

## Highlight der HWS-Bürgerinitiative

Ein historisches Projekt von nationaler und europaweiter Tragweite

Projekt-Name:

### Rhein-Maas-Schelde-Kanal (RMS-K)

Die neue Bundesregierung wird ausstehende strategische Ziele anders anpacken als die langjährige Vorgängerregierung.

Der gleiches erwarten wir auch von der aktuellen Landesregierung unter der Regie von Hendrik Wüst.

Blind ohne Risiko-Management

Extremer Einfluss von **Wasser \*)**  
ist unübersehbar und nicht zu ignorieren!

<Infrastruktur HWS>

Prognose des Weltklimarates  
bis zum Jahr **2100**:

Meerwasseranstieg um ca. 5 Meter

Sorge für unsern  
Lebensraum.

Sorge um Leib & Leben.

**KLIMA ≠ Wetter**

„Das Bewusstsein, in einem potenziellen Überflutungsgebiet zu wohnen, ist bei zahlreichen Betroffenen jedoch nicht mehr vorhanden.“ (PFA K+S)



\*) Meerwasseranstieg, extreme Rhein-Hochwasser, Starkregen über Bergsenkungsgebiete, Wassereinstau durch Abflusshemmnisse, Grundwasseranstieg, Landnahme

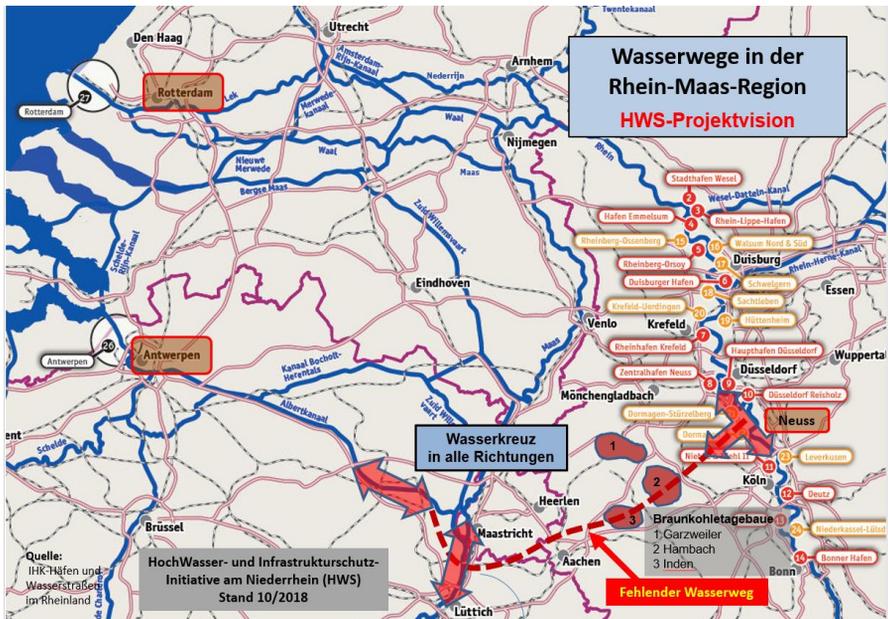
Ausdruck  
17.07.2022

Weitere Info's

# Highlight der HWS-Bürgerinitiative

## Ein Projekt von nationaler und europaweiter Tragweite ohne politischen Widerhall, Stand 2020

Projekt-Name: **Rhein-Maas-Schelde-Kanal (RMS-K)**



Einfluss und  
Nutzen von  
**Wasser**  
für den  
Lebensraum!

### Initiative - Chronik - Wirkungsgebiete

**2022:** (Neue) Erkenntnis: KLIMA-Folgen hinsichtlich baldige Meerwasser-, Grundwasseranstieg und abflusslose Einstaugebiete sind dem Niederrheinern bekannt. Fazit?

**2016: Projekt-Antrag: Schiffbare Anbindung des Niederrheins an das Belgische Kanalnetz**

<https://www.nr-feldmann.de/wp-content/uploads/2020/02/BVWP-2030-Antrag-HWS-1.pdf>

**Antwort: Bundesverkehrsministerium: Antrag von NRW fehlt**

<https://www.nr-feldmann.de/wp-content/uploads/2020/02/Antwort-BVWP-26.7.17.pdf>

**Antwort: NRW dafür nicht zuständig**

<https://www.nr-feldmann.de/wp-content/uploads/2020/02/Stk-NRW-27.10.17.pdf>

**Machbarkeitsstudie? (Anfrage + Antwort)**

<https://www.nr-feldmann.de/wp-content/uploads/2022/06/Machbarkeit-RMS-K.pdf>

**2017: Der Rhein-(Maas-)Schelde-Kanal als geplante Infrastrukturzelle von 1946 bis 1986**

**Dissertation** von Historikerin Frau Dr. phil. Lina Schröder

<https://www.nr-feldmann.de/nr-dossier/historie-dissertation-2/>

**2021: Zusammenfassung der Einflüsse: Ausblick 20XX**

<https://www.nr-feldmann.de/wp-content/uploads/2021/11/Ausblick-20XX-PC.pdf>

# Projekt: Rhein-Maas-Schelde-Kanal (RMS-K)

## Historie und Zukunft

### Veranlassungen unserer Initiative

#### Ursprüngliche Veranlassungen mit Stand 2016:

- **Rheinhochwässer** gefährden das aufstrebende Wohn- und Siedlungsgebiet
- Der Hochwasserschutz am Rhein liegt in den Händen von gewählten „**Bürgervereine**“ s. g. Deichverbände. Blickrichtung Rheinhochwässer. Die Vorsorge gegen Überschwemmung obliegt den einzelnen Bewohnern.
- Der **Unter-Tage-Bergbau** von Steinkohle und –salz verschärft seit > 100 Jahren das **potenziell überflutungsgefährdete** linksrheinische Gebiet
- Lebensraumerhaltung in bergbaubetroffenen Gebieten ist nur durch ständige **technische Grundwasserabsenkung** möglich. Ein **schadloser Abfluss** von einlaufenden Rheinwasser/Starkregen ist nicht möglich. **Deiche wirken wie Staudämme. Reales worst case-Risiko für rd. 500.000 Menschen.**
- **Studien** beschreiben das Lebensraumrisiko für die Niederrheinregion. Gerinneentlastung statt „Mehr Platz für den Rhein“
- **NRW-Hochwasserrisikopläne** und der EU-Hochwasserrisikomanagementplan (EU-HWRM-P) sind wirkungslos.
- **Unterbreitung von Vorschläge zur Vorsorge und Schadensverhinderung**

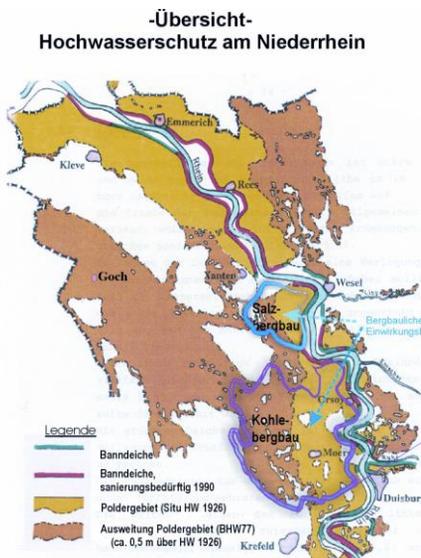
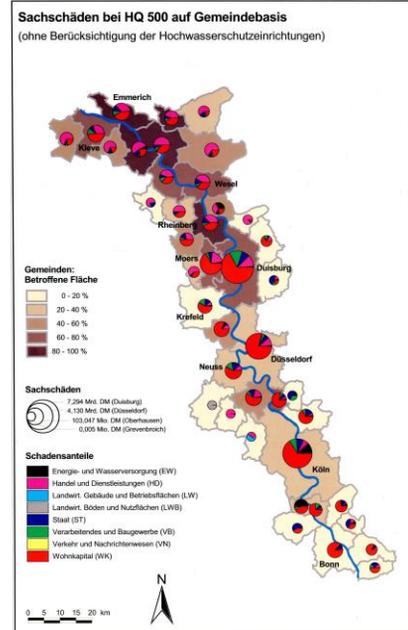
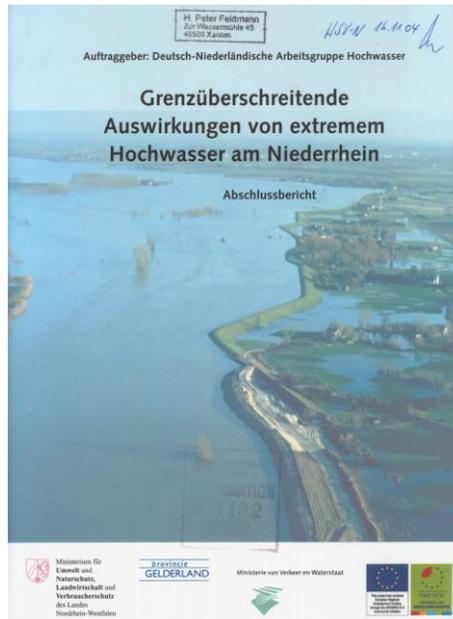
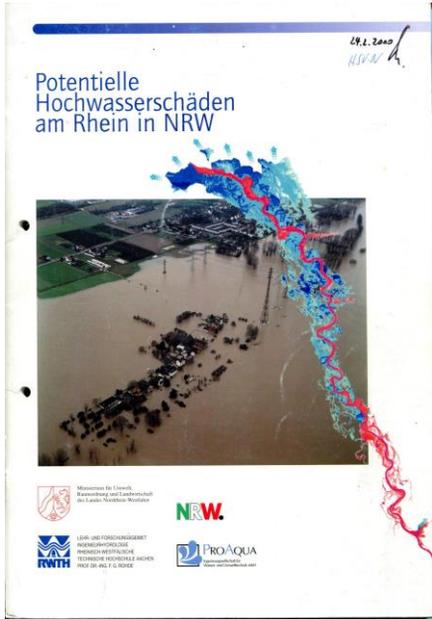
#### Weitere und neue Einflüsse und Erkenntnisse die unsere Projektidee unterstützen (Stand Juni 2022):

- Füllung der **rheinischen Tagebaue** mit Rheinwasser nach 2030 über Jahrzehnte, ewig.
- Der **Klimawandel** erhöht den Hochwasserabfluss und die **Zunahme von Starkregen**.
- Für **Staulagen in den Senkungsmulden** ist die **LINEG** nicht zuständig
- Geringe **Rettungsmöglichkeiten** von Menschen und Tiere bei Staulagen
- Anpassung der Hochwasserschutzanlagen am Niederrhein infolge realem **Meerwasseranstieg** (Erhöhung der Deiche um > 3 Meter)
- **Anpassung schiffbarer Wasserwege**. Einschränkung der Häfen Rotterdam und Hamburg/Bremerhaven

# Projekt: Rhein-Maas-Schelde-Kanal (RMS-K)

## Historie und Zukunft

### Bausteine, die uns was sagen!



Prognose des Weltklimarates bis zum Jahr **2100**:  
Meerwasseranstieg um ca. 5 Meter

Richtlinien ohne Verpflichtungen:  
EU-HWRM-RL  
NHWS etc.  
Benelux-Strategie



Quelle zum HWS-Projekt



# HWS-Projekt: Rhein-Maas-Schelde-Kanal (RMS-K)

## Historie und Zukunft

### Projekt-Ziele

Bei unserem **Projektvorschlag zu Bundesverkehrswegeplan (BVWP)** aus dem Jahren 2016/2017 geht es um ein ehrgeiziges und zukunftsweisendes Projekt welches regional und grenzüberschreitend seit mehreren Generationen intensiv geplant und diskutiert wurde. Dabei stand die **Erschließung des niederrheinischen Wirtschaftsraumes** zu den belgischen Regionen und Nordseehäfen immer im Vordergrund.

Insbesondere zollen wir den **Bemühungen der Städte** Aachen, Mönchengladbach und Neuss im Einklang mit den **wirtschaftlich-strategischen Zielen** des belgischen Lüttichs und niederländischen Maastrichts hinsichtlich der **Realisation einer direkten schiffbaren Verbindung von Schelde, Maas und Rhein** aus der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts hohen Respekt.

Der Gedanke, der uns zu unserem Projektantrag – auch im Zusammenhang mit dem Antrag zum Bundesverkehrswegeplan 2030 vom 28.04.2016 – veranlasste, war, dass mit **einer** Maßnahme – ein **Anschlusskanalstück** auf deutscher-niederländischer bzw. deutscher-belgischer Seite – mehrere Teilziele von vor allem **europäischer Tragweite** für ein weiteres **Zusammenwachsen eines Umwelteuropas** mit unseren westlichen Ländern erreicht werden kann:

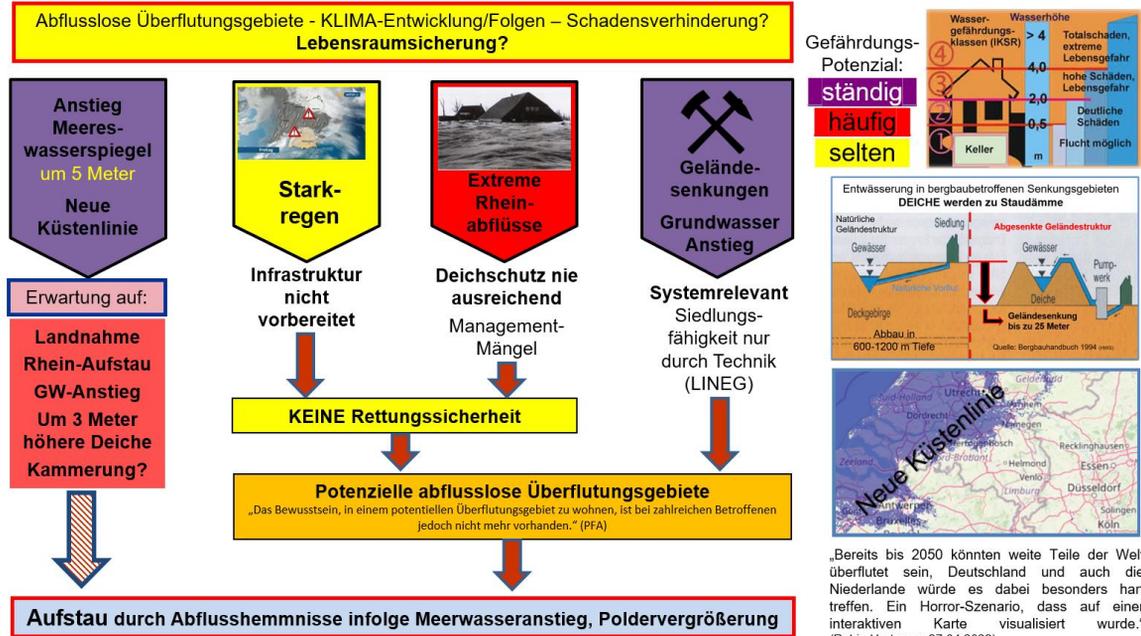
1. **Europäische hydrologische Belange** – Hochwasser, Überflutungen durch Grundwasseranstieg sowie Abflusshemmnisse durch bergbauliche Senkungen und klimabedingten Meerwasseranstieg von bis zu 5 Meter bis zur Jahrhundertwende
2. **Europäische Umwelt- und Naturschutzpolitik** – Verschlechterung unseres Lebensraumes
3. Werbung für ein **gemeinsames Umwelteuropa** durch ein grenzübergreifendes Infrastrukturprojekt
4. Infrastrukturelle Belange – **Beseitigung von Infrastrukturlücken** durch den Ausbau westeuropäischer Wasserstraßen - Orientierung auf eine weltweite Zunahme des Süd-West-Verkehrs
5. **Versorgungssicherheit**, logistische Belange – Überlastung der Verkehrssysteme, Umrüstung der Antriebstechnik

# Projekt: Rhein-Maas-Schelde-Kanal (RMS-K)

## Historie und Zukunft

### Übersicht realer Risiken

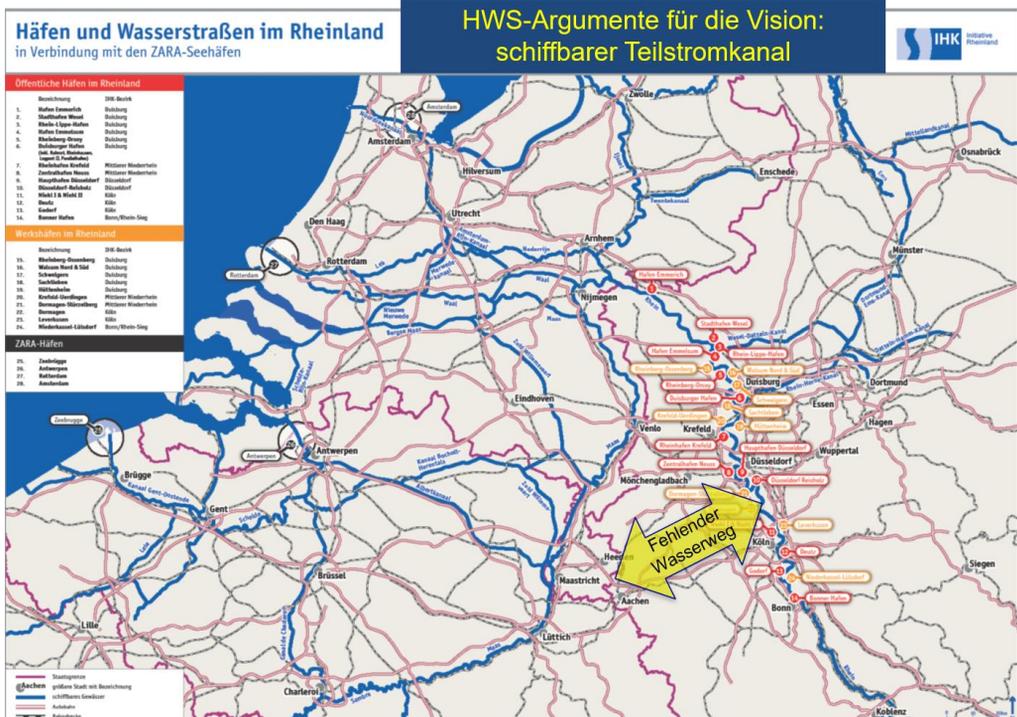
#### Reale linksrheinische Lebensraum-Risiken 2000-2100



Eine Information der **FELDMANN** HochWasser- und InfrastrukturSchutz-Initiative am Niederrhein (HWS) Stand Mai 2022

## Wirtschaftlich nutzbare Wasserwege

### Wie zu Kaisers Zeiten!



# Projekt: Rhein-Maas-Schelde-Kanal (RMS-K)

## Historie und Zukunft

### Resümee zum politischen Handlungs(un)willen hinsichtlich der erbetenen Machbarkeitsstudie zum „Integriertem“ Wasserstraßenprojekt vom 28.04.2016.

Um was es uns geht: **Extremhochwasser** darf den Niederrhein nicht erreichen! **Gerinneentlastung** als integrierte Chance zur überregionalen **Braunkohle-Tagebaufolgenutzung** für ein vernetztes grenzüberschreitendes Infrastrukturgebiet nutzen. **Den Niederrhein und die Grenzregion zukunftsfähig machen.**

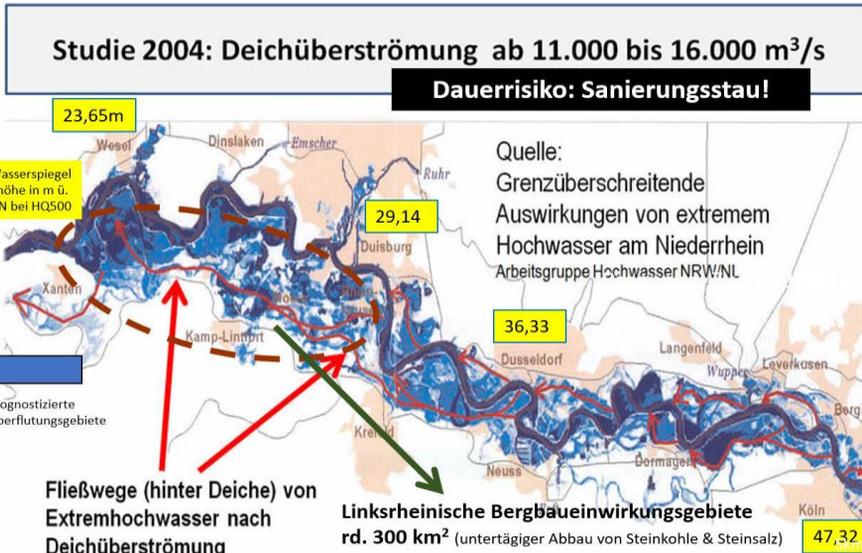
#### Strategische und infrastrukturelle Ansätze:

- Es mangelt an integrierten **Infrastruktur-Visionen** zum Braunkohleförderende in der Rheinischen Bucht. Ziele: Zukunftsfähige Jobs durch den **Anschluss an die Belgischen Wasserstraßen** zur Kapazitätsentlastung von Schiene und Straßen, **Hinterlandanbindung zum Hochseehafen Antwerpen**, zentraler **Frachtflughafen für die Metropole Köln-Düsseldorf**.
- Zur Stärkung vernetzter **europäischer Wirtschaftskontakte** und Mobilität etc. bietet sich ein **länderverbindender Wasserweg**, a) zur zügigen **Auffüllung der Tagebaue** und b) zur Überwindung **jahrhundertalter Abschottungen** zum westlichen Ausland geradezu an.
- **Gerinneentlastung** zum Daseinsschutz der Niederrheinmetropole. Lösung der wasserwirtschaftlichen Fragen u.a. zum **Grundwasserschutz**, Grundwasseranstieg und **Überschwemmungsschutz**. **Freizeitgestaltungsraum** infolge der Wasserstraßenvernetzung zu unseren westlichen Nachbarn.
- Verweigerung des Staates bei der Zuständigkeit für den Lebensraumschutz am überschwemmungsgefährdeten bergbaubetroffenen und abflusslosen linken Niederrhein. Allgemeine Richtlinien zur **Vorsorge zur Schadensverhinderung** reichen nicht.
- Die Verweigerung eines Status „**Kritische Infrastruktur**“ für den überschwemmungsgefährdeten bergbaubetroffenen linken Niederrhein. Die Risiken am Niederrhein übersteigen bei weitem die bisherigen Strategien zur **Versorgungssicherheit** beim Thema „Wasser“.
- Ein wirtschaftsstarkes und umweltgerechtes **soziales Europa** kann nur durch einen ganzheitlichen Ansatz entwickelt werden, die der zunehmenden Vernetzung von technischen, materiellen, sozialen, hydraulischen, umweltrelevanten und logistischen Infrastrukturen Rechnung trägt. **Lobbyismus behindert Staatsziele**.
- Die **Verletzlichkeit** der am Niederrhein ansässigen Unternehmungen und Siedlungen und der vernetzten Infrastrukturen unterliegen einem Hochwasser-, Bergbau- und Klimarisiko. Das Risiko ist signifikant. Im Jahr 2000 wurde ein potenzieller **Schaden mit rd. 200 Mrd. Euro** beziffert.
- **Mangelhafte Wartung** und Pflege verursachen umfängliche **Nutzungseinschränkungen** der Verkehrssysteme. Verringern die **Versorgungssicherheit**, binden unnötige Kapazitäten, erhöhen den Energieverbrauch sowie die Umweltbelastung an Schadstoffen und Lärm. **Ein vermeidbarer Negativposten zum Klimaschutz**.
- Der **Informationsrückhalt** von Risiken für unser Gemeinwesen hat Methode. **Notflutungsgebiet**, bergbaugeprägte Topografie mit Überstau Potenzial, Schutz und Sicherungseinrichtungen sind immer „**in Ordnung**“ trotz permanenten Sanierungsüberhang und Managementdefizite.
- Das Bergrecht regelt nicht die **Ewigkeitsfolgen der Rohstoffgewinnung** auf die betreffende Topografie, die Wasserwirtschaft, die Infrastruktur und die Wertminderung des Eigentums. Unverantwortlich ist der Untertagebergbau unter potenziellen Überflutungsgebieten sowie Einwirkungen auf die Grundwasserqualität.
- Ein **Lehrstuhl für Infrastrukturgeschichte** fehlt an deutschen Hochschulen, um der zunehmenden Vernetzung einzelner Infrastrukturen Herr zu werden.
- Fehlendes **politisches Engagement** erhöht den Einfluss fremder Mächte auf die deutsche und europäische Wirtschaft und der vernetzten Infrastruktur.

# Projekt: Rhein-Maas-Schelde-Kanal (RMS-K)

## Historie und Zukunft

### NRW-Risiko: Hochwasserschutz-Aktionspläne ohne Wirkung?



„Bei Überflutungen finden hinter den Deichen rheinparallele Strömungen statt.“

Dadurch können auch Gebiete überflutet werden, die eigentlich durch Hochwasserschutz-Einrichtungen mit höheren Schutzniveau geschützt sind.“ (Kap. 12.1)

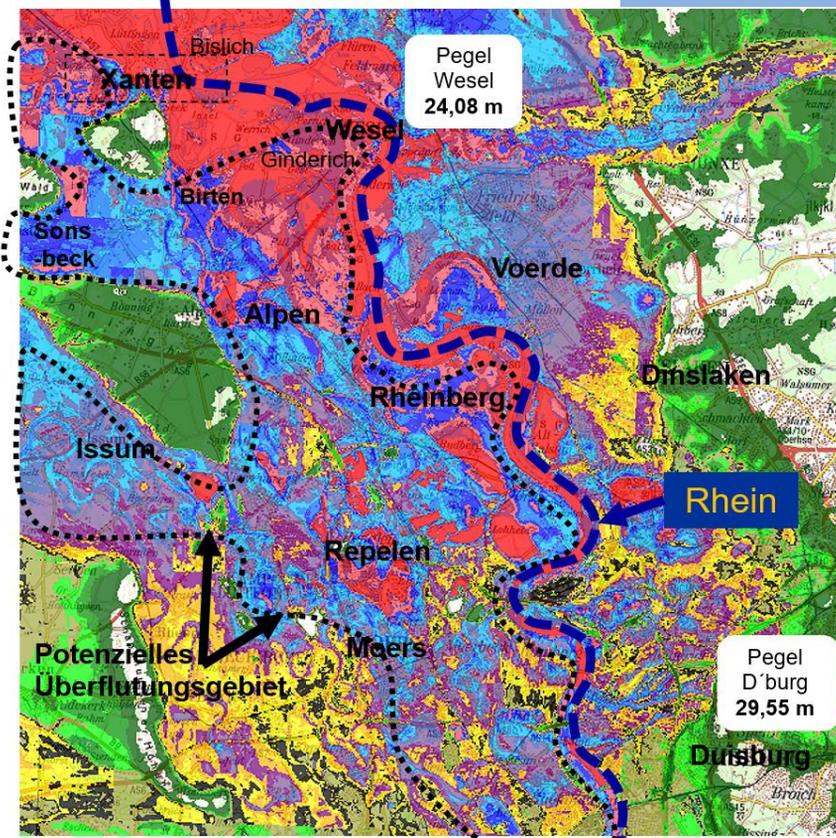
Quelle: Grenzüberschreitende Auswirkungen von extremem Hochwasser am Niederrhein 2004

### „Daseinsvorsorge“ durch „Bürgervereine“?

#### Geländeprofil: Duisburg bis Xanten

Quelle: LVA-NRW TOP 50, Stand Feb. 2000, weitere Änderungen

#### Potenzielles Überschwemmungsgebiet linksrheinisch bei worst case

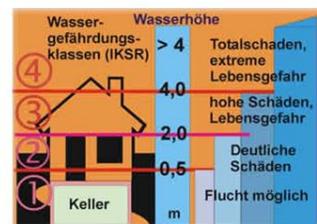


Geländehöhe in Meter ü.NN	
1	19 m
2	20 m
3	21 m
4	22 m
5	23 m
6	24 m
7	25 m
8	26 m
9	27 m
10	28 m
11	29 m
12	30 m
13	32 m
14	34 m
15	36 m
16	50 m

#### Anmerkungen zur worst case Situation:

1. Der Rhein verlässt sein Bett. bzw. Starkregen über dem Gebiet
2. Wasser sammelt sich in Senkungen
3. Keine Grundwasserabsenkung mehr
4. Wasser hat keinen Abfluss, Grundwasser steigt an
5. Überstauhöhe im Senkungs-Gebiet ca. 0,5 bis 10 Meter

**Deichhöhe am Pegel nach BHQ2004**  
Pegelmaß + 1,5 Meter



Übersichtskarte  
Stand 02.08.2021  
Ohne Gewähr

**HWS**  
Seit 1996

# Projekt: Rhein-Maas-Schelde-Kanal (RMS-K)

## Historie und Zukunft

### Historische Aufarbeitung Vergangenes hat Zukunft!



#### Kurzfassung (Buch-Umschlag)

„Der Titel dieses Buches verweist auf die Forschungsanliegen: die Aufarbeitung der Historie des Rhein-Maas-Schelde-Kanals sowie die nachdrückliche Entwicklung der historischen Infrastrukturforschung. Im Zentrum letzterer steht das „Zellenmodell“: Infrastruktur wird als Gefüge einer variablen Anzahl von Zellen interpretiert. Eine dieser Zellen ist die gescheiterte West-Ost-Magistrale Rhein-Maas-Schelde-Kanal, die Diskussionen hierzu umfassen vier Phasen: 1626-1838, 1839-1938, 1939-1963 und 1964-1985.

Wesentliche Diskussionsaspekte ab 1939 stellten einerseits die Abriegelung der ursprünglichen Nord-Süd-Verbindung Antwerpens zum Rhein im Jahr 1865/67 durch die Niederlande dar. Die mit dieser Maßnahme zielgerichtete das belgische Nachbarland vom Handel über den Binnenwasserweg abschnitten. Andererseits fand zeitgleich zwischen den deutschen, belgischen und niederländischen Städten der Rhein-Maas-Region ein kontrovers geführter Interessenkonflikt um die Anbindung der eigenen Stadt an den Antwerpener Seehandel statt.“

*Dr. phil. Lina Schröder*

Zitat unter „**Einleitung**“:

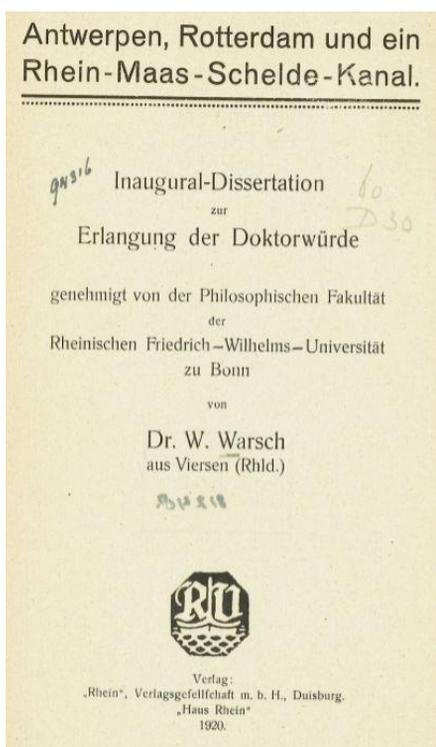
„2016: das Kanalprojekt Rhein-Maas ist tot, es lebe der Teilstromkanal Niederrhein-Maas-Schelde! **Mit diesem Kanal schließen wir „eine Infrastrukturlücke durch ein integriertes Projekt zu unseren westlichen Nachbarn, zum Schutz der Umwelt und Klima, zur Daseinsvorsorge und Versorgungssicherheit einhergehend mit einem hohen gesamtwirtschaftlichen Nutzen. Die hohe volkswirtschaftliche Bedeutung des Projektes ist unbestritten. Es bedarf politischer Verantwortung und Mut zur Durchführung!“** 1)

Quelle und Zitat:

1) „Feldmann, H.-Peter, Sprecher der HochwasserSchutz-Initiative am Niederrhein (HWS): Stellungnahme zur Öffentlichkeitsbeteiligung zum Entwurf des Bundesverkehrswegeplans 2030.“

### < **Dissertation aus dem Jahr 1920**

<https://www.nr-feldmann.de/nr-dossier/historie-dissertation-2/>





## Highlight der HWS-Bürgerinitiative

### Ein historisches Projekt von nationaler und europaweiter Tragweite

Projekt-Name:

## Rhein-Maas-Schelde-Kanal (RMS-K)

# Ausblick

**Deutschland ist bei vielen technologischen Gegebenheiten innerhalb und außerhalb der Europäischen Union ein Entwicklungsland.**

**Das Risikomanagement  
in der öffentlichen Verwaltung ist völlig unterentwickelt.**

Roman Schmidt

### Warum ist das so?

Bei unserem Projektvorschlag handelt es sich um ein zukunftsweisendes Projekt welches regional und grenzüberschreitend seit mehreren Generationen intensiv geplant und diskutiert wurde. Dabei stand die Erschließung des niederrheinischen Wirtschaftsraumes zu den belgischen Regionen und Nordseehäfen immer im Vordergrund.

Der galoppierende Klimawandel, der Meerwasseranstieg mit realer Landnahme und aktuell die OST-WEST-Vernetzungen machen auf breiter Front Anpassungsmaßnahmen unerlässlich.

**Die Gesellschaft wartet auf politische Anstöße  
und Mut zu Taten.**

**Zuspruch für unsere Projektidee:** u.a. von

Herrn Dr. Frank Weigand, RWE-Vorstandsvorsitzender vom 26.10.2020

*„... Es ist auch für mich eine durchaus nachvollziehbare Vorstellung, man würde einen Kanal vom Rhein zur Maas anlegen und damit eine wiederholt aufgeworfene und wiederholt zu den Akten gelegte Idee umsetzen. Die meisten großen Infrastrukturprojekte, seien es Fernstraßen, Flughäfen oder eben Schifffahrtskanäle, haben schon vor Baubeginn einen jahrzehntelangen Vorlauf. Sie würden ohne die kontinuierliche Unterstützung durch engagierte, ausdauernde Sprecher aus der Öffentlichkeit und Politik wohl nicht zustande kommen. In diesem Sinne mein Respekt für Ihr beharrliches Verfolgen der Idee vom Rhein-Maas-Kanal! ...“*

**Unsere Kontakte u.a. zum Fraunhofer-Institut, IHK, Konzerne und UNI's setzen auf politische Signale ohne die es nicht geht.**