



Deutscher Bundestag  
Petitionsausschuss  
Der Vorsitzende

11.7.2018  
*[Handwritten signature]*

HochWasserSchutz-Initiative und  
Infrastrukturschutz am Niederrhein (HWS)  
Herrn H.-Peter Feldmann  
Zur Wassermühle 45  
46509 Xanten

Berlin, 2. Juli 2018  
Bezug: Ihre Eingabe vom  
29. September 2016; Pet 1-18-12-940-  
032174  
Anlagen: 1

Sehr geehrter Herr Feldmann,

der Deutsche Bundestag hat Ihre Petition beraten und am  
28. Juni 2018 beschlossen:

*Das Petitionsverfahren abzuschließen.*

Er folgt damit der Beschlussempfehlung des Petitionsausschusses  
(BT-Drucksache 19/2717), dessen Begründung beigelegt ist.

Mit dem Beschluss des Deutschen Bundestages ist das  
Petitionsverfahren beendet.

**Marian Wendt, MdB**  
Platz der Republik 1  
11011 Berlin  
Telefon: +49 30 227-35257  
Fax: +49 30 227-36027  
vorzimmer.peta@bundestag.de

Mit freundlichen Grüßen

*[Handwritten signature of Marian Wendt]*  
Marian Wendt

Pet 1-18-12-940-032174

46509 Xanten

**Wasserstraßenplanung und -bau**

Beschlussempfehlung

Das Petitionsverfahren abzuschließen.

Begründung

Mit der Eingabe wird gefordert, die Notwendigkeit und Machbarkeit einer schiffbaren Anbindung des Niederrheins an das belgische Kanalnetz zu prüfen.

Zu der auf der Internetseite des Deutschen Bundestages veröffentlichten Eingabe liegen dem Petitionsausschuss 23 Mitzeichnungen und elf Diskussionsbeiträge vor. Es wird um Verständnis gebeten, dass nicht auf alle der vorgetragenen Aspekte im Einzelnen eingegangen werden kann.

Zur Begründung des Anliegens wird im Wesentlichen vorgetragen, dass es bereits im 19. und 20. Jahrhundert und zuletzt im Jahr 2011 seitens der Stadt Krefeld Bestrebungen zur Anbindung von Schelde-Maas und Rhein gegeben habe. Mittels eines neuen schiffbaren Wasserwegs solle das deutsche Wasserstraßennetz direkt mit den westlichen Nachbarn in Richtung Antwerpen verbunden werden. Diese Maßnahme entspreche den Plänen der Europäischen Union (EU) über den Ausbau des Binnenmarktes und der Verkehrsinfrastruktur. Außerdem werde in Nordrhein-Westfalen eine Infrastrukturlücke in einem strukturschwachen Gebiet geschlossen. Für ein derartiges Großprojekt sei der Europäische Verbund für territoriale Zusammenarbeit (EVTZ) zuständig, ein Instrument der EU, das die Zusammenarbeit auf gemeinschaftlicher Ebene fördern soll. Zunächst sei jedoch zu dem Großprojekt eine Machbarkeitsstudie durch eine renommierte Universität durchzuführen.

Hinsichtlich der weiteren Einzelheiten zu dem Vorbringen wird auf die vom Petenten eingereichten Unterlagen verwiesen.

Der Petitionsausschuss hat der Bundesregierung Gelegenheit gegeben, ihre Ansicht zu der Eingabe darzulegen. Zudem hat der Ausschuss gemäß § 109 Absatz 1 Satz 2

noch Pet 1-18-12-940-032174

der Geschäftsordnung des Deutschen Bundestages eine **Stellungnahme des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur** des Deutschen Bundestages eingeholt, dem der Entwurf eines Gesetzes über den Ausbau der Bundeswasserstraßen und zur Änderung des Bundeswasserstraßengesetzes (Drucksache 18/9527) zur Beratung vorlag. Wesentlicher Inhalt des Gesetzes ist es, dass künftig, wie bei den Bundesfernstraßen und Bundesschienenwegen, der Ausbaubedarf des Bundeswasserstraßengesetzes durch Gesetz beschlossen wird. Durch die Bestätigung des Parlamentes soll den Wasserstraßenplanungen im Rahmen einer integrierten Bundesverkehrswegeplanung ein größeres Gewicht beigemessen werden. Der Ausbau der Bundeswasserstraßen soll zu einer verstärkten Nutzung des umweltfreundlichen und wirtschaftlichen Verkehrsträgers führen und damit zur Lösung des Konflikts zwischen steigendem Verkehrswachstum und steigenden Anforderungen an den Umweltschutz im Verkehrsbereich einen Beitrag leisten. Der Deutsche Bundestag hat den Gesetzentwurf in seiner 190. Sitzung am 22. September 2016 in 1. Lesung beraten und anschließend an die mitberatenden Ausschüsse überwiesen. Die dem Verkehrsausschuss zur Stellungnahme übermittelten Petitionen - so auch die hier in Rede stehende - haben dem Verkehrsausschuss bei seiner abschließenden Beratung am 30. November 2016 vorgelegen und sind in dessen Beschlussempfehlung eingeflossen. Der Deutsche Bundestag hat dem Gesetzentwurf in geänderter Fassung (Drucksache 18/10516) in seiner 207. Sitzung am 2. Dezember 2016 zugestimmt. Die genannten Drucksachen sowie die dazugehörigen Protokolle der Plenardebatten des Deutschen Bundestages (Drucksachen 18/190 und 18/207) können unter [www.bundestag.de](http://www.bundestag.de) eingesehen werden.

Ergänzend weist der Petitionsausschuss darauf hin, dass in zwei Nachträgen weitere Argumente zu dem Anliegen vorgetragen worden sind. Im Zentrum der Argumentation stand dabei die im Mai 2017 erschienene Dissertation von Frau Dr. Lina Schröder unter dem Titel „Der Rhein-(Maas-)Schelde-Kanal als geplante Infrastrukturzelle von 1946 bis 1986“. Ferner wurde argumentiert, dass die zur Begründung der Petition vorgetragenen Argumente umfänglich dem „Zeitgeist“ entsprächen und daher bei der Bewertung der Petition berücksichtigt werden sollten. Eine Neubewertung des geforderten Projektes in Form eines Gutachtens könne zudem auf der Basis des in der

noch Pet 1-18-12-940-032174

Dissertation dargestellten Zeilenmodells erfolgen. Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) legte dem Ausschuss zu dieser Forderung eine Stellungnahme vor.

Das Ergebnis der parlamentarischen Prüfung lässt sich unter Einbeziehung der seitens der Bundesregierung - dem BMVI - und der des Verkehrsausschusses angeführten Gesichtspunkte wie folgt zusammenfassen:

Der Petitionsausschuss stellt zunächst fest, dass ein Ausbaubedarf für eine „Schiffbare Anbindung des Niederrheins an das belgische Kanalnetz“ nicht vorliegt. Im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung ist von keiner Seite (Binnenschifffahrt, Wirtschaft, Bundesländer) ein begründetes Interesse an einer solchen Verbindung artikuliert worden. Zum Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 wurde kein entsprechender Projektvorschlag angemeldet.

Die Projektidee wurde erst im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung zum Entwurf des BVWP 2030 im April 2016 an das BMVI gesandt. Für die Untersuchung und Bewertung eines zusätzlichen Vorhabens war es zu diesem Zeitpunkt zu spät, so dass der Vorschlag im BVWP 2030 nicht berücksichtigt werden konnte.

Mit dem BVWP 2030 und dem darauf aufbauenden Bedarfsplan ist die Infrastrukturplanung des Bundes für den Verkehrsträger Bundeswasserstraße im Zeitraum bis 2030 umfassend beschrieben.

Der vermeintlich erforderliche Lückenschluss im Europäischen Wasserstraßennetz ist keine hinreichende Begründung für eine nachträgliche Untersuchung und Bewertung zu der vorgeschlagenen Projektidee. Auch die Nachträge bewirken hier keine geänderte Begründung. Der Hinweis darauf, dass das Projekt heute „dem Zeitgeist entsprechend“ weniger unter wirtschaftlichen als unter ökologischen Aspekten zu betrachten sei, unterstreicht aus Sicht des Ausschusses vielmehr, dass ein verkehrlicher Bedarf, der für eine Bewertung im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung maßgeblich ist, für den Projektvorschlag nicht erkennbar ist.

noch Pet 1-18-12-940-032174

Im Hinblick auf die vielfachen Umweltwirkungen eines solchen Großprojektes kann aus Sicht des Ausschusses auch nicht von der vorgetragenen erwarteten positiven ökologischen Bilanz ausgegangen werden.

Vor dem geschilderten Hintergrund liegt eine Bewertung des Projektvorschlages, die für ein Verkehrsprojekt nach der Methodik der Bundesverkehrswegeplanung durchzuführen wäre, nicht in dem vom Petitionsausschuss zu vertretenden Interesse.

Unabhängig davon, dass ein Infrastrukturprojekt dieses Ausmaßes im Hinblick auf seine Umweltauswirkungen heute kaum durchsetzbar wäre, ist zu bezweifeln, dass die erwarteten ökonomischen Vorteile und Nutzeneffekte für die volkswirtschaftliche Rentabilität eines solchen Vorhabens ausreichen könnten.

Aus diesen Gründen sieht der Petitionsausschuss im Ergebnis keinen parlamentarischen Handlungsbedarf. Der Ausschuss empfiehlt daher, das Petitionsverfahren abzuschließen, weil dem Anliegen nicht entsprochen werden konnte.

Anlage:  
Datenschutzhinweise (nicht beige fkt!)