



HESSISCHER LANDTAG

20. 03. 2019

Kleine Anfrage

Dr. Frank Grobe (AfD) vom 29.01.2019

Sicherung einer ausreichenden Schiffbarkeit auf dem Rhein

und

Antwort

Minister für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen

Vorbemerkung Fragesteller:

Das extreme und langanhaltende Niedrigwasser des Rheins im Jahr 2018 hat zu spürbaren Einschränkungen der Rheinschifffahrt geführt. Die Folgen für Verbraucher, Gewerbetreibende und Wasserversorgungen waren erheblich. Auch die Fährbetriebe und die Abwasserwirtschaft waren betroffen.

Zur langfristigen Sicherung der Rheinschifffahrt hat das Verkehrsministerium von Rheinland-Pfalz eine streckenweise Vertiefung des Rheinbetts gefordert.

Das Land Hessen ist ein wichtiger Anlieger des Rheins von nördlich Mannheim bis nach Lorch. Auch in Hessen waren im Sommerhalbjahr 2018 Transporte zu den Häfen, die Fähren und andere Nutzungen durch das Niedrigwasser beschränkt.

Diese Vorbemerkung des Fragestellers vorangestellt, beantworte ich die Kleine Anfrage im Einvernehmen mit der Hessischen Ministerin für Umwelt, Klimaschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz wie folgt:

Frage 1. Welche Initiativen hat die Landesregierung ergriffen, um langfristig einen ausreichenden Tiefgang im Rhein auch bei Niedrigwasser zu sichern?

Die Landesregierung engagiert sich seit dem Jahr 2013 mit den Landesregierungen von Baden-Württemberg, Nordrhein-Westfalen und Rheinland-Pfalz für den Rhein als Wasserstraße in besonderer Weise. Mit der auf der ersten Rheinkonferenz 2013 verabschiedeten sog. „Düsseldorfer Liste“ ist es gelungen, in der Infrastrukturpolitik des Bundes einen Schwerpunkt bei den Hafenhinterlandverkehren der Binnenhäfen zu setzen. Bis 2013 gab es Vergleichbares nur für die deutschen Seehäfen; gerade in der Nationalen Hafenpolitik hat die Zusammenarbeit der Rheinanliegerländer zu einer stärkeren Berücksichtigung der Binnenländer geführt, die nicht von deutschen Seehäfen, sondern über den Rhein von den sog. „ZARA“-Häfen (Zeebrugge, Amsterdam, Rotterdam, Antwerpen) bedient werden.

Im Rahmen der Rheinkonferenz 2018 in Wiesbaden haben sich die Verkehrsminister der o.g. Länder mit der „Wiesbadener Erklärung“ gegenüber dem Bund noch einmal eindeutig positioniert und eine rasche Realisierung der Maßnahmen zur Abladeoptimierung an Mittel- und Niederrhein gefordert. Dabei bezeichnet die Abladetiefe den Tiefgang eines Binnenschiffs bei einer bestimmten Beladung. Mit der Abladeoptimierung Mittelrhein soll im Abschnitt zwischen Wiesbaden und der Lorely eine durchgehende Tiefe der Fahrrinne von 2,1 m (bislang 1,9 m) sichergestellt werden. Dazu ist die Beseitigung von sechs Tiefengstellen im genannten Abschnitt erforderlich.

Mit der Forderung der „Wiesbadener Erklärung“ war insbesondere verbunden, die zuständigen Ämter der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung mit zusätzlichem Personal auszustatten, um eine schnelle Planung des Vorhabens zu befördern. Mit den im Jahr 2019 erfolgten Personalzuweisungen durch den Bund an die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung wurde die Bitte der Verkehrsminister zwar umgesetzt, jedoch nicht in vollem Umfang. Die Verkehrsminister werden sich daher auch künftig für eine schnelle Umsetzung der Abladeoptimierungen an Mittel- und Niederrhein einsetzen.

Frage 2. Hat es neben den Einschränkungen des Schiffsverkehrs noch weitere nachteilige Folgen des Niedrigwassers gegeben und welche Maßnahmen plant die Landesregierung, um dem in Zukunft vorzubeugen?

Aus wasserwirtschaftlicher Sicht ist festzustellen, dass es neben den Einschränkungen des Schiffsverkehrs weitere gravierende nachteilige Folgen infolge des Niedrigwassers nicht gegeben hat, da beispielsweise Fließgewässerorganismen solche Niedrigwasserzeiten meist gut überstehen.

Um die Resilienz der Oberflächengewässer für die Zukunft bei niedrigen Wasserständen weiter zu verstärken, werden die Anstrengungen zur naturnahen Entwicklung der Gewässer zur Erfüllung der Anforderungen, die sich aus der Wasserrahmenrichtlinie der EU ergeben, verstärkt. Die in diesem Rahmen umzusetzenden Maßnahmen beinhalten auch die Intensivierung der Beschattung der Gewässer durch Ufergehölze, wodurch der Anstieg der Wassertemperatur gemindert wird.

Darüber hinaus bearbeitet die Internationale Kommission zum Schutz des Rheins das Thema „Niedrigwasser“ in einer Expertengruppe unter hessischer Leitung. Diese erarbeitet eine Bestandsaufnahme zu den Kenntnissen zum Niedrigwasser und erstellt ein Niedrigwasser-Monitoring für die internationale Flussgebietseinheit Rhein. Ziel ist es, zu einer ganzheitlichen Betrachtung und Bewertung einschließlich der Qualitäts- und Nutzungsaspekte zu Niedrigwasser und seinen Auswirkungen zu kommen.

Frage 3. Für den Rhein als Wasserstraße ist primär der Bund verantwortlich. Wie beteiligt sich Hessen an der Planung und Finanzierung von Maßnahmen zur Sicherung einer ausreichenden Wassertiefe?

Das Land Hessen begleitet das Planungsverfahren, zum Beispiel durch Teilnahme der Regierungspräsidien an der Konsultationsphase, die im Januar 2019 abgeschlossen wurde. Das Hessische Ministerium für Umwelt, Klimaschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz sowie das Hessische Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen sind von der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes zusammen mit Vertretern aus Rheinland-Pfalz im Projektbeirat der Abladeoptimierung Mittelrhein vertreten und begleiten so die Verfahrensschritte.

Eine Beteiligung an der Finanzierung der Abladeoptimierung Mittelrhein durch das Land Hessen ist nicht vorgesehen.

Frage 4. Sieht die Landesregierung Alternativen zur Vertiefung des Rheins im Hinblick auf die Sicherstellung der Schiffbarkeit in Zeiten geringer Abflüsse?

Nein. Der Bund hat die Abladeoptimierung Mittelrhein im Bundesverkehrswegeplan 2030 und im Wasserstraßenausbaugesetz 2016 verankert, sodass diese Maßnahme derzeit die einzige Maßnahme ist, mit der die Nutzbarkeit des Rheins als Wasserstraße verbessert und mit der auch bei Niedrigwasser die Nutzung sichergestellt werden kann.

Wiesbaden, 11. März 2019

Tarek Al-Wazir