



H.-Peter Feldmann

Sprecher der HochWasserSchutz-Initiative am Niederrhein (HWS)

Sachkundige Bürger für VORSORGE und SCHADENSVERHINDERUNG

Kontakt:

H.-Peter Feldmann - Zur Wassermühle 45 - 46509 Xanten

02801.6584 • hp-feldmann@t-online.de • <http://www.nr-feldmann.de>

Xanten, 06. Nov. 2014

Europäische Kommission
Herrn Kommissionspräsident Jean-Claude Juncker
Rue de la Loi 200
B-1049 Brüssel

Verteiler:

Herrn Karl-Heinz Florenz MdEP
Herrn Sven Giegold MdEP
Frau Petra Kammerevert MdEP
Herrn Alexander Graf Lambsdorf MdEP
Herrn Martin Schulz MdEP
Herrn Axel Voss MdEP

Antrag um Aufnahme in das geplante Investitionsprogramm der Europäischen Union

Hier: Nordkanal – Aufnahme in das EU-Verkehrswegeprogramm

Sehr geehrter Herr Kommissionspräsident Jean-Claude Juncker,
sehr geehrte Damen und Herren,

es ist bekannt, dass das Niederrhein- und Maasgebiet einem existenzgefährdeten Hochwasserrisiko unterliegt. Bekannt ist auch, dass Schutzanlagen längs dieser Gewässer niemals ausreichend sein können und schon gar nicht klimabedingt extremeren Abflüssen standhalten können.

Als Folge akzeptiert Deutschland Großschadensereignisse die nicht nur Niederrheinische sondern auch Niederländische Metropole treffen wird. Eine Strategie die nicht im Einklang mit der EU-HWRM-RL steht! Allein in NRW ist von einem Schadenspotenzial von über 200 Mrd. Euro auszugehen.

Im Gegensatz zur Abflusssituation an Elbe und Donau haben wir die Nähe zur Nordsee um Hochwasser-Abflussspitzen von Rhein und Maas über einen gemeinsamen Teilstromkanal schadlos abfließen zu lassen. Mittels der Wasserkreuze wird eine Entspannung der Abflussregime erzielt die somit die Sicherheit der Metropolregionen wirksam und nachhaltig verbessert.

Durch die künftige Zunahme des Warenverkehrs in Nord-Süd-Richtung (der N-S-Transversale) sind der Ausbau und eine höhere Nutzung von Wasserstraßen von existenzieller Bedeutung. In Anbetracht der Risikopotenziale durch Hochwassergefahren und Engpässe logistischer Erfordernisse

Seite 1-2

und nicht zuletzt der Wille beteiligter Länder hinsichtlich Schadensverhinderung veranlasste uns über mögliche und konkrete Konzepte zu recherchieren. Unser Konzept *)

Wir sind uns im Klaren, dass die Projektierung eines Nordkanals erhebliche zwischenstaatliche Konsequenzen nach sich ziehen wird. Dennoch ist Zukunftssicherung eine EU-Aufgabe, die wir hiermit zur Kenntnis geben. Wir sind der festen Überzeugung dass ein derartiges Projekt den existenziellen Forderungen unserer Gemeinschaft gerecht wird.

Projektdaten:

Nordkanal-Verlauf von Neuss-Venlo-Antwerpen. Streckenlänge rd. 175 km. Unter Nutzung vorhandener Trassen und Wasserwege.

Weitere Projekt-Informationen, siehe Anlage

Risiko der Regionen:

1. Latent bestehendes Überschwemmungsrisiko für wirtschaftsstarke grenzüberschreitende Metropolregionen
2. Logistisch haben die Verkehrswege –Straßen und Schiene- ihre Kapazitätsgrenzen erreicht.
3. Prognostizierte Schäden beeinflussen in erheblichen Umfang die wirtschaftliche und soziale Kompetenz und schädigen die Entwicklung der Gemeinschaft.

Nordkanal – Ein Zukunftsprojekt, länderübergreifend


1. Reaktion auf die Klimaänderung: Ableitung von Abflussspitzen, als schiffbare Teilstromableitung, in die Nordsee.
2. Ein Teilprodukt der Rheincharta „Nord-Süd-Transversale“: Nutzung weiterer Nordseehäfen z. Bsp. Antwerpen.
3. Verzicht auf den „Eisernen Rhein“ als immissionsreiche Güterzuglinie

Im Vergleich zum EU-Projekt „Seine-Antwerpen-Kanal“ der als reiner Schifffahrtsweg konzipiert ist, umfasst der vorgeschlagene Nordkanal interdisziplinäre Schutz- und Sicherheitsinteressen und berücksichtigt die künftigen Belange des Warenverkehrs in Nord-Süd-Richtung.

Wir sehen in der Verwirklichung einer 200-jährigen Vision eine über den nationalen Belang hinausgehende grenzüberschreitende Bedeutung von europäischer Tragweite.

Wir bitten die Kommission um Aufnahme in das künftige Investitionsprogramm der Europäischen Union.

Mit freundlichen Grüßen



H.-Peter Feldmann

Sprecher der HochWasserSchutz-Initiative am Niederrhein (HWS)

Anlage: HWS-Vorschlag: Alternativer Wasserweg Niederrhein-Maas-Nordsee (Nordkanal)

*) Unser Konzept unter <http://www.nr-feldmann.de/Doku/Konzept/HWSK%20von%20HWS-VWG.pdf>

HWS-Vorschlag: Alternativer Wasserweg Niederrhein-Maas-Nordsee (Nordkanal)

1) Lage des Projektes



Projektdaten:

Streckenname: Nordkanal (Napoleon-Kanal)

Verlauf durch: Deutschland(NRW), Holland und Belgien

Längen: Neuss bis Venlo= 45 km weiter bis Antwerpen= Σ 175 km

Gefälle: von rd. 39 m ü.NN bis auf Meereshöhe

Abflusskapazität: rd. 4.000 m³/s

Projektkosten des schiffbaren Kanals: ca. 35 Mrd. Euro

2) Umweltschonende und wasserwirtschaftliche Begründung gem. EU-HWRM-RL:

- Das Schadenspotenzial kritischer Infrastrukturgebiete –Monopolregionen - am Niederrhein und der Maas beträgt allein am Niederrhein rd. 200 Mrd. Euro (Stand 2000).
- Rhein- und Maasabflüsse werden zunehmend extremer, die allein durch auf Bemessungshochwasser gebaute Deiche nicht schadlos abgeführt werden können. Nach der Prognose auf das Jahr 2020 beträgt am Niederrhein die kritische Abflussmenge 12.000 m³/s. Sodass bei höheren Abflüssen weite Gebiete des linken Niederrheins unter Wasser geraten. Dabei droht, für mit hoher Infrastrukturdichte bergbaubetroffene Gebiete die Totalvernässung und erhebliche Umweltschäden.
- Da das Abflussverhalten von Rhein und Maas oftmals zeitgleich erfolgt, wird bei Extremabfluss die Wasserscheide zur Maas hin überströmt.
- Reduziert die Auswirkungen von Meerwasseranstieg und Flusswasseraufstau.
- Deicherhöhungen ihre ökonomischen und ökologischen Grenzen haben und dass Deiche immer risikobehaftet sind. Unverantwortlich sind geduldete Schwachstellen an der Deichlinie in NRW.
- Was die Elbe und Donau nicht hat ist die Nähe von Rhein und Maas zur Nordsee.

3) Was für den Nordkanal spricht:

- „Gerinneentlastungen (Ableitungen, Überleitungen, Umleitungen) sind seit Jahrzehnten für den Hochwasserschutz urbaner Bereiche gebräuchlich.“ Lt. Prof. Dr. Andreas Schumann.
- Nachhaltige und sichere Risikominderung von Hochwassergefahren an Rhein und Maas. Strategie zur Vorsorge bei Extremabflüsse gem. der EU-HWRM-RL bezl. Schadensverhinderung.
- Vermeidung von Deicherhöhungen über das Bemessungsmaß hinaus.
- Wasserkreuzer vergleichmäßigen den Wasserabfluss von Rhein und Maas.
- Deichverlegungen und neue Polder sind nicht erforderlich.
- Ein neues Fließgewässer eröffnet Infrastrukturelle Chancen, Arbeitsplätze, Freizeit etc.
- Ein schiffbarer Kanal verhindert den Bau einer immissionsreichen Güterzuglinie, den Eisernen Rhein.
- Ein schiffbarer Kanal erschließt umweltfreundliche logistische Möglichkeiten hinsichtlich der Einrichtung der Nord-Süd Transversale nach Fertigstellung des Gotthardtunnels durch Kapazitätsausnutzung der Wasserstraßen für den internationalen Warenverkehr.

4) Und nun?

- Fachleute und Interessentengruppen überzeugen die Politik in Holland/Belgien/Deutschland. Sie geben einen Auftrag an eine Hochschule, die die Machbarkeit prüfen und ein Kosten-Nutzen-Vergleich erstellt.
- Unter Federführung der EU-Kommission erfolgt dann eine Entscheidung über das weitere Vorgehen.