



Bund für Umwelt
und Naturschutz Deutschland,
Landesverband NRW e.V.
Merowinger Str. 88
40225 Düsseldorf



Landesgemeinschaft
Naturschutz und Umwelt
NRW e.V.
Heinrich-Lübke-Str. 16
59759 Arnsberg



Naturschutzbund
Deutschland,
Landesverband NRW e.V.
Völklinger Str. 7 -9
40219 Düsseldorf

06.09.2023

Stellungnahme zur Anhörung des Verkehrsausschusses des Landtages NRW zum Antrag der Fraktionen von CDU und Bündnis90/Die Grünen, Drucksache 18/4370 „Leistungsfähige Wasserstraßen und verlässliche Infrastruktur der Binnenschifffahrt“

Die Naturschutzverbände teilen die Einschätzung der Fraktionen von CDU und Bündnis90/Die Grünen, dass die Wasserstraßen wichtige und klimaschonende Güterverkehrswege darstellen und von großer bundes- sowie landesweiter Bedeutung sind. NRW verfügt über ein Binnenwasserstraßennetz mit insgesamt 720 km Länge. Davon entfallen 240 km auf den Rhein und 480 km auf das Kanalnetz, wie zum Beispiel Dortmund-Ems-Kanal (DEK), Datteln-Hamm-Kanal (DHK), Wesel-Datteln-Kanal (WDK), Rhein-Herne-Kanal (RHK) und die Weststrecke des Mittelkanals (MLK). Insbesondere die marode Infrastruktur im westdeutschen Kanalsystem gilt es zu erhalten und zu entwickeln.

Die einzelnen Punkte der Drucksache werden im Wesentlichen unterstützt:

- Kanalnetzertüchtigung inkl. Brückendurchfahrtshöhen - Erschließung des Hinterlandes als grundlegender Baustein für Erhalt und Weiterentwicklung des Verkehrsträgers Binnenschifffahrt (insbesondere mit Schiffen, die nicht umladen müssen)
- Förderung der Digitalisierung: dabei sehen die Naturschutzverbände neben dem im Antrag fokussierten Thema "Fachkräftemangel entgegenwirken" insbesondere die Aufgabe bei der Erschließung der Potenziale innovativer Navigationstechnik, digitaler Leit- und Steuerungstechnik, Automatisierung von Binnenschiffen mit dem Ziel, die benötigten Querschnitte und Tiefenabmessungen der Fahrrinne zu reduzieren und eine flexiblere Nutzung des Flusses zu ermöglichen. Insbesondere bei der Schifffahrt auf Flüssen erwarten die Naturschutzverbände von der Digitalisierung nachhaltige Impulse für die klimaresiliente Weiterentwicklung der Transport- und Infrastrukturkonzepte wie beispielsweise flexible Fahrrinnen, Niedrigwasserkorridore, Reduktion der zu unterhaltenen Fahrrinnenbreite, autonome Steuerung, Kolonnenfahrt.
- Zur notwendigen Umstellung auf klimaneutrale Antriebe und klimaresiliente Schiffstypen wird vor allem auf die Förderung der Forschung und Entwicklung abgehoben; zusätzlich ist verstärkte Förderung nicht nur klimagerechter Antriebe sondern gerade des Baus Niedrigwasser-fähiger Schiff erforderlich.

- Entwicklung von neuen Schiffstypen, die bei sinkenden Wasserständen einen funktionierenden Gütertransport auf dem Fluss gewährleisten - neben der weiteren Forschung und Entwicklung von NW-fähigen Schiffstypen bedarf es der verstärkten Förderung des Baus der Schiffe / der Anpassung der Schiffsflotte

Aus Sicht der Naturschutzverbände ist es erforderlich auch bei den Binnenschiffahrtswegen Schutz, Erhalt und Entwicklung von Biodiversität zu berücksichtigen. Im Zuge von Verbesserungen für die Schifffahrt sollten gleichzeitig auch die Lebensräume für die Fischfauna verbessert werden.

Die Sog- und Schwallwirkungen sowie die Turbulenzen durch die Schiffsschrauben sind einer der limitierenden Faktoren für die Fischfauna¹. Es gilt demnach, als Ausgleichsmaßnahme Areale am Kanal zu schaffen, die den Fischen Schutz vor den Kräften der Schifffahrt bieten und zugleich reich strukturiert sind, um eine möglichst hohe Fischdiversität und Abundanz zu erreichen². Das kann durch Aufweitung von Kanalstrecken geschehen, welche gegen die Auswirkungen der Schifffahrt gesichert sind und eine maximale Tiefe von 0,8 – 1,0 m aufweisen. Es können auch Stillwasserbereiche sein, die entlang des Kanals als Erweiterung angelegt werden, die durch einen Verbindungsgraben mit dem Kanal verbunden werden. Der Ausbau und vor allem die Neuanlage von solchen Stillwasserbereichen, sollte ein wichtiger Schritt zur ökologischen Gestaltung der künstlichen Wasserstraßen sein. Insgesamt sollten keine neuen Investitionen für die Binnenschifffahrt getätigt werden, ohne auch die ökologischen Verhältnisse zu verbessern.

In der Drucksache wird der Vorschlag unterbreitet, zur Verfahrensbeschleunigung die Notwendigkeit einer UVP-Pflicht bei bestimmten Vorhaben zu streichen. Dies lehnen die Naturschutzverbände entschieden ab. Sofern überhaupt erforderlich, werden nach den Vorgaben des UVPG die Auswirkungen auf die Schutzgüter bei Verfahren an den Kanälen durch eine UVP-Vorprüfung überschlägig bewertet. Im Wesentlichen könnte hierbei die Betroffenheit von Schutzgebieten bzw. schutzwürdigen Flächen eine UVP-Pflicht bedingen. Da bei den hier in Rede stehenden Arbeiten an den Kanälen nur in absoluten Ausnahmefällen Schutzgebiete erheblich betroffen sein dürften, wird in den allermeisten Fällen eine UVP von vornherein entfallen. Sollte eine Maßnahme ausnahmsweise mit größeren Eingriffen in Schutzgebiete oder erheblichen Umweltauswirkungen einhergehen, ist die UVP ein wichtiger Bestandteil des Verfahrens zur Minimierung von negativen Auswirkungen. Ein UVP-Verzicht an natürlichen Gewässern – also im Wesentlichen am Rhein – ist aus Sicht der Naturschutzverbände indiskutabel und rechtlich auch kaum möglich. Zudem ist nicht erkennbar, dass ein Abbau von Umweltstandards wie der Verzicht auf eine UVP verfahrensbeschleunigend wirkt. In den Fällen, in denen eine UVP erforderlich ist, handelt es sich in der Regel um größere Eingriffe mit hohem Untersuchungs- und Abwägungsaufwand. Hier hat die UVP eine wichtige Bündelungsfunktion, da alle zulassungsrelevanten bzw. entscheidungserheblichen Ergebnisse der einzelnen Umweltprüfungen berücksichtigt und im UVP-Bericht dargestellt werden müssen. Somit stellt die UVP letztlich eine Verfahrensvereinfachung dar, weil sie als zusammenfassender Bericht alle Aspekte zusammenträgt und die verschiedenen Auswirkungen beschreibt.

Verfahrensbeschleunigend könnte hingegen die Typengenehmigung von Ersatzneubauten ähnlicher Bauart wirken.

¹ Zauner, G., & Schiemer, F. (1994). Auswirkungen der Schifffahrt auf die Fischfauna großer Fließgewässer. *Wissenschaftliche Mitteilungen des Niederösterreichischen Landesmuseum*, 8, 271-285.

² Strayer, D. L., & Findlay, S. E. (2010). Ecology of freshwater shore zones. *Aquatic sciences*, 72, 127-163.

Problematisch ist aus Sicht der Naturschutzverbände auch weiterhin die im Raum stehende Abladevertiefung des Rhein, auch wenn dies in der Drucksache nicht explizit genannt wird.

Es ist unklar, was genau mit dem Punkt

Der Landtag beauftragt die Landesregierung (..)

den Bund aufzufordern, Planungs- und Genehmigungsverfahren hinsichtlich einer Vereinfachungsmöglichkeit zu prüfen und Natur-, Arten- und Umweltschutzbelange direkt mit zu berücksichtigen, um eine schnelle Umsetzung dringender Maßnahmen zu ermöglichen, zum Beispiel bei der ökologisch verträglichen Beseitigung von Engstellen im Rhein.

gemeint ist. Einen Abbau von Umwelt- und Naturschutzstandards lehnen die Naturschutzverbände ab.

Die Planungen am Niederrhein zielen auf einen Vollausbau auf der gesamten Fahrrinnenbreite auf 2,80 m bzw. 2,70 m unter GIW. Vergrößert werden soll damit in erster Linie die mögliche Abladetiefe im Abflussspektrum zwischen Mittel- und Niedrigwasser. Einschränkungen bestehen hier maßgeblich für das größte Segment der Flotte mit (für den Rhein zu) großem Tiefgang. Dieses Segment wird bei weiter abnehmenden Abflüssen immer weniger zuverlässig einsetzbar sein. Entscheidend für die zukunftsfähige, klimaresiliente Weiterentwicklung der Wasserstraße Rhein sowie für die Sicherstellung zuverlässig planbarer Transportbedingungen wird dagegen die Ertüchtigung derselben für die zunehmenden niedrigen und extrem niedrigen Wasserstände sein.

Die von der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt in Auftrag gegebene BAW-Studie „Untersuchung wasserbaulicher Optionen zur Sicherstellung zuverlässig kalkulierbarer Transportbedingungen am Rhein bei Niedrigwasser“³ besagt im Ergebnis, dass am Niederrhein - mit Ausnahme der Deutzer Platte – durchgängig auf mindestens 50% der Fahrrinnenbreite grundsätzlich hinreichend Tiefe vorhanden ist. Die diagnostizierten lokalen Tiefenengpässe sind tatsächlich vor allem lokale Breitereinschränkungen. Die aktuellen Pläne zur neuerlichen Vergrößerung der Fahrrinne am Niederrhein auf Kosten des verbleibenden ökologischen Potenzials des Stroms weisen vor diesem Hintergrund gravierende Mängel auf. Die Möglichkeiten nautischer Entwicklungen und verkehrslenkender Maßnahmen zur Nutzung reduzierter Fahrrinnenabmessungen und im Handling solcher lokaler Breitereinschränkungen sind nicht hinreichend oder gar nicht in den Planungen berücksichtigt. Die Naturschutzverbände verweisen hierzu auch auf ihre Stellungnahme zum Bundesverkehrswegeplan 2030⁴ und ihre Studie zur Rheinvertiefung⁵, deren Kernaussagen weiterhin gültig sind.

Eine pauschale neuerliche Erweiterung der Fahrrinne wird die Zuverlässigkeit der Infrastruktur bei weiter abnehmenden Niedrigwasserabflüssen nicht verbessern. Der derzeit angestrebte Vollausbau der Fahrrinne erscheint daher in dieser Form weder zielführend noch genehmigungsfähig.

Zukunftsfähige Konzepte, dem Niedrigwasser- und Dürreproblem zu begegnen, müssen darüber hinaus vor allem darauf zielen, einer weiteren Verschlechterung der Situation entgegenzuwirken, also die Klimakrise einzudämmen und deren Folgen so weit wie möglich zu begrenzen.

³ Bundesanstalt für Gewässerkunde; Bundesanstalt für Wasserbau (Hg.) (2022): Untersuchung wasserbaulicher und wasserwirtschaftlicher Optionen zur Sicherstellung zuverlässig kalkulierbarer Transportbedingungen am Rhein bei Niedrigwasser (Auftragsnummer BfG: M39610204073, Auftragsnummer BAW: B3953.02.06.10197). Koblenz / Karlsruhe: BfG / BAW.

⁴ <https://www.lb-naturschutz-nrw.de/news/naturschutzverbaende-nrw-kritisieren-bundesverkehrswegeplanung-als-nicht-wegweisend.html> - insbesondere Anlage 2 Wasserstraßenprojekte

⁵ <https://www.bund-nrw.de/themen/mobilitaet/hintergruende-und-publikationen/bundesverkehrswegeplan/wasserstrassen/rheinvertiefung>

zen. Hierbei spielen die Stärkung und Entwicklung resilienter Ökosysteme eine entscheidende Rolle. Dies würde durch die geplanten Maßnahmen sehr erschwert. Die Naturschutzverbände fordern daher, die Resilienz des Ökosystems Rhein durch die Umsetzung des bereits 2012 vorgelegten kooperativ erarbeiteten Umsetzungsfahrplans⁶ zu stärken. Dies ist auch notwendig zur Erreichung des guten ökologischen Potentials am Rhein - einer verbindlichen EU-rechtlichen Vorgabe. Die bislang fehlende Umsetzung der erforderlichen Maßnahmen am Rhein stellt ein gravierendes Umsetzungsdefizit dar.

⁶ Bezirksregierung Düsseldorf (2012): Erstellung eines Umsetzungsfahrplans zur Herleitung hydromorphologischer Maßnahmen für die Planungseinheit PE_RHE_1500 (Rheinhauptlauf) im Teileinzugsgebiet Rhein/Rheingraben Nord; erarbeitet durch das Planungsbüro Koenzen