



**WSV.de**

Wasserstraßen- und  
Schiffahrtsverwaltung  
des Bundes

## **Wasserstraßen- und Schiffahrtsamt Rhein**

**Protokoll digitales Informationsgespräch am 22.03.2021, 13:00-15:00 Uhr**

**Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung zur Abladeoptimierung der Fahrrinnen am Mittelrhein  
Teilabschnitt 2, „Lorcher Werth“ und „Bacharacher Werth“, Rhein-km 528,0 bis 547,5**

Am Informationsgespräch haben zehn Personen teilgenommen.

### **Teilnehmer Veranstalter:**

- Wasserstraßen- und Schiffahrtsamt (WSA) Rhein als Träger des Vorhabens (TdV)
- Bundesanstalt für Wasserbau (BAW)
- Agentur für Nachhaltigkeits-Kommunikation (N-Komm)

## **1 Präsentation**

- Im Rahmen eines Einführungsvortrags wurden vom WSA Rhein und der BAW die geplanten Maßnahmenalternativen für die Abladeoptimierung der Fahrrinnen am Mittelrhein (AOMR) im Teilabschnitt 2, „Lorcher Werth“ und „Bacharacher Werth“ Rhein-km 528,0 bis 547,5 vorgestellt. Die Präsentation ist auf der Internetseite [www.abladeoptimierung-mittelrhein.wsv.de](http://www.abladeoptimierung-mittelrhein.wsv.de) veröffentlicht.

## 2 Diskussion

- **Frage Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND), Landesverband Rheinland-Pfalz e. V., Kreisgruppe Mainz-Bingen:** Die Längs- und Querwerke, die Sie geschildert haben, sind natürlich den Großteil des Jahres sichtbar. Hat dies einen Einfluss darauf, dass das Mittelrheintal Weltkulturerbe ist?
- **Antwort WSA Rhein:** Die Längs- und Querwerke werden durch uns in dieser Hinsicht eingehender untersucht. Zudem wird eine Landschaftsbildanalyse durchgeführt werden. Uns ist bewusst, dass wir uns im Weltkulturerbe befinden und dessen Belange entsprechend berücksichtigt werden müssen.
  
- **Anmerkung Privatperson:** Wir haben in Nordrhein-Westfalen auf einer Strecke der Ruhr die Erfahrung gemacht, dass es beim Rückbau der Buhnen erheblichen Widerstand gegeben hat. Die historischen Buhnen sollten dort aus Gründen des Naturschutzes zurückgebaut werden und der Denkmalschutz hat dagegen vehement protestiert.
- **Antwort WSA Rhein:** Das Thema Rückbau von Buhnen muss differenziert betrachtet werden. Sie sind zu wichtigen Lebensräumen von Tieren und Pflanzen geworden und wir werden den Einzelfall betrachten. Längswerke können für die Natur von Vorteil sein, denn landseitig werden vor Wellenschlag sowie Sog geschützte Bereiche geschaffen.
  
- **Frage Schweizerische Rheinhäfen:** Erst einmal vielen Dank für die tolle Präsentation. Können Sie mir sagen, wie sich die Strömungssituation durch die Maßnahmen verändern wird?
- **Antwort BAW:** Die Strömung wird im unmittelbaren Bereich des Bauwerks in der Regel beschleunigt. Oberstrom der Bauwerke, wo wir eine aufstauende Wirkung erhalten, werden die Strömungsgeschwindigkeiten eher abnehmen. Die fahrdynamische Bewertung der vorgestellten Alternativen hat ergeben, dass die veränderten Strömungsverhältnisse aus Sicht der Schifffahrt als unkritisch einzuschätzen sind.
  
- **Frage Schweizerische Rheinhäfen:** Sie haben gesagt, dass es während der Bauphase zu Einschränkungen der Schifffahrt kommen kann, dass eventuell zeitweise ein Begegnungsverkehr nicht möglich sein wird. Haben Sie schon über ein Verkehrsregime gesprochen, in dem Sinne, dass es längere Zeiten gibt, in der die Schiffe nur in eine Richtung fahren dürfen? In Basel hatten wir es so gemacht, dass die Richtung alle acht Stunden gewechselt hat.
- **Antwort WSA Rhein:** Mögliche Sperrzeiten werden festgelegt, wenn geklärt ist, welche Alternative zur Ausführung kommt.

- **Frage BUND Landesverband Rheinland-Pfalz e. V., Kreisgruppe Mainz-Bingen:** Wenn ich Sie richtig verstanden habe, ist das Längswerk bei Bacharach nur dazu da, um die Strömungsgeschwindigkeit zu erhöhen, während das Längswerk in Lorch den Wasserspiegel anheben soll. Von welcher Erhöhung reden wir hier: Zwei Zentimeter, fünf Zentimeter oder mehr? Welche Konsequenz hat das für die Strömung am Anfang und Ende des Bauwerks? Dort müssen doch mächtige Verwirbelungen und Strömungen entstehen?
- **Antwort BAW:** Die maximale stützende Wirkung bei Mittelwasser liegt im direkten Bereich des Bauwerks bei ca. 20 Zentimetern. Bei diesem Abfluss wirkt die Maßnahme am stärksten. Bei allen anderen Abflüssen nimmt die Wirkung deutlich ab. Bei den Längswerken handelt es sich um Bauwerkstypen, die seit über hundert Jahren zum Einsatz kommen, weshalb diesbezüglich zahlreiche Erfahrungen vorliegen. Die Verwirbelungen am unteren Ende des Bauwerks haben eine räumlich begrenzte Wirkung, ebenso die lokalen Beschleunigungen am oberen Ende. Sie können im direkten Bauwerksbereich zu Kolken führen, die aus ökologischer Sicht durchaus Vorteile haben.
- **Frage BUND Landesverband Rheinland-Pfalz e. V., Kreisgruppe Mainz-Bingen:** Wenn ich noch eine Frage nachschicken darf: Das Längswerk in Bacharach dient primär zur Strömungserhöhung, damit sich dort weniger Ablagerungen bilden. Das heißt, die Sedimente, die dort nicht anlanden, werden einige Meter hinter dem Bauwerk anlanden. Würde dies über einen längeren Zeitraum nicht dazu führen, dass eine Hinterströmung des Bauwerks dann nicht mehr möglich wäre?
- **Antwort BAW:** Das ist nicht der Fall. Im Bereich Bacharach, unterhalb des Lorchausener Grunds, weitet sich die Strömung auf. Dies führt zu einer Verringerung der an der Flusssohle angreifenden Kräfte. Aus diesem Grund bleibt das Sediment im Bereich der Aufweitung liegen, jedoch auf der gegenüberliegenden Seite im Bereich der Innenkurve. Wenn wir es schaffen, das Sediment mit Hilfe des Längswerks durch diese Stelle hindurch zu transportieren, wird diese Situation so nicht mehr auftreten. Unterhalb der Aufweitung sind die an der Sohle angreifenden Kräfte wieder ausreichend, um das Sediment weiter zu transportieren.
- **Anmerkung Privatperson:** Grundsätzlich finde ich die Planung so für die Schifffahrt gut nachvollziehbar. Es sind nur ein paar Dinge, die uns als Wassersportler, als Ruderer und Kanuten Sorge bereiten. Wenn wir von Bingen die Rheinstrecke runterkommen, also als Wanderruderer, gibt es schon eine hohe Strömungsgeschwindigkeit, das ist schon abenteuerlich. Für uns wäre es bedauerlich, wenn das Lorcher Werth durch ein Längs- oder Querwerk zugesperrt werden würde. Schade, dass der Pausenraum wegfällt und wir wieder in der Fahrrinne fahren müssen, was für uns eine höhere Gefährdung bedeutet. Gerade Bacharach ist ein beliebtes Ziel und wenn ich es richtig sehe, würde das geplante Längswerk genau vor der Bacharacher Reede liegen. Man sollte dafür sorgen, dass man trotzdem vernünftig mit einem Ruder- oder Paddelboot anlegen kann.
- **Antwort WSA Rhein:** Danke für Ihre Hinweise bezüglich der Ruderer und Kanuten. In der letzten Woche wurde von anwesenden Vor-Ort-Vertretern dieses Thema auch angesprochen. Wir werden die genaue Lage und Größe der Bauwerke noch genau im Detail untersuchen und festlegen.

- **Frage Stadt Kaub:** Wenn ich es richtig verstanden habe, gibt es keine direkten Auswirkungen der Maßnahmen auf die Stadt Kaub oder könnten Sie mir noch einen Hinweis geben, was unsere Stadt betreffen könnte?
- **Antwort WSA Rhein:** Momentan nicht. Sehr wahrscheinlich wird die Stadt Kaub von dieser Maßnahme bis auf die mögliche Kappung von zwei Felsspitzen nur wenig betroffen sein.
  
- **Frage Schweizerische Rheinhäfen:** Wieso hat man sich nur für 20 Zentimeter entschieden und nicht wie in Basel für 30 bis 40 Zentimeter?
- **Antwort WSA Rhein:** Eine um 20 Zentimeter größere Fahrrinntiefe ist deshalb vorgesehen, damit der Projektbereich an die Streckenverhältnisse ober- und unterstromig angepasst werden kann. Dort beträgt die Fahrrinntiefe 2,10 Meter unter GIW. Es geht darum, diesen Engpass zu beseitigen.
  
- **Frage Schweizerische Rheinhäfen:** Kann man davon ausgehen, dass ein herkömmliches Binnenschiff 20 Zentimeter tiefer laden kann?
- **Antwort WSA Rhein:** Genau das bedeutet die Abladeoptimierung der Fahrrinntiefe um 20 Zentimeter.
  
- **Frage BUND Landesverband Rheinland-Pfalz e. V., Kreisgruppe Mainz-Bingen:** Wenn ich die alten Unterlagen richtig gelesen habe, hat man eine Wirtschaftlichkeitsprognose für die nächsten hundert Jahre durchgeführt. Gleichzeitig muss man sehen, dass auf dem Rhein viel Kohle, Mineralöl und dergleichen transportiert wird. Zumindest der Transport von Kohle wird nach dem Kohleausstieg für die Stromerzeugung deutlich zurückgehen. Dazu kommt auch, dass durch die Klimaverschärfung - wir erinnern uns an die letzten Trockenjahre mit extremen Niedrigwasser am Rhein - wir beobachten müssen, dass der Rhein tendenziell immer weniger Wasser führen wird. Muss das nicht zwangsläufig dazu führen, dass die Schiffe anders gebaut werden müssen, wesentlich kleiner beziehungsweise mit weniger Tiefgang? Immer tiefer und immer schneller wird auf Dauer wahrscheinlich nicht möglich sein.
- **Antwort WSA Rhein:** Das sind zwei unterschiedliche Aspekte. Das eine ist die Frage nach der Verkehrsprognose und den zu transportierenden Gütern. Diese Prognose wurde von unabhängigen Gutachtern erstellt und ist eine Grundlage für die Wirtschaftlichkeitsberechnungen der Maßnahme im Rahmen des Bundesverkehrswegeplans 2030. Der Kohleausstieg wurde hierbei berücksichtigt.

Die zweite Frage bezog sich auf das Niedrigwasser. Dieses betrifft die gesamte Rheinstrecke. Für diesen Streckenabschnitt ist es vorgesehen, den vorhandenen Engpass zu beseitigen, der sich auf das Transportgeschehen auf der gesamten Rheinstrecke auswirkt. Wie sich die Wasserabflüsse am Rhein zukünftig entwickeln, ist offen. Es gibt hierzu sehr unterschiedliche Prognosen, die betreffen jedoch die gesamte Rheinstrecke.

- **Anmerkung Koninklijke Binnenvaart Logistiek Nederland (BLN) Schuttevaer:** Ich möchte noch etwas zu meinem Vorredner sagen: Ich glaube nicht, dass immer größere Schiffe gebaut werden. In den Niederlanden wird eher angedacht alternative Schiffe zu bauen, die nicht so einen großen Tiefgang haben und bei gleichen

Abmessungen trotzdem mehr transportieren können. Die Zeit der immer größeren Schiffe ist wahrscheinlich vorbei.

- **Anmerkung MAINTANK Schifffahrtsgesellschaft mbH:** Ich glaube auch nicht, dass die Schiffe immer noch größer gebaut werden. Für uns ist der Ausbau vor allem für die Niedrigwasserphasen wichtig. Können wir den Kunden noch bedienen oder nicht mehr bedienen? Im Jahr 2018 war dies schon sehr kritisch. Ich denke, es macht Sinn, dass wir die Ware auf dem Schiff transportieren und nicht auf dem LKW oder mit der Bahn. Es ist wichtig für uns, dass die Schifffahrt das ganze Jahr fahren kann.

***Ende des Informationsgespräches***