

An den Kreistag des Kreis Kleve

Landrat Christoph Gerwers
Nassauerallee 15-23
47533 Kleve

Kleve, 6. März 2023

Antrag: Resolution zur Erhaltung des Schifffahrtsweg Rhein-Kleve

Sehr geehrter Herr Landrat,

die Gruppe der Vereinigten Wählergemeinschaften im Kreistag des Kreises Kleve, bitten Sie, folgenden Antrag als Tagesordnungspunkt dem Kreisausschuss am 23.03.2023 zur Bratung und Beschlussfassung vorzulegen.

Antrag:

1. Beschluss über die vorliegende Resolution
2. Übersendung der Gutachterlichen Stellungnahme an die zuständigen Stellen

Begründung:

Die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes, mit Sitz in Duisburg, hat mitgeteilt, dass im Verlauf der Bundeswasserstraße Schifffahrtsweg Rhein-Kleve, die außer Betrieb genommene Schleuse Brienen, abgerissen werden soll. Grund für diese Maßnahme sei die geplante Deichsanierung durch den Deichverband Xanten-Kleve. Weiter wurde mitgeteilt, dass die Wiederinbetriebnahme der Schleuse hohe Reparatur- und Instandhaltungskosten nach sich zieht. Geld dafür sei nicht vorhanden.

Aufgrund von Protesten aus der Bevölkerung wie auch der Politik hat die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung als Lösungsvorschlag einen Verkauf der Schleuse Brienen an die Stadt Kleve in Aussicht gestellt. Darin wurde vorgeschlagen, dass eventuelle Sanierungskosten für einen Weiterbetrieb durch Dritte getragen werden sollen.

Nach eigenen Recherchen sind wir auf einen Fall des Wasserstraßen- und Schifffahrtsamtes Nord-Ostsee-Kanal, mit Sitz in Kiel (Schleswig-Holstein) gestoßen. In dem dort vorliegenden Fall sollte die außer Betrieb genommene Gieselau-Schleuse nicht mehr unterhalten oder

saniert werden. Dort wurde ebenfalls der Verkauf der Schleuse durch das Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt vorgeschlagen. Da die Kosten für eine Sanierung nicht ermittelt werden konnten, drängten die beteiligten Kommunen (Gemeinden, Städte und Kreise) auf die Erstellung eines Gutachtens. Mit dem Gutachten sollte geklärt werden, welche Klagemöglichkeiten die Kommunen gegen den Bund als Betreiber der Bundeswasserstraßen haben.

Dieses Gutachten (Anlage 1 Umdruck 19/3544) wurde erstellt von:

Prof. Dr. Rüdiger Breuer
Köhler & Klett Rechtsanwälte Partnerschaft von Rechtsanwälten mbB
Köln

im Dezember 2019 mit dem Titel

Die Unterhaltungspflicht
des Bundes für
Bundeswasserstraßen bei
Situationsänderungen

- dargestellt am Beispiel des Gieselaukanals
und der Gieselauschleuse zwischen
Nord-Ostsee-Kanal und Eider sowie
als allgemeines Problem des
Bundeswasserstraßenrechts -

Das Gutachten wurde am Donnerstag, den 13. Februar 2020, unter dem öffentlichen Tagesordnungspunkt 4 im Finanzausschuss des Schleswig-Holsteiner Landtag, im Landtagsinformationssystem, aufgelistet.

Unter Tagesordnungspunkt 2 wird das Gutachten dann am Donnerstag, den 3. September 2020, im Finanzausschuss beraten. In der Niederschrift erfolgt dazu nachfolgende Notiz, Zitat:

2. Unterhaltungsverpflichtungen des Bundes an Binnenwasserstraßen

Umdruck 19/3544

Abg. Raudies bedauert, dass der Vorsitzende des Wirtschaftsausschusses, Abg. Dr. Tietze, entschieden habe, diesen Tagesordnungspunkt nicht in gemeinsamer Sitzung von Finanz- und Wirtschaftsausschuss zu beraten.

Verkehrsstaatssekretär Dr. Rohlf s stellt die wesentlichen Ergebnisse des Gutachtens vor, Umdruck 19/3544. Man stehe in engem Kontakt mit der örtlichen Ebene und habe das Thema Unterhaltungsverpflichtungen des Bundes an Binnenwasserstraßen zur nächsten Verkehrsministerkonferenz im Oktober 2020 angemeldet.

Auf eine Frage von Abg. Herdejürgen antwortet er, der Gutachter komme zu dem Ergebnis, wenn der Bund seiner Unterhaltungspflicht nicht nachkomme und die Bundeswasserstraße faktisch nicht mehr befahrbar sei und damit herabgestuft werde, könne das Land Feststellungsklage vor dem Bundesverwaltungsgericht erheben (Umdruck 19/3544, S. 128). Man strebe allerdings in erster Linie eine politische Lösung an. Das Gutachten, das man den anderen Bundesländern zur Verfügung gestellt habe, diene als grundsätzliche Argumentationshilfe gegenüber dem Bund bei der Unterhaltung von Binnenwasserstraßen.

Auf eine Frage von Abg. Raudies sagt er zu, noch einmal zusammenzufassen, für welche mit der Gieselau-Schleuse vergleichbaren Fälle in Schleswig-Holstein Teil B des Gutachtens greife.

Herr Dr. Lüsse, Leiter des Referats Häfen und Schifffahrt im Verkehrsministeriums, bekräftigt, dass man das Gespräch mit dem Bund auf der Grundlage des Gutachtens suche, das eindeutig feststelle, dass der Bund für die Unterhaltung aller Bundeswasserstraßen verantwortlich sei und es keine Unterscheidung von Haupt- und Nebenwasserstraßen gebe, bevor man mit rechtlichen Schritten drohe.

Auf eine Frage von Abg. Plambeck sagt Staatssekretär Dr. Rohlf s zu, den Finanzausschuss über die Reaktion des Bundes zu unterrichten und den Ausschuss auf dem Laufenden zu halten.

Der Finanzausschuss nimmt Umdruck 19/3544 zur Kenntnis.

Zur Gieselau-Schleuse erscheinen am 14.01.2021 der Umdruck 19/5066 (Anlage 2), am 05.08.2021 und 09.09.2021 der Umdruck 19/6040 (Anlage 3) im Schleswig-Holsteiner Landtagsinformationssystem.

Vor dem Hintergrund der Beratungen im Schleswig-Holsteiner Landtag und des veröffentlichten Gutachtens stellen sich einige inhaltsgleiche Fragen zur Schleuse Brienen.

Im Rahmen des Kaufangebotes stellt sich zunächst einmal die Frage, ob die Stadt Kleve überhaupt Haushaltsmittel für den Kauf der Schleuse veranschlagen kann. Nach dem Gutachten zu urteilen ist dies nicht möglich, da die Verhältnisse zwischen Bund und dem Land NRW als ungeklärt angesehen werden können. Hieraus ergibt sich die Frage, ob die zuständige Aufsichtsbehörde bezogen auf zweckfremde Haushaltsmittel gegebenenfalls tätig werden müsste?

Laut Gutachten scheinen Kommunen an dem Rechtsverhältnis zwischen Bund und Land nicht beteiligt zu sein. Daher ist auch nicht ersichtlich wie eine Betroffenheit der wasserstraßenrechtlich unterlassenen Unterhaltung geltend gemacht werden kann. Daher stellt sich die Frage ob durch eine Kommune überhaupt Klage geführt oder eingereicht werden kann?

Das Gutachten geht auch auf die Frage ein, ob eine einseitige Willenserklärung, hier die dauerhafte oder auf unbestimmte Zeit erfolgende Außerbetriebnahme der Schleuse gegen die Unterhaltungspflicht des Bundes verstößt. Eine Frage, die nur das Land NRW auflösen kann.

Eine dauerhafte Endwidmung der Bundeswasserstraße Schifffahrtsweg Rhein-Kleve setzt voraus, dass sich laut Gutachten der Bund und das Land NRW schriftlich dazu bereit erklären müssen. Hier muss die Frage gestellt werden, ob eine solche Erklärung in der Vergangenheit oder eventuell zukünftig im Landtag durch das Land NRW vorgenommen werden soll.

Darüber hinaus erklärte Detlef Müller, Bundestagsmitglied der SPD und Mitglied im Verkehrsausschuss, am 26.01.2023 um 06:45 im ARD/ZDF Morgen Magazin, das der Ausbau von Bahn- und Wasserstraßen, hier vorrangig die Sanierung von Wasserstraßen und Schleusen aus der Kaiserzeit, zügig vorangetrieben werden müsse.

Dazu wurde im Koalitionsvertrag der 20. Wahlperiode, der aktuellen Bundesregierung von SPD, Grüne und FDP auf Seite 42 notiert, Zitat:

Schiffsverkehr

*Wir werden eine Nationale Hafenstrategie entwickeln und die enge Zusammenarbeit unserer Häfen fördern. Der Bund steht zur gemeinsamen Verantwortung für die notwendigen Hafeninfrastrukturen. **Den Schiffsverkehrsanteil im Güterverkehr wollen wir steigern und dazu auch Hinterlandanbindungen stärken.** Wir werden Landstrom und alternative Antriebe und Kraftstoffe fördern. Wir werden das*

Flottenerneuerungsprogramm für die klimafreundliche Binnenschifffahrt anpassen. Wir wollen bei der Ausgestaltung von Fit for 55 die Gesamtbelastungen für die Schifffahrt im Blick behalten.

Das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrografie werden wir stärken, um eine einheitliche Flaggenstaatsverwaltung einzuführen und um den Offshore-Windenergieausbau zu beschleunigen.

Wir werden Sanierung und Ausbau von Schleusen beschleunigen. *Wir werden einen gesamtgesellschaftlichen Dialog zu Klimaresilienz und Naturschutz bei Wasserstraßen initiieren. Wir werden die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung stärken und ihre Effizienz erhöhen.*

Im Koalitionsvertrag der 19. Wahlperiode, der vergangenen Bundesregierung von CDU, CSU und SPD auf Seite 81 und 82 wurde notiert, Zitat:

Schifffahrt

Das Gesamtsystem aus Häfen und Wasserstraßen werden wir durch eine bessere konzeptionelle Vernetzung nachhaltig stärken. *Zur Förderung des maritimen Standortes wollen wir die Förderinstrumente evaluieren und weiterentwickeln. Das nationale Hafenkonzept wollen wir konsequent umsetzen. Das Deutsche Maritime Zentrum (DMZ) wird als zentraler Ansprechpartner etabliert.*

Wir werden das Maritime Bündnis unter Einbeziehung der Gewerkschaften stärken. Wir werden in Deutschland maritimes Know-how erhalten und dazu die maritime Ausbildung stärken. Die Auswirkungen der Entlastungsoffensive für die deutsche Flagge werden evaluiert. Bei Bedarf wollen wir das Gesamtpaket – einschließlich der Ausbildungsplatzförderung – anpassen. Die Optimierung und Modernisierung der Flaggenstaatverwaltung werden wir weiter voranbringen. Dazu gehört sowohl die Überprüfung und gegebenenfalls Anpassung der bisherigen Strukturen als auch die komplett elektronische Abwicklung der Verfahren bis 2020 sowie die dringend notwendige Modernisierung des Schifffahrtsrechts.

Auf nationaler Ebene wollen wir unsere technologieoffenen Initiativen zugunsten alternativer Antriebe und Energiequellen in der Schifffahrt und in den Häfen (LNG, Wasserstoff/Brennstoffzelle, Methanol, Elektromobilität) verstärken und verstetigen.

Im Hafenbereich gehören die Absenkung der EEG-Umlage und der Einsatz energieeffizienter Fahrzeuge dazu. Wir stellen flächendeckend Landstrom für die deutschen Häfen zur Verfügung. Wir setzen uns für eine europaweit einheitliche Nutzungspflicht ein. Der einheitlichen Rechtsanwendung und dem entsprechenden Genehmigungsmanagement beim Thema LNG kommt in den Häfen hohe Bedeutung zu.

Wir wollen digitale Technologien und den automatisierten Betrieb in der Schifffahrt, den Häfen und der maritimen Lieferkette vorantreiben (z. B. digitales Testfeld Hamburger Hafen).

Das Förderprogramm Innovative Hafentechnologien wollen wir über 2020 hinaus verlängern. Unser Ziel ist, dass die Häfen ihre Stärken künftig gemeinsam noch besser nutzen – beispielsweise als „German Ports“.

Zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der Binnenschifffahrt wollen wir die Befahrensabgaben für die Nutzung der Binnenwasserstraßen (ausgenommen der Nord-Ostsee-Kanal – NOK) abschaffen.

Das Förderprogramm „Nachhaltige Modernisierung von Binnenschiffen“ wollen wir fortsetzen und ausbauen. Fördern wollen wir zudem alternative Antriebe in der See- und Binnenschifffahrt sowie Pilotprojekte für alternative Antriebskonzepte und Kraftstoffe. Gemeinsam mit dem Gewerbe werden wir einen „Masterplan Binnenschifffahrt“ entwickeln. Wichtige Bestandteile werden die Modernisierung und Umweltfreundlichkeit der Flotte, Anreizsysteme sowie Infrastruktur/Logistik sein. Wir wollen ein Konzept einer Gebührenstaffelung zur Förderung einer modernen und nachhaltigen Flotte vorlegen. Wir werden die Reform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) zügig umsetzen. Für die Nutzung der Wasserstraßen und Häfen braucht es zudem klare und verständliche Rechtsregelungen, die wir u. a. durch ein modernes Schifffahrtsgesetzbuch schaffen werden.

Für die ausschließlich dem Tourismus oder Sport dienenden Nebenwasserstraßen des Bundes wollen wir entsprechend der Befahrbarkeit neue Prioritäten setzen und diese unterstützen. Wir streben an, zusammen mit den Bundesländern und Regionen neue Konzepte für die einzelnen Wasserwege zu entwickeln.

Mit den vorliegenden Erkenntnissen und Erfahrungswerten aus Schleswig-Holstein fordern wir den Kreistag Kleve daher auf, eine Resolution auf den Weg zu bringen, mit dem Ziel, dass der NRW Landtag sich für die Einhaltung der geltenden Bundesgesetze, und sich für den Erhalt des Schifffahrtsweges Rhein-Kleve, inklusive der Schleuse Brienen, stark macht.

Die Resolution richtet sich an:

Landesregierung Nordrhein-Westfalen

Staatskanzlei des Landes Nordrhein-Westfalen, Horionplatz 1, 40213 Düsseldorf

Landtag Nordrhein-Westfalen

Der Präsident des Landtags NRW, Platz des Landtags 1, 40221 Düsseldorf

Darüber hinaus bitten wir den Landrat, diese Resolution den Abgeordneten des Land- und Bundestages aus dem Kreis Kleve weiterzuleiten, damit diese sich im Sinne der Bürgerinnen und Bürger des Kreises der Resolution anschließen.

Das Engagement und die Resolutionen der Kreise Rendsburg-Eckernförde, Nordfriesland und Dithmarschen in Schleswig-Holstein haben dazu geführt, dass die Gieselau-Schleuse seit dem 01.04.2022 wieder in Betrieb ist. Ein Engagement, das sich ausgezahlt hat.

Beschlussvorschlag:

1. Der Kreistag beschließt die vorliegende Resolution (Anlage 4) zum Erhalt des Schifffahrtsweges Rhein-Kleve. In dieser fordert der Kreis Kleve die Landesregierung NRW auf, mit den zuständigen Stellen des Bundes, Gespräche auf Grundlage des Gutachtens aufzunehmen, und eine Instandhaltung und Wiederinbetriebnahme der Schleuse Brienen zu forcieren.
2. Die betroffenen Kommunen im Kreis Kleve, den Deichverband Xanten-Kleve, die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes in Duisburg, der für die Deichsanierung zuständigen Stelle der Bezirksregierung, den Landkreistag NRW sowie die in der Begründung aufgelisteten Stellen und Personen sind über die Beratung und die Resolution inklusive der Anlagen, zu informieren.

Mit freundlichen Grüßen



Ralf Janssen
Vorsitzender
Gruppe Vereinigte Wählergemeinschaften



Patricia Gerlings-Hellmanns
stellvertretende Vorsitzende

Kopie an: CDU-Fraktion, SPD-Fraktion, Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, FDP-Fraktion, AfD-Kreistagsgruppe, KTM Hayduk

Anlage: 1 – Umdruck 19/3544
2 – Umdruck 19/5066
3 – Umdruck 19/6040
4 – Resolution