

Wir machen Schifffahrt möglich.



WSV.de

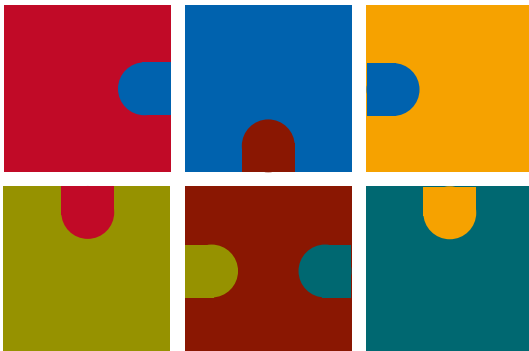
Wasserstraßen- und
Schifffahrtsverwaltung
des Bundes

Abladeoptimierung Mittelrhein

Konsultationsphase 2017–2019

Dokumentation der Auftaktveranstaltung

vom 05. Dezember 2017



Inhalt

Zusammenfassung	3	Im Dialog: Vertiefung von Schlüsselfragen in Workshops	18
Einführung	4	Schifffahrt	19
Grußworte	6	Naturschutz	25
Einblick: Die Konsultationsphase Abladeoptimierung Mittelrhein – Mit den Akteuren frühzeitig im Dialog	7	Wasserwirtschaft	31
Überblick: Schlüsselfragen für die Konsultationsphase	12	Anlieger- und Nutzerinteressen, Welterbe Oberes Mittelrheintal	38
Impressionen	17	Ausblick: Konsultationsphase und weiterer Projektverlauf	45
		Anhang	47



Zusammenfassung

Im Rahmen des Bundesverkehrswegeplans 2030 wurde das Projekt „Abladeoptimierung Mittelrhein“ in die höchste Kategorie der neuen Projekte („vordringlicher Bedarf – Engpassbeseitigung“) eingestuft. Mit dem im Dezember 2016 in Kraft getretenen Bundeswasserstraßenausbaugesetz wurde der Bedarf für das Abladeoptimierungsprojekt am Mittelrhein per Gesetz festgestellt. In diesem Sinne soll eine Verbesserung der wirtschaftlichen Befahrbarkeit des verkehrlich bedeutsamen Streckenabschnittes zwischen Mainz/Wiesbaden und St. Goar (Rheinkilometer 508,00 bis 557,00), unter gleichzeitiger Verbesserung der örtlichen und überregionalen Sohlstabilität, erfolgen.

Das Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt (WSA) Duisburg-Rhein, dem das Projekt zugeordnet wurde, hat mit vertiefenden Voruntersuchungen begonnen. Im Fokus der Untersuchungen stehen die verkehrswirtschaftlichen Wirkungen einzelner noch zu entwickelnder Ausführungsvarianten bei niedrigen und mittleren Wasserständen sowie deren Wirkungen auf Umwelt und andere Belange. Ergebnisse dieser vertiefenden Untersuchungen werden im Jahr 2019 erwartet. Die bevorzugte Ausführungsvariante gilt es danach festzulegen. Insofern können zum gegenwärtigen Zeitpunkt die vor Ort durchzuführenden Maßnahmen noch nicht dargestellt und erläutert werden.

Zur Erörterung der vielfältigen Aspekte des Projekts findet von Ende 2017 bis Anfang 2019 ein Konsultationsprozess statt. Hierbei geht es zunächst darum, mit den Akteuren und Fachdisziplinen des Projekts in den Dialog einzutreten, noch bevor mögliche Ausführungsvarianten und deren konkrete Auswirkungen zur Diskussion stehen. Die frühzeitige Beteiligung der Akteure bietet die Chance das jeweilige Wissen, Erfahrungen, aber auch Fragen zu einem Zeitpunkt einzubringen, an dem noch weitreichende Gestaltungsmöglichkeiten bestehen.

Die Auftaktveranstaltung zur Konsultationsphase fand am 5.12.2017 im Konferenzzentrum Ingelheim statt.

Rund 80 Teilnehmerinnen und Teilnehmer waren der gemeinsamen Einladung der Wasserstraßen- und Schifffahrtsämter Duisburg-Rhein und Bingen gefolgt, um die vielfältigen Aspekte der Abladeoptimierung gemeinsam zu erörtern. Eingeladen war ein breites Akteursspektrum aus den Themenbereichen Schifffahrt, Naturschutz, Wasserwirtschaft, Anlieger- und Nutzerinteressen sowie Welterbe Oberes Mittelrheintal.

Im Rahmen der Veranstaltung erhielten die Teilnehmenden umfassende Informationen zum Projekt. Hierauf aufbauend hatten sie die Möglichkeit, Wissen, Fragen sowie Anregungen und Anliegen zum Projekt allgemein, sowie in Hinblick auf den konkreten lokalen Kontext, einzubringen. Im weiteren Verlauf der Konsultationsphase werden die in der Auftaktveranstaltung gesammelten Aspekte in themenspezifischen Gesprächen mit den jeweiligen Akteuren weiter vertieft und möglichst konkrete Handlungsoptionen für das Projekt abgeleitet.



Einführung

Der Rhein gehört zu den bedeutendsten Wasserstraßen Europas. Den Bereich Mainz/Wiesbaden bis St. Goar (Rheinkilometer 508,00 bis 557,00) befahren jährlich rund 50.000 Güterschiffe. Sie transportieren annähernd 60 Millionen Tonnen Ladung und übernehmen als umweltfreundlicher Verkehrsträger entlang der Rheinachse eine herausragende Rolle im Güterverkehr. Der Rhein soll die Transport- und Logistikaufgaben auch in Zukunft bewältigen können. Dies gilt besonders unter dem Aspekt, dass die Prognosen für den Mittelrheinabschnitt einen Anstieg der Gütermengen auf mehr als 75 Millionen Tonnen voraussagen. Hinzu kommt, dass viele Freizeit- und Fahrgastschiffe den Rhein auf dieser Strecke befahren.

Für den Schiffsverkehr vom Ober- zum Niederrhein und umgekehrt bildet die Strecke zwischen Mainz/Wiesbaden und St. Goar den „abladelevanten“ Engpass. Je mehr Ladung ein Schiff transportiert, desto größer ist dessen Tiefgang. Eine zu geringe Wassertiefe kann folglich dazu führen, dass der Schiffer sein Schiff nicht voll „abladen“ und die Transportkapazität damit nicht vollständig nutzen kann. Sowohl unterhalb, als auch oberhalb der Strecke zwischen Mainz/Wiesbaden und St. Goar beträgt die freigegebene Fahrrinntiefe für die Schifffahrt 2,10 Meter unter dem gleichwertigen Wasserstand (GIW). Der GIW bezeichnet dabei einen bestimmten Wasserstand bei Niedrigwasser, von dem aus die relevanten Wassertiefen des Rheins ermittelt werden.

Im Projektgebiet liegt die freigegebene Fahrrinntiefe nur bei 1,90 Meter. An vielen Tagen im Jahr wird die Transportkapazität, der passierenden Schiffe somit deutlich eingeschränkt – und dies auf der gesamten Route des Schiffes bis zum Zielhafen (beispielsweise von Rotterdam bis nach Ludwigshafen). Grund für die niedrigere Fahrrinntiefe sind hauptsächlich nachfolgende lokale Tiefenengstellen:

- „Oestrich“
- „Kemptener Fahrwasser“
- „Lorcher Werth“
- „Bacharacher Werth“
- „Jungferngrund“
- „Geisenrücken“

Durch die angestrebten Optimierungen könnte jedes Großmotorgüterschiff im Niedrig- bzw. Mittelwasserbereich ca. 200 Tonnen mehr an Ladung aufnehmen.

Im Rahmen des Bundesverkehrswegeplans 2030 wurde das Projekt „Abladeoptimierung Mittelrhein“ in die höchste Kategorie der neuen Projekte („Vordringlicher Bedarf – Engpassbeseitigung“) eingestuft. Mit dem im Dezember 2016 in Kraft getretenen Bundeswasserstraßenbaugesetz wurde der Bedarf für das Abladeoptimierungsprojekt am Mittelrhein per Gesetz festgestellt. In diesem Sinne soll eine Verbesserung der wirtschaftlichen Befahrbarkeit des verkehrlich bedeutsamen

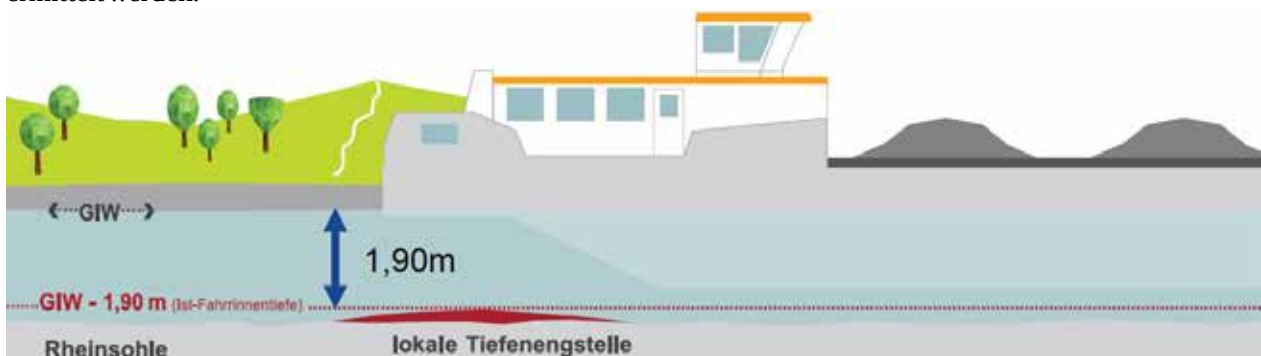


Abbildung 1: Tiefenengstelle (schematische Darstellung, Längsschnitt in Flussmitte)

Streckenabschnittes zwischen Mainz/Wiesbaden und St. Goar, unter gleichzeitiger Verbesserung der örtlichen und überregionalen Sohlstabilität, erfolgen.

Das Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt (WSA) Duisburg-Rhein, dem das Projekt zugeordnet wurde, hat mit vertiefenden Voruntersuchungen begonnen. Ziel dieser Untersuchungen ist die Entwicklung von möglichen wasserbaulichen Maßnahmen zur Entschärfung der entsprechenden Tiefenengstellen, unter strenger Würdigung naturschutzfachlicher/wasserwirtschaftlicher Belange. Ergebnisse dieser Untersuchungen werden frühestens 2019 erwartet. Gleichzeitig sollen die unterschiedlichen Interessen und das Wissen der Akteure vor Ort so früh wie möglich im Planungsprozess berücksichtigt werden. Zur Erörterung der vielfältigen Aspekte des Projekts findet zu diesem Zweck von Ende 2017 bis Anfang 2019 ein Konsultationsprozess mit einem breiten Akteursspektrum statt. Die frühzeitige Beteiligung der Akteure bietet die Chance das jeweilige Wissen, Erfahrungen

aber auch Fragen zu einem Zeitpunkt einzubringen, an dem noch weitreichende Gestaltungsmöglichkeiten der Varianten bestehen. Die Auftaktveranstaltung zur Konsultationsphase fand am 05.12.2017 im Konferenzzentrum Ingelheim statt. Eingeladen waren Akteure aus den Bereichen Schifffahrt, Naturschutz, Wasserwirtschaft sowie Anlieger- und Nutzerinteressen und Welterbe Oberes Mittelrheintal (vgl. Abbildung 2). Rund 80 Teilnehmende folgten der gemeinsamen Einladung der Wasserstraßen- und Schifffahrtsämter Duisburg-Rhein und Bingen.

Die vorliegende Unterlage bildet die Dokumentation zur entsprechenden Auftaktveranstaltung. Im Rahmen der Erarbeitung der Dokumentation hatten alle Beteiligten nochmal die Möglichkeit, den Wortlaut durchzusehen und gegebenenfalls Änderungs- bzw. Ergänzungswünsche zu formulieren (betrifft die Kapitel „Überblick“ und „Im Dialog“).

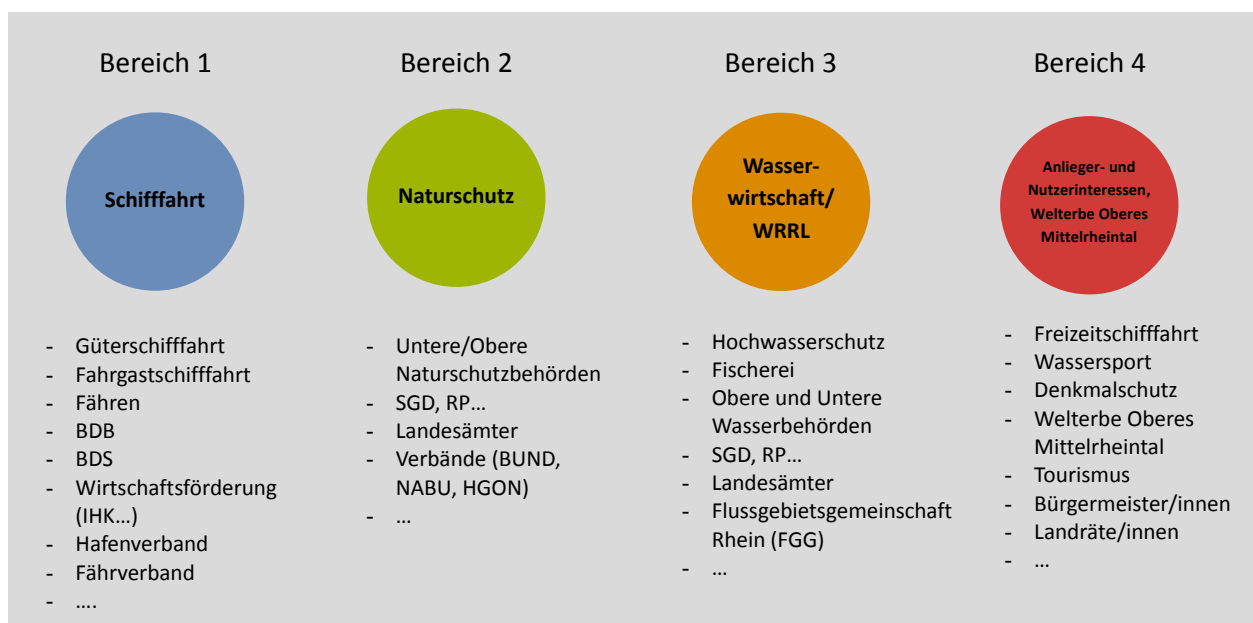


Abbildung 2: Akteure der Konsultationsphase zur Abladeoptimierung Mittelrhein 2017-2019

Grußworte

Birgitta Beul, Leiterin des WSA Duisburg-Rhein, begrüßte herzlich die Teilnehmenden der Auftaktveranstaltung. Sie bedankte sich bei den Anwesenden für die Bereitschaft am Konsultationsprozess teilzunehmen und betonte: „Uns geht es bei der Konsultationsphase darum, mit den Akteuren und Fachdisziplinen des Projektes in den Dialog einzutreten, noch bevor mögliche Ausführungsvarianten und deren konkrete Ausgestaltung zur Diskussion stehen.“ Sie betonte die Wichtigkeit, das Wissen vor Ort, Erfahrungen und Anregungen möglichst frühzeitig in den Planungsprozess aufzunehmen und hieraus Handlungsoptionen für das Projekt abzuleiten. Dieser frühe Dialog biete die Chance ein Gesamtprojekt zu entwickeln, das für die Anlieger, die Nutzer der Bundeswasserstraße und die Ökologie des Mittelrheins ein positives Ergebnis haben wird. Beul wies weiterhin auf die Neuartigkeit des

Formates der Auftaktveranstaltung für die Verwaltung hin und übergab im Anschluss das Wort an Dr. Antje Grobe von der Agentur DIALOG BASIS, welche mit ihrem Moderationsteam die Konsultationsphase begleitet.

Im Anschluss begrüßte auch Dr. Antje Grobe die Teilnehmenden und stellte das Programm der Auftaktveranstaltung zur Konsultationsphase vor. Im Rahmen der ersten Veranstaltung zur Konsultationsphase gehe es vor allem darum, ein grobes Bild der Vielfalt an Anliegen zu bekommen, so das Fazit der Einführung von Dr. Grobe.



Einblick: Die Konsultationsphase Abladeoptimierung Mittelrhein – Mit den Akteuren frühzeitig im Dialog

Fabian Mertes, zuständiger Projektleiter beim WSA Duisburg-Rhein, gab den Anwesenden im Rahmen seines Eröffnungsvortrages zunächst einen übergreifenden Einblick in das Abladeoptimierungsprojekt. Seine Erläuterungen umfassten u.a. die aktuelle Situation im Projektgebiet, die Zielsetzung des Projektes und den zugehörigen Planungsprozess. Zudem beschrieb er den Ablauf der Konsultationsphase. Auch er hieß die Teilnehmenden im Namen aller Projektmitarbeitenden herzlich willkommen und erklärte eingangs, dass es für die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung im Rahmen der Auftaktveranstaltung vor allem darum gehe „zuzuhören“ und den Anliegen und Hinweisen der Teilnehmerinnen und Teilnehmern Gehör zu schenken.

Zunächst ordnete Mertes das Abladeoptimierungsprojekt in den „Gesamtkontext“ ein. So nutzt der Rheinkorridor als „Tor zur Welt“ vor allem die Häfen Amsterdam, Rotterdam und Antwerpen (ARA-Häfen). Der Transport von Gütern zwischen den ARA-Häfen und den am Rhein liegenden Städten und Wirtschaftszentren erfolgt bereits heute zu erheblichen Anteilen durch das Binnenschiff. Experten prognostizieren in diesem Zusammenhang eine weiter steigende Menge an Gütertransporten. „Die Binnenschifffahrt als ökologischer Verkehrsträger verfügt hier erfreulicher Weise noch über freie Kapazitäten“, betonte Mertes. Um diese auszuschöpfen, sei die Schifffahrt jedoch auf kalkulierbare Verhältnisse angewiesen. Maßgeblich hierfür sei, dass die erforderliche Wassertiefe an möglichst vielen Tagen im Jahr – also auch bei Niedrigwasser – vorhanden ist. Bei freifließenden Flüssen wie dem Rhein herrschen naturgegeben wechselnde Wasserstände, weshalb es im Zeitverlauf zu unterschiedlichen Wassertiefen kommt. Schiffer, die beispielsweise von Rotterdam nach Ludwigshafen möchten, müssen sich vor ihrem Start informieren, welche Wassertiefen im Streckenverlauf zu erwarten sind. Ein Schiffer kann immer nur so viel „abladen“, wie es die geringste Fahrrinnen- bzw. Wassertiefe im weiteren Streckenverlauf erlaubt. Vor diesem Hintergrund stelle der Mittelrheinabschnitt zwischen Mainz/

Wiesbaden und St. Goar ein Nadelöhr dar, erläuterte der Projektleiter.

Bezogen auf den GIW beträgt die Fahrrinntiefe im angesprochenen Abschnitt 1,90 Meter, Strom auf- bzw. abwärts jeweils 2,10 Meter. Ziel des Abladeoptimierungsprojektes ist die Beseitigung dieses Tiefenengpasses und eine bessere Ausnutzung der Transportkapazitäten der Binnenschifffahrt. In diesem Zusammenhang wird die Freigabe einer größeren Fahrrinntiefe durch das Vorhandensein lokaler Tiefenengstellen verhindert. Einer Anpassung des gesamten Streckenabschnittes bedarf es hingegen nicht.

Die Projektbewertung im Rahmen des Bundesverkehrswegeplans weist ein sehr hohes Nutzen-Kosten-Verhältnis aus. Ein klassisches Großmotorgüterschiff hat eine Tragfähigkeit von ca. 2.300 Tonnen. Nach Durchführung der Optimierung könnte die relative Mehrtransportmenge im Niedrig- bzw. Mittelwasserbereich je Schiff rund 200 Tonnen betragen. Dies entspricht einer Transportmenge von ca. 10 bis 15 LKW.

In der Folge ging Mertes detaillierter auf das Projektgebiet und die verschiedenen Streckenabschnitte ein. Die Maßnahmenbereiche im Rheingau sind zum Beispiel gekennzeichnet durch große Flussbreiten, geringe Wassertiefen, Stromspaltungen mit lang gestreckten Inseln, einem geringen Sohlgefälle und damit zusammenhängend einer niedrigen Fließgeschwindigkeit sowie einer großen Anzahl an Regelungsbauwerken aus unterschiedlichen Epochen. Die Obere Gebirgsstrecke hingegen liegt im Rheinischen Schiefergebirge und zeichnet sich maßgeblich durch die Begrenzung des Gewässerbettes durch steile Talflanken, teilweise große Wassertiefen und eine bereichsweise starke Strömung sowie eine Felssohle aus. Im Projektgebiet sind außerdem unterschiedliche arten- und naturschutzfachlich relevante Schutzgebiete, der Welterbestatus des Oberen Mittelrheintals, Anliegerinteressen sowie unterschiedliche verkehrliche Nutzungen z.B. durch Fähren, Tourismus und Freizeitschifffahrt zu

beachten. Ein weiterer wichtiger Punkt stellt die „hydrologische Ungleichwertigkeit der Wasserstände“ innerhalb des Projektgebietes dar. „Diese ganz vielschichtigen Randbedingungen und Aspekte müssen möglichst frühzeitig in den Planungsprozess aufgenommen werden, um später Handlungsoptionen für das Projekt ableiten zu können. Hierzu dient die Konsultationsphase“, betonte Mertens.

Die Verortung der Tiefenengstellen erfolgt durch sogenannte „Flächenpeilungen“. Hierbei wird mit speziellen Peilschiffen, welche mit Fächerecholot ausgestattet sind, die Flusssohle abgetastet. Als Ergebnis entsteht ein Tiefenplan. Dieser gibt indirekt Auskunft darüber, wie weit sich jeweils die Sohle unter dem gleichwertigen Wasserstand befindet.

Abbildung 3 verortet die sechs Tiefenengstellen, welche vornehmlich der Freigabe einer größeren Fahrrinnentiefe entgegenstehen (Aufzählung von Berg zu Tal):



- 1.) „Oestrich“
- 2.) „Kemptener Fahrwasser“
- 3.) „Lorcher Werth“
- 4.) „Bacharacher Werth“
- 5.) „Jungferngrund“
- 6.) „Geisenrücken“.

Abbildung 3: Tiefenengstellen im Projektgebiet

Über diese Tiefenengstellen hinaus besteht eine Vielzahl sehr kleiner und begrenzter Bereiche, welche außerdem die Freigabe einer größeren Fahrrinntiefe verhindern. Im Anschluss beschrieb Mertes die Tiefenengstelle „Lorcher Werth“ exemplarisch für alle Tiefenengstellen: In rot ist die rechte, in grün die linke Fahrrinnenmarkierung (Fahrt zu Tal) auf der Abbildung erkennbar. Die Fahrrinne für die Schifffahrt befindet sich deutlich wahrnehmbar südlich vom „Lorcher Werth“. Die beige gefärbten Flächen innerhalb der Fahrrinnenbegrenzung markieren skizzen-

haft diejenigen Bereiche, welche dafür verantwortlich sind, dass keine größere Fahrrinntiefe freigegeben werden kann. Es handelt sich um eine „Mittelwasser-Tiefenengstelle“ (über die gesamte Fahrrinnenbreite) mit lokal geringmächtig überdeckter Felssohle.

Nach dem Grundprinzip „Wasserspiegel folgt Sohle“, würden reine Vertiefungsmaßnahmen wasserbaulich nicht zum Ziel führen, so Mertes. Würde man nur Sohlmaterial entnehmen, würde der Wasserspiegel schlichtweg der Sohle folgen und entsprechend



Abbildung 4: X-förmige Tiefenengstelle Lorcher Werth

Projekttablaufplan

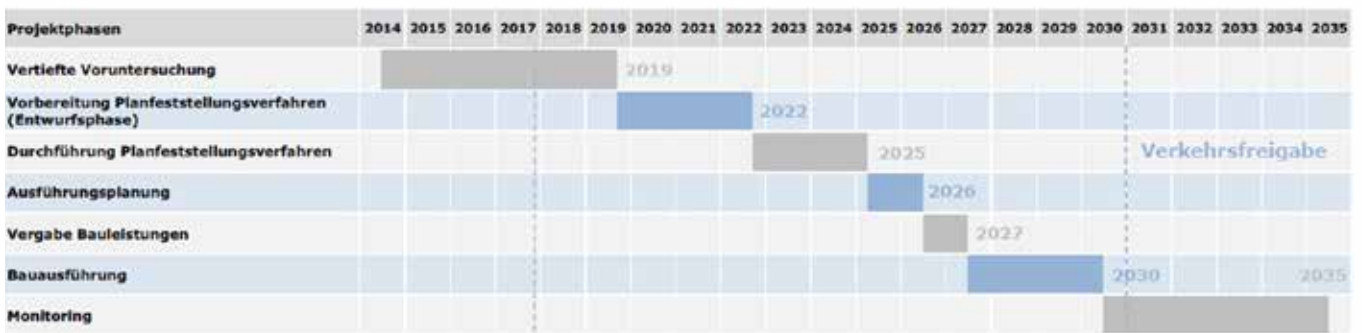


Abbildung 5: Projekttablaufplan „Abladeoptimierung Mittelrhein“, Rhein-km 508,00–557,00

absinken. Ein Zugewinn an Wassertiefe für die Schifffahrt könne so nicht erreicht werden. Die Fahrrinnen-tiefe zu optimieren bedeute in diesem Zusammenhang also keinesfalls, den Mittelrhein großflächig zu vertiefen. Vielmehr gehe es darum, die Vergrößerung der Fahrrinntiefe auf 2,10 Meter unter GIW und die Verbesserung der Verhältnisse bei Mittelwasser mithilfe einer Kombination aus wasserspiegelstützenden Maßnahmen (wie Längs- und Querbauwerke) sowie moderaten Sohlanpassungen zu erreichen.

Zum Repertoire wasserbaulicher Maßnahmen gehören vor allem Längs- und Querbauwerke. Während Längsbauwerke parallel zur Flussachse angeordnet werden, sind Querbauwerke (Buhnen) senkrecht zur Flussachse ausgerichtet. Außerdem treten sie zumeist in Gruppen auf. Beide Maßnahmenarten haben einen wasserspiegelstützenden Effekt bzw. erhöhen die Schubspannungen in der Fahrrinne im Niedrig- und Mittelwasserbereich. Zudem sind beide Maßnahmenarten mit steigendem Wasserspiegel weniger visuell wahrnehmbar (da überströmt). Weiterhin werden beide Maßnahmenarten stets so ausgestaltet, dass eine Hochwasserneutralität gegeben ist. Sowohl Längsbauwerke als auch Querbauwerke bieten die Möglichkeit einer ökologischen Optimierung. Ein Bewuchs des Bauwerks macht insbesondere Längsbauwerke zur potentiellen Nist- und Ruhestätte für verschiedene Vogelarten. Im geschützten Bereiche von Längsbauwerken können sich außerdem naturschutzfachlich wertvolle Flachwasserzonen ausbilden. „Zum jetzigen Zeitpunkt können weder der konkrete Durchführungs-ort noch die möglichen Ausführungsvarianten für die potentiellen wasserbaulichen Maßnahmen näher beschrieben werden“, erläuterte Mertes und verwies auf den stufenweisen Planungsprozess. Auf jede Tiefenengstelle müsse individuell reagiert werden. Dies schließe zum Beispiel auch im Bereich der Stromverzweigungen Maßnahmen mit ein, welche den Abfluss im Niedrig- und Mittelwasserbereich mehr in den Fahrrinnenbereich abführen würden. Sowohl Längsbauwerke wie auch Querbauwerke existieren

bereits im Projektgebiet und sind seit langer Zeit prägend für den entsprechenden Gebietscharakter.

Trotz der Forcierung von wasserspiegelstützenden Maßnahmen werde es auch moderate Anpassungen an der Sohle geben. Sprengungen in der Gebirgsstrecke, wie im Rahmen der Maßnahmen in den 70er Jahren, sind jedoch ausgeschlossen. Diese wären im Hinblick auf die wasserbauliche Wirkung nicht feingliedrig genug. Vielmehr werden schonende Verfahren zum Einsatz kommen. Darüber hinaus beschränken sich Maßnahmen an der Sohle nach dem jetzigen Sachstand vornehmlich auf die Fahrrinnenbereiche. Im Bereich der Oberen Gebirgsstrecke ist die Sohle in Teilen, aufgrund von Maßnahmen der Vergangenheit bereits anthropogen geprägt. Die das Landschaftsbild prägenden Felsformationen (z.B. Großer und Kleiner Leisten [Assmannshausen]) sind durch die Maßnahmen, nach derzeitigem Sachstand nicht betroffen.

Anschließend wandte sich Mertes dem weiteren Projektverlauf zu: Zum Zeitpunkt der Auftaktveranstaltung zur Konsultationsphase befinde man sich noch in einem sehr frühen Planungsstadium. Bis frühestens Ende 2019 werden derzeit vertiefte Voruntersuchungen zur Entwicklung wasserbaulicher Maßnahmen durchgeführt. Die weiteren Planungsphasen orientieren sich nicht zuletzt maßgeblich an den z.T. fest vorgeschriebenen Verfahrensschritten bei entsprechenden Infrastrukturprojekten (siehe Abbildung). Die Verkehrsfreigabe soll nach den jetzigen Planungen ca. 2030 erfolgen.

Die Konsultationsphase dient dazu das jeweilige Wissen, Erfahrungen, Anregungen, aber auch Fragen zu einem Zeitpunkt einzubringen, an dem noch weitreichende Gestaltungsmöglichkeiten bestehen. Die erarbeiteten Handlungsoptionen sollen anschließend bei den weiteren Planungen, soweit als jeweils möglich, Berücksichtigung finden. Die Konsultationsphase steht noch nicht in Kontext zu dem späteren Planfeststellungsverfahren.

Erst in einer späteren Projektphase wird eine „Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung“ auf der Grundlage möglicher Ausführungsvarianten erfolgen. Hierbei können dann auch die betroffenen Bürgerinnen und Bürger am Dialogprozess teilnehmen und Meinungen, Empfehlungen und Ideen einbringen, bevor die endgültige Variante für das Genehmigungsverfahren festgelegt wird.

Zur Auftaktveranstaltung wurde ein breites Spektrum von Vertretern unterschiedlicher Behörden, Verbänden, Vereinen, Organisationen etc. eingeladen. Hierbei stand die Frage im Vordergrund, welche Akteure ein Interesse am Projekt allgemein bzw. dessen Teilbereichen haben könnten. Bereits im Vorfeld der ersten Informationsveranstaltung zum Abladeoptimierungsprojekt im September 2016 wurde mit einer umfangreichen Akteursanalyse begonnen. Bei der entsprechenden Informationsveranstaltung hatten die Teilnehmenden die Möglichkeit, ihr Interesse am Konsultationsprozess zu bekunden. Vor der Auftaktveranstaltung wurde die Akteursanalyse anhand der zentralen Themenfelder noch einmal vertieft und weitere Akteure identifiziert/ergänzt. Dabei könne jedoch kein Anspruch auf Vollständigkeit bestehen, da naturgemäß eine hohe Anzahl unterschiedlichster Interessen durch das Projekt berührt seien. Insofern sei man dankbar für entsprechende Hinweise durch die Teilnehmenden der Auftaktveranstaltung, so Mertes.

„Die Anregungen und Ideen der Akteure tragen wesentlich dazu bei, für alle Beteiligten tragbare und akzeptable Umsetzungsvarianten zu erarbeiten“, betonte Fabian Mertes die Zielsetzung der Konsultationsphase. Die Konsultationsphase gestaltete sich dreigeteilt:

- 1) Zunächst wolle man im Rahmen dieser Auftaktveranstaltung die unterschiedlichen Aspekte und Hinweise aufnehmen und zusammenstellen.
- 2) Im Anschluss werden 2018 themenspezifische

Gespräche mit den jeweiligen Akteuren folgen, um einzelne Aspekte zu vertiefen, weiter zu konkretisieren und Handlungsoptionen abzuleiten.

- 3) 2019 wolle man dann die erarbeiteten Handlungsoptionen in einer Abschlussveranstaltung akteursgruppenübergreifend vorstellen. Dieses diene nicht zuletzt auch der Schaffung eines gegenseitigen Verständnisses für die Belange der jeweils anderen Fachdisziplinen, so Mertes.

Die Folien zum Vortrag von Fabian Mertes finden Sie unter:

www.wsa-duisburg-rhein.wsv.de/Bauprojekte/Abladeoptimierung_Mittelrhein



Überblick: Schlüsselfragen für die Konsultationsphase 2017–2019

Das nachfolgende Kapitel der Dokumentation enthält ausschließlich die Wiedergabe der mündlichen Beiträge der einzelnen Akteure. Diese sollen im Sinne der Transparenz und Nachvollziehbarkeit bewusst möglichst unverfälscht wiedergegeben werden. Es erfolgte deshalb keine Prüfung der fachlichen Richtigkeit im Hinblick auf den Projektkontext bzw. die Eindeutigkeit der Formulierung sowie keine Anpassung des Formulierungsstils. Die jeweilige Konkretisierung der Aspekte erfolgt in den im Anschluss stattfindenden themenspezifischen Gesprächen.

Im Anschluss begann die interaktive Phase der Auftaktveranstaltung. Mithilfe einer so genannten Tag-Cloud (Schlagwortwolke) ging es zuerst darum, die wichtigsten Fragen, Anliegen und Themen der Teilnehmenden in Bezug auf die Abladeoptimierung zu identifizieren und diese zu sammeln.

Zunächst erörterten die Teilnehmenden die Belange rund um das Projekt in interdisziplinär besetzten Tischgruppen. So tauschten sich die Gruppen über die zentralen Fragestellungen und Themen für die Planung und Umsetzung der Abladeoptimierung aus. Hierbei entwickelte sich ein intensiver Dialog zwischen Vertretern unterschiedlicher Akteursgruppen. Um den Anliegen der Teilnehmenden auch bereits in dieser Phase Gehör zu schenken, war in jeder Tischgruppe mindestens ein Mitarbeitender der WSV vertreten. Im Anschluss an die Kleingruppendialoge wurden dann die besprochenen Themen, Fragen und Anliegen jeweils dem Plenum vorgestellt, in die Tag-Cloud aufgenommen und entlang der übergeordneten Themenbereiche Schifffahrt, Naturschutz, Wasserwirtschaft sowie Anlieger- und Nutzerinteressen, Welterbe Oberes Mittelrheintal gruppiert.

Im Rahmen der Tag-Cloud-Methode wurden die Beiträge der Teilnehmenden nach übergeordneten Themengebieten strukturiert und verdichtet. Durch die Sammlung und Gruppierung prägnanter Schlüsselbegriffe entstanden Wortwolken und Begriffswelten (vgl. Abb. 6). Diese eigneten sich insbesondere dazu, einen ersten Überblick über die zentralen Fragestellungen des Projektes zu erhalten. Im Anschluss diente die Tag-Cloud als Ausgangspunkt bzw. Themenliste für die vertiefenden Workshop-Runden am Nachmittag.

Die Tag-Cloud wurde in der Veranstaltung simultan erstellt. Hierbei wurde das Vorgehen durch eine Live-Projektion für alle Teilnehmenden leicht nachvollziehbar und anschaulich gemacht. Alle konnten so die jeweiligen Formulierungen und damit die Dokumentation der Ergebnisse direkt mitgestalten.

Im Themenfeld **SCHIFFFAHRT** wurde aus der Gruppe eingebracht, dass der Trend in der Binnenschifffahrt hin zu größeren Einheiten (z.B. Großmotorgüterschiff anstatt Europaschiff) gehe und **verlässliche Aussagen zu den zu erwartenden Wasserständen** mit die wichtigste Grundlage für die ordnungsgemäße Beladungs- und Routenplanung seien. Da das Projekt hier eine Verbesserung der aktuellen Situation zum Ziel hat, sei eine **Verfahrensbeschleunigung** wünschenswert. Darüber hinaus sei es hinsichtlich der **Bauphase** der Abladeoptimierung wichtig, die **Einschränkungen für die durchgehende Schifffahrt auf ein Mindestmaß zu beschränken**. Hilfreich wäre hier eine **frühzeitige Festlegung der durchzuführen- den Baumaßnahmen**. Hinsichtlich der konkreten Maßnahmen sei allgemein eine enge **Abstimmung mit der Schifffahrt** wünschenswert. Des Weiteren formulierte die Gruppe den Vorschlag, die **Baulose mit Vertretern der Schifffahrt abzustimmen**, da die Schiffer sich dann in der Folge besser auf die Gegebenheiten einstellen könnten. Zudem wurde das Anliegen geäußert, Beeinträchtigungen für die Fahrgastschifffahrt möglichst zu vermeiden bzw. gering zu halten. Das Binnenschiff sei bei genauer Betrachtung der ökologischste und wirtschaftlichste Verkehrsträger, so ein weiterer Impuls aus der Gruppe. Insofern sei auch eine **Stärkung der Binnenschifffahrt im Verkehrsträgermix** wünschenswert. Zudem wurde angemerkt, dass es sich beim Abladeoptimierungsprojekt um eine Möglichkeit handele, die **Wirtschaft der Region insgesamt zu stärken**. Der wirtschaftlichere Transport von Gütern über den natürlichen Verkehrsweg Fluss biete Potentiale für am Rhein ansässige Unternehmen und Wirtschaftszentren, so ein weiterer Teilnehmer.

Konkret wurde um Berücksichtigung des entsprechenden **Quer- bzw. Fährverkehrs** im Projektgebiet gebeten. Wichtig sei zudem, die **Erreichbarkeit von kleineren Häfen, Anlegestellen und Uferbereichen** zu beachten und diese auch für die Zukunft sicherzustellen. Ferner wurde darauf hingewiesen, dass es zwischen Köln und Mannheim keine adäquaten



Schlüsselfragen für die Konsultationsphase 2017 - 2019



Abbildung 6: Tag-Cloud zur Abladeoptimierung Mittelrhein



Liegemöglichkeiten für die Binnenschiffer gebe, um „an Land zu gehen“. Lediglich in Mainz gebe es eine Liegemöglichkeit, diese werde aber sehr stark frequentiert und sei deshalb häufig schon belegt.

Gleichzeitig gab die Gruppe zu bedenken, dass sich durch einen erhöhten Berufsschiffverkehrsverkehr eine Art „**Domino-Effekt**“ einstellen könnte. Sollten mehr und größere Binnenschiffe den Mittelrhein durchfahren, sei zu befürchten, dass sich die **Freizeitschiffahrt** vermehrt in Richtung der Stillwasserbereiche verlagere. Diese, für den Naturschutz besonders wertvollen Stillwasserbereiche, wären dann einem **erhöhten Freizeitdruck** ausgesetzt und damit in ihrer Funktion beeinträchtigt.

Ein Anliegen aus dem Bereich **NATURSCHUTZ** war eine klare Trennung von touristischer Nutzung und Naturschutz bei neu einzurichtenden Ausgleichsflä-

chen. Allgemein sei die **Sinnhaftigkeit von Ausgleichsmaßnahmen** zu prüfen und die **Ruhigstellung von schützenswerten Bereichen** wichtig. Darüber hinaus gebe es im Projektgebiet kaum noch Ruhezonen für Zugvögel. Hier sei es besonders wichtig, die Zonen für Wassersport bzw. Freizeitaktivitäten einerseits und die Lebensräume der unterschiedlichen Vogelarten andererseits, räumlich zu trennen.

Zudem sahen die Teilnehmenden die Möglichkeit im Rahmen des Projektes **Uferbereiche** naturschutzfachlich zu **optimieren**. Die **Schaffung von „Nähruferzonen“**, also schlammig-kiesigen Uferzonen, sei hier im Rahmen einer **Renaturierung** wünschenswert. Während der Bauphase sollten Störungen im Bereich der Uferzonen nach Möglichkeit vermieden werden, so ein weiteres Anliegen. Die zu entwickelnden Maßnahmen könnten auch zur **Minimierung des Wellenschlags** in den Uferbereichen beitragen, so eine



weitere Anregung aus der Gruppe. Zu berücksichtigen sei hier auch, dass Motorboote mitunter einen größeren Wellenschlag verursachen als große Binnenschiffe.

Des Weiteren verwies die Gruppe auf die Vorgaben hinsichtlich der im Projektgebiet befindlichen **NATURA 2000- und Flora-Fauna-Habitat (FFH)- Gebiete**. Zudem gelte es, **Wanderfische** entsprechend zu berücksichtigen. Im Verlauf des Planungsprozesses sind die Auswirkungen der konkreten Maßnahmen im Hinblick auf ihre Verträglichkeit mit dem Naturschutz zu überprüfen (**Prozessintegrierte Verträglichkeitsprüfung**). Bewertungen zu den jeweiligen Schutzgütern sollten hierbei möglichst frühzeitig vorgenommen werden.

Die Gruppe wies auf die Entwicklungen rund um die **Biosphärenregion Taunus-Rhein-Main** hin. Derzeit werde eine Machbarkeitsstudie erstellt, weshalb diese Planung im weiteren Verlauf des Abladeoptimierungsprojektes betrachtet werden.

Darüber hinaus wurde die Frage gestellt, ob es nicht grundsätzlich sinnvoller sei, die **Schiffe dem Strom anzupassen, anstatt den Strom den Schiffen**. Die Anwesenden waren sich einig, dass eine ökologische Optimierung generell wünschenswert sei.

Eine andere Anregung betraf die im Rhein befindlichen **Sandbänke**. Diese seien schützenswerte Lebensräume und sollten entsprechend Berücksichtigung finden. Zudem sei der „**Inselrhein**“ **als solcher zu bewahren**. So seien beispielsweise die Stillwasserzonen im Bereich der Mariannaue besonders erhaltens- bzw. schützenswert.

Weiterhin sei es aus naturschutzfachlicher Sicht wichtig, bei Planung und Umsetzung der Abladeoptimierung, die **Substratdiversität in der Sohle**, d.h. die Anzahl der verschiedenen Sedimenttypen im Bereich der Flusssohle, zu berücksichtigen. Zudem müsse die **Flusssohle stabilisiert werden**, um der Erosion nachhaltig vorzu-

beugen, so eine Anmerkung aus dem Plenum.

Darüber hinaus machte die Gruppe im Bereich **WASSERWIRTSCHAFT** auf das durch die Wasserrahmenrichtlinie (**WRRL**) bzw. das Wasserhaushaltsgesetz (**WHG**) vorgegebene **Verschlechterungsverbot** aufmerksam. Neben dem Verschlechterungsverbot ergibt sich aus der WRRL außerdem ein **Verbesserungsgebot**.

Im Hinblick auf evtl. zu errichtende Leitbauwerke verwies die Gruppe auf die Möglichkeit diese **ökologisch zu optimieren**. In diesem Zusammenhang müssten auch Antworten auf Fragen rund um die **Unterhaltungspflege** der Bauwerke gefunden werden. Weiter wies die Gruppe darauf hin, dass die **Beschaffenheit von Längsbauwerken** im Idealfall dahinter liegende wellengeschützte Bereiche entstehen lässt. Dies sei aus naturschutzfachlicher Sicht wünschenswert. Darüber hinaus sei zu klären, welche konkreten **Mehrwerte durch Längs- und Querbauwerke für den Arten- und Naturschutz** nach fachkundiger Einschätzung zu erwarten seien.

Des Weiteren verwies die Gruppe auf den Hochwasserschutz und in diesem Zusammenhang insbesondere auf die notwendige **Hochwasserneutralität** der durchzuführenden Maßnahmen. Im Projektgebiet besteht zum jetzigen Zeitpunkt eine gewisse Hochwasserproblematik. Durch die durchzuführenden Maßnahmen dürfe sich keine Verschlechterung der Situation ergeben. In diesem Zusammenhang sei auch die **Hochwasserrisikomanagement-Richtlinie** zu beachten, so ein weiterer Hinweis aus der Gruppe.

Vor dem Hintergrund der Frage, ob und wie sich das Abladeoptimierungsprojekt im Bereich des Mittelrheins auf die Verhältnisse am Niederrhein auswirken könnte, regte die Gruppe an sicherzustellen, dass **keine unerwarteten negativen Effekte für die Schifffahrt am Niederrhein** auftreten sollten.

Im Hinblick auf die Arbeiten während der **Bauphase** regte die Gruppe besondere **Sorgfalt** an. Hier wünschte man sich beispielsweise einen verantwortungsbewussten Umgang mit Baustoffen, um Verunreinigungen des Fließgewässers zu vermeiden sowie die Minimierung von **Belastungen** für Anwohner beispielsweise im Bereich der Geräuschemissionen.

Bezogen auf den Themenbereich **ANLIEGER- UND NUTZERINTERESSEN, WELTERBE OBERES MITTEL-RHEINTAL** wurde speziell die Bedeutung der Bewerbung auf die **Bundesgartenschau 2031** durch die UNESCO-Welterbe-Region Oberes Mittelrheintal unterstrichen. Da die Projektplanung zur Abladeoptimierung Mittelrhein eine Fertigstellung bis zum Jahr 2030 vorsieht, gebe es unvermeidlich „Schnittstellen“ zur Abladeoptimierung. Die **Planungsprozesse** zur Abladeoptimierung einerseits und diejenigen zur Bundesgartenschau 2031 andererseits sollten unbedingt **aufeinander abgestimmt werden**, um frühzeitig **Konflikte zu vermeiden**, so ein Anliegen aus der Gruppe.

Grundsätzlich sei auch das **Landschaftsbild** zu beachten. Vor dem Hintergrund des Welterbestatus des Oberen Mittelrheintals dürfe die **Kulturlandschaft** möglichst nicht beeinträchtigt werden. In diesem Zusammenhang habe auch speziell im Mittelrheintal der **Kulturgüterschutz** einen hohen Stellenwert. Zudem sollten, aufgrund der Geschichtsträchtigkeit des Gebiets, auch Belange der **Archäologie** Berücksichtigung finden.

Insgesamt sollten die Belange des **Tourismus** in die Planungen integriert werden, so ein allgemein formulierter Anspruch. Zu prüfen wäre beispielsweise, ob im Rahmen der Abladeoptimierung eine Förderung der „touristischen“ **Infrastruktur** erfolgen könne. In diesem Zusammenhang bezog sich eine weitere Äußerung aus der Gruppe auf die **Ufergebiete** und stellte vornehmlich deren **Erholungswert** und Bedeutung für die **Naherholung** heraus. Der Rhein

solle im Rahmen des Projektes als **Fluss erlebbar belassen** werden, so ein zentrales Anliegen. Die Uferbereiche hätten derzeit einen hohen touristischen Wert. Zudem seien auch die **vielzähligen Sportnutzungen** im Projektgebiet zu berücksichtigen.



Impressionen



Im Dialog: Vertiefung von Schlüsselfragen in Workshops

Das nachfolgende Kapitel der Dokumentation enthält ausschließlich die Wiedergabe der mündlichen Beiträge der einzelnen Akteure. Diese sollen im Sinne der Transparenz und Nachvollziehbarkeit bewusst möglichst unverfälscht wiedergegeben werden. Es erfolgte deshalb keine Prüfung der fachlichen Richtigkeit im Hinblick auf den Projektkontext bzw. die Eindeutigkeit der Formulierung sowie keine Anpassung des Formulierungsstils. Die jeweilige Konkretisierung der Aspekte erfolgt in den im Anschluss stattfindenden themenspezifischen Gesprächen.

Nachdem im Plenum bereits themenübergreifend Schlüsselfragen für die Abladeoptimierung Mittelrhein identifiziert wurden, sollten die aufgenommenen zentralen Themen in der Folge weiter präzisiert und erörtert werden. Gemäß ihrem fachlichen Hintergrund und Interesse verteilten sich die Teilnehmenden hierzu auf insgesamt vier themenspezifische Vertiefungsworkshops:

1. Schifffahrt
2. Naturschutz
3. Wasserwirtschaft
4. Anlieger- und Nutzerinteressen/
Welterbe Oberes Mittelrheintal

Zentrale Zielsetzung der Workshops war es, die mit Hilfe der Tag-Cloud gewonnenen Schlüsselfragen und Themen anhand der sechs Tiefenengstellen und den jeweiligen lokalen Gegebenheiten weiter zu konkreti-

sieren. Die sechs Tiefenengstellen Oestrich, Kemptener Fahrwasser, Lorcher Werth, Bacharacher Werth, Jungferngrund und Geisenrücken wurden anhand der zugehörigen Übersichtsluftbilder einzeln behandelt. Die Teilnehmenden des jeweiligen Workshops wurden gebeten, ihr ortsspezifisches Wissen zu den jeweiligen Tiefenengstellen oder mit Bezug zur Umgebung, ihre Anregungen, Anforderungen wie auch Fragen und Bedenken zu äußern. Diese Hinweise wurden mit farbigen Pfeilen an den Plänen markiert und im Simultanprotokoll inhaltlich beschrieben. Ziel war es, bereits in dieser sehr frühen Phase, planungsrelevante Hinweise aufzunehmen. Darüber hinaus wurden übergreifende Aspekte sowie offene Fragen und Angaben zu relevanten Akteuren in den Gruppen diskutiert.



Schifffahrt

Der Schifffahrts-Workshop mit 19 Akteuren setzte sich aus Vertretern folgender Organisationen zusammen: BASF SE, Bundesanstalt für Wasserbau (BAW), Deutscher Fähr-Verband e.V. (DFV), European River-Sea-Transport Union e.V. (ERSTU), European Skippers' Organisation (ESO), Hafenbetriebe Ludwigshafen am Rhein GmbH, On Time Shipping GmbH, Gebrüder Mnich OHG, WSA Bingen mit dem Außenbezirk Wiesbaden und WSA Duisburg-Rhein.

Übergreifende Aspekte, Anregungen und Empfehlungen

- Die Teilnehmenden berichten von häufiger vorkommenden Konflikten zwischen dem Berufs- und Freizeitverkehr. Diese könnten vermindert werden, wenn die Freizeitschifffahrt weniger die Fahrinne und stärker das Fahrwasser außerhalb der Fahrinne nutzen würde.
- Außerdem wurde ein Schulungsbedarf im Bereich der Freizeitschifffahrt festgestellt.
- Anregung: WSA/WSV könnten auf die Wassersportverbände/-vereine zugehen und Informationen oder Schulungen bzgl. des richtigen Verhaltens der Freizeitschifffahrt gegenüber der Großschifffahrt anbieten.
- Abschließend wurde festgehalten, dass die Regelungen der Rheinschifffahrtspolizeiverordnung (RheinSchPV) bezüglich der Reede Bingen während der Bauzeit anzupassen sind.

Weitere Akteure für die Konsultationsphase

Die Teilnehmenden haben empfohlen, die folgenden Akteure in die vertiefenden Themengespräche mit einzubeziehen:

- Hafenbetrieb/Verladehafen (Tiefenengstelle Oestrich)
- Werft (Tiefenengstelle Kemptener Fahrwasser)
- Dachverbände der Sport- und Freizeitschifffahrt, insbesondere auch Ruder- und Kanuverband





Abbildung 7: Tiefenengstelle Oestrich – Workshop Schifffahrt

Lokale Tiefenengstellen: Konkrete Hinweise und Anregungen

Tiefenengstelle Oestrich

- 1) Pfeil 1 zeigt eine Hafenzufahrt bei Ingelheim. Während der Bauzeit ist die Hafenzufahrt offen zu halten und die Erreichbarkeit des Fähranlegers sicher zu stellen. Die Wassertiefe in der Hafenzufahrt und in der Fährlinie darf durch die Maßnahme nicht nachteilig verändert werden. Die Auswirkungen der Maßnahme auf Ablagerungstendenzen in der Fährlinie sind zu untersuchen.
- 2) Im Bereich von Pfeil 2 befindet sich eine Konfliktstelle zwischen Sport- und Großschifffahrt.
- 3) Im Bereich von Pfeil 3 verursachen Geschiebeablagerungen in Folge der Aufweitung des Gewässerquerschnitts unterhalb der Längswerke eine wiederkehrende Tiefenengstelle. Eine Verlängerung des Längswerkes um die Mariannenaue in Richtung Unterstrom (von der Quelle weg) sollte geprüft werden. Ein verlängertes Längswerk, so die Hoffnung, könnte die Querströmung und die seitliche Drift reduzieren und möglicherweise den Ablagerungen entgegenwirken.
- 4) Im Bereich von Pfeil 4 befindet sich ein schiffahrtsüblicher Übernachtungsplatz im Ausgang der Großen Gieß. Dieser Platz muss bestehen bleiben.
- 5) Der Ankerplatz an der Winkeler Aue (Pfeil 5) ist bereits vor vielen Jahren durch Sedimentation weggefallen. Da es relativ wenige Ankerplätze in diesem Bereich gibt, stellt dies ein Problem für die Schifffahrt dar.
- 6) Die unterstromige Einfahrt zur Wasserfläche zwischen den Längswerken um die Mariannenaue (Bereich Pfeil 6) soll für die Sportschifffahrt offengehalten werden.
- 7) Eine breitere Durchfahrtsöffnung im Längswerk entlang der Mittelheimer Bucht würde dem Fährbetrieb entgegenkommen.



Abbildung 8: Tiefenengstelle Kemptener Fahrwasser – Workshop Schifffahrt

Tiefenengstelle Kemptener Fahrwasser

- 1) Durch das Rüdesheimer Fahrwasser (Pfeil 1) verläuft eine bedingt nutzbare Ausweichstrecke. Im Rahmen der Planung wäre ein Dialog mit der Fahrgastschiffahrt (vor Ort und generell) wünschenswert. Für die Rüdesheimer Fahrgastschiffahrt ist es wichtig, dass die Strecke weiterhin durchfahren werden kann. Die Wassertiefe im Rüdesheimer Fahrwasser sollte durch die Maßnahme nicht nachteilig verändert werden.
- 2) Im Bereich von Pfeil 2 befindet sich im rechten Teil der Fahrrinne eine sehr flache Stelle. Im Workshop wurde vermutet, dass das Pfeilerfundament der ehemaligen Hindenburgbrücke Ablagerungen begünstigt und zu dieser Flachstelle führt.
- 3) Im Bereich des linken Fahrrinnenrandes (Pfeil 3) „steht tiefes Wasser an“. Diese Situation sollte nicht verschlechtert werden.
- 4) Pfeil 4 zeigt den Reedeliegeplatz für Kegelschiffe (Gefahrguttransporte) an der Ilmenau. Der Reedeliegeplatz sollte an die hergestellte Fahrrinnentiefe angepasst werden.



Abbildung 9: Tiefenengstelle Lorcher Werth – Workshop Schifffahrt

Tiefenengstelle Lorcher Werth

- 1) Im Bereich von Pfeil 1 befindet sich das eigentliche Nadelöhr. An diesem Tiefenengpass steht direkt eine felsige Sohle an. Das Schadensrisiko bei Grundberührungen ist sehr hoch.
- 2) Der Engpasssteckbrief Lorcher Werth für diesen Bereich (Pfeil 2) sollte während der Bauzeit kontinuierlich aktualisiert werden.
- 3) Pfeil 3 zeigt die Zufahrtsmöglichkeit zur Verladestelle Sooneck. Die Zufahrtsmöglichkeit muss während der Bauzeit erhalten bleiben. Die Tiefenverhältnisse dürfen durch die Maßnahme nicht verschlechtert werden.
- 4) Pfeil 4 zeigt die Fährstrecke Niederheimbach–Lorch. Sie muss freigehalten werden. Die Maßnahme darf die Tiefenverhältnisse für die Fähre und den Wassersport unterhalb des Lorcher Werths (Grünley) nicht verschlechtern.
- 5) Im Bereich von Pfeil 5 könnten Reserveliegeplätze während der Bauzeit bereitgestellt werden.



Abbildung 10: Tiefenengstelle Bacharacher Werth – Workshop Schifffahrt

Tiefenengstelle Bacharacher Werth

- 1) Es wäre von Vorteil, in der rechten Fahrrinnenhälfte und entlang des rechten Fahrrinnenrandes (im Bereich von Pfeil 1), etwas größere Tiefen herzustellen.
- 2) Im Bereich von Pfeil 2 sind die speziellen Strömungsverhältnisse zu beachten. Es werden eine belastbare Modellierung und weitere Voruntersuchungen benötigt.
- 3) Im Bereich von Pfeil 3 befinden sich die Zufahrten zu den Anlegestellen der Fahrgastschifffahrt. Diese müssen erhalten bleiben. Die Wassertiefe darf nicht verschlechtert werden. Während der Bauzeit sind gegebenenfalls besondere Verkehrsregelungen zu treffen.



Abbildung 11: Tiefenengstellen Jungferngrund und Geisenrücken – Workshop Schifffahrt

Tiefenengstellen Jungferngrund und Geisenrücken

- 1) Im Bereich von Pfeil 1 sollte aus Sicherheitsgründen die Strecke mit einer verbesserten Nachtkennzeichnung (zum Beispiel Leuchtkonnen oder Uferbeleuchtung) versehen werden.
- 2) Oberhalb des Tauber Werths (Pfeil 2) tritt in Abhängigkeit des Wasserstands eine Querströmung auf, die mit Hilfe eines oberstromig, an das Tauber Werth anschließenden Längswerkes, abgeschwächt werden sollte.
- 3) Unterhalb des Tauber Werths (Pfeil 3) tritt ebenfalls eine störende Querströmung auf. Ein Längswerk (vgl. Pfeil 2) würde auch hier eine Verbesserung der Situation bewirken, so die Annahme.
- 4) Die Befahrbarkeit des Geisenrückenfahrwassers (Pfeil 4) sollte während des Baus soweit wie möglich erhalten bleiben. Bei Arbeiten in der Hauptfahrrinne muss das Geisenrückenfahrwasser in jedem Fall befahrbar bleiben.

Naturschutz

In der Projektstrecke bestehen unterschiedliche Schutzgebiete: Ein RAMSAR- und zwei Vogelschutzgebiete sowie mehrere FFH-, Naturschutz- und Landschaftsschutzgebiete. Diese werden im Planverfahren entsprechend berücksichtigt. Außerdem sind den Informationsdatenbanken der Landesnaturschutzbehörden Hinweise zum Vorkommen planungsrelevanter Arten zu entnehmen, die zu einem späteren Zeitpunkt durch Kartierungen ergänzt werden. Darüber hinaus besitzen die mit der jeweiligen Örtlichkeit Vertrauten erweiterte Kenntnisse, die zu einem möglichst frühen Zeitpunkt in der Projektanalyse Berücksichtigung finden sollen. Aus diesem Grund sollten im Workshop Naturschutz die Kenntnisse und Anregungen der Experten aufgenommen werden.

Die Gruppe von 21 Teilnehmenden des Workshops Naturschutz setzte sich vornehmlich aus Vertretenden von Umweltverbänden und Behörden zusammen, darunter NABU, BUND, Hessische Gesellschaft für Ornithologie und Naturschutz (HGON), das Regierungspräsidium Darmstadt und das Umweltamt Wiesbaden sowie als Unternehmen die BASF.

Bereits zu Beginn des Workshops stellte sich heraus, dass die meisten Anregungen zur Berücksichtigung der verschiedenen biotischen und abiotischen Schutzparameter sich nicht auf eine bestimmte Tiefenengstelle beziehen. Die Workshopergebnisse umfassen somit vor allem übergreifende Aspekte und nur einzelne Anregungen zur jeweiligen Tiefenengstelle. In den sich anschließenden Vertiefungsgesprächen werden diese örtlichen Belange weiter konkretisiert und differenziert. Für diese Gespräche wird eine weitergehende Beteiligung der jeweils örtlichen Ebene aus den Verbänden angestrebt.

Im Nachgang der Auftaktveranstaltung hat die SGD Nord (Referat 42 Naturschutz) eine Fachstellungnahme abgegeben. (Der entsprechende Wortlaut ist in dieser Dokumentation nicht abgedruckt. Die angesprochenen Aspekte werden im Rahmen der anstehenden themenspezifischen Gespräche behandelt.)

Übergreifende Aspekte

Ziele des Naturschutzes: Allgemeine Hinweise

- Bei den Planungen der Schutzmaßnahmen sollten Prognosen zum Einfluss des Klimawandels auf Wasserstände berücksichtigt werden.
- Im Bereich der Oberen Gebirgsstrecke besteht ein besonderer Bedarf an Grundlagenerhebungen, da sich hier weniger Schutzgebiete befinden und dementsprechend weniger Untersuchungen aus der Vergangenheit vorliegen.
- Eine erhöhte Diversität und Dynamik in den Bereichen hinter möglichen Längs-/Querbauwerken (Ruhebereiche, Habitat-Entstehung), sind anzustreben.
- Bei der Konstruktion der Leitwerke sollten Maßnahmen zur Verzögerung der Flutung von Seitenbereichen bei Hochwasser ergriffen werden (ökologisch optimierte Funktion).
- Die Felsgruppen außerhalb der Fahrrinne sollten erhalten bleiben.
- Bei den Steinschüttungen ist die regionale Herkunft von Vorteil.
- Eine bessere Anbindung von Nebengewässern ist anzustreben (Bsp.: Nahemündung – Wandermöglichkeiten für Fische).
- Nach der Umsetzung von Naturschutzmaßnahmen sollte die Freizeitnutzung in den entsprechenden Bereichen mit Hilfe von planerischer Besucherlenkung und Kontrollen berücksichtigt und gesteuert werden.

Artenspezifische Hinweise

- Inselrhein: In alten Bäumen auf den Leitwerken direkt an der Fahrrinne befinden sich Kormoranschlafplätze, die häufig bei Unterhaltungsarbeiten nicht ausreichend berücksichtigt werden.
- Ein besonderer Lebensraumtyp nach Anhang I der FFH-Richtlinie sind die Schlammponierfluren (3270) im Bereich des Inselrheins mit ihrer natürlichen Dynamik der Auflandung und des Abtrags. Diese gilt es zu schützen und in ihrer natürlichen Dynamik durch geeignete Maßnahmen zu fördern.
- Für Wanderfische sind neben der Durchgängigkeit auch die Laich- und Larvalhabitate, also Sand- und Kiesbereiche, von großer Bedeutung.
- Lachs und Maifisch benötigen Ruheräume.
- Kemptener Fahrwasser und Oestrich: Hier ist ein kürzlich beobachtetes Bibervorkommen zu berücksichtigen (evtl. auch im Bereich Lorcher Werth).

Mögliche Kompensationsmaßnahmen

- Vorschläge bietet das IKSR-Programm „Biotopverbund am Rhein 2005 - 2013“, das 800 km Uferlinie analysiert und bewertet hat. Hieraus wären geeignete Maßnahmen für den Planbereich ableitbar.
- Ggf. kann das Projekt „Blaues Band“ für begleitende Maßnahmen genutzt werden.
- Die Umwandlung von Hybridpappelbeständen kann eine geeignete Maßnahme sein.
- Als Kompensationsmaßnahmen würden sich auch verbesserungswürdige bestehende Leitwerke anbieten. Zu diesen gehören beispielsweise: Bereich Loreleyhafen, Ehrentaler Werth, Kauber Werth, Enges Thürchen bei Osterspai.

Hinweise auf relevante Schutzgebiete und natur-schutzfachliche Projekte

- Alle relevanten Schutzgebiete sind zu berücksichtigen.
- Der NABU/das Naturschutzzentrum Rheinauen verweist auf das bereits erarbeitete „Leitbildorientierte Entwicklungskonzept für die rezente Rheinaue Mainz-Bingen“, das Maßnahmen- und Projektvorschläge zur Verbesserung der Gewässer- und Uferstruktur im Rheingau aufzeigt.
- Die Pflege- und Erhaltungspläne des WSA Bingen, die derzeit zusammen mit den Anliegerkommunen und -kreisen, den Naturschutzverbänden sowie der Bundesanstalt für Gewässerkunde (BfG) erarbeitet werden, sollten herangezogen und dem Verfahren entsprechend abgestimmt werden.
- Maßnahmenvorschlag „Verbesserung Durchgängigkeit Wispermündung“, mit dem die Niedrigwasser-Abflussrinne im Schwemmfächer des Mündungsbereiches der Wisper in den Rhein für den Lachs optimiert werden soll.



Zu klärende Fragen – Anregungen zum Wissensaufbau

- Wie verhält es sich nach den Maßnahmen mit der hydrologischen Anbindung der Uferbereiche bei Niedrigwasser?
- Besteht die Möglichkeit eines Absinkens des Wasserspiegels oder Grundwasserspiegels?
- Entsteht nach den Maßnahmen erhöhter Erhaltungsaufwand?
- Welche Veränderungen ergeben sich für den Gewässerrand?
- Veränderung der Fließgeschwindigkeit sollte vermieden werden – welche Auswirkungen wären ggf. zu erwarten?
- Die Auswirkungen schifffahrtsbedingter Strömungsdynamik (Hub- und Sunk, wandernder Kolk) sollten untersucht werden. Gibt es Veränderungen oder sonstige Auswirkungen?
- Was passiert mit dem Aushub?
- Untersucht werden sollten die Auswirkungen von Wasserstandsveränderungen auf die Ufervegetation beziehungsweise Auenbereiche. Zudem sollten Amphibiengewässer und Jungfischbereiche untersucht werden, insbesondere bei Niedrigwasser.
- Ramsar-Gebiet: Mögliche Auswirkungen auf die Avifauna sollten hier über mehrere Jahre und über größere räumliche Flächen untersucht werden (betrifft Oestrich, Kemptener Fahrwasser, Lorcher Werth).
- Hinweis auf Eislöffel, F. Sudmann, S. R. (1999): Umsetzung der Ramsar-Konvention: Managementplan für den Inselrhein zwischen Mainz und Lorch. Gutachten im Auftrag der Staatl. Vogelschutzwarte

für Hessen, Rheinland-Pfalz und Saarland.

- Die Avifauna, einschließlich der „Wintergäste“, sollte im Rheingau über mehrere Jahre hinweg untersucht werden. Je nach Witterungsverlauf und den Wasserständen des Rheins ist die Zusammensetzung der rastenden und überwinterten Avifauna sehr unterschiedlich.
- Wissensdefizite bestehen insbesondere zu Wanderfischen, Fluss- und Meerneunaugen, Maifischen und zum Lachs.

Sonstiges

- Die Planungen zum Pumpspeicherwerk Niederheimbach (Steinbruch Trechtingshausen) sollten als parallel stattfindender Prozess berücksichtigt werden.

Weitere Akteure

- Staatl. Vogelschutzwarte Hessen, Rheinland-Pfalz, Saarland

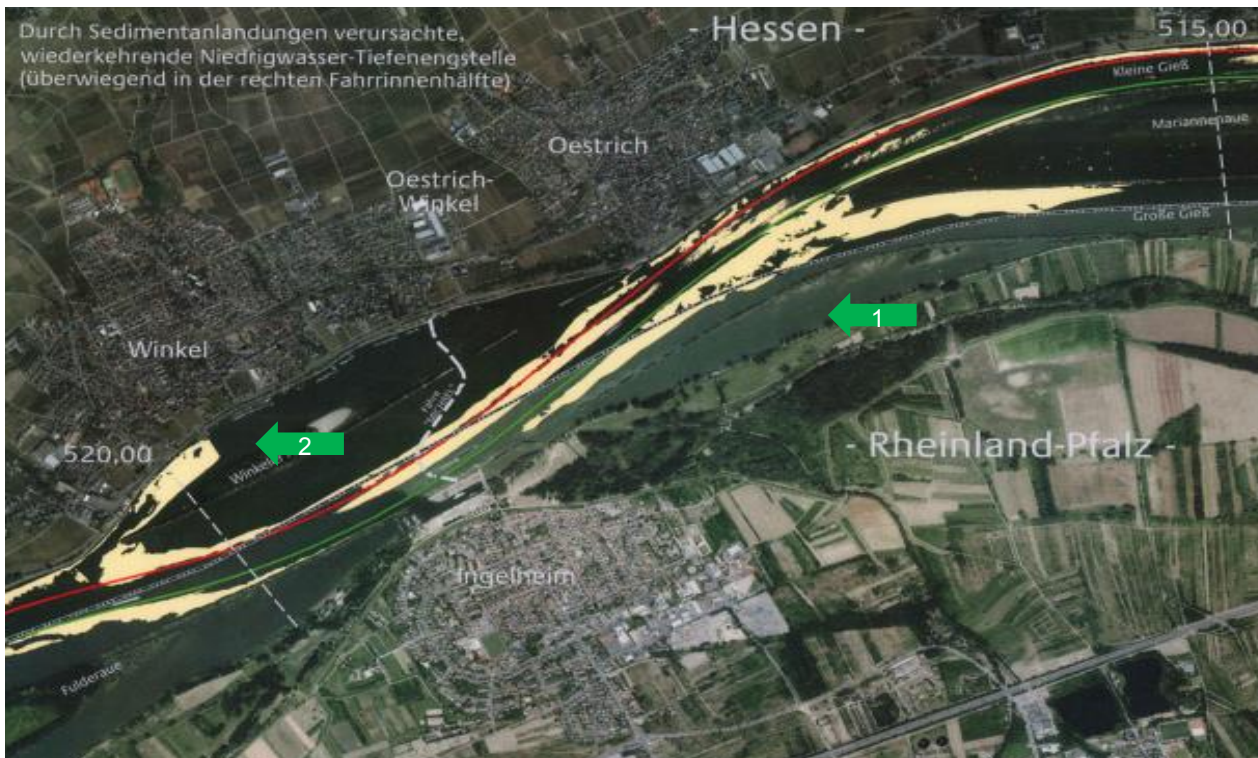


Abbildung 12: Tiefenengstelle Oestrich – Workshop Naturschutz

Lokale Tiefenengstellen: Konkrete Hinweise und Anregungen

Die Hinweise zu den lokalen Tiefenengstellen werden in den 2018 stattfindenden „themenspezifischen Gesprächen“ weiter konkretisiert und durch das Wissen der örtlichen Akteure weiter vervollständigt. Insofern sind die nachfolgend genannten Hinweise nicht abschließend.

Tiefenengstelle Oestrich

- 1) In der Umgebung der Alten Sandlache sollte möglichst störungsfrei an der Tiefenengstelle „gearbeitet“ werden. Hier besteht ein hoher Jungfischbestand.
- 2) Die Winkler Aue bedarf ebenfalls besonderer Rücksicht. Hier befindet sich z. B. ein Gänsebrutgebiet.



Abbildung 13: Tiefenengstelle Lorcher Werth – Workshop Naturschutz

Tiefenengstelle Lorcher Werth

- 1) Beim Regierungspräsidium Darmstadt liegt ein Maßnahmenvorschlag zum Umbau des Mündungsbereiches der Wisper vor, auf den zurückgegriffen werden kann. (Ansprechpartner: Regierungspräsidium Darmstadt).



Abbildung 14: Tiefenengstelle Bacharacher Werth – Workshop Naturschutz

Tiefenengstelle Bacharacher Werth

- 1) Auf der Insel befindet sich ein schützenswerter Hartholzauenwald.

Auf Grund weniger Schutzgebiete liegt im Bereich der Tiefenengstelle Bacharacher Werth nur lückenhaftes Datenmaterial vor. Detaillierte Kartierungen sind hier noch erforderlich (z.B. zu Wintergästen, Brutvögeln).

Wasserwirtschaft

Inhalt des Workshops Wasserwirtschaft waren u.a. rechtliche Aspekte – beispielsweise resultierend aus der Wasserrahmenrichtlinie (WRRL) oder des Hochwasserschutzes – die für die einzelnen Maßnahmenbereiche berücksichtigt werden müssen. Die Gruppe umfasste insgesamt 14 Teilnehmerinnen und Teilnehmer.

Teilgenommen hatten Mitarbeitende des Regierungspräsidiums Darmstadt (Obere Wasserbehörde); der Struktur- und Genehmigungsdirektion Nord und Süd Rheinland-Pfalz (Obere Wasserbehörden); des Hessischen Landesamts für Naturschutz, Umwelt und Geologie; des Landesamts für Umwelt, Wasserwirtschaft und Gewerbeaufsicht Rheinland-Pfalz; der Unteren Wasserbehörde Rheingau-Taunus-Kreis; der Unteren Wasserbehörde Rhein-Hunsrück-Kreis; der Kreisfreien Stadt Wiesbaden; der Bundesanstalt für Wasserbau; der Bundesanstalt für Gewässerkunde sowie des WSA Duisburg-Rhein.

Übergreifende Aspekte

Bewirtschaftungsplan WRRL für die Bundeswasserstraße Rhein

- Es sollte eine Überprüfung des zu entwickelnden Maßnahmenpakets im Hinblick auf mögliche Kompensationsmaßnahmen im Projektgebiet erfolgen. Hierbei sollte auf die „Koenzen-Studie“ Bezug genommen werden.

Unterhaltung der Bauwerke

- Zu prüfen ist, ob durch Quer- oder Längsbauwerke die Anlandungstendenzen gemindert und so die Unterhaltungsarbeiten reduziert werden können.
- Eine Anregung der Gruppe lautete, möglichst alternative und reduzierte Ufersicherungen vorzunehmen, um so den Unterhaltungsaufwand zu verringern.

Hochwasserneutralität

- Ein Vorschlag aus der Gruppe lautete, die Hochwasserneutralität mithilfe einer Kombination aus der Erfassung des Jetzt-Status, der Modellierung in der Planungsphase und einem Monitoring (auch für den mittleren Niedrigwasserstand) messbar zu machen.

Abstimmung der Planungsprozesse mit der Bundesgartenschau 2031

- Derzeit sind noch keine Informationen verfügbar, ob Maßnahmenflächen der Abladeoptimierung Mittelrhein betroffen sein könnten.
- Es wird jedoch vermutet, dass die Bereiche der Tiefenengstellen Lorcher Werth, Kemptener Fahrwasser und Bacharacher Werth möglicherweise betroffen sein könnten.



Berücksichtigung / Prüfung / Darlegung der Argumente hinsichtlich des Verschlechterungsverbots aus der WRRL

- Das Verschlechterungsverbot in der WRRL ist klar formuliert. Eine mögliche Verschlechterung ist für alle Maßnahmenbereiche zu prüfen. Die Bewertung beruht in der Regel auf Prognosen hinsichtlich der Entwicklung von biologischen Qualitätskomponenten. Diese bringen eine gewisse Unschärfe mit sich. Multifaktorielle Einflüsse sind aber schwierig zu erfassen, monokausale Ursachenzuschreibungen sind ebenso problematisch. Eine differenzierte Betrachtung der unterschiedlichen Einflussfaktoren wäre wichtig.
- Es wurde die Frage gestellt, ob eine Abwägung möglich ist.

Sorgfalt während der Bauphase

- Es sollten Prüfungen erfolgen, beispielsweise hinsichtlich Feinstoffeinträgen und Lärmemissionen.



- Die Wanderzeiten der Lachse sollten beim bauzeitlichen Management Berücksichtigung finden. Dies gilt insbesondere für den Mündungsbereich der Wisper.
- Vogelbrutzeiten sollten ebenfalls berücksichtigt werden.
- Tourismus-Schwerpunkte (siehe Workshop Anlieger- und Nutzerinteressen, Welterbe Oberes Mittelrheintal) sollten berücksichtigt werden.

Offene Fragen

- Wie wird der Abraum verfrachtet und was geschieht mit Sand, Kies und wertvollen Sedimenten aus der Sohle? Folgt man der bisherigen Praxis der Geschiebezugabe im Unterstrombereich oder wird das Material anderweitig wiederverwendet?
- Wie wird die Hochwasserneutralität nachgewiesen?
- Welche Hochwasserabflüsse können wie schadfrei abgeführt werden?
- Kann die Fahrrinne verlegt werden, um die Eingriffe zu minimieren?
- Wie sind die Auswirkungen der Maßnahmen auf den GIW?
- Wird der Klimawandel berücksichtigt?

Weitere Akteure

- Liste der Akteure zu den Hochwasserrisikomanagementplänen
- Örtliche Feuerwehren



Abbildung 15: Tiefenengstelle Oestrich - Workshop Wasserwirtschaft

Lokale Tiefenengstellen: Konkrete Hinweise und Anregungen

Tiefenengstelle Oestrich

- 1) Der Polder Ingelheim ist die letzte Retentionsmöglichkeit vor der Gebirgsstrecke. Der Polder kann 1-3 cm vom Hochwasserscheitel auffangen.
- 2) Die bevorstehende Deichertüchtigung im Bereich Ingelheim gilt es ebenfalls zu berücksichtigen (Ansprechpartner: Struktur- und Genehmigungsdirektion Süd Rheinland Pfalz).

Eine zu klärende Frage im Zusammenhang mit der Tiefenengstelle Oestrich lautet: Findet eine Grundwasserabsenkung infolge des Sohlabtrags statt? In diesem Abschnitt ist u.a. die landwirtschaftliche Nutzung zu berücksichtigen, für die eine Grundwasserabsenkung hoch relevant wäre.



Abbildung 16: Tiefenengstelle Kemptener Fahrwasser - Workshop Wasserwirtschaft

Tiefenengstelle Kemptener Fahrwasser

- 1) Zu klärende Frage: Kann die Lage der Fahrrinne verlegt werden, um die Eingriffe an der Tiefenengstelle zu minimieren?
- 2) Hochwasserschutz als wichtiges Thema in Bingen-Gaßsheim: Die Kommune sieht sich hier als benachteiligt beim Hochwasserschutz. Die Einrichtung einer durchgehenden Hochwasserschutz-Linie wurde wegen der negativen Kosten-Nutzen-Bilanz und der technischen Schwierigkeiten vom Land Rheinland-Pfalz abgelehnt. Es erfolgte eine Einzelberatung der Anlieger zu Vorsorgemaßnahmen. Ggf. könnte der Hochwasserschutz im Zuge der Maßnahmenplanung wieder aufgenommen werden. Von Seiten des Landes ist das Thema allerdings abgeschlossen. Eine mögliche Konfliktüberlagerung wäre zu beachten.



Abbildung 17: Tiefenengstelle Lorcher Werth – Workshop Wasserwirtschaft

Tiefenengstelle Lorcher Werth

- 1) Leitwerke sollten so ausgestaltet werden, dass sie hochwasserneutral sind. Falls dies nicht möglich ist: Schaffung einer neutralen Situation durch entsprechende Maßnahmen.



Abbildung 18: Tiefenengstelle Bacharacher Werth – Workshop Wasserwirtschaft

Tiefenengstelle Bacharacher Werth

- 1) Es gibt Hinweise aus der Gruppe, dass Maßnahmen des Hochwasserschutzes für Bacharach in Planung sind (Ansprechpartner ist erneut die Struktur- und Genehmigungsdirektion Süd Rheinland-Pfalz).



Abbildung 19: Tiefenengstelle Jungferngrund und Geisenrücken – Workshop Wasserwirtschaft

Tiefenengstelle Jungferngrund und Geisenrücken

- 1) Hier sehen einige Teilnehmende eine besondere Hochwasserproblematik: Der Rhein tritt hier unterhalb des Bereichs Jungferngrund im Hochwasserfall über die Ufer und gefährdet die nebenliegende Bundesstraße 9. Das Schadenspotenzial für die B 9 ist enorm. Hinzu kommt, dass die Zufahrt über die B 9 zentral ist für Alarm- und Einsatzkräfte der Region. Die wasserspiegelstützenden Maßnahmen sollten diese besondere Situation bei Hochwasser berücksichtigen.

Anlieger- und Nutzerinteressen, Welterbe Oberes Mittelrheintal

In diesem Workshop standen die Themen der Vertreter von Kommunen sowie Freizeitnutzungen im Fokus. Zudem wurden Belange rund um den Welterbestatus des Oberen Mittelrheintals behandelt.

Die Gruppe bestand dabei aus insgesamt 12 Teilnehmerinnen und Teilnehmern. Vertreten waren: Die Verbandsgemeinde Rhein-Nahe, die Städte Bacharach und Ingelheim, das Landesamt für Denkmalpflege Hessen, das Sekretariat für das Welterbe des Ministeriums für Wissenschaft, Weiterbildung und Kultur Rheinland-Pfalz, die Entwicklungsagentur Rheinland-Pfalz sowie das WSA Duisburg-Rhein und das WSA Bingen. Zudem hatte der Wassersportverein Lorch zuvor eine Stellungnahme abgegeben. (Der entsprechende Wortlaut ist in dieser Dokumentation nicht enthalten. Die angesprochenen Aspekte werden im Rahmen der anstehenden themenspezifischen Gespräche behandelt.)

Übergreifende Aspekte

Denkmalpflege und Landschaftsbild des Oberen Mittelrheintals

- Zu beachten ist in Bezug auf den Welterbestatus des Oberen Mittelrheintals die generell hohe Dichte an Kulturdenkmälern im gesamten Planungsraum. Hierbei gilt es u.a. die Vorgaben des Raumordnungsplans beziehungsweise Regionalplans zu berücksichtigen.
- Maßgebend ist in diesem Zusammenhang die visuelle Integrität des Welterberaums. Die Unversehrtheit der gewachsenen Kulturlandschaft ist zentral für den Welterbestatus des Oberen Mittelrheintals.
- Hierzu relevante Informationen und Datensätze für das Bundesland Hessen können beim Landesamt für Denkmalpflege angefordert werden. Entsprechende GIS-Datensätze für das Bundesland Rheinland-Pfalz sind öffentlich einsehbar und darüber hinaus besteht eine Denkmalliste.
- Der parallel zum Rhein verlaufende „Leinpfad“ wird stark genutzt und ist deshalb für alle betroffenen Tiefenengstellen übergreifend zu beachten.
- Vor dem Hintergrund der Bodendenkmalpflege,



sollten Eingriffe in den Flussuntergrund erst nach einer archäologischen Begutachtung erfolgen. Das Erfordernis einer archäologischen Baubegleitung ist zu prüfen. Hier bietet sich eine Kooperation mit dem Landesamt für Denkmalpflege Hessen beziehungsweise der Generaldirektion Kulturelles Erbe Rheinland-Pfalz an.

- Bezüglich der zeitlichen Sichtbarkeit von Quer- und Längsbauwerken wurden seitens der Gruppe Visualisierungen von, mit Vertretern des Denkmalschutzes abgestimmten, Standpunkten für Tief- und Mittelwasser angeregt.
- Derzeit erstellt die Entwicklungsagentur Rheinland-Pfalz eine Datenbank bezüglich touristisch relevanter Aussichtspunkte im Oberen Mittelrheintal. Diese könnte hinsichtlich der angesprochenen Visualisierungen interessant sein.
- Da die bau- und bodendenkmalpflegerischen Belange auch jenseits der „Welterbestätte Oberes Mittelrheintal“ greifen, wurde darum gebeten, zukünftig den Begriff „Denkmalpflegerische Belange“ in die Betitelung mit aufzunehmen.

Berücksichtigung der Bundesgartenschau Oberes Mittelrheintal 2031

- Die Bundesgartenschau Oberes Mittelrheintal 2031 (Investitionsvolumen 108 Millionen Euro) stellt ein wichtiges Projekt für die gesamte Region dar. Entsprechend ist eine fortlaufende Abstimmung der konkreten Planungen erforderlich.
- Mindestens sollte im Veranstaltungszeitraum der Bundesgartenschau ein Baustillstand erfolgen. Im besten Falle sind die Bauarbeiten schon beendet.
- Auf dem Rhein sind konkret geplant: Schwimmblokhallen, Blumenschiffe, Wassertaxen, Rheinquerungen etc..

Aufwertung der Region

- Das Mittelrheintal ist auf Dauer lebenswert zu erhalten. Hier ist vor allem die Schaffung von Arbeitsplätzen im Bereich Tourismus als zentral zu erachten.
- Insofern ist die Aufwertung beziehungsweise Schaffung einer hochwertigen touristischen Infrastruktur für die weitere Entwicklung der Region zentral.
- Die Erschließung des Mittelrheins sollte im Hinblick auf den Tourismus und die Naherholung aufgewertet werden.
- Konkurrenzen zwischen Freizeitnutzungen und Wirtschaft oder Ökologie sind beispielsweise bei Flächen für Ausgleichsmaßnahmen zu vermeiden.

- Ufergebiete sind im Hinblick auf ihren Naherholungswert besonders zu berücksichtigen. Zudem sollte das Trockenfallen vermieden werden.

Offene Fragen

- Welche Auswirkungen sind hinsichtlich der Geräuschemissionen der Schifffahrt zu erwarten?
- Wie können Mehrwerte durch den im Mittelrheingebiet stattfindenden Verkehr auch in der Region gehalten werden?
- Wie groß ist der Gestaltungsspielraum bei der Errichtung von Quer- und Längsbauwerken? Können unterschiedliche gestalterische Disziplinen berücksichtigt werden (Bsp. Landschaftsarchitekten)?

Weitere Akteure

- Lokale Wassersportvereine, Ruder- und Kanuvereine etc.



Abbildung 20: Tiefenengstelle Oestrich – Workshop Anlieger- und Nutzerinteressen, Welterbe Oberes Mittelrheintal

Lokale Tiefenengstellen: Konkrete Hinweise und Anregungen

Tiefenengstelle Oestrich

- 1) Die Gemeindeteile Mittelheim, Oestrich und Winkel sind jeweils denkmalgeschützte Gesamtanlagen (Ensembles). Es stellt sich die Frage, inwiefern das Projekt die Ensembles sowie einzelne Kulturdenkmäler (wie bspw. den Oestricher Kran) visuell und substanzuell beeinflusst.
- 2) Die Fähre zwischen Mittelheim und Ingelheim sollte in Fahrzeit und Qualität nicht negativ beeinträchtigt werden. Es gilt insbesondere den Anschluss an den ÖPNV in Mittelheim zu beachten. Eine Verbesserung ist hier wünschenswert.
- 3) Die Befahrung von Mariannaue, Fulderaue sowie Hessenkribbe durch Wassersportvereine gestaltet sich bereits zum jetzigen Zeitpunkt schwierig. Die Befahrung durch die Sportvereine sollte nicht weiter eingeschränkt werden.

Im Bereich der Tiefenengstelle Oestrich ist das Vorhandensein von historischen Überresten der Anlegestelle der Ingelheimer Kaiserpfalz möglich. Dies gilt es aus archäologischer Sicht bei der Bauphase entsprechend zu berücksichtigen.



Abbildung 21: Tiefenengstelle Kemptener Fahrwasser – Workshop Anlieger- und Nutzerinteressen, Welterbe Oberes Mittelrheintal

Tiefenengstelle Kemptener Fahrwasser

- 1) Die Hindenburgbrücke verband, bis sie 1945 am Ende des Zweiten Weltkriegs zerstört wurde, Bingen-Kempten mit Rüdesheim am Rhein. Die entsprechenden Überreste markieren heute den östlichsten Punkt des UNESCO-Welterbes Oberes Mittelrheintal. Entsprechend sind die Überreste als Kulturdenkmal in der Planung zu berücksichtigen.
- 2) Der „Campingplatz Hindenburgbrücke Bauer Schorsch“ ist über eine kleine Zufahrt auf dem Rhein auch mit dem Schiff erreichbar. Diese Zufahrt sollte erhalten bleiben und Berücksichtigung finden.

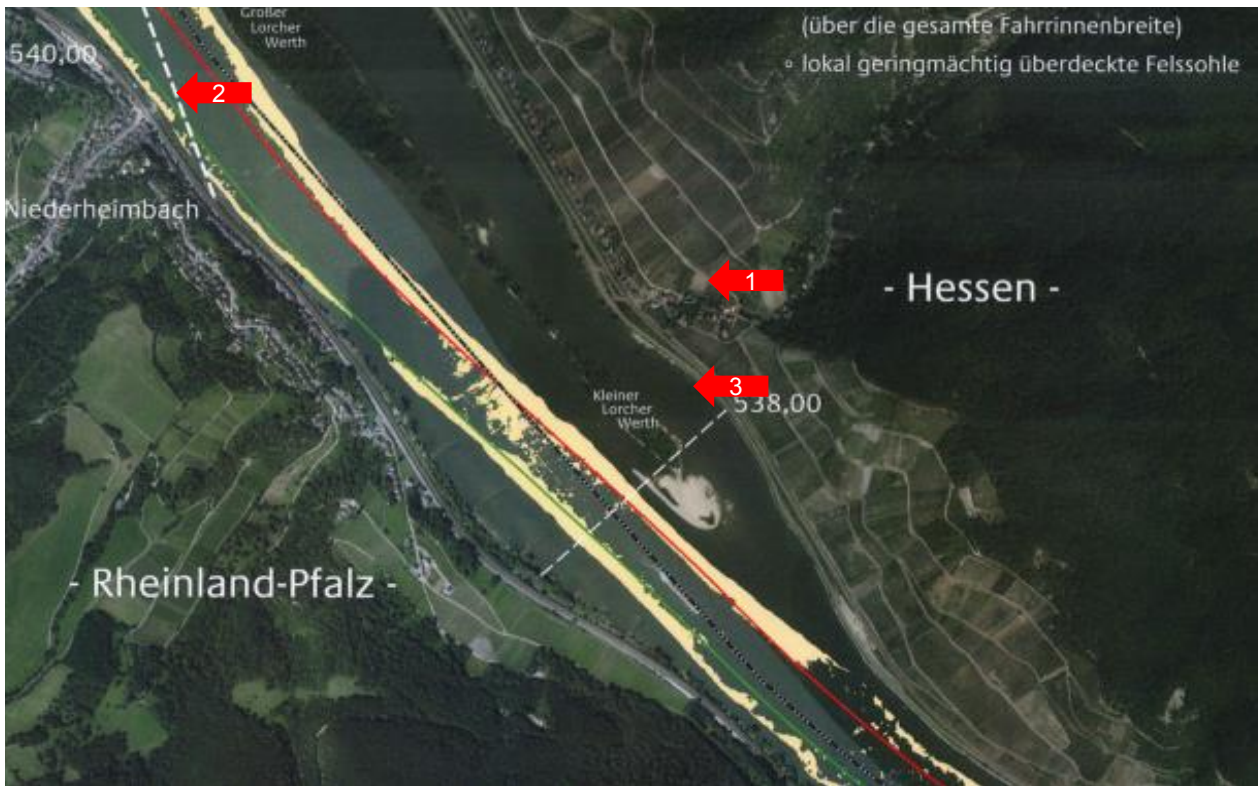


Abbildung 22: Tiefenengstelle Lorcher Werth – Workshop Anlieger- und Nutzerinteressen, Welterbe Oberes Mittelrheintal

Tiefenengstelle Lorcher Werth

- 1) Der Bereich um die Tiefenengstelle Lorcher Werth befindet sich in der Kernzone des Welterbes Oberes Mittelrheintal. Auf Ensembles wie Lorch, Lorchhausen etc. gilt es gleichermaßen Rücksicht zu nehmen wie auf einzelne Kulturdenkmäler.
- 2) Die Fährverbindung Niederheimbach-Lorch sollte in den Planungen berücksichtigt werden.
- 3) Schriftlich übermittelte Hinweise des Wassersportvereins Lorch e.V. im Vorfeld der Veranstaltung sind im Wortlaut nicht in der Dokumentation enthalten. Die Aspekte werden im Rahmen der themenspezifischen Gespräche weiter behandelt.

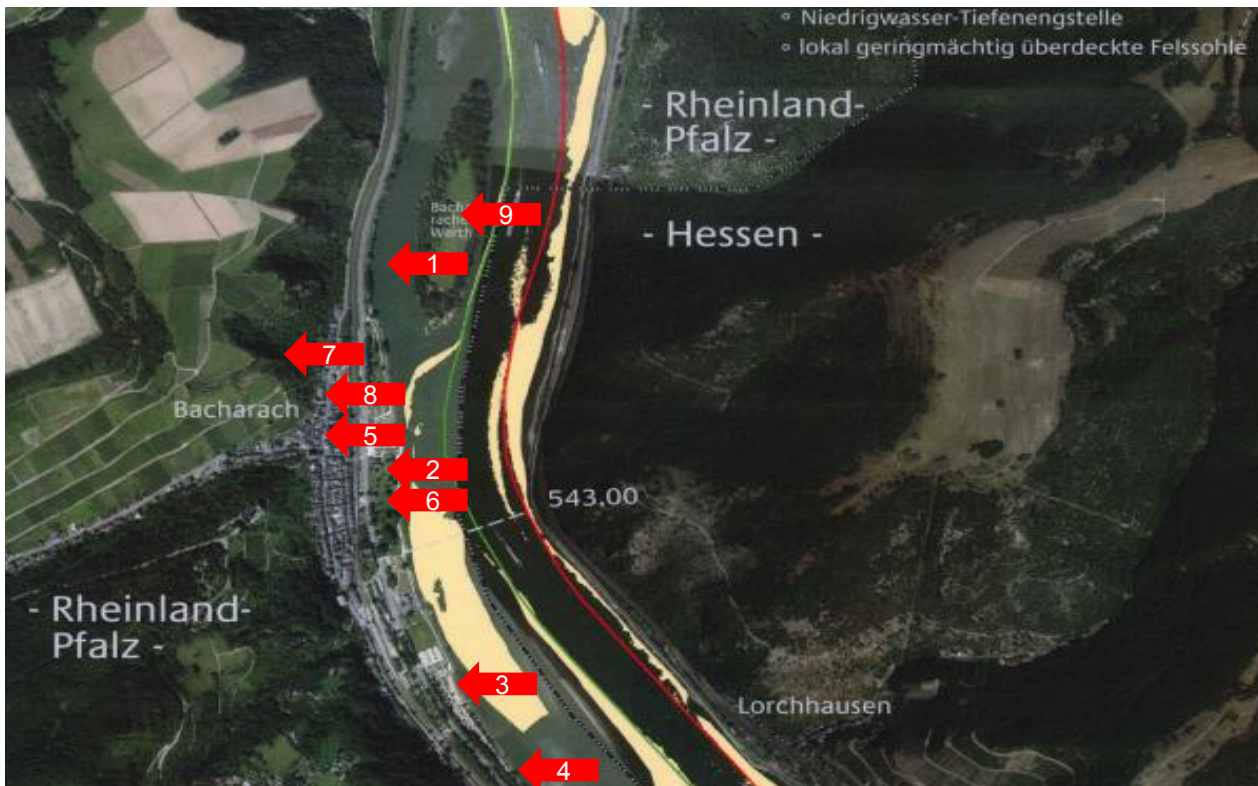


Abbildung 23: Tiefenengstelle Bacharacher Werth – Workshop Anlieger- und Nutzerinteressen, Welterbe Oberes Mittelrheintal

Tiefenengstelle Bacharacher Werth

- 1) Die Fährverbindung zwischen dem Ufer in Bacharach und Bacharacher Werth sollte in den Planungen Berücksichtigung finden.
- 2) Das Ufergebiet hier dient als Erholungsgebiet und ist zugleich eine denkmalgeschützte Rheinanlage.
- 3) Das Strandbad Bacharach (Sandstrand) sollte in seiner derzeitigen Form erhalten bleiben.
- 4) Das Gebiet zwischen Bacharach und Rheindiebach stellt ebenfalls ein wichtiges Naherholungsgebiet dar. Hier ist zudem auf viele Kleingärten Rücksicht zu nehmen.
- 5) Die Gemeinde Bacharach ist als Ensemble zu berücksichtigen (mittelalterliche Stadt, Einzeldenkmäler).
- 6) Die Schwimmanleger in Bacharach (Köln-Düsseldorfer Deutsche Rheinschiffahrt AG; Bingen-Rüdesheimer-Schiffahrtsgesellschaft für Personenschiffahrt) sind entsprechend zu berücksichtigen.

7) Der Ausblick vom Heinrich-Heine-Blick (Aussichtspunkt) ist besonders aussagekräftig für das Rheinpanorama. Er bietet sich an für eventuelle Visualisierungen.

8) Bacharach ist als Gemeinde zentraler Bestandteil der geplanten Bundesgartenschau 2031.

9) Die Rheininseln (bspw. Bacharacher Werth) sind wichtig für das Gesamterscheinungsbild des Oberen Mittelrheintals und deshalb in ihrer heutigen Form zu erhalten.

Auch die Tiefenengstelle Bacharacher Werth befindet sich im Kerngebiet des Welterbes Oberes Mittelrheintal und ist deshalb besonders sensibel.



Abbildung 24: Tiefenengstelle Jungferngrund und Geisenrücken - Workshop Anlieger- und Nutzerinteressen,
Welterbe Oberes Mittelrheintal

Tiefenengstelle Jungferngrund und Geisenrücken

- 1) Die Tiefenengstellen Jungferngrund und Geisenrücken liegen im bedeutsamsten Teil des Welterbegebietes. Hier ist besonderer Wert auf die visuelle Integrität zu legen. So sind beispielsweise die „Sieben Jungfrauen“ als Bestandteil der Rheinromantik zu berücksichtigen. Der Bund und die Länder Rheinland-Pfalz und Hessen tragen die Verantwortung für die Fortentwicklung der Kulturlandschaft im Sinne des außergewöhnlichen universellen Wertes (outstanding universal value, OUV).
- 2) Das Günderröde-Haus stellt einen markanten Aussichtspunkt dar, von dem aus eine Visualisierung bei geplanten Eingriffen sinnvoll wäre.
- 3) Zu beachten gilt es hier zudem den Rheinburgenweg sowie den beliebten Loreleyblick Maria Ruh.
- 4) Auch im Falle der Gemeinde Oberwesel gilt es das entsprechende Ensemble und einzelne Kulturdenkmäler zu berücksichtigen.

Ausblick: Konsultationsphase und weiterer Projektverlauf

Die Auftaktveranstaltung der Konsultationsphase zur Abladeoptimierung Mittelrhein hatte zum Ziel, einen ersten Überblick zu Anliegen, Interessen und Belangen der unterschiedlichen Akteure zu erlangen. Sie bildet die wertvolle Basis für eine lösungsorientierte und gleichsam partnerschaftliche Zusammenarbeit während der Konsultationsphase.

Den unterschiedlichen Akteuren wurde zunächst ein umfassender Einblick in die Ziele und Beweggründe für das Abladeoptimierungsprojekt sowie den Stand und Ablauf der entsprechenden Planungen gegeben. Diese Informationsbasis ermöglichte in der Folge eine erste Sammlung von Anliegen, Wissen und Hinweisen. Die so identifizierten zentralen Aspekte und Schlüsselfragen wurden daraufhin in themenspezifischen Workshops vertieft und anhand der lokalen Gegebenheiten der jeweiligen Tiefenengstellen konkretisiert. Nachdem die zentralen Ergebnisse der Themenworkshops vom jeweiligen Moderator im Plenum vorgestellt wurden, gab Projektleiter Fabian Mertes einen Ausblick auf den weiteren Verlauf des Abladeoptimierungsprojektes allgemein sowie die Konsultationsphase im Speziellen.

Er betonte, dass das Abladeoptimierungsprojekt sich noch in einem sehr frühen Planungsstadium befinde. Wie Mertes bereits in seinem Vortrag erläuterte, finden derzeit vertiefte Voruntersuchungen statt, welche die Basis für die Entwicklung von technisch und hydraulisch grundsätzlich machbaren Maßnahmen darstellen. Ergebnisse seien frühestens für das Jahr 2019 zu erwarten. Es bestehen also aktuell noch ausreichend Gestaltungsspielräume, um die im Rahmen der Konsultationsphase eingebrachten Anregungen und Anliegen, soweit als jeweils möglich, in die spätere Maßnahmenplanung einfließen zu lassen. So sollen Win-Win-Situationen, insbesondere im Hinblick auf die Themenbereiche Schifffahrt und Naturschutz, geschaffen werden. Besonders wichtig sei weiterhin die sorgfältige Dokumentation des Wissens, der Hinweise und unterschiedlichen Interessen sowie Erfahrungen, die im Verlauf der Auftaktveranstaltung eingebracht wurden. Diese diene als Grundlage für die Zusammenarbeit in der Konsultationsphase, so Mertes weiter.



Mertes betonte nochmals, dass die Auftaktveranstaltung als Startpunkt für die Konsultationsphase zu verstehen sei. So sollen im Rahmen der Konsultationsphase, voraussichtlich im zweiten Quartal 2018, die in der Auftaktveranstaltung gesammelten Aspekte in Gesprächen mit den jeweiligen Akteuren weiter konkretisiert und möglichst greifbare Handlungsoptionen für das Projekt abgeleitet werden. Zu jedem der Themenkomplexe Schifffahrt, Naturschutz, Wasserwirtschaft sowie Anlieger- und Nutzerinteressen, Welterbe Oberes Mittelrheintal seien ca. ein bis zwei solcher Termine geplant. Zu den themenspezifischen Gesprächen werde frühzeitig eingeladen. Nach Zusammenführung und Auswertung der Ergebnisse dieser Gespräche, wolle man dann 2019 die erarbeiteten Handlungsoptionen und den Stand der Vorplanung in einer Abschlussveranstaltung übergreifend vorstellen.

„Die Konsultationsphase ist eine informelle, frühzeitige Beteiligung der Akteure und steht noch nicht in Kontext zum später durchzuführenden Planfeststellungsverfahren“, betonte Mertes. Erst in einem

nächsten Schritt wird eine „Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung“ auf der Grundlage möglicher Ausführungsvarianten erfolgen. Hierbei können dann auch die betroffenen Bürgerinnen und Bürger an dem Dialogprozess teilnehmen und Meinungen, Empfehlungen und Ideen einbringen. Hierzu sind jedoch zunächst die Ergebnisse der vertiefenden Voruntersuchungen abzuwarten. Dies bedeutet, dass die „Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung“ frühestens 2020 beginnen wird.

Zum Abschluss dankte Mertes allen teilnehmenden Akteuren und den Mitarbeitenden der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung für ihr Engagement und lobte die konstruktive Gesprächsatmosphäre, die zu vielen wertvollen Impulsen geführt habe. Er fasste zusammen: „Wir haben heute bereits zentrale Positionen und wichtige Anliegen ausmachen können. Ich freue mich darauf, die gute fachliche Diskussion mit Ihnen allen fortzuführen“. Der Fokus liege hierbei stets auf der Erarbeitung der für alle Beteiligten tragbaren und akzeptablen Umsetzungsvarianten. In diesem Sinne wünschte er allen Teilnehmenden einen guten Heimweg.



Anhang

Teilnehmende Institutionen und Organisationen der Auftaktveranstaltung am 05. Dezember 2017

- BASF SE
- Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e.V. (BDB)
- Koninklijke BLN Schuttevaer
- Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) Landesverband Rheinland-Pfalz e.V.
- Bundesanstalt für Gewässerkunde (BfG)
- Bundesanstalt für Wasserbau (BAW)
- Deutscher Fähr-Verband e.V. (DFV)
- DIALOG BASIS
- Entwicklungsagentur Rheinland-Pfalz e.V.
- European River-Sea-Transport Union e.V. (ERSTU)
- European Skippers' Organisation (ESO)
- Flussgebietsgemeinschaft Rhein (FGG Rhein)
- Gebrüder Mnich OHG
- Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt, (GDWS) Standort Mainz
- Hafенbetriebe Ludwigshafen am Rhein GmbH
- Hafенbetriebe Rheinland-Pfalz GmbH
- Hessische Gesellschaft für Ornithologie und Naturschutz e.V. (HGON)
- Hessisches Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie (HLNUG)
- Internationale Kommission zum Schutz des Rheins (IKSR)
- Kreisfreie Stadt Wiesbaden, Untere Wasserbehörde
- Kreisfreie Stadt Wiesbaden, Untere Naturschutzbehörde
- Landesamt für Denkmalpflege Hessen (LfDH)
- Landesamt für Umwelt Rheinland-Pfalz (LfURhP)
- Landesfischereiverband Hessen e.V.
- Landkreis Mainz-Bingen, Untere Wasserbehörde
- Landkreis Rhein-Hunsrück, Untere Wasserbehörde
- Ministerium für Wissenschaft, Weiterbildung und Kultur; Sekretariat für das Welterbe in Rheinland-Pfalz
- Naturschutzbund Deutschland (NABU) Landesverband Hessen
- NABU-Naturschutzzentrum Rheinauen
- OTS On Time Shipping GmbH
- Reederei Schwaben GmbH
- Regierungspräsidium (RP) Darmstadt, Obere Naturschutzbehörde
- Regierungspräsidium (RP) Darmstadt, Obere Wasserbehörde
- Rhenus Partnership GmbH & Co. KG
- Stadt Bacharach
- Stadt Ingelheim
- Struktur- und Genehmigungsdirektion (SGD) Nord Rheinland-Pfalz, Obere Wasserbehörde
- Struktur- und Genehmigungsdirektion (SGD) Nord Rheinland-Pfalz, Obere Naturschutzbehörde
- Struktur- und Genehmigungsdirektion (SGD) Süd Rheinland-Pfalz, Obere Wasserbehörde
- Struktur- und Genehmigungsdirektion (SGD) Süd Rheinland-Pfalz, Obere Naturschutzbehörde
- Verbandsgemeinde Rhein-Nahe
- Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt (WSA) Bingen
- WSA Duisburg-Rhein

Herausgeber

Wasserstraßen- und
Schiffahrtsamt Duisburg-Rhein
Königstraße 84
47198 Duisburg
Telefon 02066 418-111
Telefax 02066 418-315
abladeoptimierungmittelrhein.wsa-
duisburg-rhein@wsv.bund.de
www.wsa-duisburg-rhein.wsv.de

Fotos

Wasserstraßen- und
Schiffahrtsamt Duisburg-Rhein
Zustimmung zur Veröffentlichung
wurde, im Rahmen der Veranstaltung,
durch die Teilnehmenden
mündlich gegeben.

März 2018

Diese Druckschrift wird im Rahmen der Öffentlich-
keitsarbeit der Wasserstraßen- und Schiffahrtsver-
waltung des Bundes kostenlos herausgegeben. Sie
darf nicht zur Wahlwerbung verwendet werden.

