

Niederschrift zur Fahrplansitzung vom 28.10.2025

TOP 1: Begrüßung

Herr Regierungspräsident Schürmann (RP) begrüßt die Vertreter des Umweltministeriums und die Hochwasserschutzpflchtigen (HWS-Pflchtigen) zur 11. Sitzung zum „Fahrplan Deichsanierung“.

Insbesondere lobt Herr RP die Anwesenden für ihre tägliche Arbeit im Bereich des Hochwasserschutzes, welche sich nicht nur auf die Fahrplanmaßnahmen beziehe, sondern auch auf den Hochwasserschutz als Ganzes.

Herr RP hebt dabei die grenzüberschreitende Hochwasserschutzübung Magdalena (zwischen DE und NL) hervor, die am 10. April 2025 durchgeführt wurde.

Herr Staatssekretär Haase (StS) begrüßt ebenfalls die HWS-Pflchtigen und die Vertreter der Bezirksregierung Düsseldorf (BR D). Er beschreibt die in der letzten Fahrplansitzung beschlossenen Beschleunigungsinstrumente und geht insbesondere auf das vom MUNV beauftragte Gutachten des Beratungsunternehmens PD – Berater der öffentlichen Hand ein. Weiterhin betont Herr StS, dass die Projekte weiterhin finanziell seitens des Landes unterstützt werden könnten.

TOP 2: Sachstand

2.1 Sachstand aus Sicht des Umweltministeriums (MUNV)

Herr Werner berichtet, dass 2025 ca. 119 Mio. EUR Kassenmittel für den Hochwasserschutz zur Verfügung gestanden hätten, wobei sich diese mit ca. 83,8 Mio. EUR aus dem Landeshaushalt NRW, ca. 26,7 Mio. EUR aus GAK Mitteln des NHWSP und ca. 8,4 Mio. EUR aus sonstigen GAK Mitteln zusammensetzten. Nach bestehendem Haushaltsentwurf des Landes NRW für 2026 solle sich der Ansatz der verfügbaren Kassenmittel für den Hochwasserschutz erhöhen. Derzeit werde davon ausgegangen, dass die mittelfristige Finanzplanung ebenfalls angehoben werde.

Red. Nachtrag: Dies wird begünstigt durch den „Nordrhein-Westfalen-Plan für Infrastruktur“, der eine Erhöhung des Ansatzes im Landeshaus-

halt auf 99,4 Mio. EUR vorsieht, der gleichzeitig für die kommenden zwölf Jahre verstetigt wird.

10.02.2026
Seite 2 von 8

Auch wenn aufgrund nicht ausreichender Bundes-Verpflichtungsermächtigungen (VE) die Finanzierung kostenintensiver und langlaufender Maßnahmen ggf. schwieriger werde, werde von verfügbaren Bundesmitteln in einer vergleichbaren Größenordnung wie 2025 ausgegangen. Bei nicht ausreichenden VE'n des Bundes, könnten Landes VE'n zur Stützung eingesetzt werden. Über LAWA und UMK fänden Anstrengungen statt, die verfügbaren Mittel an den tatsächlichen Bedarf anzupassen.

Für das Jahr 2025 sei die Finanzierung aller neuer und laufender Maßnahmen gesichert. Obwohl die zukünftige Kostenentwicklung von Hochwasserschutzmaßnahmen schwer zu prognostizieren sei, erfolge die langfristige Finanzplanung und Haushaltsanmeldung auf Grundlage einer 10-Jahres Prognose. Um hohe Haushaltsansätze realisieren zu können, seien Maßnahmentragende gehalten, die zugewiesenen Mittel auch abzurufen bzw. zu verausgaben. Denn nur ein adäquater Mittelabfluss rechtfertige einen zukünftig höheren Bedarf.

2.2 Sachstand aus Sicht der BR D

Frau Nees stellt die diesjährige Auswertung der Maßnahmen des Fahrplans Deichsanierung vor. Es habe viele Fortschritte gegeben, aber es sei auch zu signifikanten Verschiebungen im Vergleich zur Zeitplanung des Vorjahres gekommen. Die Auswertung habe ergeben, dass die Gesamtverschiebung aller 44 Maßnahmen des Fahrplans Deichsanierung im Wesentlichen durch einzelne Vorhaben verursacht werde. So seien bei sechs Vorhaben besonders große Verschiebungen von je 15 - 30 Monaten aufgetreten. Diese sechs Vorhaben verursachten damit bereits 57 % der Gesamtverschiebung. Bei sieben weiteren Vorhaben sei es zu Verschiebungen von je zwölf Monaten gekommen, die damit zu 33 % zur Gesamtverschiebung beitrügen. Im Ergebnis bedeutete dies, dass 13 von 44 Maßnahmen 90 % der Verschiebungen verursachten.

Im Folgenden stellt Frau Nees anhand der sechs Maßnahmen mit den größten Verzögerungen kurz die jeweiligen Verzögerungsgründe und Gegenmaßnahmen vor. Dabei macht sie deutlich, dass es sich jeweils um sehr individuelle Verzögerungsgründe handle, denen man entsprechend mit individuellen Gegenmaßnahmen begegnen müsse.

Anschließend verkündet Frau Nees, dass seit der letzten Sitzung zwei Genehmigungen erteilt und zwei Baumaßnahmen abgeschlossen worden seien. Bei einer weiteren Baustelle sei die VOB-Abnahme für die Folgewoche geplant.

Abschließend stellt sie den aktuellen Stand der sog. untersuchungsbedürftigen Anlagen des Fahrplans Deichsanierung vor. Die BR D habe dieses Jahr die betroffenen HWS-Pflichtigen erneut aufgefordert, zu diesen Anlagen Informationen und Untersuchungsergebnisse vorzulegen, um eine abschließende Einstufung vornehmen zu können, ob diese Maßnahmen in den Fahrplan Deichsanierung aufgenommen werden müssten oder nicht. Bisher habe dies dazu geführt, dass drei der als untersuchungsbedürftig eingestuften Anlagen aus dem Fahrplan Deichsanierung gestrichen werden konnten. Bei den verbliebenen sieben untersuchungsbedürftigen Anlagen stehe die abschließende Klärung noch aus. Auf Grundlage der bisher vorliegenden Erkenntnisse sei davon auszugehen, dass ein Teil dieser Vorhaben ebenfalls aus dem Fahrplan Deichsanierung gestrichen werden könnte, andere müssten hingegen voraussichtlich als sanierungsbedürftige Anlagen in den Fahrplan Deichsanierung aufgenommen werden.

Im Fazit ihres Vortrags betont Frau Nees, dass die Beteiligten innerhalb ihres Einflussbereichs wirksame Maßnahmen ergreifen müssten, um weitere Verzögerungen im Fahrplan Deichsanierung zu vermeiden. Ein enger Austausch zwischen den handelnden Akteuren sei hierfür unerlässlich.

2.3 Sachstandsbericht des Arbeitskreises für Hochwasserschutz und Gewässer in NRW e. V. (AK HuG)

Herr Friedrich stellt den AK HuG vor und erläutert dessen Aufgaben.

Hinsichtlich des Fahrplans Deichsanierung am Rhein berichtet Herr Pieper von den Aktivitäten und der Mitarbeit des AK HuG an den neu geschaffenen Beschleunigungsinstrumenten. Unter anderem geht er auf die Beteiligung in der Lenkungsgruppe des MUNV, den Optimierungsbesprechungen der BR D sowie der Mitwirkung bei den Workshops von PD im Rahmen der Erstellung des o. g. Gutachtens zur Verbesserung des Hochwasserschutzes in NRW ein.

2.4 Vorstellung Baumaßnahme: Deichsanierung Wallach (DV Duisburg-Xanten)

Herr Gellings stellt die bauliche Umsetzung der Deichsanierung Wallach vor. Besonders hebt er die schnellere zeitliche Umsetzung der Maßnahme durch die Schiffsandienung für die Anlieferung des Baumaterials und die dadurch gewonnene Zeitersparnis von ca. einem Jahr hervor. Die hierfür erforderliche Planänderung sei kurzfristig während der laufenden Baumaßnahme durch die BR D genehmigt worden. Zudem geht Herr Gellings u. a. auf die gelungene Vorgehensweise zu den Kampfmitfelsuchschürfen ein.

TOP 3: Beschleunigungsinstrumente

3.1 Zusammenfassung der auf der letzten Sitzung eingeführten Beschleunigungsinstrumente (BR D)

Zu Beginn stellt Frau Nees drei der letztjährig eingeführten Beschleunigungsinstrumente im Handlungsbereich der BR D vor.

Projektteams

Dieses Format stelle eine Ergänzung zu dem ohnehin schon engen Austausch zwischen der BR D und den HWS-Pflichtigen am Rhein dar. Es gebe jeweils eine Sitzung pro HWS-Pflichtigen, in dem alle dessen Vorhaben des Fahrplans Deichsanierung behandelt würden. Seit dem Start im März 2025 hätten schon 41 dieser Sitzungen – vorbereitet, organisiert und dokumentiert durch die BR D – stattgefunden. Der Fokus läge insbesondere darauf, die Zeitplanung zu verbessern (z. B. durch die Nachverfolgung von Meilensteinen) sowie eine verlässlichere Planung von Fördermittelabrufen zu erreichen. Das Fazit sei bisher auf beiden Seiten positiv.

Einstellung von zusätzlichem Personal der allgemeinen inneren Verwaltung (a.i.V)

Es seien durch die BR D drei neue Verwaltungsstellen durch die zeitweise Besetzung technischer Stellen für die Bearbeitung der Genehmigungsverfahren geschaffen worden. Diese seien auch bereits besetzt und das Personal befinde sich in der Einarbeitung. Allerdings sei eine

andere Stelle seit Anfang Oktober aufgrund von Elternzeit wieder unbesetzt.

Die positiven Auswirkungen des zusätzlichen Personals würden sich v. a. im nächsten Jahr, nach der erfolgten Einarbeitung, bemerkbar machen. Es sei allerdings zu bedenken, dass das zusätzliche Personal den immer weiter steigenden Anforderungen in den Verfahren gegenüberstehe.

Förderung externer, insb. juristischer Beratung

Ein klarstellender Erlass des MUNV aus Oktober 2024 solle die Förderung der juristischen Unterstützung vereinfachen, insbesondere bei komplexen, überschwelligem (EU-weiten) Vergabeverfahren. Bisher habe es nur einen Anwendungsfall gegeben, ein weiterer sei gerade in Vorbereitung. Grund sei, dass das Vorgehen nur an einem konkreten Punkt des Gesamtvorhabens (dem Vergabeverfahren) Anwendung finde. Sofern die erhoffte positive Auswirkung der juristischen Unterstützung hier eintrete, werde aber ein hohes Potential gesehen, mögliche Verzögerungen in den Vergabeverfahren auszuräumen.

Beschleunigungsmöglichkeiten der HWS-Pflichtigen (AK HuG)

Herr Pieper in Vertretung des AK HuG sieht in den Beschleunigungsinstrumenten sinnvolle Schritte zur Reduzierung der Dauer der Deichsaniaierungsvorhaben. Die Projektteamsitzungen schafften gegenseitige Verbindlichkeit und Transparenz, die seitens der HWS-Pflichtigen begrüßt würden.

Es sei unstrittig, dass auch auf Seiten der HWS-Pflichtigen Verbesserungspotenziale bestünden. Aufgrund der unterschiedlichen Organisationsstrukturen der HWS-Pflichtigen seien allgemeine konkrete Maßnahmen zur Optimierung jedoch nicht benennbar.

Wirkung der übergeordneten Lenkungsgruppe

Herr Börger erläutert, dass die übergeordnete Lenkungsgruppe sich aus Vertreterinnen und Vertretern mit hoher Entscheidungskompetenz aus MUNV, der BR D und den Hochwasserschutzpflichtigen zusammensetze. Seit Gründung der Lenkungsgruppe im Frühjahr 2025 sei sie bis zur Fahrplansitzung fünfmal zusammengekommen.

Die Lenkungsgruppe biete den Verfahrensbeteiligten eine Möglichkeit, regelungsbedürftige Verfahren aus dem Fahrplan Deichsanierung in die Lenkungsgruppe zur Diskussion einzubringen. Dank der vertretenen hohen Entscheidungsebene aus verschiedenen betroffenen Feldern (bspw. Natur- und Hochwasserschutz) biete sich hier eine Möglichkeit, fallbezogene Lösungsoptionen schnell zu erarbeiten und umzusetzen.

Die Lenkungsgruppe habe sich trotz der bisherigen kurzen aktiven Phase bereits in einzelnen Verfahren bewährt und solle daher auch 2026 fortgeführt werden.

Gutachten „Beschleunigung der Umsetzung von Maßnahmen des Hochwasserschutzes in NRW“ der PD GmbH

Herr Dr. Peters berichtet, dass im Rahmen des Gutachtens der PD GmbH Möglichkeiten untersucht worden seien, wie Maßnahmen des Hochwasserschutzes in NRW beschleunigt werden könnten. Dabei sei die vorhandene Ausgangslage analysiert, Handlungsoptionen identifiziert und Handlungsempfehlungen formuliert worden. Dabei seien an dem Prozess die wesentlichen Akteure des Hochwasserschutzes beteiligt gewesen. Diese umfassten u.a. die Oberen und Unteren Wasserbehörden, die Hochwasserschutzpflichtigen/Maßnahmenträger, Naturschutzverbände, die NRW.Bank und Kommunen.

Als wesentliche Handlungsfelder mit Potential zur Beschleunigung seien im Gutachten die Steuerung von Kapazitäten (bspw. Unterstützungsangebote), die Prozessoptimierung (bspw. Schnittstellenmanagement), eine landesweite Steuerung der existierenden Rahmenbedingungen (bspw. Flächenverfügbarkeit) sowie vereinfachte und flexiblere Finanzierungsmöglichkeiten identifiziert worden.

3.2 Ausblick auf weitere Maßnahmen

Stabsstelle Pakt für HWS MUNV

Herr Pahl berichtet, dass im Rahmen des Paktes für Hochwasserschutz neben einem Landespakt ca. 10 Regionalpakete in den jeweiligen Flusseinzugsgebieten realisiert werden sollten. Der Landespakt sei dabei in einer Redaktionsgruppe mit Vertretern aus der Landes- und Kommunalverwaltung sowie der Wasserwirtschaft erarbeitet worden und

solle Ende 2025 oder Anfang 2026 unterzeichnet werden (*red.: Unterzeichnung erfolgt am 9. Februar 2026*).

Erste Regionalpakete sollten voraussichtlich bis Mitte 2026 abgeschlossen werden (Emscher-Lippe/Erft).

Das Ziel des Pakts für Hochwasserschutz bestehe darin, über gemeinsames Handeln einen besseren Hochwasserschutz für Mensch, Natur und Wirtschaft zu entwickeln und umzusetzen. Wichtige Merkmale seien die flussgebietsbezogene Zusammenarbeit, das risikobasierte Denken, die Beschleunigung von Planung, Genehmigung und Umsetzung, die aktive Flächensicherung, die Digitalisierung sowie die Stärkung der Eigenvorsorge.

Aufbau von Unterstützungsstrukturen für die Planung und Ausschreibung von Hochwasserschutzmaßnahmen

Herr Dr. Peters gibt einen groben Überblick darüber, wie eine mögliche Unterstützungsstruktur für Vorhabenträger in NRW aussehen könnte. Mögliche Leistungen sehe die PD GmbH im Projektmanagement, der fachlichen Beratung, allgemeiner Unterstützung, dem Vergabemanagement sowie Beratungsleistungen im Rahmen der Projektfinanzierung.

Die Realisierung solcher Unterstützungsstrukturen könne dabei bspw. über den Ausbau bestehender Angebote, die Erweiterung vorhandener regionaler oder landesweiter Beteiligungsunternehmen oder der Entwicklung neuer Strukturen erfolgen.

Erweiterung des Controllings

Herr Dr. Oetjen berichtet, dass im Rahmen des Fahrplans Deichsanierung ein erweitertes Monitoringsystem zu den Sanierungsmaßnahmen eingeführt werde. Abstimmungen dazu fänden zwischen der BR D und dem MUNV statt.

Das System solle im Nachgang als Basis für ein landesweites System dienen.

TOP 4: Diskussion und Kenntnisnahme

Der Fahrplan wird von den Anwesenden zur Kenntnis genommen und Herr Bowkun eröffnet die Diskussion.

Herr Eschment als Deichgräf des Deichverbandes Walsum meldet sich zu Wort und fragt nach, wie man das Fachpersonal für die von Herrn Dr. Peters vorgestellten Handlungsempfehlungen für z. B. Beratungs- und Unterstützungsangebote für die Hochwasserpflichtigen generieren wolle.

Herr Dr. Peters erwidert, dass man sich über personelle Engpässe gerade im Bereich der Ingenieurbüros bewusst sei. Er denke an Gesellschaften, die privatrechtlich organisiert seien und ggf. die Vergütungen attraktiver gestaltet werden könnten.

Auf Nachfrage von Herrn Friedrich stellt Herr Bowkun klar, dass diese Sitzung unter der Begrifflichkeit „Sitzung zum Fahrplan Deichsanierung“ betitelt wird.

Herr Friedrich, Herr Gellings und Herr Pieper stellen Nachfragen zur Aktualität der Tabelle mit den Maßnahmen des Fahrplans. Frau Nees und Herr Bowkun erwidern, dass der Auswertungsstand der Berichtsfrist an das MUNV zum 30.06.2025 entspricht.

Des Weiteren weist Herr Pieper auf erhebliche Mehrkosten für die Deichsanierung Schleuse Brienen im Bereich des DV Xanten-Kleve aufgrund der langen Verfahrensdauer hin.

Herr Bowkun schließt die Diskussion mit der Anmerkung, dass Verfahrensoptimierungen und -beschleunigungen im Interesse aller Beteiligten lägen.

TOP 5: Schlussworte (StS MUNV; RP BR D)

Herr RP und Herr StS richten kurze abschließende Worte an die Teilnehmenden und bedanken sich für die Teilnahme.

Herr RP gibt den Termin für die nächste Fahrplansitzung bekannt, welche am 01.10.2026 um 10 Uhr stattfinden wird.

gez.

Madeline Günther, Carina Haarmann