



Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr NRW - 40190 Düsseldorf

Präsidenten des Landtags
Nordrhein-Westfalen
Herrn André Kuper MdL
Platz des Landtags 1
40221 Düsseldorf

LANDTAG
NORDRHEIN-WESTFALEN
18. WAHLPERIODE

VORLAGE
18/2645

A11

Oliver Krischer

11.06.2024

Seite 1 von 13

Aktenzeichen

VII C 6

bei Antwort bitte angeben

RR'in Valentina Himaj

Telefon 0211 4566-179

Telefax 0211 4566-388

Valentina.himaj@munv.nrw.de

Umsatzsteuer

ID-Nr.: DE 306 505 705

**Projektbeirat Niederrhein:
Sachstandsbericht zur Umsetzung der Projekte am Niederrhein und
des Aktionsplans Westdeutsches Kanalnetz**

Sehr geehrter Herr Landtagspräsident,

hiermit übersende ich Ihnen einen Sachstandsbericht zur Umsetzung der Projekte am Niederrhein und des Aktionsplans Westdeutsches Kanalnetz mit der Bitte um Weiterleitung an die Mitglieder des Verkehrsausschusses.

Mit freundlichen Grüßen

Oliver Krischer

Dienstgebäude und
Lieferanschrift:
Emilie-Preyer-Platz 1
40479 Düsseldorf
Telefon 0211 4566-0
Telefax 0211 4566-388
poststelle@munv.nrw.de
www.umwelt.nrw.de

Öffentliche Verkehrsmittel:
Rheinbahn Linien U78 und U79
oder Buslinie 722 (Messe)
Haltestelle Nordstraße



**Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen**

Verkehrsausschuss
des Landtags Nordrhein-Westfalen

Schriftlicher Bericht

**Projektbeirat Niederrhein:
Sachstandsbericht zur Umsetzung der Projekte am Nieder-
rhein und des Aktionsplans Westdeutsches Kanalnetz**

Im Juni 2020 wurde der Projektbeirat „Niederrhein und westdeutsches Kanalnetz in NRW“ bestehend aus Vertreterinnen und Vertretern der Landesregierung (MUNV und MWIKE) sowie der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes, gegründet, um die anstehenden Ersatzinvestitionen und Maßnahmen zur Beseitigung von Engpässen im Westdeutschen Kanalnetz sowie die Projekte am Rhein, insbesondere die Abladeverbesserung und Sohlstabilisierung zwischen Duisburg und Stürzelberg, zu begleiten. Der Projektbeirat hat die Aufgabe, die erfolgreiche Projektumsetzung zu unterstützen, Abstimmungsprozesse in den Landesverwaltungen zu optimieren, Zwischenergebnisse des Projekts und Herausforderungen zu diskutieren, weiterführende Vorschläge einzubringen sowie bei der parlamentarischen und öffentlichen Kommunikation des Projekts unterstützend zu fungieren.

Die Beiratssitzungen finden im halbjährlichen Rhythmus statt und sind von einer vertrauensvollen und kooperativen Zusammenarbeit geprägt.

Teil der Arbeit des Projektbeirats ist auch die Begleitung der Umsetzung des Aktionsplans Westdeutsche Kanäle – Nordrhein-Westfalen. Mit diesem hat der Bund in 2021 erstmals ein Gesamtkonzept zu den rund 200 anstehenden Einzelmaßnahmen im Westdeutschen Kanalnetz erarbeitet. Er beschreibt, ausgehend von den übergeordneten Zielen und Problemstellungen, transparent wann nach heutigem Erkenntnisstand die Planung der einzelnen Projekte und Maßnahmen voraussichtlich aufgenommen und wann der Bau nach gegenwärtiger Planung abgeschlossen sein wird. Der Aktionsplan verschafft weiterhin einen groben Überblick zu den Abhängigkeiten zwischen den Einzelmaßnahmen und zu den jeweiligen Prioritäten. Er basiert auf einer mittelfristigen Finanzplanung.

Die Maßnahmen am Rhein und zum Aktionsplan Westdeutsche Kanäle werden mit Hochdruck vorangebracht. Seit Einführung des Aktionsplans konnten viele Meilensteine und erfolgreiche Projektabwicklungen abgeschlossen werden. Die Maßnahmen müssen im Rahmen der vorhandenen Ressourcen eingeplant werden.

Der finanzielle Bedarf übersteigt auch mit vorhandenen Personalressourcen schon in diesem Jahr die im Aktionsplan festgelegte Schwelle von 150 Mio. Euro pro Jahr. Um die erforderlichen Ziele zu erreichen, ist ein Anstieg der Haushaltsmittel für die WSV (auf 2,5 Mrd. Euro/Jahr) wichtig. Hierfür setzt sich auch das Land stetig beim Bund ein.

Im Sinne eines transparenten Umsetzungsprozesses beabsichtigt der Projektbeirat einen schriftlichen Bericht zum Stand der Maßnahmen im Zweijahresrhythmus vorzulegen.

Im Folgenden wird über drei Projekte berichtet:

- Projekt W27: Abladeverbesserung und Sohlstabilisierung am Rhein zwischen Duisburg und Stürzelberg
- Projekt: Bau von Ruhehäfen am Niederrhein
- Umsetzung des Aktionsplans „Westdeutsche Kanäle“

Projekt W27: Abladeverbesserung und Sohlstabilisierung am Rhein zwischen Duisburg und Stürzelberg

1.) Projektbeschreibung

Das Projekt „Abladeverbesserung und Sohlstabilisierung zwischen Duisburg und Stürzelberg“ zielt auf eine Verbesserung der wirtschaftlichen Befahrbarkeit des verkehrlich bedeutenden Streckenabschnitts zwischen Duisburg und Stürzelberg (Rhein-Km 722,5 und 769,0) ab. Die Ablademöglichkeiten zwischen Duisburg und Neuss sollen um 30 cm bezogen auf einen mittleren Niedrigwasserstand (GIW) verbessert werden und somit jenen in der unterstromigen Strecke angepasst werden. In einem zweiten Schritt sollen die Ablademöglichkeiten zwischen Neuss und Stürzelberg um 20 cm bezogen auf den GIW verbessert werden. Im gesamten Projektgebiet werden Maßnahmen zur Abladeverbesserung nicht durchgehend auf ganzer Strecke, sondern nur in lokalen Teilbereichen erforderlich sein. Das Projekt wurde unter der Nummer W27 in den Bundesverkehrswegeplan 2030 als Vordringlicher Bedarf aufgenommen.

2.) Sachstand

Das Projekt ist in vier Teilabschnitte unterteilt.

- Teilabschnitt 1 (TA 1), "Stürzelberg", Rhein-km 722,0 bis 737,0
- Teilabschnitt 2 (TA 2), "Lausward", Rhein-km 737,0 bis 747,0
- Teilabschnitt 3 (TA 3), "Steinerne Bänke", Rhein-km 747,0 bis 757,7
- Teilabschnitt 4 (TA 4), "Ersatzmaßnahme Sohlstabilisierung Bockum-Krefeld", Rhein-km 757,7 bis 763,6

Um Teilerfolge bei der Umsetzung des Projektes generieren zu können, werden die Teilabschnitte von Norden nach Süden abgearbeitet, d.h. beginnend mit dem Teilabschnitt 4.

Teilabschnitt 4 „Ersatzmaßnahme Sohlstabilisierung Bockum-Krefeld“

Baubeginn war am 22.11.2022. Die Maßnahme befindet sich in der Ausführung.

Nächste Schritte:

- Fertigstellung im **Juli 2025**

Teilabschnitt 3 „Steinere Bänke“

Die Aufstellung der Haushaltsunterlagen sowie ein Untersuchungspaket „Geologie“ ist in Bearbeitung.

Nächste Schritte:

- Abschluss der erforderlichen Untersuchungen in 2025.

Teilabschnitt 2 „Lausward“

Vorplanung und Vorbereitungen zur Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens.

Nächste Schritte:

- Ausschreibung für die Erstellung eines digitalen Geländemodells im April 2024.
- Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung und Scoping Verfahren in 2025

Teilabschnitt 1 „Stürzelberg“

Derzeit gibt es noch keine Aktivitäten. Je nach Projektfortschritt in den anderen Teilabschnitten wird mit der Bearbeitung frühestens 2025 begonnen.

Projekt: Bau von Ruhehäfen am Niederrhein

1.) Projektbeschreibung

Ziel des Projektes „Bau von Ruhehäfen am Niederrhein“ ist es, Liegemöglichkeiten für Großmotorgüterschiffe (GMS) an zwei Standorten zwischen Duisburg und der Grenze zu den Niederlanden zu schaffen.

- Ossenberg (Stadt Rheinberg) ca. 35 GMS plus ca. 6 Gefahrgutschiffe.
- Niedermörmter (Stadt Kalkar) ca. 44 GMS plus ca. 6 Gefahrgutschiffe.

2.) Sachstand

Ruhehafen Ossenberg

Für den RH Ossenberg läuft das Planfeststellungsverfahren

Nächste Schritte:

- Zurzeit werden die Einwendungen bearbeitet, der Erörterungstermin wird vorbereitet
- Baurecht spätestens in 2025

Ruhehafen Niedermörmter

Die technischen Unterlagen für die Vorzugsvariante sind fertiggestellt. Entsprechend der Vorzugsvariante werden bestehende umweltrelevante Unterlagen geprüft und der Umfang sowie die Umsetzung der Anpassung festgelegt.

Nächste Schritte:

- Fertigstellung der für die Eröffnung eines Planfeststellungsverfahrens benötigten Unterlagen (Mustermappe).
- Im Rahmen der „Frühen Öffentlichkeitsbeteiligung“ wird eine weitere Veranstaltung des Trägers des Verfahrens für TÖB´s im Herbst 2024 organisiert.

Umsetzung des Aktionsplans „Westdeutsche Kanäle“

1.) Maßnahmenbeschreibung

Der große Umfang der erforderlichen Ersatzinvestitionen und Maßnahmen zur Beseitigung von Engpässen im Westdeutschen Kanalnetz erfordert eine strukturierte und transparente Vorgehensweise bei der Abarbeitung.

Im Westdeutschen Kanalnetz werden ca. 200 Einzelmaßnahmen unterschiedlicher Größenordnung durchgeführt. Hierzu gehören außerdem 6 Vorhaben des BVWP bzw. des Bedarfsplans zum Bundeswasserstraßenausbaugesetz, davon 3 neue Vorhaben des Vordringlichen Bedarfs (Wesel-Datteln-Kanal (WDK), Datteln-Hamm-Kanal (DHK) Oststrecke und Dortmund-Ems-Kanal (DEK) Nordstrecke) und 3 laufende Vorhaben des Vordringlichen Bedarfs (Rhein-Herne-Kanal (RHK), DEK Südstrecke, und DHK Weststrecke).

Dem Aktionsplan liegen 3 strategische Ziele zugrunde, die auch gemäß den Vorgaben des BVWP in folgender, prioritärer Reihenfolge als Programme zu verfolgen sind:

I. Aufrechterhaltung eines störungsfreien Betriebes auf den westdeutschen Kanälen

II. Erforderliche, ggf. vorgezogene Erhaltungs- und Ersatzinvestitionen zum mittelfristigen Erhalt des Wasserstraßensystems,

III. Ausbau (BVWP), teilweise kombiniert mit Ersatzmaßnahmen, zum langfristigen Erhalt und zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit

Um eine bedarfsgerechte Planung sowie eine zügige Umsetzung des WDK-Ausbaus zu gewährleisten, wurde zusätzlich zum Projektbeirat „Niederrhein und Westdeutsches Kanalnetz in NRW“ 2022 der Stakeholder-Beirat zum BVWP-Projekt W23 initiiert. Hier werden Informationen zu den Projektsachständen ausgetauscht, Bedarfe und Eingaben der Vertreterinnen und Vertreter der Wirtschaft berücksichtigt, um diese ggf. in die Projektplanungen einzubeziehen und Möglichkeiten zur Projektbeschleunigung zu diskutieren. Der Stakeholder-Beirat fand in diesem Jahr zum 5. Mal statt.

Die GDWS organisiert den Austausch von relevanten Informationen, Ergebnissen und Vorschlägen aus beiden Beiräten.

2.) Sachstand

I. Aufrechterhaltung eines störungsfreien Betriebes auf den westdeutschen Kanälen

Um den störungsfreien Betrieb zu gewährleisten, ist eine Vielzahl auch untereinander abhängiger Maßnahmen erforderlich. In den nächsten Jahren müssen umfangreiche Maßnahmen umgesetzt werden, die mit enormen Herausforderungen verbunden sind. Die Umsetzung des Aktionsplans wird konsequent verfolgt, auch wenn es aufgrund der Ukraine-Krise und auch Einsparungen im HH 2023 zu Verzögerungen gekommen ist.

a) Pollerinstandsetzung an den 6 großen Schleusen am Wesel-Datteln-Kanal:

Die Pollerinstandsetzungen an den beiden großen Massivbaukammern der Schleusen Dorsten und Datteln wurden bereits abgeschlossen.

An der großen Schleuse Ahsen werden die Arbeiten planmäßig in diesem Jahr aufgenommen und in 2025 abgeschlossen.

Im Laufe des Jahres 2027 sollen alle Arbeiten (Friedrichsfeld, Hünxe und Flaesheim) zur Pollerinstandsetzung abgeschlossen sein.

b) Grundinstandsetzung der kleinen Schleusen am Wesel-Datteln-Kanal

Die Grundinstandsetzung der Kleinen Schleusen WDK ist für die Gewährleistung eines störungsfreien Betriebes der Wasserstraße WDK unverzichtbar.

An den Schleusen Datteln, Ahsen, Dorsten sind die Arbeiten abgeschlossen. In Friedrichsfeld wird die Grundinstandsetzung voraussichtlich im Herbst 2024 abgeschlossen werden, so dass die Sperrung der Schleuse planmäßig **Dezember 2024** aufgehoben werden kann.

Die Grundinstandsetzungen der beiden kleinen Schleusen Hünxe und Flaesheim folgen. Die Schleuse Hünxe ist vom 01.07.2024 bis Ende Juni 2025 gesperrt; die Schleuse Flaesheim von Juni 2025 bis Juni 2026.

c) Die Instandsetzung der Maschinenteknik der Pumpwerke im Westdeutschen Kanalnetz laufen kontinuierlich. Betroffen sind hier vor allen die Pumpwerke in Dorsten, Friedrichsfeld, Gelsenkirchen, Wanne-Eickel, Flaesheim sowie Duisburg-Meiderich. Die Arbeiten sollen bis Ende 2025 abgeschlossen werden.

- d) Ein weiterer Meilenstein ist der Ersatz der elektrischen Anlagen der Pumpwerke in Hünxe, Flaesheim, Ahsen, Datteln, Duisburg-Meiderich und Henrichenburg. Die Arbeiten wurden am Pumpwerk Hünxe im letzten Jahr aufgenommen. Die Fertigstellung ist für 2029 geplant.
- e) Die Instandsetzung der Ruhrschleuse Duisburg wurde bereits Ende 2023 abgeschlossen.

Derzeit läuft das Vergabeverfahren für die Ruhrschleuse Raffelberg. Die Instandsetzungsmaßnahme soll 2027 abgeschlossen werden.

II. Erforderliche, ggf. vorgezogene Erhaltungs- und Ersatzinvestitionen zum mittelfristigen Erhalt des Wasserstraßensystems

Für die Aufrechterhaltung des Wasserstraßensystems haben Grundinstandsetzungs- und Instandsetzungsmaßnahmen eine hohe Priorität. Die verkehrswasserbaulichen Anlagen im Westdeutschen Kanalnetz (WDKN), insbesondere Schleusenbauwerke, Pumpwerke, Spundwände, Brücken und Düker sind altersbedingt oft in einem sanierungsbedürftigen Zustand. Hierdurch könnten betriebliche Störungen und auch Ausfälle entstehen, die zu einer zeitweise schlechten oder gar fehlenden Verfügbarkeit einzelner Wasserstraßenabschnitte führen können.

Viele Erhaltungs- und Ersatzinvestitionen können im Rahmen der Ausbauprogramme abgebildet werden. Allerdings gibt es eine hohe Anzahl von Maßnahmen, die aufgrund des Zustands der jeweiligen Anlage entweder nicht auf den Ausbau warten können oder nicht in einem Ausbauprogramm wiederzufinden sind.

In den kommenden Jahren bildet der Ersatz vieler Querbauwerke, allein 19 Brücken und 10 Dükerbauwerke, einen Schwerpunkt der Erhaltungs- und Ersatzinvestitionen. Darüber hinaus wird in den nächsten Jahren die Eisenbahnbrücke in Friedrichsfeld unter Kostenbeteiligung der WSV ersetzt.

Mit dem Land Nordrhein-Westfalen finden darüber hinaus Gespräche statt, um den weiteren Bedarf für den Ersatz von Brücken (u.a. auch für den 2-lagigen Containerverkehr) unterstützend zu beschleunigen.

Das Ruhrwehr wird von Grund auf instandgesetzt. Die Maßnahmen laufen planmäßig. Die komplette Instandsetzung wird voraussichtlich erst nach 2030 fertiggestellt.

Weitere Instandsetzungsmaßnahmen sind in den nächsten Jahren geplant. Dazu gehört der Ersatz der Maschinenteknik der fünf Pumpwerke Wanne-Eickel, Herne-Ost, Oberhausen, Gelsenkirchen und Duisburg-Meiderich sowie die erforderliche Sanierung von Spundwänden insbesondere am Rhein-Herne-Kanal (RHK) und am Wesel-Datteln-Kanal (WDK).

III. Ausbau (BVWP), teilweise kombiniert mit Ersatzmaßnahmen, zum langfristigen Erhalt und zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit

Dem Westdeutschen Kanalnetz (WDKN) sind fünf große Ausbauprojekte, teilweise kombiniert mit Ersatzinvestitionsanteilen, zugehörig, die sich im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) wiederfinden.

1) BVWP-Projekt W52: Ausbau des Rhein-Herne-Kanals (RHK)

Ziel des BVWP-Projektes W52 ist der komplette Ausbau des RHK als Bundeswasserstraße der Kategorie (BWaStrKI) Vb (Binnenwasserstraße befahrbar mit Schubverbänden (Abmessungen bis 185 m Länge, 11,40 m Breite bei einer Abladetiefe von 2,80 m) mit zwei Leichtern hintereinander gekoppelt).

Die Lose 1, 2 und 7 sind bereits fertiggestellt.

Das Los 3 befindet sich in der Planfeststellung. Die Bauabwicklung wird erst nach der Internationalen Gartenausstellung (IGA) durchgeführt, die in diesem Ausbauabschnitt in 2027 stattfinden wird. Die Baumaßnahmen werden voraussichtlich 2033 abgeschlossen.

Das Los 4 wird voraussichtlich 2025 fertiggestellt.

Im Bereich des Loses 4 befindet sich die Schleuse Wanne-Eickel. Die Nordschleuse Wanne-Eickel soll 2027 bis 2032 ersetzt werden. Der Abschluss des Planfeststellungsverfahrens steht zurzeit aus.

Das Los 5 wird nach derzeitigen Stand in den Jahren von 2033 bis 2036 ausgebaut. Noch vor dem Ausbau des Kanals, d.h. 2030 bis 2033, werden der Ostbachdüker und die Herener Bahnhofstraßen Brücke erneuert.

Das Los 6 soll in der Zeit von 2026 bis 2030 ausgebaut werden. Die in diesem Bereich befindliche Bladenhorster Brücke wird noch in diesem Jahr gebaut. Das voraussichtliche Bauende ist 2027. Die Schemhoff-Brücke soll in den Jahren 2027 bis 2030 gebaut werden.

Eine Zeitplanung für das Ausbaulos Los 8 und damit verbunden für den Ersatz der Becklem-Brücke und der Lukas-Brücke liegt derzeit noch nicht vor. Eine Fortschreibung ist nach 2033 vorgesehen.

2) BVWP-Projekt W48: Ausbau der Dortmund-Ems-Kanal Südstrecke

Die DEK-Südstrecke soll zur BWaStrKI der Kategorie Vb ausgebaut werden.

In diesem Ausbauabschnitt sind neben Los 1 (Stadtstrecke Datteln) die Stadtstrecke Münster mit den beiden Losen 11 und 12 sowie der Abschnitt der Kanalüberführung Ems (Los 13a) –zweiter Trog- noch nicht abgeschlossen. Alle Maßnahmen befinden sich im Bau.

Die Lörriehoff-Brücke als Ersatzneubau verortet sich im Bereich des Loses 1 und befindet sich im Bau. Sie soll 2025 in Betrieb genommen werden. Im Anschluss soll das Sicherheitstor Lörriehoff erneuert werden.

Die beiden Ausbaulose 11 und 12 der Stadtstrecke Münster sowie der Bau von 6 Brücken werden vollständig bis 2029 abgeschlossen.

Die Arbeiten zur Kanalüberführung Ems (Los 13 a) werden 2035 abgeschlossen (zweiter Trog).

3) BVWP-Projekt W18: Anpassung des Dortmund-Ems-Kanals (Nordstrecke)

Kernelement des Projektes ist der altersbedingte Ersatzneubau der 5 Schleusen Bevergern, Rodde (beide in Nordrhein-Westfalen), Venhaus, Hesselte und Gleesen (alle drei in Niedersachsen) für die Nutzung durch GMS (110m x 11,45m) bzw. üGMS (135m x 11,45m).

Die Schleuse Gleesen ist fast fertiggestellt. Eine Inbetriebnahme ist noch in 2024 vorgesehen.

Der Auftrag für den Bau der Schleuse Rodde wurde im Dezember 2023 vergeben. Die Arbeiten wurden in diesem Jahr aufgenommen. Die Fertigstellung bzw. die Verkehrsfreigabe sind 2028 vorgesehen.

In Venhaus und Bevergern sind bereits vorbereitende Arbeiten für den Schleusenbau erfolgt.

4) BVWP-Projekt W51: Ausbau des Datteln-Hamm-Kanals (Weststrecke)

Das Los 6 befindet sich derzeit im Bau und wird voraussichtlich in 2025 fertiggestellt. Der Ausbau des Loses 3 verzögert sich personalressourcenbedingt. Derzeit wird die Baumaßnahme erst nach Fertigstellung des Loses 6 weiter geplant, frühester Baubeginn in 2028.

Die Gahmener Straßenbrücke im Ausbaulos 3 wurde fertiggestellt.

Auch wenn mit der Fertigstellung des letzten Loses 3 der Ausbau vollständig ist, müssen in den nächsten Jahren auch Maßnahmen zur Bergbauschadenbeseitigung umgesetzt werden.

5) BVWP-Projekt W23: Ausbau des Wesel-Datteln-Kanal bis Marl und Ersatzneubau der „Großen Schleusen“ sowie Brückenhebung bei Ersatzneubau

Mit dem Ausbau des WDK bis Marl und dem Ersatz der Schleusen für das 3,40 m abgeladene GMS soll die mögliche Auslastung der Fahrzeuge auf dem WDK bis Marl erhöht werden. Damit wird die Kapazität des Kanals gesteigert und ein quantitativer Engpass

des Binnenwasserstraßennetzes beseitigt. Dann können zusätzliche Verkehre mit größerer Abladung fahren.

Der Voruntersuchung zum BVWP-Projekt W23 wird voraussichtlich Ende des Jahres 2025 abgeschlossen.

Die Verträge zur Ökologie, zum Streckenausbau, der Querungsbauwerke und der Schleusenstandorte wurden in 2023 vergeben. Die Verträge zu Baugrundaufschlussarbeiten und derer Überwachung sollen noch im Mai 2024 vergeben werden.