

Niederschrift der Digitalen Sitzung zum Fahrplan Deichsanierung am Rhein am 07.10.2021

Begrüßung

Frau Regierungspräsidentin Radermacher begrüßt die Hochwasserschutzpflichtigen sowie das Umweltministerium und erläutert kurz die Gründe der digitalen Durchführung des Termins. Nach den letzten drei Jahren mit vorwiegend Niedrigwasser sei durch die diesjährige Hochwasserkatastrophe der Hochwasserschutz wieder neu in den Fokus gerückt. Die Entwicklung der Deichsanierungen am Rhein verlief derzeit konträr zu den Erwartungen an den Fahrplan. Es bestehe Verständnis für den Wunsch nach Vereinfachung der komplexen Genehmigungsverfahren und den Fachkräftemangel. Die Einhaltung aller rechtlichen Anforderungen sei im Hinblick auf die Rechtssicherheit der Entscheidungen unabdingbar. Dennoch müsse sie auf größere Fortschritte bei der Erfüllung des Fahrplans drängen.

Herr Ministerialdirigent Lieberoth-Leden begrüßt ebenfalls die Anwesenden und hofft – angesichts der unweit zurückliegenden Hochwasserkatastrophe – auf zügige Fortschritte im Fahrplan Deichsanierung. Er ruft die besondere Gefährdungslage eines Rheinhochwassers in Erinnerung.

Sachstand aus Sicht der Bezirksregierung Düsseldorf

Herr Theophil berichtet zunächst über die Anpassungen der bisherigen Ablaufplanungen. Neben den Anpassungen bei den Berichtspflichten und der Einführung von Controlling-Mechanismen bei der Bezirksregierung Düsseldorf weist er insbesondere auf die visuellen Veränderungen in der Darstellung des Fahrplanes Deichsanierung hin und erläutert deren Zweckmäßigkeit. Eine wesentliche Änderung sei auch der regelmäßige Beitrag zum Sachstand aus Sicht der Hochwasserschutzpflichtigen durch den AK HuG, der seit 2018 Teil der jährlichen Besprechung sei. Zurückblickend beschreibt er, wie die Zeitplanung und das damit verbundene Zeitziel 2025 durch stete Verschiebungen zunehmend unter Druck geraten und eine Realisierung ab der Fortschreibung in 2020 als zuletzt nicht mehr umsetzbar einzuordnen ist. Zur Ermittlung eines neuen, realistischeren Zeitziels schlägt er vor, die der Planfeststellung nachgeordneten Prozessschritte in die Ablaufplanung zu integrieren.

Durch die Darstellung der Ausführungsplanungs- und Vergabezeiträume, aber auch der Phase der baulichen Umsetzung sei die Zeitplanung seiner Auffassung nach näher am gemeinsamen Umsetzungsziel als die bisherige Darstellung der Planfeststellungszeiträume. Auf Grundlage der Sachstandsberichte der Hochwasserschutzpflichtigen aus 2021 liege der neue Zeitrahmen für die Fertigstellung aller Baumaßnahmen frühestens bei Ende 2033. Dies sei aber nur realistisch, wenn die vorgestellte Zeitplanung anders als bisher eingehalten werde.

Anschließend berichtet Herr Bowkun zu den Entwicklungen des Fahrplans in den letzten zwei Jahren. Rückblickend auf das Jahr 2020 lasse sich festhalten, dass trotz der zunehmenden Einschränkungen durch die einsetzende COVID-19-Pandemie und der Bearbeitung der Genehmigungsverfahren aus dem Homeoffice heraus fünf Planfeststellungen durch die Bezirksregierung Düsseldorf erteilt werden konnten. Erfreulicherweise werde davon eine Baumaßnahme am Parallelhafen in Duisburg bereits begonnen. Leider würden aber auch drei Planfeststellungsbeschlüsse vor dem OVG beklagt und könnten somit noch keine Rechtskraft erlangen.

In 2021 befänden sich sieben Genehmigungsanträge noch in Bearbeitung und es sei geplant, eine weitere Plangenehmigung für den Bereich Krefeld-Uerdingen II noch in diesem Jahr abzuschließen.

Hinsichtlich der untersuchungsbedürftigen Hochwasserschutzanlagen berichtet Herr Bowkun weiter, dass seit 2014 sieben Deichabschnitte in den Fahrplan aufgenommen worden seien. Bei fünf Abschnitten liefen aktuell Untersuchungsprogramme, während bei drei weiteren Anlagen Untersuchungen noch ausstünden. Nach den bisherigen Erfahrungen sei damit zu rechnen, dass infolge der Untersuchungen weitere sanierungsbedürftige Anlagen in den Fahrplan Deichsanierung aufgenommen werden müssten.

Bei der Umsetzung des „Fahrplan Deichsanierung“ falle auch im aktuellen Umsetzungsjahr auf, dass die Vorlage der verfahrensfähigen Antragsunterlagen in vielen Fällen nicht fristgerecht erfolge. In 2021 sei die Vorlage von sieben Anträgen zu ausstehenden Sanierungsvorhaben geplant gewesen. Bisher sei noch keiner der geplanten Anträge eingereicht, jedoch für vier Genehmigungsverfahren die Vorlage der Antragsunterlagen für das IV. Quartal 2021 seitens der Hochwasserschutzpflichtigen zugesagt worden. Gleichzeitig stellt Herr Bowkun fest, dass weitere Verschiebungen entweder bereits angekündigt

oder noch zu erwarten seien. In der Folge sei eine Kumulation der Genehmigungsverfahren in 2023 abzusehen, die wiederum längere Bearbeitungszeiten erwarten ließen.

Die derzeit verlängerte Dauer der Genehmigungsverfahren sei insbesondere auf Umplanungen in den laufenden Verfahren zurückzuführen. Nachträgliche Änderungen der Planungen würden automatisch nicht nur das Erfordernis einer Anpassung der Antragsunterlagen, sondern regelmäßig auch einer zusätzlichen Beteiligung der Betroffenen auslösen. Damit würde ein solches Genehmigungsverfahren ggfs. um Monate zurückgeworfen.

Aus der fachtechnischen Begleitung der einzelnen Planungsphasen könnten folgende vorrangigen Gründe für die Verzögerung des Projektfortschritts identifiziert werden. Die Deichverbände und Kommunen hätten neben der eigentlichen Hochwasserschutzfunktion der Deiche eine Vielzahl an rechtlichen und fachlichen Vorgaben beachten und zusammen mit den beauftragten Ingenieurbüros planerisch umsetzen. Beispielhaft seien dabei die Belange des Natur- und Artenschutzes, die Beachtung der denkmalschutzrechtlichen Vorgaben, die Belange des Städte- und Straßenbaus zu nennen. Die intensive Abstimmung bzgl. der teilweise konträr liegenden Anforderungen und das Ausräumen von Konfliktpotentialen nähmen viel Zeit in Anspruch und verzögerten die Planungsphase erheblich.

Als Sachstand zum Fahrplan Deichsanierung hält Herr Bowkun fest, dass rd. 39 % der im Fahrplan enthaltenen Deichsanierungsmaßnahmen (17 von 44) inzwischen genehmigt wurden. Davon seien drei Projekte bereits gebaut, zwei Deichbaustellen würden aktuell laufen und insgesamt für 12 Vorhaben die vorbereitende Ausführungsplanung und Vergabe durchgeführt werden.

Nach den Erfahrungen der letzten Jahre seien zu Beginn des Prozesses Fahrplan Deichsanierung einige Faktoren unterschätzt worden, die die zeitliche Umsetzung verzögerten. So seien die Dauer und Komplexität der Planungsprozesse sowie die Dauer der Genehmigungsverfahren zu optimistisch eingeschätzt worden. Neben den obengenannten rechtlichen Schwierigkeiten führten auch die erforderlichen Abstimmungen der Hochwasserschutzpflichtigen mit den Betroffenen vor Ort und die folgende planerische Umsetzung durch die Ingenieurbüros zu verlängerten Planungsphasen. Die Beachtung der öffentlichen Vergabevorschriften bei der Auftragsvergabe würde wegen der hohen

Kostenansätze im Deichbau regelmäßig zu EU-weiten Ausschreibungen führen und damit länger als ursprünglich angenommen andauern.

Als weitere bremsende Faktoren seien der unzureichende Personalbestand bei den Hochwasserschutzpflichtigen, die Auslastung der Bezirksregierung Düsseldorf als Genehmigungsbehörde und grundsätzliche Schwierigkeit bei der Beschaffung von für den Deichbau notwendigen Grundstücken zu nennen.

In Bezug auf die Finanzierung führt Herr Bowkun aus, dass allein aufgrund der allgemeinen Marktentwicklung seit 2015 die Baupreise um 17 % gestiegen seien. Dies zusammen mit weiteren Kostentreibern wie der intensiven Baubegleitung durch den Kampfmittelräumdienst, den Entsorgungskosten für ungeeigneten Baugrund und der notwendigen Finanzierung der naturschutzfachlichen Ausgleichsmaßnahmen würden die Projektkosten im Vergleich zu ursprünglichen Kostenschätzungen deutlich ansteigen lassen. Aktuell seien 11 Projekte in der Ausführungsplanung, so dass ein hohes Risiko für einen überdurchschnittlich hohen Mitteleinsatz bestehe, sollten alle Projekte zeitgleich zur Ausführung kommen. In diesem Fall werde die Priorisierung der Maßnahmen und ggfs. eine Vorfinanzierung durch die Maßnahmenträger mit Hilfe der NRW-Bank unumgänglich sein. Herr Bowkun betonte, dass eine stringente Fortschreibung der angemeldeten Mittelbedarfe erforderlich sei, damit eine unnötige Bindung der finanziellen Mittel im Landeshaushalt ausgeschlossen werde.

Herr Pieper (DV Xanten-Kleve) merkt dazu an, dass die Deichverbände nur die Vorleistung für Planungen finanziell bewältigen können, nicht jedoch die für Bauleistungen.

Sachstand aus Sicht des MULNV

Herr Lieberoth-Leden begrüßt, dass auch die Bauausführung in den Fahrplan aufgenommen worden sei. Er merkt an, dass die Genehmigungen nur einen kleinen Teil des Gesamterfolges der Deichsanierungen darstellten. Für den Hochwasserschutz sei der tatsächliche Bau der Hochwasserschutzanlagen entscheidend.

Zum Sachstand des Fahrplanes mahnt er an, dass die Angaben in diesem auch belastbar sein müssten. Der Fahrplan sei bisher stark von den Projektverschiebungen geprägt, die vorgesehene Zeitachse nicht belastbar gewesen. Hinsichtlich der erforderlichen Finanzierung durch

Landesmittel müssten die Angaben des Fahrplans realistisch sein, da die ständigen Mittelverschiebungen im politischen Raum schwer zu vermitteln seien. Ein intensiver Austausch mit den Hochwasserschutzpflichtigen sei nunmehr erforderlich, um eine neue, realistische Zeitachse zu fixieren, dies mit Blick auch auf die tatsächliche Bauausführung der Maßnahmen.

Auf die Nachfrage von Herrn Friedrich (AK HuG), welcher Fahrplan in dieser Sitzung verabschiedet werden solle, erklärt Herr Lieberoth-Leden, dass ein neuer Fahrplan mit belastbaren Daten beschlossen werden solle.

Herr Matthes ergänzt, dass das grundsätzliche Vorgehen beschlossen werden solle, die verbindliche Abstimmung eines neuen Fahrplanes solle im Anschluss erfolgen.

Sachstand aus Sicht des AK HuG

Herr Friedrich erklärt, dass seine Mitglieder die Abstimmungsprozesse mit den Behörden sehr unterschiedlich wahrnehmen. Da Deichsanierungen insbesondere für ehrenamtliche Verbände sehr komplexe Aufgaben seien, sei die Beratung durch die Behörden wichtig und bisher unzureichend erfolgt. Er erläutert, wie umfangreich die Planungsprozesse für die Hochwasserschutzpflichtigen seien. Die seitens der Gesetzgebung angekündigte Entfesselung der Bürokratie sei bis heute nicht umgesetzt worden.

Weiteres Vorgehen

Herr Paeßens (DV Duisburg-Xanten) vertritt die Auffassung, dass die Zusammenarbeit mit dem damaligen Staatlichen Umweltamt Krefeld hervorragend funktioniert habe. Seit der Eingliederung in die Bezirksregierungen sei die Abstimmung für das Ehrenamt schwieriger geworden. Er geht auf die Probleme durch die komplexen Sanierungen ein, insbesondere auf die Fachbereiche abseits des Deichbaus, die Auslastung der Planungsbüros und die Finanzierung. Er weist beispielsweise auf ein Urteil hin, in dem seiner Ansicht nach der Naturschutz zu sehr über die Belange des Hochwasserschutzes gestellt worden sei und zum Erhalt einer Linde im Deich geführt habe. Für die Geltendmachung von Zahlungsansprüchen gegen die RAG bittet er um mehr Unterstützungen durch die Behörden.

Herr Matthes stimmt bezüglich der komplexen Verfahren zu, weist jedoch auf den einzuhaltenden rechtlichen Rahmen hin.

Herr Eckers (Stadt Neuss) legt dar, dass die Zeitabläufe für den Fahrplan realistisch geschätzt werden müssten. Belastbare Zeitangaben seien aber z. B. durch Belange des Denkmalschutzes schwierig. Dies betreffe die Umsetzung externer Vorgaben wie auch die örtlichen Befunde vor oder während der Baumaßnahmen.

Herr Lieberoth-Leden möchte das Thema der Belastbarkeit der zeitlichen Angaben im Nachgang der Sitzung mit den Hochwasserschutzpflichtigen besprechen. Zum Beispiel seien bei anhängigen Gerichtsverfahren keinen belastbaren Aussagen möglich, bis die Entscheidung rechtskräftig sei.

Herr Matthes weist erneut auf die geänderte Abstimmung in diesem Jahr hin. Der eigentliche Fahrplan werde erst im Nachgang der Abstimmungsgespräche mit den Verbänden verabschiedet.

Herr Hülser (DV Mehrum) erklärt, dass die Grenze der Belastbarkeit für das Ehrenamt erreicht und die Aufgaben zu komplex geworden seien. Er sehe deshalb nicht ein, dass den Verbänden der „Schwarze Peter“ zugeschoben werde. Insbesondere für Verhandlungen mit der RAG benötige der Verband deutlich mehr Hilfe von der Bezirksregierung und dem Umweltministerium. Verhandlungen über Beträge in einer Größenordnung von fünf Millionen Euro seien zu hoch, um von einem ehrenamtlichen Verband bewältigt zu werden.

Herr Lieberoth-Leden stellt klar, dass es nicht um Schuldzuweisungen gehe, sondern eine Lösung für belastbare Angaben im Fahrplan gefunden werden solle. Er bestätigt, dass die Unterstützung des wichtigen Ehrenamtes geklärt werden müsse. Die Zuständigkeit für die Unterstützung der Forderungen gegen die RAG sieht er beim Umweltministerium.

Herr Paeßens bedankt sich für die Zusagen des Umweltministeriums, die Verbände bei den Forderungen gegen die RAG zu unterstützen. Er hält eine stärkere Einbindung der politischen Ebene für erforderlich.

Herr Hülser weist darauf hin, dass das Umweltministerium über die schwierigen Verhandlungen informiert worden sei und an einzelnen Besprechungen sogar teilgenommen habe. Er bittet ebenfalls um die schnelle Klärung der Grundsatzfragen mit der RAG.

Herr Lieberoth-Leden bekräftigt die Unterstützungsabsicht des Ministeriums für den Umgang mit der RAG. Er erklärt, dass der Fahrplan noch stärker als bisher als Instrument genutzt werden solle, um die Themen der Deichsanierungen in der Politik anklingen zu lassen.

Herr Matthes regt an, für die einzelnen Sanierungsvorhaben Steckbriefe zu erstellen in denen auch die zu erwartenden Probleme benannt werden, welche die geplanten Zeitabläufe stören könnten.

Herr Lieberoth-Leden befürwortet den Vorschlag für die Erstellung der Steckbriefe. Die Details würden zunächst mit der Bezirksregierung besprochen und dann an alle kommuniziert.

Herr Matthes ergänzt, dass die Bezirksregierung nach Austausch mit dem Umweltministerium den weiteren Prozess den Hochwasserschutzpflichtigen mitteilen werde.

Herr Paeßens bittet darum, die Gespräche zeitnah stattfinden zu lassen und in diesen auch andere offenen Fragestellungen, wie z.B. die Altrheinanbindung, zu erörtern.

Verschiedenes

Herr Matthes kündigt an, dass Anfang 2022 wieder eine Dienstbesprechung stattfinden solle. Er bitte diesbezüglich um Anmeldung der offensichtlich dringenden Themen.

Verabschiedung

Frau Radermacher verabschiedet die Teilnehmer und merkt an, dass heute der Finger in die offene Wunde gelegt worden sei. Den Wunsch nach bürokratischer Entfesselung befürworte sie, diese dürfe aber nicht zu einem Rechtsbruch führen. Das neue Instrument der Steckbriefe hält sie für sinnvoll, um den Fahrplan und die Deichsanierungen voranzubringen.

Gezeichnet

Timo Backes