

Lückenschluss zu unseren westlichen Nachbarn. Ein schiffbarer Wasserweg als Beitrag zum Hochwasserschutz und der damit einhergehenden Infrastrukturentwicklung im Rhein-Maas-Gebiet

Siehe Projektbeschreibung und Dokumentation

Xanten im Nov. 2018

Hier: **Initiative zur Unterstützung des Projekts**

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Hochwasser- und InfrastrukturSchutz-Initiative am Niederrhein (HWS) brachte am 28.10.2016 eine Petition – Pet 1-18-12-940-032174 – in den Bundestag ein. In dieser ging es um die Finanzierung und Durchführung einer Machbarkeitsstudie hinsichtlich eines multifunktionalen Wasserweges zwischen dem oberen Niederrhein und den westlichen Kanalnetzen (Rhein-Maas-Schelde).

Während vergangene regionale Anbindungsbemühungen ausschließlich wirtschaftliche Interessen verfolgten, kann dieses Projekt unseres Erachtens heute wesentlich nachhaltigere Nutzeffekte einbringen, allem voran den wirksamen Schutz eines Lebensraumes, der dort lebenden Menschen, Infrastruktur-Zentren und der dort installierten kritischen Infrastruktur sowie eine verbesserte Mobilität und Vernetzung mit den europäischen Nachbarregionen. Um dies genau bezüglich der aktuellen strukturellen und gesellschaftlichen Rahmenbedingungen zu überprüfen, bedarf es jedoch einer Machbarkeitsstudie, welche die Sinnhaftigkeit einer solchen Verbindung bezüglich der technischen Machbarkeit insgesamt, aber vor allen Dingen hinsichtlich einer derzeit nicht verhinderbaren Hochwassergefährdung der Rhein-Maas-Region: Für bergbaubetroffene Überflutungsgebiete werden Überstauhöhen von mehr als zehn Meter prognostiziert.

Im Jahr 2000 wurde für die hochwasserbedrohte Rheinische Bucht ein Gesamtschadenspotenzial von rd. 200 Mrd. Euro ermittelt, wobei jedoch nicht die künftigen wasserwirtschaftlichen, regionalen Braunkohlenfolgeschäden thematisiert wurden.

Unsere diesbezügliche Petition wurde aus verkehrspolitischen Gründen abgelehnt, so heißt es u.a. im Ablehnungsbescheid: (Auszug)

„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 „den 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. Im Hinblick auf die vielfachen Umweltauswirkungen 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 vertretendem Interesse.

Unabhängig davon, dass ein Infrastrukturprojekt dieses Ausmaßes im Hinblick auf seine Umweltauswirkungen heute kaum durchsetzbar wäre, ist zu bezweifeln, dass die erwarteten ökologischen Vorteile und Nutzeffekte 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.“

Es wird deutlich, dass unsere vorrangigen Überlegungen speziell vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) über ein umfassendes Netzwerk hinsichtlich dem vorbeugenden Schutz kritischer Infrastrukturen in Bergbau- und hochwassergefährdeten Regionen, darin eingeschlossen der Ausbau und die Entzerrung überlasteter nationale und internationaler Verkehrswege, nicht in eine Gesamtbewertung seitens des Petitionsausschusses eingeflossen sind. Selbst den brennenden Fragen zum Braunkohleende – Nutzungsende von fossilen Energieträgern - und den resultierenden wasserwirtschaftlichen Folgen, ist man selbst ansatzweise nicht gefolgt.

Als engagierte Bürger sehen wir uns daher in der Pflicht, eine solche Studie und deren Finanzierung über andere Institutionen in die Wege zu leiten, bei einem integrierten Projekt dürften sicherlich andere Maßstäbe für eine nachhaltige EU-konforme Infrastrukturentwicklung gelten, als die im Ablehnungsbescheid vorgebrachten.

Wir würden es begrüßen, wenn Sie das chancenreiche Projekt unterstützten, indem Sie in ihrem Einflussbereich die Öffentlichkeit informieren und dafür werben. Gerne würden wir alle Interessenten zu einem Informations- und Diskussionsabend einladen, wir sind davon überzeugt, dass auch Sie Ideen und konkrete Vorstellungen für dieses Projekt haben. Im Sinne eines integrierten Projektes dürfen dabei gerne auch Aspekte der Mobilität/Vernetzung bzw. Freizeit und Erholung Berücksichtigung erfahren.

Falls ein entsprechendes Interesse besteht, wären wir um eine zeitnahe Rückmeldung dankbar.

Bitte Ihre Zuschrift unter hp-feldmann@t-online.de

Vielen Dank für Ihre Mühe!
Mit freundlichen Grüßen

Sprecher der HochWasser- und Infrastrukturschutz-Initiative am Niederrhein (HWS)

H.-Peter Feldmann

Zur Wassermühle 45, 46509 Xanten

02801-6584 / hp-feldmann@t-online.de / www.nr-feldmann.de

Literaturempfehlungen:

Schröder, Dr. Lina: Der Rhein-(Maas-)Schelde-Kanal als geplante Infrastrukturzone von 1946 bis 1985: Eine Studie zur Infrastruktur- und Netzwerk-Geschichte, Münster 2017 (Studien zur Geschichte und Kultur Westeuropas).

Laak, Dirk van: Alles im Fluss: Die Lebensadern unserer Gesellschaft – Geschichte und Zukunft der Infrastruktur. Berlin 2018.