



H.-Peter Feldmann

Sprecher der HochWasserSchutz-Initiative am Niederrhein (HWS)

Sachkundige Bürger für VORSORGE und SCHADENSVERHINDERUNG

Kontakt:

H.-Peter Feldmann - Zur Wassermühle 45 - 46509 Xanten

02801.6584 • hp-feldmann@t-online.de • <http://www.nr-feldmann.de>

Xanten, 28.04.2016

Nachtrag zur Trassenführung hinsichtlich Braunkohletagebau-Ende, Seite 8/14 (Stand Okt. 2018)

An

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

Referat G 12

Invalidenstraße 44

D-10115 Berlin

Stichwort BVWP 2030

Bürgerantrag auf Aufnahme im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) mit internationalem Bedarfscharakter, unter Bezug auf

- die Benelux-Strategie der Landesregierung Nordrhein-Westfalen (Stand 2013) 3)
- das aktuelle Wasserstraßen-, Hafen- und Logistikkonzept des Landes Nordrhein-Westfalen 2016 4)
- und im Rahmen des EU-LIFE-Programms über Integrierte Projekte

zum Schließen einer Infrastrukturlücke zu unseren westlichen Nachbarn, zum Schutz von Umwelt und Klima, zur Daseinsvorsorge und Versorgungssicherheit einhergehend mit einem hohen gesamtwirtschaftlichen Nutzen:

Schiffbare Anbindung des Niederrheins an das Belgische Kanalnetz

Bezug: Realisierung einer vieldiskutierten Projektidee von einer schiffbaren Wasserstraße vom mittleren Niederrhein, einem Wasserkreuz mit der Maas, bis zur Schelde bei Antwerpen unter aktuellen, absehbaren künftigen Anforderungen und Einflüssen.

Sehr geehrter Herr Bundesminister Alexander Dobrindt,
sehr geehrte Damen und Herren,

seit mehr als 100 Jahren gibt es, wenngleich unter völlig anderen Voraussetzungen, Bedingungen und Zielen, zwischenstaatliche Bestrebungen für einen Kanal der vom Niederrhein über das (vorhandene) Belgische Kanalnetz bis nach Antwerpen (Schelde) führen soll. 1)

Auch wenn die erneute Forderung zur Umsetzung dieses Projektes unter völlig anderen Vorzeichen als in den Jahren zuvor erfolgt, bleibt die Anbindung des Niederrheins an das belgische Wasserstraßennetz über eine West-Ost-Magistrale weiterhin ein unverzichtbarer deutscher Ansatz, welcher im Kontext mit den NRW- und EU-Zielen im Entwurf des BVWP 2030 fehlt. 3) 4)

Wie bekannt, haben wir das Thema bereits 2011 in einem **Antrag** 2) an die Landesregierung NRW aufgegriffen, weil durch Forschungsergebnisse erst die Risiken **Kritischer Infrastrukturen** an Rhein und

z.K.: Ziffer mit Klammer zu= Verweis zum Anhang

Maas öffentlich wurden und internationale soziale und wirtschaftliche Belange einer nachhaltigen, ökonomischen Lösung bedürfen.

Wir beziehen uns u.a. bei unseren Aussagen auf Feststellungen aus Studien und Untersuchungsberichte bzw. den Empfehlungen aus regierungsseitigen Veröffentlichungen.

Wir halten die für uns zugänglichen Aussagen für vertrauenswürdig, die uns aber auch zeigen, dass die Gesellschaft sich auf die sich ändernden Parameter einzustellen haben. 5)

Zusammengefasst ist festzustellen, dass mit einer Zunahme

- des **Verkehrsaufkommens** und somit noch extremere Belastung von Schiene und Straße im Ballungsgebiet der Metropole, von NRW nach Süden und zu den westlichen Nordseehäfen gewarnt wird
- von **Naturgewalten** wie Starkregen, Überschwemmungen zwischen Rhein und Maas, Stürme, Meeresspiegelwasseranstieg die nicht nur vom Bergbau betroffene Regionen bedrohen und nicht zuletzt
- eines sehr hohen **Arbeitsplatzbedarfs** u.a. infolge von Zuwanderung aus Klima- und Konfliktgebieten

verwiesen, deren katastrophale Folgen sich besonders für die Niederrhein- und Maasmetropole sozial- und wirtschaftspolitisch auswirken werden wenn nicht konsequent und pragmatisch bekannte Defizite bei der Versorgungsinfrastruktur behoben werden.

Wir gehen davon aus, dass das Bundesministerium sehr wohl den Bedarf eines, wie wir sagen „Teilstromkanals“, EU-strategisch und ökonomisch für sinnvoll und im Kosten-Nutzen-Vergleich für unverzichtbar hält.

Wir sind uns sicher, dass das bestehende Restrisiko für die Metropolregionen hinsichtlich latenter Sicherheits- und verkehrlicher Probleme nicht auf herkömmlichen Weg gelöst werden kann und daher für die Volkswirtschaft im Drei-Länder-Eck nicht weiter zumutbar ist.

Niederrhein- und Maasmetropole unterliegen Lebensraumrisiken die in Europa nicht ihresgleichen haben. Die Strategie als „Integriertes Projekt“ sollte sein:

- (1) Neubau einer schiffbaren Wasserstraßenverbindung unter Anbindung der (stillgelegten) Braunkohletagebaue 6) an die vorhandenen Wasserstraßennetze von Belgien, dem südlichen Niederlande und Nord-Frankreich in Verbindung mit der **Chanceauslotung** einer
- (2) Notableitung von Hochwasserabfluss-Spitzen (Gerinneentlastung) vom Niederrhein und Maas zur nahen Nordsee mit dem Ziel der 5)
- (3) Schadensverhinderung, also Daseinsvorsorge der Metropolregionen, Entlastung von Schienen- und Straßenverkehr, Innovationsschub und eine Generierungschance von neuen Arbeitsplätzen im Drei-Länder-Eck.

Zahlen und Daten für das Deutsche Gebiet in NRW sprechen für sich: (ohne Maasgebiet)

- **Kosten** für den Kanalbau von ca. 120 km Länge (Neuss bis Raum Maastricht) = **< 8 Mrd. Euro** 7)
- Prognostizierte **Schadensbilanz** bei einem Großschadensereignis, Stand 2000 = **200 Mrd. Euro** 5)
- **Nutzungsgewinn** für den Warenverkehr, Innovationsgewinn, Sicherheit etc. = erheblich

Wie wir den **Nutzungsgewinn** u.a. definieren:

- Umsetzung der konzeptionellen Landesziele mit unseren Nachbarn auf EU-Ebene
- Vorzüge durch einen kürzeren 2. Weg zu den westlichen Seehäfen und zu den Wasser-Straßennetze der westlichen Nachbarn
- Entlastung von Schiene und Straße durch Nutzung einer Wasserstraße zwischen den westlichen Seehäfen, der Rheinschiene sowie des Hinterlandes unter dem Gesichtspunkt des Immissions-schutzes und dem Infrastrukturlückenschluss
- Chancen einer infrastrukturellen Entwicklung längs der Kanalstrecke mit hohem gesamtwirtschaftlichen Nutzen bis hin zur Erschließung touristischer Möglichkeiten mit mehr als 100.000 neuen Arbeitsplätzen
- Reduzierung des Gefährdungspotenzials bei Bewohnern und Infrastruktur vor drohenden Extremabflüssen an den Gewässern für die die Hochwasserschutzprogramme nicht ausreichend sein können. Einhergehend mit dem Schutz der Umwelt, sozialer Sicherheit und dem Schutz des kulturellen Erbes.
- Chancen einer Reduzierung von Wasserhaltungsaufgaben nach Ende des Braunkohleabbaus 6)

Die Landesregierung stellt in ihrem „**Benelux-Strategie**“-Papier 3) u.a. fest: „*Nordrhein-Westfalen wickelt den überwiegenden Teil seines außereuropäischen Güterverkehrs über die ZARA-Seehäfen (Zeebrügge, Antwerpen, Rotterdam und Amsterdam) und die Binnenhäfen ab. Nordrhein-Westfalens Wirtschaft ist daher auf optimale Verkehrsverbindungen zu den niederländischen und belgischen Häfen sowie auf eine leistungsstarke Logistik-Infrastruktur im Hinterland angewiesen, ...*“

Des Weiteren wird in Ihrem **Wasserstraßen-, Hafen- und Logistikkonzept** 4) ausgeführt: *“Die Landesregierung bemüht sich aktiv um Förderungen der Europäischen Union zur Verbesserung der Wasserstraßeninfrastruktur. Der Austausch mit den Niederlanden und Belgien zur Stärkung des Systems Wasser wird fortgesetzt.“*

Folglich, so sehen wir die Sachlage, fehlt noch der deutsche Anschluss an die vorhandenen westlichen Kanalnetze von Belgien und die Niederlande. Ein derartiger länderverbindender Kanal sollte danach auch in das Europäische Wasserstraßenprogramm aufgenommen werden und entsprechende Förderung erhalten. Eine privat getragene Finanzierung ist auch denkbar.

Mit unseren Antrag befinden wir uns im Gleichklang mit dem aktuellen Landeskonzept NRW. Durch eine schiffbare Anbindung der Niederrheinmetropole an das Belgische Kanalnetz wird eine nicht nur strategisch/verkehrspolitische und infrastrukturelle Lücke geschlossen, die einem hohen gesamtwirtschaftlichen, umwelttechnischen und nachhaltigen Nutzen im Dreiländereck entspricht.

Unsere Bitte ist die Aufnahme in den BVWP 2030:

Schiffbare Anbindung des Niederrheins an das Belgische Kanalnetz

Den Eingang dieses Antrages bitten wir zu bestätigen.

Mit freundlichen Grüßen


H.-Peter Feldmann, Xanten


Horst Lenz, Rees


Tjerk Miedema, Kleve

Anlagen: Übersicht, Projektinformationen, Anhang

Übersicht

Projektinformationen

Einleitung	Seite 5/14
Begründung	Seite 8/14
Begründung: Verkehrswesen	Seite 8/14
Begründung: Schutz kritischer Infrastrukturen vor Hochwasser	Seite 10/14
Begründung: Vorsorge nach Beendigung des Braunkohletagebaus	Seite 10/14
Begründung: Innovation/Entwicklungschancen	Seite 11/14
Zusammenfassung	Seite 12/14

Anhang:

Verweise und Links zu externen Dokumenten	Seite 13-14/14
---	----------------

Bildverzeichnis

Bild 1: Übersicht schiffbare Wasserstraßen in der Region Kanalnetze in Belgien und Niederlande, Vergleich zum Niederrhein	Seite 7/14
Bild 2: Lage der vorgeschlagenen Kanal-Strecke auf Deutscher Seite	Seite 9/14
Bild 3: Zusammenfassung der Argumente	Seite 11/14

Projektinformationen

Einleitung

Sehr geehrter Herr Bundesminister Alexander Dobrindt,

Bürger und Unternehmer der existenzgefährdeten niederrheinischen potenziellen Überflutungsgebiete und die HochwasserSchutz-Initiative am Niederrhein (HWS) beantragen gemäß

- den Richtlinien zum **Schutz Kritischer Infrastrukturen** (KRITIS) sowie der **EU-Hochwasserrisikomanagement-Richtlinie** (EU-HWRM-RL) und zum Umwelt- und Klimaschutz das EU-LIFE-Programm „Integrierter Projekte“, 5)
- der **Benelux-Strategie der Landesregierung von Nordrhein-Westfalen 2013** 3) Teilthema (2) Verkehr, Infrastruktur und Logistik und (10) Umwelt und Naturschutz, ...)
- dem **Wasserstraßen-, Hafen- und Logistikkonzept des Landes Nordrhein-Westfalen** (2016) spezifiziert durch die Handlungsfelder 9, 14, 16,24 und 28 3)
- den verkehrstechnischen Anforderungen des **Rhine-Alpen Corridors** für die Niederrhein- und Maasmetropole den Ausbau der transnationalen Wasserverkehrswege
- der Entzerrung verkehrlicher Strukturen in Westeuropa durch eine westlich ausgerichtete **Vernetzung von Binnenwasserstraßen** mit unseren Nachbarn Niederlande und Belgien (Frankreich) infolge des **Ausbau transeuropäischer Verkehrsnetze (TEN-T)**
- zur **Reduzierung von Ewigkeitsfolgen** von linksrheinischen Bergbautätigkeiten u.a. auf die Grundwassersituation 2) 5) 6)

ein Projekt mit hohem Bedarfscharakter und Nutzeffekt „**Schiffbare Anbindung der Niederrheins an das Belgische Kanalnetz**“ dem Bundesverkehrswegeplan 2030 zuzuleiten.

Wir bitten Sie, diesen Projektvorschlag, unter Beachtung der NRW- und EU-Ziele 3) 4) 5), den Fachausschüssen der zuständigen Bundesministerien zur Beratung und Machbarkeit zuzuweisen.

Hinweis:

Mit Frau Lina Schröder (Universität Duisburg-Essen) haben wir jemanden gefunden die sich mit der Projekthistorie des Rhein-Maas-Schelde-Kanals bestens auskennt. Hinsichtlich einer Realisierung Sie hat sich angeboten als Infrastrukturihistorikerin beratend tätig zu werden.

Der Bundestag möge auf Vorschlag des Bundesverkehrsministers folgendes beschließen:

1. Der Bundestag begrüßt, dass die Bundesregierung den Schutz Kritischer Infrastrukturen als wichtige Zukunftsaufgabe sieht und u. a. dem neuen Bundesverkehrswegeplan (BVWP) voranstellt.
2. Der Bundestag begrüßt es, dass die Bundesregierung in Anbetracht des zunehmenden internationalen Warenverkehrs längs des Rhine-Alpin Corridors verstärkt den Ausbau des Rheins bis nach Basel für den Schiffsverkehr betreibt.

3. Der Bundestag begrüßt weiterhin, dass der Ausbau der Binnenwasserverkehrswege zur Entlastung von Schiene und Straße an Zustimmung und Umsetzung gewonnen hat. 4)
4. Der Bundestag empfiehlt der Bundesregierung das Wasserstraßenprojekt der Landesregierung NRW zum Anschluss an das westliche Wasserstraßennetz zu unterstützen.
5. Der Bundestag begrüßt es, dass die Bundesregierung klimabedingte Extremabflüsse, insbesondere an der abfluss- und verkehrsreichsten Bundeswasserstraße Rhein, nach dem Kosten-Nutzen-Prinzip durch Gerinneentlastungen begegnet und diese Teilabflussstrecken auch verkehrstechnisch für nutzbar und notwendig hält. 5)
Es wird begrüßt, dass nunmehr ein schiffbarer Wasserweg, mit natürlichem Abflussgefälle durch den möglichen Verzicht auf Schleusen, zu den Wasserstraßennetzen unserer westlichen Nachbarn geschaffen wird. Dadurch wird ein durchgängiger Wasserverkehrsweg von Antwerpen über Maastricht/Aachen-Niederrhein bis zum Main-Donau-Kanal geschaffen.
6. Der Bundestag begrüßt es, dass die Bundesregierung im Rahmen ihrer europäischen Verantwortung, den Ausbau länderverbindender Verkehrswege 3) 4) einschließlich der Wasserabflusswege, insbesondere mit unseren westlichen Nachbarn zum Wohle der Gemeinschaft pragmatisch und nachhaltig betreibt. Damit wird auch das Bemühen der NRW-Landesregierung nach Ausbau der Europäischen Wasserstraßeninfrastruktur unterstützt. Darunter ist auch zu verstehen, dass
 - eine Stärkung gemeinsamer verkehrstechnischer Interessen erfolgt und
 - die Durchführung interdisziplinärer Projekte nicht von Eigeninteressen behindert wird.Durch die Gründung der „Interregional Alliance for the Rhine-Alpine Corridor EVTZ“ im Frühjahr 2015 werden auch zwischenstaatliche Hemmnisse lösbar sein.
7. Bei der Bewertung der Projekte im BVWP sollten folgende Prioritäten gesetzt werden:
 - Beachtung der Wertigkeit europäischer Logistikstrategien 3) 4)
 - Höchster Verkehrsnutzen bei möglichst geringer Belastung von Mensch und Natur
 - Vorrang bei Engpassbeseitigung, um Störanfälligkeit zu verhindern
 - Anpassung und Ausrichtung der Verkehrswege nach den Richtungen künftiger Warenströme
8. Der Bundestag fordert die Bundesregierung auf, die gewählte Methodik zur Berechnung der Kosten-Nutzen-Werte für Wasserstraßenprojekte auch dem systemischen Nutzen der einzelnen Ausbauvorhaben mit den infrastrukturellen Chancen zu berücksichtigen.
Beispiele:
 - Innovationspotenzial an (neuen) Wasserstraßen,
 - Nutzen und Ausbau internationaler Wasserstraßenvernetzung zwischen der Niederrheinregion und der Scheldemündung, durch Reduzierung des Schienenwegeausbaus,

- Vergleichmäßigung von natürlichen Wasserabflüssen bzw. Gerinneentlastungen zur Reduzierung von Hochwasserkatastrophen mit extremen Schadenspotenzial, allein am Niederrhein von 200 Milliarden Euro (Stand 2000), sowie
 - Anpassungen an das Grundwasserniveau nach Beendigung des Braunkohletagebaus. 3)
9. Die Vorteile eines Wasserkreuzes an der Maas, wodurch ebenfalls Extremabfluss-Spitzen der Maas längs der Teilstromableitung zur Nordsee abgeleitet wird, können strategische Änderungen der Hochwasserschutzkonzepte der Niederlande induzieren. 5)
10. Die Bürgerinnen und Bürger sollten von der Bundesregierung umfassend und frühzeitig bei der Festlegung der Ziele und Prioritäten des Infrastrukturausbaus sowie bei der Planung der Verkehrswege beteiligt werden, um möglichst vielen Interessen gerecht zu werden und damit Akzeptanz zu schaffen. Dafür müssen die Planungsspielräume vor Ort erweitert werden.

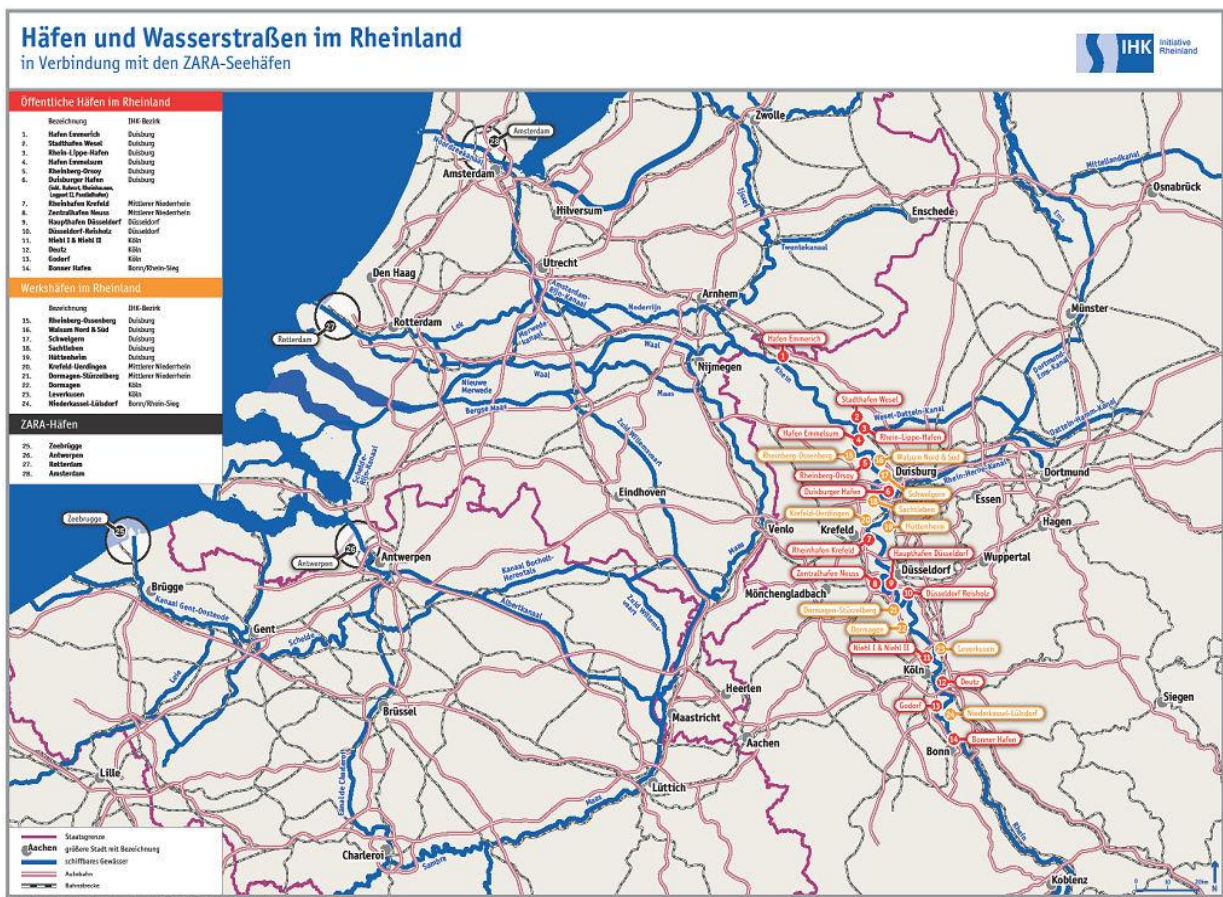


Bild 1: Übersicht derzeitiger schiffbaren Wasserstraßen in West-Europa. Von hohem ökonomischem Interesse dürfte daher ein schiffbarer Wasserweg vom Niederrhein, zwischen Köln und Düsseldorf beginnend, in Richtung Aachen zum Albertkanal sein.

Bezug: Verkehrspolitisches Positionspapier der Industrie- und Handelskammern im Ruhrgebiet 2013. Teilthema: Wasserstraßen und Häfen 8)

Begründung:

Nordrhein-Westfalen ist das bevölkerungsreichste, wirtschaftsstärkste und durch Hochwassereinfluss verletzbarste Bundesland Deutschlands.

Die größten und wichtigsten Siedlungs- und Wirtschaftsgebiete liegen in unmittelbarer Nähe am Niederrhein. Hier verlaufen auch die in alle Richtungen führenden überstrapazierten Verkehrsträger von Straßen und Güterbahnlinien.

Ein 2. westlicher Wasserweg zum Nordseehafen Antwerpen ist längst überfällig.

Die Sicherheit der Infrastruktur, die Wirtschaft und das Gemeinwesen am Niederrhein und in Gelderland sind wie keine andere Region in Europa durch extreme Abflüsse von Rhein und Maas latent bedroht. **Einen 100-prozentigen Schutz vor Extremhochwasser längs des Niederrheins und der Maas gibt es nicht.**

Wie kein anderer Strom in Europa haben der Niederrhein und die Maas die **Nähe zur Nordsee.**

Wissenschaftler bestätigen uns, dass durch s.g. **Gerinneentlastungen** 5) das Überschwemmungsrisiko dieser wirtschafts- und bevölkerungsstärksten Regionen erheblich gesenkt werden kann.

Wenn, so fordern wir, diese Gerinneentlastung noch verkehrlich schiffbar ist, dann schließt sich auch die Chance des Anschlusses des Niederrheins an das Wasserstraßennetz der südlichen Niederlande und Belgien für beide Risikoeinflüsse durch ein „**Integriertes Projekt**“.

Die Landesregierung NRW hat in ihrem **Wasserstraßen-, Hafen und Logistikkonzept** (Stand 2016) bereits Handlungsfelder benannt, die auch den Anspruch auf infrastrukturelle Erfordernisse unter EU-Ländern erfüllt: 4)

Handlungsfeld-09: Seehafen-Hinterlandverkehre besser anbinden

Handlungsfeld-14: Europäische Wasserstraßennetze, Wasserstraßeninfrastruktur. „Der Austausch mit den Niederlanden und Belgien zur Stärkung des Systems Wasser wird fortgesetzt.“

Handlungsfeld-16: Kooperation mit den Seehäfen

Handlungsfeld-24: Abgestimmter Auftritt interessierter Bundesländer gegenüber dem Bund

Handlungsfeld-28: Hochwasserschutz

Eine Chance, die nach unserer Kenntnis, durch die Zunahme von internationalen Warenverkehrsströmen, Meerwasseranstieg, Hochwasserbedrohungen und Grundwassereinflüsse eine weitere Bedeutung und Notwendigkeit erhält.

Begründung: Verkehrswesen

Der Niederrhein und die Ruhrmetropole gelten mit dem größten Binnenhafen Europas, Duisburg, zum größten Warenumschlagsplatz und der Warenverarbeitung in der EU. Mit der Öffnung des **Gotthardt-Tunnels** voraussichtlich bereits ab **2019**, greift der **Rhine-Alpen-Corridor**. Rheinkonferenz 2011 5)

Aufschlussreicher Pressebericht in der Aachener Zeitung vom 29.03.2014 12)

Zielsetzungen für die Veränderung der Verkehrsanteile: Quelle: Hafen Basel, 2011-ETH Zürich

<u>Hafen Antwerpen:</u>	Straße	Binnenschifffahrt	Schiene
Modal Split 2009:	56%	33%	11%
Zielsetzung Modal Split 2020:	42%	43%	15%
<u>Hafen Rotterdam:</u>	Straße	Binnenschifffahrt	Schiene
Modal Split 2009:	47%	37%	16%
Zielsetzung Modal Split 2020:	35%	45%	20%

Es dürfte bekannt sein, dass dieser **Warenverkehrsweg von Genua bis nach Rotterdam/Antwerpen** nicht ausschließlich durch den Schienenweg bedient werden kann. Verkehrsexperten fordern daher den beschleunigten Ausbau schiffbarer Wasserwege, insbesondere den **Ausbau des Rheins** von Basel an stromabwärts.

„Die Metropolregion Ruhr muss mobil bleiben!“ IHK Jahresthema 8)

Da der Rhein, nicht nur Wasser abführt sondern auch, als noch verfügbarer Verkehrsträger, Kapazitäten für den Schiffsverkehr hat, halten wir den Ausbau für unverzichtbar. Die vielen Hafenanlagen, besonders am Niederrhein, sind dafür bereits ausgerichtet. 4)

Erkennbar ist, dass der vorgeschlagene neue Wasserweg von Neuss-Aachen-Antwerpen, rund 25% kürzer ist als der jetzige Wasserweg von Neuss-Rheindelta-Antwerpen (Rhein-Scheldekanal).

Entsprechend dem logistischen Notwendigkeiten ist der „Teilstromkanal“ unter Einbeziehung der Abflussmöglichkeit von Spitzenanteile von Hochwasser zu dimensionieren. Dieses Thema obliegt der ausstehenden Machbarkeitsstudie. 1) 2) 8) 9) Presseberichte: 10) 11) 12) 13)

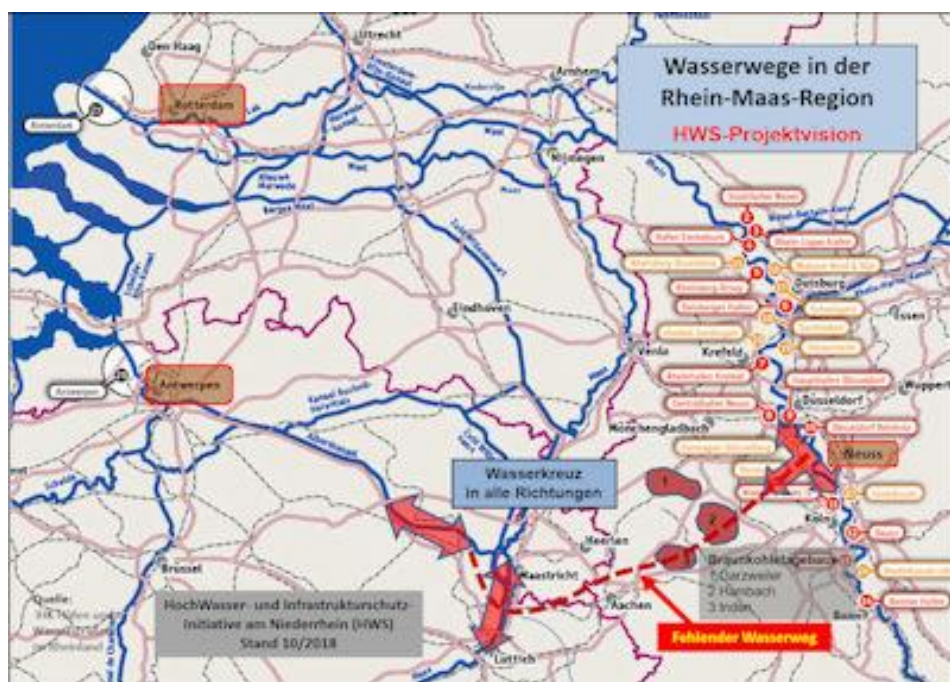


Bild 2: Möglicher Verlauf des Teilstromkanals von Neuss, vorbei an Braunkohle-Tagebaue, Aachen nach Belgien zum Albertkanal (ca. 120 km lang) [Nachtrag Okt. 2018 zur Streckenführung](#)

Anders sieht es, vom Niederrhein gesehen, zu den Wasserverkehrswegen unserer westlichen Nachbarn aus. Außer nach Rotterdam führt kein weiterer schiffbarer Weg vom mittleren Niederrhein direkt in den Süden von Holland, nach Belgien zum Nordseehafen Antwerpen.

Ein seit langem bekanntes wirtschaftspolitisches Grundübel in der Region, welches den Prinzipien der 2015 gegründeten „**Interregional Alliance for the Rhine-Alpen Corridor EVTZ**“, ein europäischer Verbund für territoriale Zusammenarbeit, zu begegnen verspricht.

Begründung: Schutz kritischer Infrastrukturen vor Hochwasser

Der Hochwasserschutz schützenswerter Regionen am Niederrhein und der Maas kann ohne eine **Gerinneentlastung** niemals zuverlässig sein. Warnungen vor klimabedingten **Extremabflüssen** müssen zum **Schutz Kritischer Infrastrukturen** ernst genommen werden. Weil die erkannten Schadensfolgen bekannt und nicht zu akzeptieren sind.

Wird nur zögerlich an einer nachhaltigen Vorsorge gearbeitet und ein Worst Case tritt ein, muss von Vorsatz der Herbeiführung einer Gefährdungslage ausgegangen werden.

Der **Untertageabbau von Kohle und Salz im Raum Duisburg bis nach Xanten** hat bestehende potenzielle Überflutungsgebiete in der Rheinischen Bucht, insbesondere linksrheinisch, bis zu 15 Meter abgesenkt. Neben einer drohenden Totalvernichtung der Infrastruktur muss ständig das **Grundwasser** abgesenkt werden. Eine dichtbesiedelte und wirtschaftsstarke Region von mehr als 1000 qkm ist gem. der EU-HWRM-RL potenziell extremen Überschwemmungshöhen mit Totalschäden, Unbewohnbarkeit und Lebensgefahren ausgesetzt ist. 2) 5)

Eine NRW-Studie von 2000 besagt, dass bei Abfluss von extremem Hochwasser mit einem Gesamtschaden von über **200 Milliarden Euro** allein am Niederrhein zu rechnen ist. 5)

Über **1,7 Millionen Menschen** sind existenziell, unter Lebensgefahr, allein am Niederrhein betroffen. Vom nachhaltigem **Umweltschadensrisiko** ganz zu schweigen.

Die **Verantwortung** für den Hochwasserschutz am wasserreichsten Fluss Deutschlands, dem Rhein, liegt in NRW in private bzw. in kommunale Hände.

Im Zusammenhang mit dem **Nationalem Hochwasserschutzprogramm** von 2015 wird für das Niederrheingebiet ausgeführt:

„Nationale Bedeutung wegen extrem hohen Schadenspotential durch Bergsenkungsgebiet mit Überflutungshöhen von 10 Metern und mehr sowie wegen grenzüberschreitender weiträumiger Überflutungsgefährdung der Niederlande“

Begründung: Vorsorge nach Beendigung des Braunkohletagebaus

Absehbar ist das Ende des Braunkohletagebaus in der Rheinischen Bucht.

Wie bekannt werden die Tagebaue wieder geflutet. Hierzu wird die Sümpfung von Grundwasser eingestellt und Wasser aus dem Rhein und der Erft, gem. Aussage der RWE, benötigt. Die Auswirkungen über den Anstieg des Grundwassers auf das ursprüngliche Niveau sind für eine

Region von über **4.000 qkm** nicht absehbar. Der vorgeschlagene Teilstromkanal kann die auf ewig einzurichtende Grundwasserhaltung übernehmen und ableiten. 6)

Mit der Flutung der Tagebaue entstehen Gewässer, die eine vielversprechende Nutzung versprechen. Ebenfalls kann die anfallende Kanal-Abraummasse in den ehemaligen Tagebauen verbracht werden.

Begründung: Innovation/Entwicklungschancen

Führt der Teilstromkanal durch vorwiegend landwirtschaftlich geprägte Gebiete, wobei die Streckenführung durch eine **Machbarkeitsstudie** zu ermitteln ist, und an den in absehbarer Zeit stillzulegenden **Braunkohletagebaue** (Garzweiler, Hambach und Inden) vorbei, dann ist vorhersehbar, dass diese Regionen einen innovativen Schub erlebt.

Es kann davon ausgegangen werden, dass durch diesen Kanalbau mehr als **100.000 neue Arbeitsplätze** entstehen.

Auch im Sinne des Ausbaus des westeuropäischen Kanalnetzes ergeben sich wirtschaftliche Streckenführungen über Antwerpen-mittlerer Niederrhein-Frankfurt- zum **Main-Donau-Kanal**.

Die Risiken der Gemeinschaft vor Hochwasserschäden verbunden mit einer Verbesserung umweltfreundlicher Verkehrswege durch die Anbindung Niederrheinischer Häfen an die vorhandenen Kanalsysteme im Süden von Holland und Belgien dient der Sicherheit und dem Zusammenwachsen mit unseren westlichen Nachbarn. 5)

Unterstützen SIE das Projekt „**Schiffbare Anbindung des Niederrheins an das Belgische Kanalnetz**“ und forcieren Sie deren Verwirklichung.

Wir verweisen auf unser „*Konzept zur Absicherung der Siedlungsgebiete, Wirtschaftsstandorte und des Transitverkehrs im Rhein-/Maasgebiet*, „2).

Bild 3: Zusammenfassung der Argumente

PROJEKT als Jobmotor

Schiffbarer Teilstromkanal
und Jobmotor für über **100.000 Arbeitsplätze** im 3-Ländereck

- Nordseenähe** (Überseehafen Antwerpen)
- +
- Gerinneentlastung** von Niederrhein und Maas sichert **Metropolregionen** und verhindert **Hochwasserkatastrophen**
- +
- EU-Projekt**: CODE 24, Rhein-Alpen Corridor
Anpassung an künftige **Wasserstraßenverkehrswege** in West-Europa
- +
- Schiffbarer Teilstromkanal** verbindet den mittleren Niederrhein mit den Braunkohletagebauen, der südlichen Region Hollands, den Wasserstraßen Belgiens mit dem Seehafen **Antwerpen**
- +
- Anschluss** an Kanalsysteme in Nordfrankreich
- +
- EU-Investition** generiert dauerhaft mehr als **100.000 Arbeitsplätze**

21.02.2016
HWS-Feldmann: Schutz Kritischer Infrastrukturen - Niederrhein- und Maasmetropole - 15

Zusammenfassung:

Ein Funktionieren der Europäischen Gemeinschaft setzt voraus, dass die Grundbedürfnisse wie Schutz und Sicherheit für die Menschen, ihrem Eigentum und der Infrastruktur erfüllt werden.

Hierzu zählen u. a. die Überwindung der Grenzen und ein umweltschonender und störungsfreier Warenverkehr.

Unser Antrag befindet sich im Kontext mit den Zielen der Landesregierung NRW einer Notwendigkeit, den Warenverkehr über den Wasserweg zu den vorhandenen Wasserstraßen von Belgien und Holland zu ermöglichen um somit eine bekannte Infrastrukturlücke zu schließen.

Dieser Weg –wasserseitig– ist von den Niederrheinmetropolen derzeit nur rheinabwärts zu den Überseehäfen Rotterdam und Antwerpen möglich.

Von hoher volkswirtschaftlicher Bedeutung ist die Chance der Ableitung von Extremhochwasserspitzen bevor die Hochwasserwelle gefährdete Gebiete erreicht. Hierzu bedarf es einer zeitgemäßen gesellschaftspolitischen Strategie die zum Schutz Kritischer Infrastrukturen unerlässlich ist.

Im Verlauf und seitlich des Kanalprojekts erschließen sich ökonomische Chancen mit einem hohen gesamtwirtschaftlichen Nutzen für die gesamte grenzüberschreitende Region. Die die Verkehrssysteme Schiene und Straße durch ihre hohe Immissionsbelastungen nicht haben können.

Eine Kostenträgerschaft der Investition von < 8 Mrd. Euro kann seitens der EU oder auch durch eine privat getragene Finanzierung erfolgen.

Ökonomischer Nutzen und ein erheblich reduziertes Hochwasserschadenspotenzial in den Niederrhein- und Maasmetropolen machen ein Vielfaches des einmaligen Investitionsaufwandes für den schiffbaren Teilstromkanal aus.

Die hohe volkswirtschaftlich- und sicherheitspolitische Bedeutung des Projektes ist unbestritten. Es bedarf politischer Verantwortung und Mut zur Durchführung!

Persönlich

Wenn die Politik nicht über das nachdenkt, was in ferner Zukunft liegt, werden die Menschen das schon in naher Zukunft bereuen! (nach Konfuzius)

Anhang: Verweise zu externen Dokumenten

- 1) **Anbindungsbemühungen des Rhein-Maas-Gebiets an die Nordsee** mittels der Flüsse Rhein, Maas und Schelde – Annäherung an ein Dissertationsthema von Lina Schröder
Link: https://www.uni-due.de/~se753pa/naan/magazin/a13/nr_magazin_13_2012_04.pdf
- 2) **Konzept zur Absicherung der Siedlungsgebiete, Wirtschaftsstandorte und des Transitverkehrs im Rhein-/Maasgebiet**, mit Antrag auf Aufnahme in das EU-Programm „Transeuropäische Verkehrsnetze (TEN-T) vom 14. Juni 2011
Link: <http://www.nr-feldmann.de/Doku/Konzept/HWSK%20von%20HWS-VWG.pdf>
- 3) **Benelux-Strategie der Landesregierung Nordrhein-Westfalen Stand 2013**
Handlungsfelder sind u.a.: (2) Verkehr, Infrastruktur und Logistik (10) Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz
Link: <http://www.nr-feldmann.de/Doku/Behoerden/benelux-strategie.pdf>
- 4) **Wasserstraßen-, Hafen- und Logistikkonzept des Landes Nordrhein-Westfalen (2016)**
„Handlungsfeld 14: Europäische Wasserstraßennetze: Die Landesregierung bemüht sich aktiv um Förderungen der Europäischen Union zur Verbesserung der Wasserstraßeninfrastruktur. Der Austausch mit den Niederlanden und Belgien zur Stärkung des Systems Wasser wird fortgesetzt.“
Link: http://www.mbwsv.nrw.de/verkehr/pdf_container/Hafenkonzept2016.pdf
- 5) **Übersicht auf verwendete Aussagen in Studien, Untersuchungsberichte bzw. Richtlinien**
Hydrotec, BKR-Büro und ProAqua: **Hochwasserfibel** Bauvorsorge in hochwassergefährdeten Gebieten, NRW 1999
RWTH Aachen Prof. Dr.-Ing F. G. Rohde: **Potenzielle Hochwasserschäden am Rhein** in NRW 2000
Internationale Kommission zum Schutz des Rheins: **Hochwasservorsorge-** Maßnahmen und ihre Wirksamkeit 2002
Dr.-Ing. R. Lammersen: **Grenzüberschreitende Auswirkungen von extremem Hochwasser** am Niederrhein 2004
Gerinneentlastungen: Prof. Dr. Andreas Schumann, UNI Bochum 2004
IPCC Rajendra K. Pachauri: **Klimaänderung 2007**, Synthesebericht
EU-Hochwasserrisikomanagement-Richtlinie 2007: Vorsorge zur Schadensverhinderung
Regionale 2010: Dokumentation: **zukunft rhein**, Internationale Rheinkonferenz 2010
KLIWAS- Auswirkungen des Klimawandels auf Wasserstraßen und Schifffahrt in Deutschland 2011
Rheinkonferenz 2011: **Rheincharta 2011-** Prof. Dr. Bernd Scholl, ETH Zürich
BIM: **Schutz Kritischer Infrastrukturen – Risiko und Krisenmanagement** 2011
NRW: **Benelux-Strategie** der Landesregierung Nordrhein-Westfalen 2013
NRW: **Wasserstraßen-, Hafen- und Logistikkonzept** des Landes Nordrhein-Westfalen 2016
- 6) 23.07.2015: **Auswirkungen der Grundwasserhaltung im Rheinischen Braunkohlenrevier** auf die Topographie und die Grundwasserstände, sowie daraus resultierende Konsequenzen für Bebauung, landwirtschaftliche Flächen, Infrastruktur und Umwelt.
Link: http://www.nr-feldmann.de/Doku/Behoerden/BK-Krupp_Gutachten_Braunkohle_NRW_komplett_Web.pdf

7) Als Beispiel beziehen wir uns auf das französische Projekt des Seine-Nord-Europe-Kanal von 106 km Länge hinsichtlich der Nutzung (nur) als Gütertransportstrecke

„Der Kanal Seine-Nord Europa (franz. Canal Seine-Nord Europe) (Abkürzung CSNE) wird auch Binnenwasserstraße Seine-Schelde oder Canal Seine-Nord genannt. Der 106 km lange Kanal ist das Hauptbindeglied der europäischen Seine-Schelde-Großschifffahrtsstraße. Diese von Süd nach Nord verlaufende Verbindung durch Nordfrankreich zwischen den Einzugsgebieten der Flüsse Seine und Schelde ist ein neues Wasserstraßensystem für den Warentransport zwischen Frankreich, Belgien, den Niederlanden und Deutschland. Befahren kann der Kanal durch Schiffe bis zur Kategorie Vb., also für Schubverband mit bis zu zwei Leichtern.

Das Projekt ist in den Verkehrswegeplan der Europäischen Union aufgenommen. Die Projektplanung wurde 2010 beendet, Vorbereitungsarbeiten sind bereits im Laufen, die eigentlichen Konstruktionsarbeiten werden in den Jahren 2012 bis 2016 erfolgen. Die Inbetriebnahme ist für 2016 geplant.“

Link: <http://www.logistik-heute.de/Logistik-News-Logistik-Nachrichten/Markt-News/8544/Nordfrankreich-baut-bis-2017-den-106-km-langen-Seine-Nord-Kanal-Binnenschiff>

Link: <http://www.schiffundtechnik.com/lexikon/k/kanal-seine-nord-europe.html>

Link: http://vzb.baw.de/publikationen/kolloquien/0/05_Vortrag_Caude.pdf

8) Verkehrspolitisches Positionspapier der Industrie- und Handelskammern im Ruhrgebiet

IHK-Jahresthema 2013, Teilthema: **Wasserstraßen und Häfen** Link:

http://www.bochum.ihk.de/fileadmin/migrated/content_uploads/Verkehrspolitische_Positionen_Ruhr_2013.pdf

9) Historische Streckenführungen aus einer Dissertation von 1920

Link: <http://www.nr-feldmann.de/Doku/Grafiken/Kanalstrecken%201920.jpg>

10) Dürener Zeitung vom 07.01.1950 „Belgien drängt auf eine Kanalverbindung zur Ruhr“

Link: <http://www.wisoveg.de/wisoveg/kr/kr-dig4/dz-1950-07ac-kanal1.html>

11) Kölnische Rundschau vom 27.03.1956 „Der Schelde-Rhein-Kanal“

Link: <http://www.wisoveg.de/wisoveg/kr/kr-dig6/kr19560327schelde.html>

12) Antwerpens Hafen ist auf Erfolg angelegt. Aachener Zeitung vom 29.03.2014

Link: <http://www.aachener-zeitung.de/lokales/region/antwerpens-hafen-ist-auf-erfolg-angelegt-1.793485>

13) NRZ-Bericht vom 07.01.2016 “Die größte Schleuse der Welt”

Link: <http://www.nr-feldmann.de/Doku/Presse/NRZ-Antwerpen-Schleuse.jpg>