

## **A n t r a g**

**der Fraktionen der SPD, FDP und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

### **Engpassbeseitigung und Abladeoptimierung für die Schifffahrt am Mittelrhein: Wettbewerbsfähigkeit der Binnenschifffahrt verbessern, Wirtschaft stärken, Klimaziele verfolgen**

Der Landtag stellt fest:

Im Rahmen des Bundesverkehrswegeplans 2030 wurde das Projekt „Abladeoptimierung Mittelrhein“ in die höchste Kategorie der neuen Projekte („vordringlicher Bedarf – Engpassbeseitigung“) eingestuft. Das Projekt zielt auf 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 ab. Hierbei soll eine strenge Würdigung der Umweltbelange erfolgen.

Mit dem Nutzen-Kosten-Verhältnis von 30,7 und einem geschätzten Kostenvolumen von 60 Millionen Euro ist das Projekt für Rheinland-Pfalz von hoher Bedeutung. Die Umsetzung des Projekts obliegt der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV). Träger des Vorhabens ist das Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Duisburg-Rhein.

Ziel des Projekts ist es, sechs lokale Bereiche zu optimieren, um auch bei Niedrigwasser eine Fahrrinntiefe 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 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, dies 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 Fahrrinntiefe 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 Fahrrinntiefe zu optimieren bedeutet keinesfalls, den Mittelrhein 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. Eng mit den durchzuführenden Maßnahmen verbunden ist jedoch die Verbesserung der örtlichen und überregionalen Sohlstabilität.

Das exportorientierte Rheinland-Pfalz im Herzen des europäischen Wasserstraßennetzes profitiert ganz besonders von dem erfolgreichen Dreiklang aus Wasserstraßen, Binnenschifffahrt und Binnenhäfen. Da jede Tonne, die ein Frachtschiff mehr laden kann, die Transport- und Produktionskosten erheblich senkt, hat diese Abladeoptimierung somit sehr positive Auswirkungen für die Wirtschaft im Rheinkorridor. Sie ist damit letztlich auch ein wichtiger Beitrag zur Sicherung des Wirtschaftsstandortes Rheinland-Pfalz.

b. w.

Bereits im November 2013 wurde anlässlich einer Rheinanlieger-Konferenz auf Einladung der rheinland-pfälzischen Landesregierung in Mainz von den teilnehmenden Verkehrsministern aus Hessen, Nordrhein-Westfalen, Baden-Württemberg und Bayern die sogenannte „Düsseldorfer Liste“ verabschiedet, in der die Erhöhung der Fahrrinntiefe zwischen St. Goar und Mainz gefordert wurde.

Am 6. September 2016 hatte die WSV in Bingen bei einer Auftaktveranstaltung Vertreterinnen und Vertreter aus Schifffahrt, Wirtschaft, Verwaltung sowie von BUND und NABU über die Ziele des Projekts und den weiteren Planungsprozess informiert. Dort ist das Projekt auf eine insgesamt überwiegend positive Resonanz gestoßen und die Veranstaltung wurde als erster wichtiger Impuls für die wirtschaftliche Nutzung und ökologische Entwicklung des Mittelrheins im Rahmen der punktuellen Abladeoptimierung wahrgenommen.

Im Rahmen von zeitnah geplanten Konsultationsgesprächen sollen alle „Akteure“ und „Fachdisziplinen“ des Projekts zu Wort kommen, um die verschiedenen Vorstellungen, Ideen und Wünsche zu erörtern sowie Potenziale und Handlungsmöglichkeiten für eine naturverträgliche Umsetzung zu erarbeiten. Auf dieser Basis solle eine „frühe Öffentlichkeitsbeteiligung“ erfolgen.

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 ausreichen wird, um das zeitliche Ziel einzuhalten. Ohne zusätzliches Personal und eindeutige Prioritätensetzung des Bundes bei den Ausbauprojekten wird sich der von der WSV zu verantwortende Planungs- und Baubeginn massiv verzögern.

Der Landtag fordert die Landesregierung auf:

- sich beim Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur weiter dafür einzusetzen, dass innerhalb der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung die notwendigen finanziellen und personellen Ressourcen geschaffen werden, damit das Projekt zügig umgesetzt werden kann;
- sich beim Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur dafür einzusetzen, dass die WSV neben Maßnahmen zum Erhalt der Wasserstraßeninfrastruktur auch prioritäre Ausbauprojekte wie die Abladeoptimierung Mittelrhein umsetzt;
- weiterhin das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur aufzufordern, die durchzuführenden Studien und Planverfahren zeitnah zu beginnen und eine konzentrierte, personell entsprechend ausgestattete Projektstruktur aufzubauen;
- in dem unter Leitung der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt (GDWS) geplanten Projektverwaltungsrat mitzuwirken. Dort sollen die Fragen, die im Vorfeld des Planfeststellungsverfahrens entstehen, erörtert und möglichst einer Klärung zugeführt werden. Einbezogen werden sollen Vertreterinnen und Vertreter der Verkehrs- und Umweltressorts der beiden Bundesländer Rheinland-Pfalz und Hessen, um die notwendigen Informations- und Abstimmungsgespräche zu führen oder mit Dritten in die Wege zu leiten, insbesondere zu Aspekten des Natur- und Gewässerschutzes und des UNESCO-Welterbes;
- sich dafür einzusetzen, dass bei dem Projekt jeglich denkbare Anstrengungen unternommen werden, um nicht nur eine naturverträgliche Umsetzung des Projekts zu erreichen, sondern in einem hohen Maße auch Verbesserungen für Natur, Umwelt und Wasserwirtschaft zu erzielen;
- den Dialog des WSA Duisburg-Rhein mit den Natur- und Umweltschutzverbänden im Land zu unterstützen und die weiteren Schritte der WSV zügig und transparent zu begleiten.

Für die Fraktion der SPD:      Für die Fraktion der FDP:  
Martin Haller                      Marco Weber

Für die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN:  
Pia Schellhammer