



## Der Präsident

Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt  
Am Propsthof 51 · 53121 Bonn

Landtag Nordrhein-Westfalen  
Referat I.A.2 / A11  
Postfach 10 11 43  
40002 Düsseldorf

per E-Mail: [anhoerung@landtag.nrw.de](mailto:anhoerung@landtag.nrw.de)

Generaldirektion  
Wasserstraßen und  
Schifffahrt  
Der Präsident  
Am Propsthof 51  
53121 Bonn

Datum  
2. November 2022

Prof. Dr.-Ing. Hans-Heinrich Witte  
Telefon +49 228 7090-1000

Zentrale +49 228 7090-0  
[hans-heinrich.witte@wsv.bund.de](mailto:hans-heinrich.witte@wsv.bund.de)  
[www.wsv.de](http://www.wsv.de)

**Leistungsfähigkeit des Rheins als Wasserstraße und logistische  
Lebensader erhalten;  
Antrag der Fraktion der FDP, Drucksache 18/611  
schriftliche Anhörung von Sachverständigen**

**Antwort der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt  
AZ 3800W21-233.03/3900/006-002000/7**

Sehr geehrte Damen und Herren,

anbei erhalten Sie meine schriftliche Stellungnahme zum Antrag der Fraktion der FDP, die Leistungsfähigkeit des Rheins als Wasserstraße und logistische Lebensader zu erhalten.

Vorab möchte ich darauf hinweisen, dass ich die im Antrag erwähnte Bedeutung des Rheins sowie die hieraus resultierenden Auswirkungen der Niedrigwasserereignisse teile.

Dies gilt insbesondere für Binnenschiffe mit großem Tiefgang, die damit ihren Wettbewerbsvorteil verlieren. Kleinere Binnenschiffe mit geringerem Tiefgang sind nicht in gleichem Umfang betroffen und daher in Niedrigwasserphasen auch stärker nachgefragt.

Aus Sicht der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt ist der Antrag der FDP-Fraktion NRW damit mit seiner durchaus differenzierten Betrachtungsweise im Wesentlichen zutreffend.

Daher bedürfen die im Aktionsplan Niedrigwasser Rhein erwähnten Handlungspunkte einer zügigen Umsetzung.

### Sachstand zum Projekt „Abladeverbesserung Niederrhein“

Das Projekt „Abladeverbesserung Niederrhein“ ist in 4 Teilabschnitte untergliedert, die von ober- nach unterstrom nummeriert sind. Aus hydraulischen Gründen erfolgt die Bearbeitung von unter- nach oberstrom, weshalb Teil-

#### Datenschutzhinweis:

Ihre personenbezogenen Daten werden zur weiteren Bearbeitung und Korrespondenz entsprechend der Datenschutzerklärung der GDWS verarbeitet. Diese können Sie über folgenden Link auf dem Internetauftritt der GDWS abrufen: <https://www.gdws.wsv.bund.de/Datenschutz>. Sollte Ihnen ein Abruf der Datenschutzerklärung nicht möglich sein, kann diese Ihnen auf Wunsch auch in Textform übermittelt werden.



**WSV.de**

Wasserstraßen- und  
Schifffahrtsverwaltung  
des Bundes

abschnitt 4 bereits am weitesten fortgeschritten ist. Hier wurde die Bauleistung für Maßnahmen zur Sohlenstabilisierung vergeben. Der Beginn der Arbeiten soll im November 2022 erfolgen. Für Teilabschnitt 3 ist ein Untersuchungspaket zu geologischen Fragen vorgesehen, welches bis 2025 umgesetzt werden soll. Die beiden oberstromigen Teilabschnitte 1 und 2 sind planfeststellungsrelevant. Für TA2 laufen derzeit die Vorbereitungen zur Durchführung des Planfeststellungsverfahrens. Mit entsprechenden Arbeiten für TA1 wird zeitlich versetzt begonnen.

Die Planungsdauern in den TA1 und 2 werden im Wesentlichen aus den erforderlichen komplexen Genehmigungsverfahren und den verfügbaren Ressourcen resultieren.

Der Nutzen des Projektes W27 für NRW besteht in der Bereitstellung einer durchgehenden Fahrrinntiefe von 2,80 m unter GIW (einem definierten Niedrigwasserstand) zwischen der deutsch-niederländischen Grenze und dem Hafen Neuss und beschränkt sich somit letztlich auf Schiffe mit Ziel / Standorte im Bereich Duisburg bis zu den Neuss-Düsseldorfer Häfen. Bei Umsetzung von Teilabschnitt 1 wird eine Fahrrinntiefe von 2,70 m unter GIW bis zum Hafen Reisholz bei Stürzelberg realisiert. Der Nutzen-Kosten-Faktor des Projekts gemäß PRINS liegt bei 2,1.

Für Binnenschiffe mit südlicheren Zielen sowie Verkehre von den ARA-Häfen bis Duisburg einschl. Einfahrt in den Wesel-Datteln-Kanal oder Rhein-Herne-Kanal bewirkt das Projekt keine Abladeverbesserung.

Das Projekt W27 wird gemeinsam mit weiteren in NRW relevanten Wasserstraßenprojekten vom Projektbeirat „Niederrhein und westdeutsches Kanalnetz in NRW“ vom Land NRW begleitet und im Sinne eines reibungslosen Projektfortschritts unterstützt.

Informationen der Naturschutzverbände sowie der betroffenen Städte/ Kommunen sind bereits erfolgt. Eine Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung (FÖB) ist in Planung.

Im Rahmen von Stakeholdergesprächen wird auch die Wirtschaft über die Sachstände informiert.

#### Sachstand zum Handlungspunkt 7 „Wasserbau- und wasserwirtschaftlichen Optionen prüfen“ - Aktionsplan Niedrigwasser Rhein

Die Forderung nach ergebnisoffener Untersuchung der Machbarkeit aller wasserbau- und wasserwirtschaftlicher Optionen zur Sicherstellung zuverlässig kalkulierbarer Transportbedingungen am Rhein, wie z.B. Stau- und Speicherlösungen ist dem Handlungspunkt 7 des Aktionsplans Niedrigwasser Rhein entnommen.

Die Machbarkeit aller wasserbau- und wasserwirtschaftlichen Optionen zur Sicherstellung zuverlässiger kalkulierbarer Transportbedingungen am Rhein



**WSV.de**

Wasserstraßen- und  
Schiffahrtsverwaltung  
des Bundes

wurde im Auftrag der GDWS von BAW und BfG untersucht. Die Abschlussberichte sowie ein gemeinsamer Synthesebericht sollen zeitnah veröffentlicht werden.

#### Erstellung einer landeseigenen Binnenschiffahrtsstrategie

Die Forderung nach „Erstellung einer landeseigenen Binnenschiffahrtsstrategie“ wird positiv bewertet. Obwohl es eine klare Zuständigkeit des Bundes für die Wasserstraßen gibt, sind von einer solchen Strategie Impulse für die Wasserstraße und den Verkehrsträger zu erwarten.

#### Hinweis zu flachwasseroptimierten Binnenschiffen und Leichtern

Von dem Bau „flachwasseroptimierter Binnenschiffe und Leichter“ können alle Standorte in NRW einschließlich Kanalnetz (da Zugang über den Rhein) profitieren.

gez.  
Prof. Dr.-Ing. Witte