



Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur • 11030 Berlin

Herrn
Josha Frey MdL
Vizepräsident des Oberrheinrates
Konrad-Adenauer-Str. 3
70173 Stuttgart

Enak Ferlemann, MdB
Parlamentarischer Staatssekretär

HAUSANSCHRIFT
Invalidenstraße 44
10115 Berlin

POSTANSCHRIFT
11030 Berlin

TEL +49 (0)30 18-300-2250
FAX +49 (0)30 18-300-807 2100

Betreff: Beschlüsse des trinationalen Oberrheinrates vom 7. Juni 2019

psts-f@bmvi.bund.de
www.bmvi.de

Bezug: Ihr Schreiben vom 09.07.2019
Aktenzeichen: G31/3128.7/1
Datum: Berlin, **29.08.2019**
Seite 1 von 2

Sehr geehrter Herr Frey,

für Ihr Schreiben vom 09. Juli 2019 danke ich Ihnen. Herr Bundesminister Andreas Scheuer MdB hat mich gebeten, Ihnen zu antworten.

Mit Interesse hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) die Resolutionen des Oberrheinrates vom 7. Juni 2019 im Bereich der Verkehrs- und Digitalpolitik zur Kenntnis genommen. Zu den darin sowie den von Ihnen in Ihrem Schreiben genannten zentralen Anliegen möchte ich Ihnen gerne anbei die Positionen des BMVI übermitteln. Ich hoffe, dass diese Berücksichtigung finden bei der nächsten Befassung des Oberrheinrates zu den genannten Themen.

Folgende zwei Punkte möchte ich herausstellen.

Ein Großteil der in den beiden Resolutionen „Ausbau grenzüberschreitender Bahnverbindungen am Oberrhein“ sowie „Ausbau grenzüberschreitender Verkehrsverbindungen im Grenzraum CH-D-F am Oberrhein“ genannten Eisenbahnvorhaben werden auch im Rahmen der Umsetzung des deutsch-französischen Aachener Vertrags diskutiert.

Das BMVI hat im Mai dieses Jahres eine Arbeitsgruppe mit den drei beteiligten Ländern Baden-Württemberg, Rheinland-Pfalz und Saarland sowie der Deutschen Bahn AG ins Leben gerufen. Hieran nehmen Vertreter der Verkehrsministerien der betroffenen Bundesländer teil. Die Arbeitsgruppe erstellt derzeit einen Gesamtüberblick der rele-





Seite 2 von 2

vanten Schienenprojekte, konkretisiert deren Zielsetzung sowie Inhalte und klärt offene Fragen. Im nächsten Schritt wird die Arbeitsgruppe Umsetzungsschritte für die einzelnen Projekte unter Einbeziehung aller relevanten Partner prüfen.

Im Hinblick auf die Schiffbarkeit des Rheins und ihre Bedeutung für die rheinanliegenden Wirtschaftszentren und Industriestandorte hat das BMVI mit der Aufstellung eines 8-Punkte-Plans die Initiative zur Sicherstellung zuverlässig kalkulierbarer Transportbedingungen am Rhein ergriffen.

Vor dem Hintergrund der Erfahrung der langen und extremen Niedrigwasserperiode des Jahres 2018 hat Herr Bundesminister Andreas Scheuer MdB zusammen mit Vertretern großer Industrieunternehmen und Verbändevertretern am 14. Juli 2019 eine Gemeinsame Erklärung mit kurz-, mittel- und langfristig wirkenden Handlungsempfehlungen unterzeichnet, mit denen Niedrigwassersituationen infolge des Klimawandels begegnet werden soll, die ich Ihnen ebenfalls anbei zur Kenntnis geben möchte.

Besondere Bedeutung kommt dabei dem Anstoß des gesellschaftlichen Dialogs zu, mit dem die Akzeptanz für notwendige Anpassungsmaßnahmen an Klimaänderungen am Rhein geschaffen werden soll. Hierin ist selbstverständlich auch der Oberrheinrat eingebunden.

Ich bin überzeugt, dass wir in den genannten Punkten zu guten Lösungen kommen, wenn wir uns über die im Einzelnen notwendigen Voraussetzungen und Rahmenbedingungen offen austauschen und im Dialog bleiben.

Ich hoffe, Ihnen mit diesen Angaben gedient zu haben, und verbleibe mit freundlichen Grüßen

Enak Ferlemann

Anlage

Stellungnahme des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI)

Resolutionen des Oberrheinrates zum Ausbau grenzüberschreitender Bahnverbindungen sowie grenzüberschreitender Verkehrsverbindungen

Bahnverbindungen

Ein Großteil der in den beiden Resolutionen „Ausbau grenzüberschreitender Bahnverbindungen am Oberrhein“ sowie „Ausbau grenzüberschreitender Verkehrsverbindungen im Grenzraum CH-D-F am Oberrhein“ genannten Eisenbahnvorhaben wird im Rahmen der Umsetzung des deutsch-französischen Aachener Vertrags diskutiert. Hierfür hat das BMVI auf Arbeitsebene mit den Ländern Baden-Württemberg, Rheinland-Pfalz und Saarland im Mai 2019 einen „runden Tisch“ ins Leben gerufen. Bislang haben zwei Sitzungen stattgefunden.

Zu den genannten Verbindungen im Einzelnen:

Aufnahme von fehlenden Bahnverbindungen Colmar-Freiburg und Karlsruhe-Rastatt-Haguenau-Saarbrücken in EU-Programme (TEN-V) [Ziff. 1 – 3 Resolution grenz. Bahnverb.]:

Hierzu steht das BMVI im Austausch mit den in Deutschland betroffenen Ländern Baden-Württemberg und Rheinland-Pfalz.

Die häufig zitierte Studie der Generaldirektion REGIO weist die Strecken Colmar - Freiburg und Rastatt - Haguenau im Übrigen nicht als „missing links“ im TEN-V Netz aus. Deren Aufnahme wird daher vom BMVI derzeit nicht als prioritär angesehen. Dessen ungeachtet wird das BMVI aber zu gegebener Zeit und im Lichte der dann vorliegenden Untersuchungen zusammen mit Frankreich weitere zweckmäßige Maßnahmen prüfen. Dabei ist allerdings zu bedenken, dass eine Aufnahme in das TEN-Netz den Mitgliedstaat ohne Garantie auf Fördermittel zum Ausbau entsprechend den hohen Standards der TEN-Verordnung verpflichtet. In diesem Zusammenhang ist zu bemerken, dass der Abschnitt Rastatt – Wintersdorf (– Roppenheim – Haguenau) nicht zum Netz der Eisenbahnen des Bundes gehört, sondern in den Besitz einer nichtbundeseigenen Eisenbahn (NE-Bahn) übergegangen ist; soweit hier bekannt, hat die Albtal-Verkehrs-Gesellschaft (AVG) die Infrastruktur im stillgelegten Zustand übernommen.

Eine Förderung aus der Connecting Europe Facility (CEF) wäre zudem erst ab dem nächsten Mehrjährigen Finanzrahmen (2021-27) möglich. In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass die Finanzausstattung der CEF bisher unklar ist. Klar ist derzeit nur, dass es weniger Geld als im laufenden mehrjährigen Finanzrahmen (MFR) geben wird und damit andere wichtige Schienenprojekte wie z.B. der Gotthardzulauf noch stärkerer Konkurrenz um Fördermittel ausgesetzt sein werden.

Die Maßnahmen sind derzeit nicht im Bedarfsplan für die Bundesschienenwege enthalten.

Das BMVI hat einer anteiligen Finanzierung von Machbarkeitsstudien zu Vorhaben des Aachener Vertrags unter dem Vorbehalt zugestimmt, dass der Haushaltsgesetzgeber für diesen Zweck zusätzliche Mittel bereitstellt.

Ertüchtigung der anderen genannten grenzüberschreitenden Bahnverbindungen (Straßburg-Weißenburg-Neustadt, Wörth-Lauterburg-Straßburg und Straßburg-Mommenheim-Saarbrücken) [Ziff. 3 Resolution grenz. Bahnverb.]:

Die Aufnahme der genannten Strecken in das TEN-V-Netz würde insbesondere auf dem Gebiet Frankreichs eine erhebliche Netzerweiterung mit hohen Investitionen bedeuten. Die

oben erwähnten TEN-Standards erfordern beispielsweise neben der vollständigen Elektrifizierung die Schaffung der Voraussetzungen für schweren Güterzugverkehr (740m Zuglänge, Höchstgeschwindigkeit 100 km/h, Achslast 22,5 t). In Deutschland handelt es sich bei den Strecken nicht um solche mit vorwiegend überregionaler Bedeutung für den Transeuropäischen Fernverkehr.

Realisierung der Ausbaustrecke Kehl-Appenweier mit einer kreuzungsfreien Verbindungskurve [Ziff. 5 Resolution grenz. Bahnverb.]:

Das Vorhaben ABS Kehl-Appenweier (POS Süd) 2. Baustufe mit der Teil-Maßnahme „neue 1-gleisige Appenweierer Kurve zur insgesamt 2-gleisigen Einbindung in die Rheintalbahn Richtung Norden“ ist im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 als Projekt 2-034-V01 bzw. im Bedarfsplan für die Bundesschienenwege im Potentiellen Bedarf enthalten. Nach Maßgabe des Bundesschienenwegeausbaugesetzes können Projekte des Potentiellen Bedarfs in den Vordringlichen Bedarf aufsteigen, sobald nachgewiesen ist, dass diese Projekte die Kriterien für die Aufnahme in den Vordringlichen Bedarf erfüllen. Das BMVI hat am 06.11.2018 veröffentlicht, welche Projekte des Potentiellen Bedarfs in der gesamtwirtschaftlichen Bewertung ein positives Nutzen-Kosten-Verhältnis erreichten und somit in den Vordringlichen Bedarf aufsteigen. Teil der Liste ist auch das Vorhaben „ABS Kehl-Appenweier“.

Derzeit erfolgt die Planung für den Bereich des Planfeststellungsabschnitts (PFA) 2 „Bahnhof Kehl Ostkopf“ einschl. 3-gleisiger Neubau der Kinzigbrücke sowie die Gesamtausrüstung der Strecke mit dem europäisch genormten Leit- und Sicherungssystem ETCS. Die DB Netz AG rechnet mit einer Inbetriebnahme in 2025. Hierdurch wird sich die Abwicklung des Verkehrs auf dieser Strecke weiter verbessern. Insbesondere kann dann auch die neu errichtete Kehler Rheinbrücke endlich mit 160 km/h befahren werden.

Die Realisierung der verbleibenden rd. 10 km Strecke zwischen Kehl und Appenweier, die eine Anhebung der Streckenhöchstgeschwindigkeit auf 160 km/h und den Neubau der niveaugleichen weiteren Appenweierer Kurve vorsehen, wird nach Erlangung des Baurechts erfolgen. Die DB Netz AG geht von einem Abschluss der Planfeststellung in 2028 aus. Dabei ist zu berücksichtigen, dass hierdurch nur noch eine geringe Fahrzeitverkürzung erreicht wird.

Realisierung geeigneter Ausweichstrecken für die Schienenverbindung zwischen Rotterdam und Genua [Ziff. 7 Resolution grenz. Verkehrsverb.]:

Das bundesdeutsche Schienennetz weist aus Sicht der Bundesregierung bereits heute eine hohe Resilienz auf. Bezogen auf den Korridor Karlsruhe – Basel dient insbesondere die Elektrifizierung der ABS Ulm – Lindau sowie der geplante Ausbau der ABS Stuttgart – Singen – Grenze D/CH (Gäubahn) der Stärkung redundanter Fahrmöglichkeiten auf dem Korridor.

Elektrifizierung der Hochrheinstrecke zwischen Basel und Singen [Ziff. 9-12 Resolution grenz. Verkehrsverb.]:

Das Vorhaben „Elektrifizierung der Hochrheinstrecke“ wurde seitens des Landes Baden-Württemberg für das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG)-Bundesprogramm 2019 – 2023 mit Gesamtkosten in Höhe von 160 Mio. € angemeldet. Bei Vorliegen der Fördervoraussetzungen (u. a. Wirtschaftlichkeitsnachweis nach dem Verfahren der Standardisierten Bewertung) könnte das Projekt grundsätzlich mit 60 % der zuwendungsfähigen Kosten gefördert werden. Das Vorhaben befindet sich derzeit noch in einer sehr frühen Planungsphase.

Wiederaufbau der Palmrain-Eisenbahnbrücke [Ziff. 17 Resolution grenz. Verkehrsverb.]:
Müsste im Zusammenhang mit den Projekten der SBB und den damit verbundenen Maßnahmen im Knoten Basel betrachtet werden.

Binnenschiffsverkehr

Schiffbarkeit des Rheins das ganze Jahr [Ziff. 9 Resolution grenz. Bahnverb.]:

Vor dem Hintergrund der Erfahrung der langen und extremen Niedrigwasserperiode des Jahres 2018 hat das BMVI gemeinsam mit Vertretern großer Industrieunternehmen am Rhein und seinen Nebenflüssen sowie Verbändevertretern kurz-, mittel- und langfristig wirkende Maßnahmen identifiziert, mit denen Niedrigwassersituationen infolge des Klimawandels begegnet und zuverlässig kalkulierbare Transportbedingungen am Rhein sichergestellt werden sollen. Diese wurden in Form einer Gemeinsamen Erklärung („8-Punkte-Plan“) am 04.07.2019 unterzeichnet und veröffentlicht.

Die Maßnahmen beziehen sich auf die Handlungsfelder „Informationsbereitstellung“, „Transport und Logistik“, „Infrastruktur“ sowie „langfristige Lösungsansätze“.

Besondere Bedeutung kommt dem Anstoß des gesellschaftlichen Dialogs zu, mit dem die Akzeptanz für notwendige Anpassungsmaßnahmen an Klimaänderungen am Rhein geschaffen werden soll.

Im Hinblick auf die internationale Bedeutung des Rheins als wichtigste und verkehrsreichste Binnenschiffahrtsstraße Europas werden im Sinne eines grenzüberschreitenden Ansatzes Abstimmungen mit den Rheinanliegerstaaten u.a. im Rahmen der Zusammenarbeit innerhalb der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt und der Zusammenarbeit innerhalb der Europäischen Union erfolgen.

Radverkehr

Vernetzung und Ausschilderung grenzüberschreitender Radwege [Ziff. 20 Resolution grenz. Verkehrsverb.]:

Das BMVI unterstützt die Aktivitäten zu einer besseren grenzüberschreitenden Vernetzung und Beschilderung der Radwege. Zudem werden die Aktivitäten zu einem grenzüberschreitenden Radübergang über den Rhein im Wahlkreis Rastatt befürwortet.

Sofern die Planungen von den zuständigen Behörden vor Ort und im Land vorangebracht und abgeschlossen werden, kann sich das BMVI mit Blick auf die föderale Aufgabenteilung im Rahmen seiner Zuständigkeiten mit eventuellen Finanzierungen von Teilstrecken auf deutscher Seite an Bundesstraßen oder auch hinsichtlich der Radschnellwege beteiligen.

Straßenwesen

Ausweitung des LKW-Parkraums an Autobahngrenzübergängen Weil am Rhein und Rheinfelden sowie dem Grenzübergang Saint-Louis [Ziff. 21 Resolution grenz. Verkehrsverb.]:

Die vorhandenen Rastanlagen auf der BAB A 5 und BAB A 861 in Fahrtrichtung Schweiz bieten auch nach Einschätzung des BMVI vor der Grenze kein ausreichendes Parkangebot. Die hohe Lkw-Parknachfrage resultiert aus dem gestiegenen Verkehrsaufkommen verbunden mit dem Schweizer Nachtfahrverbot.

Zur Erhöhung der Parkkapazität ist eine kombinierte Realisierung der Standorte „Hafen Nord“ an der BAB A 5 südlich des AD Weil am Rhein mit rund 186 Lkw-Parkständen und des Standorts „Gärtnerei“ an der BAB A 861 im Zulauf zum Zoll Rheinfelden mit ca. 56 Lkw-Parkständen geplant.

Darüber hinaus wurden im Zuge des EU-Projektes „Lkw-Stellplatzanzeige“ die vorhandenen Rastanlagen entlang der A 5 mittels Telematik ausgestattet. Ziel ist eine bessere Auslastung der vorhandenen Parkstände schon im Zulaufbereich der Grenzzollanlage.

In Ergänzung des Stau-Managements gibt es seit Jahren Überlegungen, die ehemalige Grenzzollanlage Ottmarsheim in Frankreich zu reaktivieren, um im Zulauf der Grenzzollanlage einen „Pufferbereich“ zu schaffen. Bei diesem Standort handelt es sich um das Gelände der ehemaligen deutsch-französischen Zollanlage an der französischen A 36 auf Höhe des AD Neuenburg (Entfernung zur Grenzzollanlage Weil am Rhein ca. 25 km).

Die Grenzzollanlage Ottmarsheim könnte dadurch einen wesentlichen Beitrag zur Entschärfung des bestehenden Parkraumdefizits an der A 5 leisten, ohne dass hierfür weitere Flächenversiegelungen und Eingriffe in den Retentionsraum des Rheins erforderlich würden.

Derzeit wird durch die französischen Behörden eine Machbarkeitsstudie erarbeitet. Deren Ergebnisse werden bis Ende des Jahres erwartet.

Resolution zur Künstlichen Intelligenz (KI)

Das BMVI begrüßt im Rahmen seines Aufgabenbereichs grundsätzlich die vom Oberrheinrat an das Bundesministerium für Bildung und Forschung gesandte Resolution und das angekündigte Engagement der Region.

KI ist eine zentrale Zukunftstechnologie für die Digitalisierung und hat enormes Potenzial für wirtschaftliche Wertschöpfung und gesellschaftlichen Fortschritt.

Für die aktuelle Legislaturperiode hat es sich die Bundesregierung zum Ziel gesetzt, „Mobilität 4.0“ wirksam zu gestalten, indem die großen Chancen von digitalen Innovationen und KI in der Mobilität für alle Verkehrsträger genutzt werden

Das BMVI will KI in der Mobilität in die praktische Anwendung bringen und legt mit leistungsfähigen Breitbandnetzen die Grundlage der Gigabitgesellschaft. Hierzu hat das BMVI einen umfassenden Aktionsplan „Digitalisierung und Künstliche Intelligenz in der Mobilität“ vorgelegt.

**Gemeinsame Erklärung des Bundesministers für Verkehr und digitale Infrastruktur
und Vertretern der Stahl-, Chemie- und Mineralölindustrie, der Produzenten minerali-
scher Massenrohstoffe und des Binnenschiffahrtsgewerbes zur Sicherstellung
zuverlässig kalkulierbarer Transportbedingungen am Rhein
(„8-Punkte-Plan“)**

Die Erfahrung der langen und extremen Niedrigwasserperiode des Jahres 2018 hat insbesondere im Rheineinzugsgebiet die herausragende Bedeutung des Wasserstraßentransports für die Industriestandorte deutlich gemacht und zugleich einer breiten Öffentlichkeit ins Bewusstsein gerufen.

Am Rhein und seinen Nebenflüssen übernimmt der Binnenschifftransport unter normalen Bedingungen bei vielen Industrieunternehmen mit großen Ladungsvolumina den Hauptanteil des Gütertransports, noch vor dem Schienen- und Straßengütertransport.

Auch wenn die Unternehmen darauf eingestellt sind, witterungsbedingte Einschränkungen des Wasserstraßentransports in begrenztem Umfang auszugleichen, hat die sowohl hinsichtlich ihrer Dauer als auch der Wasserstände extreme Niedrigwasserperiode des vergangenen Jahres gezeigt, dass Ereignisse dieser Art in den betroffenen Industrieprozessen weder durch kurzfristige Verkehrsverlagerung auf andere Verkehrsträger noch durch eine erweiterte Vorratsplanung beherrscht werden können. Im Jahr 2018 hat dies in den Unternehmen teilweise zu hohen betriebswirtschaftlichen Verlusten geführt. Zahlreiche Industriebetriebe entlang des Rheins und seiner Nebenflüsse waren zur Drosslung der Produktion gezwungen. Einzelne Unternehmen haben Gewinnwarnungen ausgegeben oder gegenüber ihren Kunden „höhere Gewalt“ angemeldet. Neben der Industrie waren aber auch die Verbraucher und Kunden vom Niedrigwasser betroffen, da Güter des täglichen Bedarfs sich entsprechend verteuerten oder teilweise nicht in gewohntem Umfang bereitgestellt werden konnten, wie es beispielsweise bei der eingeschränkten Tankstellenversorgung besonders deutlich wurde. In vielen Bereichen war eine Verlagerung von Gütern vom Binnenschiff auf die Straße notwendig, um die Versorgung sicherstellen zu können. Dies hatte zusätzliche CO₂ Emissionen zur Folge. In Summe sind Verbraucher wie Unternehmen durch höhere Kosten belastet worden, die direkt oder indirekt auf das lang anhaltende Rhein-Niedrigwasser zurückzuführen sind. Laut Aussagen des BDI waren zwei Drittel der von der Versorgung durch die Binnenschiffahrt abhängigen Unternehmen stark bis sehr stark und länger als sechs Wochen betroffen. Ein Drittel der Unternehmen mussten

teilweise Produktionsausfälle in Kauf nehmen, einzelne meldeten starke bis sehr starke Ausfälle. Allein BASF bezifferte die durch die lange Niedrigwasserperiode in 2018 verursachten Verluste auf rd. 200 Mio. €.

Auch die Stahl- und Mineralölindustrie, deren Standorte auf den Transport über den Rhein angewiesen sind, waren in vergleichbarer Größenordnung betroffen. Ebenso mussten die Produzenten mineralischer Massenrohstoffe aufgrund des Niedrigwassers bei gleichbleibend hoher Nachfrage einen Rückgang ihres Absatzes im Rheineinzugsgebiet um über 30 % hinnehmen. Das Kieler Institut für Wirtschaftsforschung (IfW) geht davon aus, dass das Niedrigwasser 2018 die Zuwachsrate des Bruttoinlandsprodukts im dritten Quartal 2018 um 0,2 Prozentpunkte, im vierten Quartal um 0,1 Prozentpunkte gedämpft hat.

Soweit durch den Klimawandel bedingt eine Wiederholung und Häufung dieser Art von Ereignissen erwartet werden muss, hat dies ohne geeignete Gegenmaßnahmen unweigerlich Auswirkungen auf die Versorgungssicherheit der Bevölkerung, die Standortentwicklung der Unternehmen und die Wirtschaftsentwicklung Deutschlands.

Es liegt im gemeinsamen Interesse von Politik und Industrie, nach Lösungen für eine langfristige Standortsicherung zu suchen und damit die notwendigen Voraussetzungen für eine positive Wirtschafts- und Wohlfahrtsentwicklung in Deutschland zu schaffen.

Vor diesem Hintergrund haben sich die Unterzeichner dieser Erklärung vereinbart, gemeinsam Maßnahmen zur Sicherstellung zuverlässig kalkulierbarer Transportbedingungen zu ergreifen. Jede Partei übernimmt dabei die Federführung für die Maßnahmen in ihrem Verantwortungsbereich. Sie unterstützen sich gegenseitig durch begleitende Maßnahmen und vertreten das gemeinsame Ziel in der Öffentlichkeit zusammen. Das durch die Erfahrung des Niedrigwassers 2018 entstandene Problembewusstsein muss wachgehalten werden.

Der Rhein ist die wichtigste und verkehrsreichste Binnenschiffahrtsstraße Europas und als solche auch ein wichtiger Baustein der Klimaschutzpolitik der Europäischen Union im Verkehrsbereich. Im Sinne eines grenzüberschreitenden Ansatzes werden Abstimmungen mit den Rheinanliegerstaaten im Rahmen der Zusammenarbeit innerhalb der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt und innerhalb der Europäischen Union erfolgen.

Auf den Handlungsfeldern „Informationsbereitstellung“, „Transport und Logistik“, „Infrastruktur“ sowie „langfristige Lösungsansätze“ ist nachfolgend aus kurz-, mittel- und langfristig wirkende Maßnahmen ein „8-Punkte-Plan“ aufgestellt worden, mit dem den klimawandelbedingten Herausforderungen für die Industriestandorte am Rhein und seinen Nebenflüssen begegnet werden soll:

Handlungsfeld „Informationsbereitstellung“

(kurzfristig wirksam werdende Maßnahmen)

1. Verbesserung der Wasserstandsvorhersage

Die Weiterentwicklung operationeller Vorhersagen (deterministisch bis zu 10 Tagen) und Trendaussagen (probabilistisch 6 Wochen – 6 Monate) zur Wasserstandsentwicklung an den Pegeln des Rheins wird die zuverlässige Planung der Transportlogistik gerade in Niedrigwasserperioden unterstützen.

2. Einrichtung des DAS-Basisdienstes Klima & Wasser

Die Einrichtung des DAS-Basisdienstes Klima & Wasser ist im Kontext der Deutschen Anpassungsstrategie an den Klimawandel (DAS) vorgesehen. Der ressortübergreifend geforderte DAS-Basisdienst Klima & Wasser, der auf bereits bestehenden operationellen Diensten des Deutschen Wetterdienstes (DWD), der Bundesanstalt für Gewässerkunde (BfG), des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) und der Bundesanstalt für Wasserbau (BAW) aufbaut, wird zukünftig kontinuierlich aktuelle und einheitliche Grundlagen für die Anpassung der Verkehrsinfrastruktur an den Klimawandel sowohl für langfristige Planungsvorgänge als auch für kurzfristige Managemententscheidungen bereitstellen.

3. Bereitstellung aktueller Tiefeninformationen für die Schiffsführung

Um der Schiffsführung eine bessere Ausnutzung der vorhandenen Fahrrinntiefen zu ermöglichen, wird die Bereitstellung von aktuellen Tiefeninformationen in der elektronischen Binnenschifffahrtkarte (Inland ECDIS) vorangetrieben.

Handlungsfeld „Transport und Logistik“

(kurz- bis mittelfristig wirksam werdende Maßnahmen)

4. Anpassung der Transportkonzepte/Optimierung der Transport- und Ladungsgefäße

Ziel ist ein optimierter Umgang mit extremen Niedrigwasserereignissen unter den bestehenden Randbedingungen. Neben der Ausschöpfung von Verlagerungsmöglichkeiten sowie Schaffung und Ausschöpfung von Lagerkapazitäten können die Entwicklung und angepasste Verfügbarkeit niedrigwassergeeigneter Schiffstypen, moderne Leichtersysteme sowie die Digitalisierung der Binnenschifffahrt Ansätze für eine Optimierung bieten. Durch den Bund kann mit begleitenden Maßnahmen (fiskalisch und ordnungspolitisch) eine Unterstützung dieser Ansätze erfolgen.

Handlungsfeld „Infrastruktur“

(mittel- bis langfristig wirksam werdende Maßnahmen)

5. Beschleunigte Umsetzung der „Abladeoptimierung am Mittel- und Niederrhein“

Durch die schnelle Umsetzung der im Bundesverkehrswegeplan 2030 verankerten Wasserstraßeninfrastrukturmaßnahmen am Rhein, allen voran die Maßnahmen zur Abladeoptimierung am Mittel- und Niederrhein, werden die Transportbedingungen des Verkehrsträgers für die Industriestandorte im Rheineinzugsgebiet verbessert. Auch wenn die Abladeoptimierungen ihren Transportnutzen in erster Linie im Bereich der normalen Niedrig- bis Mittelwasserstände entfaltet, können sie dennoch auch bei extremen Niedrigwasserereignissen einen Beitrag zur Verkürzung der Transportausfälle liefern. Der Bund wird alle sinnvollen Möglichkeiten zur Beschleunigung der Maßnahmen ergreifen. Dazu zählt unter anderem neben einer frühzeitigen Information in der Region auch die beabsichtigte vorgezogene Durchführung von Kompensationsmaßnahmen zum Ausgleich von Eingriffen in Natur und Umwelt.

6. Beschleunigung durch Maßnahmengesetze

Ein Beitrag zur beschleunigten Umsetzung von Infrastrukturmaßnahmen kann durch den Erlass eines „Maßnahmengesetzes“ erreicht werden, welches für ausgewählte Vorhaben anstelle des üblichen Planfeststellungsbeschlusses erlassen werden kann. Die hierfür notwendigen Voraussetzungen sind für die Maßnahme zur Abladeoptimierung am Mittelrhein gegeben. Ein erforderliches Vorschaltgesetz soll noch in diesem Jahr auf den Weg gebracht werden.

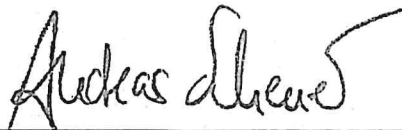
Handlungsfeld „Langfristige Lösungsansätze“:

7. Untersuchung wasserbau- und wasserwirtschaftlicher Optionen zur Sicherstellung zuverlässig kalkulierbarer Transportbedingungen am Rhein

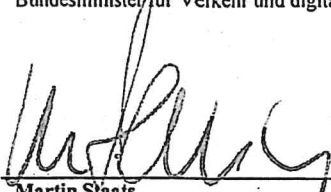
Aufgrund des Klimawandels kann eine Häufung extremer und langandauernder Niedrigwasserereignisse nicht ausgeschlossen werden. Daher muss die Machbarkeit aller wasserbau- und wasserwirtschaftlicher Optionen zur Sicherstellung zuverlässig kalkulierbarer Transportbedingungen am Rhein, wie z.B. Stau- und Speicherlösungen, ergebnisoffen untersucht werden.

8. Gesellschaftlicher Dialog

Die Schaffung von Akzeptanz für notwendige Infrastrukturmaßnahmen wie auch die Untersuchung zukünftiger Anpassungsmaßnahmen an Klimaänderungen am Rhein bedürfen eines intensiven gesellschaftlichen Dialogs. Dieser soll Öffentlichkeit wie auch Politik, Wirtschaft und Umweltverbände für die zur Aufrechterhaltung der vielfältigen Funktionen des Rheins erforderlichen Anpassungen sensibilisieren. Hierfür werden die Unterzeichner dieser Erklärung ein Bündnis für den Lebensraum Rhein initiieren.



Andreas Scheuer MdB
Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur



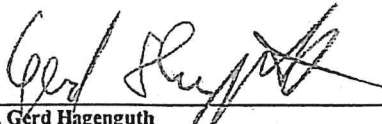
Martin Staats
Präsident des Bundesverbands
der Deutschen Binnenschifffahrt e.V. (BDB)



Wolfgang Langhoff
Vorstandsvorsitzender der BP Europe SE



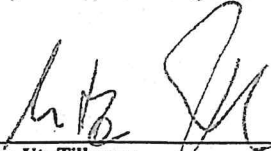
Gregor Hetzke
Vorsitzender der Geschäftsführung der
Evonik Technology Infrastructure GmbH



Dr. Gerd Hagenguth
Präsident des Bundesverbands
Mineralische Rohstoffe e.V. (MIRO)



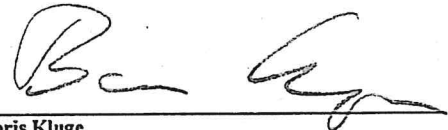
Premal Desai
Sprecher des Vorstands der
Thyssenkrupp Steel Europe AG



Dr. Utz Tillmann
Hauptgeschäftsführer und Mitglied des Präsidiums des
Verbands der Chemischen Industrie e.V. (VCI)



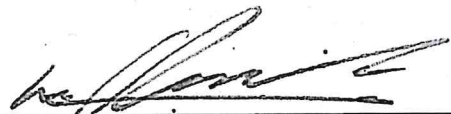
Michael Heinz
Mitglied des Vorstandes und
Leiter des Standorts Ludwigshafen der BASF SE



Boris Kluge
Geschäftsführer des Bundesverbands
Öffentlicher Binnenhäfen e.V. (BöB)



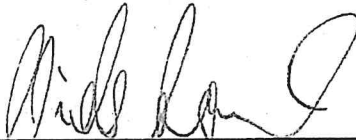
Dr. Klaus Schäfer
Vorstand für Produktion und Technik der Covestro
AG



Dr. Rainer van Roessel
Mitglied des Vorstands der LANXESS AG



Hahn-Joachim Welsch
Geschäftsführer der
Roheisengesellschaft Saar mbH (ROGESA)



Niels Anspach
Vizepräsident des Vereins für europäische
Binnenschifffahrt und Wasserstraßen e.V. (VBW)