appell, vor allem gerichtet an die Bundespolitik, jetzt zunächst den Projekten eine signifikante Priorisierung zukommen zu lassen, die für den Rhein und dessen Status als Europas wichtigster Wasserstraße auch bundes- und europaweit eine erhebliche Bedeutung haben:

- » Abladeoptimierung der Fahrrinne am Mittelrhein (BVWP 2030, W25)
- » Abladeverbesserung und Sohlenstabilisierung am Rhein zwischen Duisburg und Stürzelberg
- » (BVWP 2030, W27)
- » Ausbau des Wesel-Datteln-Kanals bis Marl und Ersatzneubau der „Großen Schleusen“
- » (BVWP 2030, W23)

Um das System der mit dem Rhein verbundenen Wasserstraßen sowie die Wirtschaft und die Bevölkerung des nordrhein-westfälischen Rheinlands und des Euregio-Raums weiter zu stärken und gerade die Bedeutung des Rheins als Europas bedeutendster Wasserstraße nicht nur zu sichern, sondern auch auszubauen, sind entsprechende Ressourcen für diese bedeutsame Maßnahmen bereitzustellen.

Konkret regen wir eine Priorisierung mithilfe von zwei Maßnahmen an:



Martin Heying

Besonders im Rheinland und in den benachbarten Niederlanden ist der Rhein ein bedeutender Wirtschaftsfaktor.

- » Bündelung / Konzentration der vorhandenen personellen und finanziellen Ressourcen für die genannten Projekte, vor allem bei der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt des Bundes,
- » konsequente Umsetzung der Empfehlungen der „Beschleunigungskommission Mittelrhein“ vom September 2023.

Wichtig ist nicht nur aus Sicht der hier zusammengeschlossenen Akteure, sondern auch als gesamt-wirtschaftlicher Betrachtung, dass diese Vorhaben zeitnah in eine konkrete Umsetzung bzw. zum Abschluss kommen. Vor allem die Engpassstelle am Mittelrhein gilt gerade bei den tendenziell immer häufiger auftretenden Niedrigwasserphasen als Nadelöhr, welches die Binnenschifffahrt auf dem gesamten Rheinstreckenabschnitt zwischen den Niederlanden, dem Niederrhein und dem Ballungsraum Rhein-Neckar in ganz erheblichem Maße einschränken kann, wie zuletzt vor allem in den Jahren 2018 und 2022 gesehen. Die Maßnahme ist im aktuellen Bundesverkehrswegeplan 2030 mit einem vordringlichen Bedarf mit Engpassbeseitigung gekennzeichnet und hat dort unter allen über 1300 gelisteten Einzelmaßnahmen auf Straße, Schiene und Wasserstraße das zweithöchste Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) mit einem Wert von 30,7. Zum Vergleich: Der durchschnittliche Kosten-Nutzen-Wert aller 22 im BVWP gelisteten Wasserstraßenprojekte beträgt lediglich 6,8.

saku

Anzeige



**FÜR JEDES GUT FINDEN WIR
EINEN BESSEREN WEG.**

**HAFEN- UND SCHIENENLOGISTIK
CLEVER KOMBINIERT**

WWW.RHEINCARGO.COM

