

BUND NRW • Merowingerstraße 88 • 40225 Düsseldorf

Der Präsident des Landtags  
Nordrhein-Westfalen  
Postfach 10 11 43  
40002 Düsseldorf

- per Email -

**Dirk Jansen**  
Geschäftsleiter

Fon: 0211 / 30 200 5 - 0  
Fax: 0211 / 30 200 5 - 26  
dirk.jansen@bund.net

www.bund-nrw.de

Düsseldorf, 28.08.2019

**„Binnenschifffahrt in Nordrhein-Westfalen stärken – Wasserwege leistungsfähig halten“, Antrag der Fraktionen der CDU und FDP, Drs. 17/5366 und „Verschläft die Landesregierung die Instandhaltung des Kanalnetzes in NRW?“, Antrag der Fraktion der SPD, Drs. 17/5366**

**Anhörung des Verkehrsausschusses am 04. September 2019**

hier: Stellungnahme des Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland  
Landesverband Nordrhein-Westfalen e.V.

Sehr geehrter Herr Landtagspräsident,

wir bedanken uns für die Gelegenheit zur Stellungnahme und die Einladung zur Anhörung.

### **Ausgangslage**

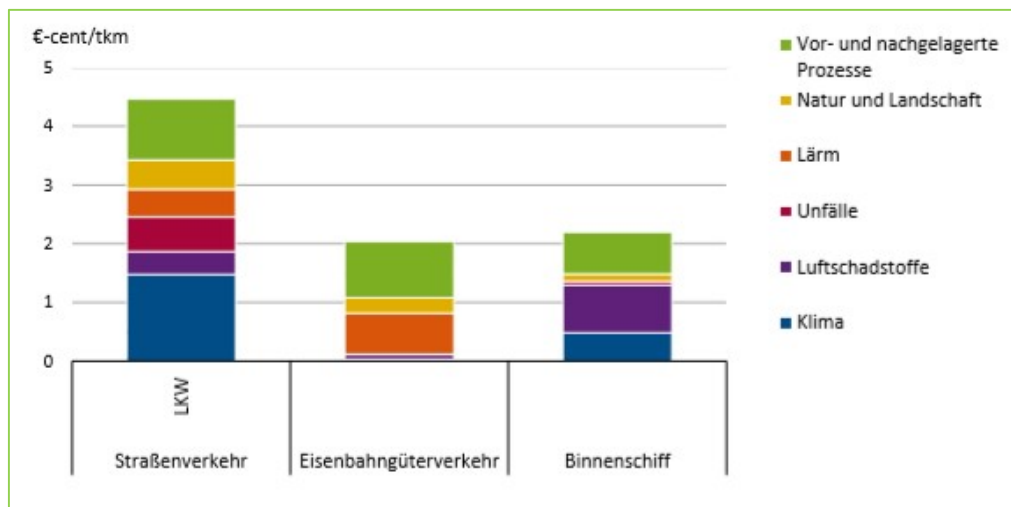
Der Güterumschlag von Binnengüterschiffen in den NRW-Binnenhäfen ist seit vielen Jahren weitgehend konstant. Während er in den 1980er Jahren noch bei etwa 140 Millionen Tonnen pro Jahr lag, wurden im Schnitt der letzten zehn Jahre jährlich nur noch etwa 122 Millionen Tonnen Güter umgeschlagen; signifikante Steigerungen fanden somit nicht statt – im Gegenteil. Bundesweit lag die Beförderungsmenge der Binnenschifffahrt in 2018 bei 198 Millionen Tonnen. Auffälligkeiten bei der Umschlagsmenge ergaben sich v.a. klimawandel-bedingt: Gemäß Angaben von IT NRW lag der Umschlag im Jahr 2018 bei nur noch etwa 115 Millionen Tonnen. Damit lag der Güterumschlag um 10,4 Prozent unter dem Ergebnis des Jahres 2017. Hauptursache dürfte die lange Niedrigwasserperiode der wichtigsten Binnenwasserstraßen im 2. Halbjahr 2018 gewesen sein.<sup>1</sup>

<sup>1</sup> <https://www.it.nrw/nrw-binnenhaefen-gueterumschlag-im-jahr-2018-um-104-prozent-niedriger-als-ein-jahr-zuvor-94777>

Dem gegenüber wächst der Güterverkehr auf der Straße konstant. In Deutschland wurden 2018 etwa 3,2 Milliarden Tonnen per Lkw transportiert; der Lkw-Transport kam damit auf einen Anteil von 79 %.<sup>2</sup> Trotz aller Verlagerungsbemühungen bleibt die Straße damit der Hauptverkehrsträger für den Güterverkehr. Auch der Marktanteil des Schienengüterverkehrs steigt nur sehr langsam.

Dabei belastet der Verkehr die Allgemeinheit in Deutschland mit Folgekosten von 149 Milliarden Euro pro Jahr. Von diesen externen Kosten etwa durch Klimabelastung, Unfälle, Lärm oder Luftverschmutzung verursacht allein der Straßenverkehr fast 95 Prozent.<sup>3</sup> Die Durchschnittskosten im Eisenbahngüterverkehr liegen danach bei 2,04 Cent/tkm, nur leicht höher diejenigen der Binnengüterschifffahrt mit 2,19 Cent/tkm und am höchsten sind sie beim LKW mit 4,46 Cent/tkm.

Abb. 1: Durchschnittskosten im Güterverkehr in Deutschland im Jahr 2017<sup>4</sup>



Insofern ist der von CDU und FDP verfolgte Ansatz, allein den jeweiligen Nutzer über die Mobilitätspräferenz entscheiden zu lassen, grundlegend falsch. Wollen wir die Umwelt- und Klimakrise wirkungsvoll bekämpfen, müssen umweltfreundliche Verkehrsträger bevorzugt werden. Vor diesem Hintergrund wären die Einführung einer CO<sub>2</sub>-Bepreisung, die Erhebung von Mautgebühren für LKW auch auf dem untergeordneten Straßennetz und eine weitgehende Verlagerung der Seehafen-Hinterlandverkehre auf die Schiene geeignete Maßnahmen. Die Binnenschifffahrt kann auch eine wichtigere Rolle spielen. Allerdings muss konstatiert werden, dass die Umweltbilanz der Binnenschifffahrt noch deutlich verbessert werden muss.

### Binnenschifffahrt muss sauber werden

In puncto Klimaverträglichkeit (CO<sub>2</sub>-Emissionen) schneidet der Güterverkehr auf unseren Wasserstraßen zwar deutlich besser ab als derjenige per Lkw, dies gilt aber nicht für den Ausstoß von gesundheitlichen Partikeln sowie Schwefeldioxid und Stickoxiden. Besonders kritisch zu bewerten sind insbesondere die Stickoxidemissionen, da in vielen Großstädten entlang der Rheinschiene die Belastungen über den

<sup>2</sup> [https://www.destatis.de/DE/Themen/Branchen-Unternehmen/Transport-Verkehr/Gueterverkehr/\\_inhalt.html](https://www.destatis.de/DE/Themen/Branchen-Unternehmen/Transport-Verkehr/Gueterverkehr/_inhalt.html)

<sup>3</sup> Bieler C., Sutter, D. (2019): Externe Kosten des Verkehrs in Deutschland Straßen-, Schienen-, Luft- und Binnenschiffverkehr 2017. Schlussbericht im Auftrag der Allianz pro Schiene e.V., Zürich.

<sup>4</sup> ebd, S. 6

Grenzwerten der EU-Luftqualitätsrichtlinie liegen. Zudem führen die Stickoxidemissionen zu atmosphärischer Deposition und damit letztlich zu einer weiteren Stickstoffbelastung in der Fläche. Die vom Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz ermittelten Daten zeigen, dass in NRW der weitaus größte Anteil der deutschen Schiffsemissionen freigesetzt wird. Allein der Ausstoß von NO<sub>x</sub> liegt bei 21.000 Tonnen/a, der von PM<sub>10</sub> bei 456 t/a.<sup>5</sup> Zwar werden für neue Binnenschiffmotoren mit mehr als 300 Kilowatt (kW) Leistung die Emissionsgrenzwerte zum 1. Januar 2020 europaweit derart verschärft, dass sie nur mit einer emissionsarmen Antriebstechnik zu erreichen sind. Für Bestandsmotoren gilt das aber nicht, was gerade angesichts der langen Betriebsdauer von Schiffsdieseln (> 30 Jahre) problematisch ist.

Will sich die Binnenschifffahrt zukunftsfähig aufstellen, muss also auch im Bestand nachgerüstet werden. Der Ausweg besteht in der Kombination moderner Aggregate mit einer Abgasnachbehandlung. Diese besteht in der Regel aus einer SCR-Anlage (Selektive Katalytische Reduktion), die unter Beimengung von Harnstoff vor allem Stickoxide aus dem Abgasstrom filtert, und einem Partikelfilter, um den Rußausstoß zu minimieren. Durch die Nachrüstung der Schiffsmotoren und der Abgassysteme können so z.B. deren Stickoxid-Emissionen um etwa 70 Prozent gesenkt werden.

Um entsprechende Anreize zu setzen, muss das bestehende Förderprogramm deutlich ausgebaut werden. Wir erwarten, dass sich die Landesregierung dafür beim Bund einsetzt. Handlungsbedarf besteht auch beim Ausbau der Landstromversorgung in den Häfen. Dass diese bislang - wenn überhaupt praktiziert - überwiegend auf Hotel- und Flusskreuzfahrtschiffe beschränkt bleibt, ist nicht nachvollziehbar. Hier sind die Hafenerweiterer gefordert. Auch Anreize in Form einer emissionsbezogenen Ausgestaltung von Hafenerweiterungen und Ufergeldern sollten gegeben werden. Letztendlich aber muss auf eine emissionsarme und perspektivisch emissionsfreie Binnenschifffahrt gesetzt werden. Insofern kommt dem Ausbau einer LNG-Betankungsstruktur eine wichtige (Übergangs)Rolle zu. Den Ankündigungen der Landesregierung, sich für die Schaffung von LNG-Betankungsstationen bis zum Jahr 2030, insbesondere in den Häfen des TEN-V-Netzes, einzusetzen, sind jedoch bis heute keine erkennbaren Taten gefolgt.

### **Auf umstrittene Hafenerweiterungen verzichten**

Angesichts der Stagnation der auf den Binnenwasserstraßen umgeschlagenen Gütermenge sowie aus verkehrlicher und ökologischer Sicht sind die umstrittenen Hafenausbauplanungen in Düsseldorf-Reisholz- und Köln-Godorf nicht hinnehmbar:

- Restriktive Prüfung der Erweiterung des Hafens Düsseldorf-Reisholz: Im Rahmen eines integrierten Hafenkonzepts und unter Einbeziehung ungenutzter Potenziale an anderen Standorten ist ein Bedarf nicht ersichtlich. Dies gilt verstärkt für den geplanten Containerterminal. Auch die angestrebte Trimodalität (Schiff, Bahn, Lkw) ist nicht zu verwirklichen. Aufgrund der eher bescheidenen Bahnanbindung des Hafens wäre v.a. mit stark erhöhtem LKW-Aufkommen zu rechnen. Der LKW-Verkehr von und zum Hafen Reisholz sollte aber bevorzugt der lokalen Feinverteilung dienen. Dazu gibt es Vorkommen von mehreren planungsrelevanten Tierarten im Hafengebiet. Insbesondere bei der Zauneidechse handelt es sich um die bedeutendste Population dieser Art in Düsseldorf.
- Verzicht auf den Ausbau des Hafens Köln-Godorf, der abgesehen von ökologischen Eingriffen in einen wertvollen Rheinuferbereich in Konkurrenz zu den Kölner Häfen Köln/Niehl und Deutz sowie zum Bonner Hafen stünde. Stattdessen sollten die Erweiterungsmöglichkeit in Köln/Niehl und der dort vorhandene Logistikstandort als entscheidender Vorteil genutzt werden.

---

<sup>5</sup> Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz Nordrhein-Westfalen (2016): Emissionskataster für den Schiffsverkehr in NRW 2012. LANUV-Fachbericht 67. Recklinghausen

## Ökologische Standards bei Leistungssteigerung der Wasserstraßeninfrastruktur beachten

Im Rahmen der Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans wurden die im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung seitens des BUND vorgebrachten Vorschläge und Kritikpunkte vollständig ignoriert. Deshalb fehlt vielen der BVWP-Projekte die Akzeptanz und es ist schon jetzt absehbar, dass deren Umsetzung auch zu juristischen Konflikten führen wird. Auch vor diesem Hintergrund sind die Forderungen einer forcierten Umsetzung des Bundesverkehrswegeplans und einer Vereinfachung der Genehmigungsverfahren kritisch zu sehen.

Das gilt insbesondere für die geplante **Abladeoptimierung und Sohlenstabilisierung zwischen Duisburg und Stürzelberg**.

Laut BVWP-Projektdossier soll eine Vergrößerung der Fahrrinntiefe (Fahrrinnenbreite 150 m) zwischen Duisburg und Neuss auf 2,80 m unter dem gleichwertigen Wasserstand (GIW) und zwischen Neuss und Stürzelberg auf 2,70 m unter GIW erfolgen. Die Maßnahme ist danach auch mit Uferrückverlegungen und der Anlage von Baggerflächen verbunden. Auch wenn bislang mangels verfügbarer aussagekräftiger Planungsunterlagen keine abschließende Projektbewertung vorgenommen werden kann, zeichnen nicht schon jetzt massive Konflikte mit der FFH- und Wasserrahmenrichtlinie ab:

Beeinträchtigung von FFH-Gebieten: Betroffen von der Maßnahme sind sowohl das FFH-Gebiet "Rhein-Fischschutzzonen zwischen Emmerich und Bad Honnef" sowie zahlreiche terrestrische FFH- oder Naturschutzgebiete.<sup>6</sup>

Diese Rheinabschnitte besitzen eine besondere Bedeutung als Laichplätze, Jungfisch-, Nahrungs-, und Ruhehabitats insbesondere für die im Anhang II der FFH-Richtlinie aufgeführten Wanderfische wie den Lachs oder Maifisch, aber auch für die Nichtwanderfische Groppe und potentiell Steinbeißer. Der Rheinstrom in NRW ist daneben von maßgeblicher Bedeutung für die Fischfauna in den Fließgewässersystemen von Ruhr, Lippe, Wupper oder Sieg sowie für die des Mittel- und Oberrheins, mit Ahr, Mosel oder Main. Er sichert mit dem ausgewiesenen Gebiet den Zu- und Anzug der Langdistanzwanderer und damit deren Populationen in den genannten Nebenflüssen des Rheins.<sup>7</sup>

Veränderungen des abflussbezogenen Rheinwasserstandes wirken sich unmittelbar auch auf die Grundwasserstände in der angrenzenden Rheinaue aus. Sinkende Grundwasserstände infolge der Eintiefung der Rheinsohle haben am Niederrhein bereits verbreitet zu Austrocknungserscheinungen und fortschreitendem Verlust grundwasser- und überflutungsabhängiger Auenlebensräume geführt. Eine weitere Fahrrinnenvertiefung und eine damit verbundene Absenkung des Grundwasserspiegels könnten auch die durch Überflutung und hohe Grundwasser-Stände charakterisierten Schutzgebiete wie die Urdenbacher Kämme gefährden.

Durch die Baumaßnahmen können zudem unmittelbar die strukturreichen Rheinauenkomplex des FFH-Gebietes "Urdenbach - Kirberger Loch - Zonser Grind" beansprucht werden, so dass erhebliche Beeinträchtigungen der naturnah strukturierten Weidenufergebüsche und Silberweidenauwaldreste mit Sand- und Kiesbänken ebenfalls wahrscheinlich sind. Zudem liegen bei Stürzelberg die Baggerflächen teilweise innerhalb des NSG "Himmelgeister Rheinbogen". Östlich von Krefeld und bei

---

<sup>6</sup> vgl. hierzu und im Folgenden: BUND, LNU, NABU (2015): Bewertung der Naturschutzverbände NRW zur geplanten „Abladeverbesserung“ auf dem Rhein zwischen Duisburg und Köln. [https://www.bund-nrw.de/fileadmin/nrw/dokumente/Mobilität/Bundesverkehrswegeplan/2015\\_07\\_01\\_Bewertung\\_Rheinvertiefung.pdf](https://www.bund-nrw.de/fileadmin/nrw/dokumente/Mobilität/Bundesverkehrswegeplan/2015_07_01_Bewertung_Rheinvertiefung.pdf)

<sup>7</sup> vgl. <http://natura2000-melddok.naturschutzinformationen.nrw.de/natura2000-melddok/de/karten/n2000>

Stürzelberg liegen Baggerflächen randlich innerhalb eines unzerschnittenen BfN-Kernraumes (feucht).

Sohlenvertiefung contra Flussdynamik: Die natürliche Sohle des Stroms unterliegt laufenden Veränderungen. Geschiebetransport mit der Strömung und damit verbundene Erosions-, Um- und Ablagerungsprozesse im Flussbett gehören zu den charakteristischen und das Ökosystem prägenden Vorgängen. Dynamische Kies- und Sandbänke bieten Pionierstandorte, Laichplätze und Strukturelemente.

Die laufende dynamische Veränderung des Flussbettes steht grundsätzlich im Konflikt mit den Ansprüchen an die Berechenbarkeit, Standardmaße und Konstanz einer Wasserstraße. Dieses grundsätzliche Problem wird abschnittsweise überlagert und verstärkt durch die Tendenz der Sohle zur fortschreitenden Eintiefung infolge Geschiebedefizits und bestehender Laufverkürzung sowie die Einengung und Festlegung des Abflussquerschnitts und der damit verbundenen unnatürlich hohen Fließgeschwindigkeit. Insbesondere eine ungleichmäßige Eintiefung der Sohle sowohl im Querprofil als auch im Längsprofil des Flusses kann Probleme für die Fahrrinne verursachen, indem höher liegende Teile der Sohle als Rücken oder Schwellen die zu garantierende Fahrrinntiefe gefährden. Die aktive Stabilisierung der Sohle zielt daher darauf, insbesondere die ungleichmäßige Eintiefung derselben zu unterbinden.

Die ungleichmäßige Sohlenentwicklung im Querschnitt z.B. mit der Ausbildung von tiefen Rinnen und Kolken in der „Außenkurve“ und von Flachwasserbereichen im Gleithang stellt aber einen zentralen Faktor der natürlichen Strukturbildung dar. Sowohl die Tiefenvarianz als auch die unter anderem damit verbundene Strömungsvarianz sind wichtige Parameter der Habitatdiversität im Strom. Tiefe Kolke und Rinnen in der Sohle sind z.B. als Sammelplätze zum Laichen und als Schutz- und Ruheräume notwendige Habitatstrukturen für den Stör und Voraussetzung für dessen Wiederansiedlung im Rhein. Jede Einschränkung dieser Formbildungsprozesse ist grundsätzlich ökologisch abträglich.

Allerdings muss die weitere Eintiefung insbesondere unterhalb von Duisburg zwangsläufig unterbunden werden, um zu erreichen, dass der Rhein sich nicht bis in die hoch beweglichen Sande eingräbt und damit eine weitere, rasche Beschleunigung des Prozesses einsetzt. Das Maßnahmenprogramm gemäß Wasserrahmenrichtlinie sieht u.a. die Anlage von Nebenrinnen vor, die sowohl geeignet sind, die Fließgeschwindigkeit zu verringern als auch als Rückzugsräume für die Strombiozönose dienen.

### Fischschutz vor Schiffschutz

Die negative Beeinträchtigung der Fischschutzzonen erfolgt dabei nicht allein durch direkte bauliche Maßnahmen. Empfindlich im Hinblick auf Einflüsse eines zunehmenden Schifffahrtsbetriebes sind insbesondere Larval- und Jungfischstadien bzw. -habitate im Rhein. Eine aktuelle Untersuchung des Leibniz-Instituts für Gewässerökologie und Binnenfischerei<sup>8</sup> zeigt, dass die Anzahl der Fische mit zunehmender Schifffrequenz sinkt. Frachtschiffe mit voller Ladung haben den größten Tiefgang und damit potenziell einen besonders negativen Einfluss auf die Artenvielfalt in einem Fluss. Je schneller sie fahren, desto stärker wirken die physikalischen Kräfte einer

---

<sup>8</sup> Leibniz-Instituts für Gewässerökologie und Binnenfischerei (2019): Flussfische vertragen keinen starken Schiffsverkehr. <https://www.igb-berlin.de/news/flussfische-vertragen-keinen-starken-schiffsverkehr>

Vorbeifahrt: Bug- und Heckwellen führen zu „Absunk“ und Rückströmung. Beides zusammen beeinträchtigt Fische und andere Wasserlebewesen in ihren Lebensräumen.

Dazu kommt, dass sich bei Niedrigwasser ein erhöhtes direktes Tötungs-Risiko für Fische besteht. Bei Niedrigwassersituationen wie 2003 und 2011 und 2018 konzentriert sich der Abfluss auf die Schifffahrtsrinne. Dann ist das Risiko einer Kollision großer Fische mit Schiffsschrauben durch den nahezu zwangsläufigen Aufenthalt in der engen Fahrrinne höher als bei normalen und erhöhten Abflüssen.<sup>9</sup>

#### Konflikte mit der EU-Wasserrahmenrichtlinie

Das Projekt W27 steht damit auch in Konflikt mit den Vorgaben der EU-Wasserrahmenrichtlinie (Verschlechterungsverbot und Verbesserungsgebot). Es ist in jedem Fall zumindest mit einer Verringerung des ökologischen Potenzials zu rechnen, wenn die Fahrrinne erweitert wird.

Das ökologische Potential des Rheins ist im hier betroffenen Abschnitt als „schlecht“ eingestuft.<sup>10</sup> Ausschlaggebender Faktor ist dabei das Makrozoobenthos. Diese Einstufung dürfte weitere Eingriffe erschweren, weil jede weitere Änderung bezüglich des Makrozoobenthos, sei sie noch so minimal, eine Verschlechterung darstellt und mit den strengen Prüfkriterien nach Art. 4.7 WRRL (inkl. 4.8. und 4.9.) vereinbar sein muss.

Die Grundwasserkörper entlang des Niederrheins sind bereits jetzt aufgrund der Tieflage des Rheins in einem schlechten mengenmäßigen Zustand<sup>11</sup>, was weitere Beeinträchtigungen verbietet. Eine Verschlechterung der Situation auch entlang der übrigen Rheinstrecke ist gleichfalls unzulässig.

#### **Wasserwege nachhaltig nutzen**

Damit bestehen erhebliche Zweifel, ob die geplante Abladeoptimierung und Sohlenstabilisierung mit umweltrechtlichen Bestimmungen vereinbar sind. Die Abladeoptimierung hätte allerdings noch weitere ungewünschte Folgewirkungen. Sie würde z.B. große Schiffseinheiten begünstigen, was in der Folge dann wiederum entsprechende Hafenausbaumaßnahmen bedingen würde. Auch blieben damit die kleinen Partikuliere „auf der Strecke“.

Insofern schlägt der BUND vor, vorrangig andere Maßnahmen zu prüfen, um der Binnenschifffahrt in Zeiten des Klimawandels eine Zukunft zu geben. Dazu gehört auch, eine standardisierte, durchgängige Fahrrinnenbreite aufzugeben. Stattdessen sollte die Rinne auf Basis einer höheren Frequenz der Erhebung der relevanten Sohlendaten und der Aktualisierung des digitalen Wasserstraßen-Informationssystems flexibel nach den örtlichen Erfordernissen ausgestaltet werden („flexible Rinne“). Ferner sind alle Möglichkeiten der Telematik zur Entschärfung von Tiefenengpässen zu nutzen. Damit können bekannte Engpässe detailliert und in engem Zeitraster vermessen werden; die aktuellen Sohlendaten werden mit Wasserstandsdaten und Schiffsdaten verschnitten und eine optimale Kursführung zur Nutzung der Route größter Tiefe berechnet. Eine zusätzliche Verkehrsberatung für Engstellen ist denkbar, die z.B. die Passage mehrerer oder sich begegnender Schiffe koordiniert.

---

<sup>9</sup> Schneider, J. (2019): Monitoring Lachs 2020. Besatz, Reproduktion, Rückkehrer, Elternfischhaltung und Entwicklung der Durchgängigkeit in Rheinland Pfalz und Hessen im Jahr 2018. Frankfurt.

<sup>10</sup> vgl. Steckbriefe der Planungseinheiten in den nordrhein-westfälischen Anteilen von Rhein, Weser, Ems und Maas - Bewirtschaftungsplan 2016-2021 - Oberflächengewässer und Grundwasser - Teileinzugsgebiet Rhein/Rheingraben Nord <http://www.flussgebiete.nrw.de/index.php/WRRL/Bewirtschaftungsplan/2016-2021/Planungseinheitensteckbriefe#Planungseinheitensteckbriefe>

<sup>11</sup> vgl. <https://www.elwasweb.nrw.de>

Als mögliche Alternative zum immer weiteren Ausbau der Fahrrinnen-Tiefe muss vor allem aber auch das Konzept besser flussangepasster Binnenschiffe verfolgt werden. Der Rhein ist nicht nur eine Bundeswasserstraße, sondern auch ein wichtiges Ökosystem. Auch aus umweltrechtlicher Sicht ist es nicht länger hinnehmbar, dass der Rhein an die Schiffe - womöglich mit immer mehr Tonnage und Tiefgang - angepasst wird - umgekehrt sollte es sein.

Da angesichts der bislang völlig unzureichenden Klimaschutzpolitik davon ausgegangen werden muss, dass lang anhaltende Niedrigwasserereignisse zukünftig regelmäßig auftreten werden, sehen wir im Konzept neuer Schiffstypen die einzig ökologisch verträgliche Möglichkeit, die Leistungsfähigkeit der Binnenschifffahrt zu erhalten. Die Degradierung des Rheins zu einer Schiffsautobahn ist jedenfalls mit Nachhaltigkeitszielen nicht vereinbar.

Mit freundlichen Grüßen

*Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland LV NRW e.V.*

gez. Dirk Jansen

*Geschäftsleiter*