



WSV.de

Wasserstraßen- und
Schiffahrtsverwaltung
des Bundes

Wasserstraßen- und Schiffahrtsamt Rhein

Protokoll digitales Informationsgespräch am 23.03.2021, 10:00-12:00 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 elf 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 veröffentlicht.

2 Diskussion

- **Frage Zweckverband Welterbe Oberes Mittelrheintal:** Erst einmal vielen Dank für den Vortrag. Wir waren auch in der Vergangenheit in die Planungen mit eingebunden. Wir finden die Transparenz, die Sie in diesem Verfahren gewählt haben, sehr gut. Man wird frühzeitig eingebunden und kann seine Belange einbringen. Uns interessiert aus Sicht des Weltkulturerbes wie sich die Maßnahmen im Rhein auf das Landschaftsbild auswirken? Der Rhein und seine Funktion als historische Transportroute sind ein wesentlicher Grund für die Vergabe des Titels als Weltkulturerbe.

Aber natürlich sind auch die Auswirkungen auf die Natur von großer Relevanz. Das Mittelrheintal ist ein sehr vielfältiger Lebensraum.

Wir finden es sehr gut, dass Sie eine Landschaftsbildanalyse vorgesehen haben. Da wäre für mich die Frage, was ist deren Basis und haben Sie schon damit begonnen oder wird das erst in den Unterlagen für den Scopingtermin aufbereitet? Wir sind aktuell in der Vorbereitung der Erstellung des Managementplans für das Weltkulturerbe und verfügen über umfangreiches Datenmaterial. Wenn Sie mit der Landschaftsbildanalyse beginnen, wäre es bestimmt sinnvoll, wenn wir uns einmal zusammensetzen würden.

- **Antwort WSA Rhein:** Wir haben nach erfolgter Ausschreibung Baader Konzept GmbH (Büro für Umweltplanung) beauftragt und werden im Hinblick auf den Scopingtermin mit den Untersuchungen zeitnah anfangen. Die Landschaftsbildanalyse ist frei von einer vorgegebenen Methodik ausgeschrieben. Es wird nach dem Leitfaden zur Umweltverträglichkeitsprüfung an Bundeswasserstraßen (Herausgeber: Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur) gearbeitet. Zusammen mit dem beauftragten Büro stimmen wir uns sehr gern mit Ihnen ab und nutzen somit Ihre Expertise.

In der letzten Woche wurde in einem der Vor-Ort-Gespräche der von Ihnen angesprochene Managementplan ebenfalls erwähnt, sodass wir uns bereits vorgenommen hatten, den Kontakt zu Ihnen aufzunehmen.

- **Frage Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) Landesgeschäftsstelle Rheinland-Pfalz:** Auch von mir vielen Dank für die sehr gute und informative Präsentation. Was mich interessiert, sind diese Längswerke, die allgemein als Win-win-Situation für die Schifffahrt und den Naturschutz angesehen werden. Es gibt dort Ruhezeiten für die Fischbrut und die Jungfische. Haben Sie schon bei existierenden Längswerken untersucht, wie diese Auswirkungen wirklich sind?
- **Antwort WSA Rhein:** Das WSA hat vor rund 15 Jahren am Rhein, in Duisburg-Walsum, ein Längswerk erbaut. Die Bundesanstalt für Gewässerkunde (BfG) hat die Maßnahme begleitet und einen Abschlussbericht zur Entwicklung der dortigen Fischfauna erstellt. Die BfG hat Untersuchungen vor und nach dem Bau des Längswerks durchgeführt. Dabei wurde festgestellt, dass es zu ökologischen Verbesserungen im Uferbereich hinter dem Längswerk gekommen ist. Zudem existieren umfangreiche Untersuchungen aus den Niederlanden. Die dort zuständige Rijkswaterstaat hat lange Längswerke erbauen lassen. Untersuchungen von Ökologen haben ergeben, dass sich dort gute Uferstrukturen, insbesondere für Jungfische, entwickelt haben. Wenn Sie gern weitere Informationen hätten, geben Sie uns bitte Bescheid.

- **Anmerkung Koninklijke Binnenvaart Logistiek Nederland (BLN) Schuttevaer:** Wir aus der Schifffahrt haben natürlich schon jahrelange Erfahrung mit Längswerken, auch am Rhein und in den Niederlanden. Bei der flexiblen Variante stellt sich mir die Frage, ob diese auch dauerhaft dem Material, das im Rhein transportiert wird, wie z. B. Kies, große Steine oder Baumstämme, standhalten kann. Ich bin da skeptisch, das muss man abwarten. Mit Längswerken können wir grundsätzlich gut fahren. Was uns Probleme bereitet, ist die Querströmung, die am Ende dieser Bauwerke auftritt, wenn Schiffe sich dort begegnen.
- **Antwort BAW:** Die Sorge bezüglich der Querströmungen ist sicherlich berechtigt. Jede der vorgestellten Alternativen wurde jedoch fahrdynamisch bewertet. Im jetzigen Planungszustand sind alle Alternativen für die Schifffahrt als unkritisch einzustufen. In die weiteren Planungen werden die wesentlichen Anregungen aus den Gesprächen der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung einbezogen, um die Bauwerke möglichst für alle Beteiligten verträglich zu gestalten.
- **Frage Europäische Vereinigung der Binnenschiffer e.V.:** Ich muss zugeben, dass ich technisch mit den ganzen Details des Vortrags etwas überfordert bin. Ich würde gerne wissen, ob wir die Präsentation auch erhalten können?
- **Antwort N-Komm:** Alle vorgestellten Materialien, sowohl die Informationsplakate als auch die Präsentation, können von Ihnen im Internetauftritt zum Projekt heruntergeladen werden. Die endgültige Version der Präsentation stellen wir am Freitag, den 25. März 2021, online.
- **Frage Internationale Kommission zum Schutz des Rheins (IKSR):** Ich möchte daran erinnern, dass die Wisper ein wichtiges Gewässer für das Programm zur Ansiedlung von Wanderfischen ist. In diesem Zusammenhang möchte ich nachfragen, wo das Längsbauwerk auf der Lorcher Seite genau hinkommen soll. Wenn ich es richtig gesehen habe, wird es die Mündung der Wisper nicht betreffen? Es wäre sehr wichtig, dass die Wispermündung nicht von diesem Bauwerk betroffen wird. In der Vergangenheit wurden dort schon mehrere Maßnahmen zur Verbesserung der Durchgängigkeit durchgeführt. Das Problem ist, dass sich dort ein Schüttkegel befindet, der dazu führt, dass bei Niedrigwasser die Lachse die Lockströmung der Wisper nicht finden können. Es wurde schon angedacht, dort ein Querwerk zu errichten, um die Situation nachhaltig zu verbessern. Gibt es schon Pläne für Ersatz- oder Ausgleichsmaßnahmen in diesem Bereich?
- **Antwort WSA Rhein:** Vor anderthalb Jahren gab es mit dem Regierungspräsidium Darmstadt eine Ortsbegehung an der Wispermündung. Der Vorschlag mit einer geschwungenen Holzkonstruktion eine dauerhafte Rinne für die Durchgängigkeit der Wanderfische herzustellen, ist aus wasserbaulicher Sicht leider nicht umsetzbar und nicht nachhaltig. Die Hochwässer würden diese relativ kurzfristig wieder zerstören. Wir beobachten diese Problematik auch weiterhin. Zudem kommt es an dieser Stelle häufig zu Fischwilderei. Die Rinne, die immer wieder freigebaggert werden muss, wird leider häufig mit Steinen verlegt. So entstehen kleine Tümpel, in denen die Lachse leicht weggefangen werden können.
- **Antwort BAW:** Das Längswerk wird auf keinen Fall die Wispermündung abdecken, es endet schon unterhalb des historischen Steigers.

Was die Verbesserung der Durchgängigkeit anbetrifft, kann man erst planerisch tätig werden, wenn feststeht, welche der vorgestellten Alternativen letztendlich realisiert wird. Jede Alternative wirkt etwas anders auf die Situation an der Wisper. Wenn die

Alternative und damit die Randbedingungen feststehen, kann mit den Planungen begonnen werden.

- **Frage IKSR:** Vielen Dank für die Erläuterungen. Wird noch berücksichtigt, wie sich die Veränderung der Abflussverteilung bei den beiden Werthen durch die neuen Bauwerke auf die Wassertemperatur in den hinterströmten Bereichen auswirkt? Dies hat vor allem im Hinblick auf den Klimawandel seine Relevanz, wenn die Wassertemperaturen kritischere Werte erreichen können und das gerade in den weniger durchströmten Bereichen. Werden die Auswirkungen des Klimawandels, vor allem auf die Abflussveränderung, bei Ihren Planungen berücksichtigt?
- **Antwort BAW:** Wir haben alle Varianten so angelegt, dass in den hinterströmten Bereichen eine Mindestfließgeschwindigkeit von 0,2 Meter pro Sekunde bei Niedrigwasser auftritt. Das ist eine Vorgabe, die aus der Ökologie kommt. Wir werden in den Bereichen der Werthe keine stagnierenden Wasserkörper schaffen, in denen eine kritische Temperaturerhöhung zu erwarten wäre.

Die zu erwartenden Auswirkungen des Klimawandels berücksichtigen wir schon seit längerer Zeit in unseren Untersuchungen. In diesem Projekt werden wir eine Klimawirkungsanalyse durchführen, um herauszufinden, welche Veränderungen innerhalb der Projektstrecke zu erwarten sind. Für diese Strecke sind schon einige Erkenntnisse vorhanden, beispielsweise aus Forschungsprojekten wie KLIWAS (redaktionelle Anmerkung: KLIWAS – Auswirkungen des Klimawandels auf Wasserstraßen und Schifffahrt – Entwicklung von Anpassungsoptionen). Bis Mitte dieses Jahrhunderts wird sich, was die Situation bei Niedrigwasser betrifft, nicht allzu viel verändern. In der zweiten Jahrhunderthälfte können gegebenenfalls stärkere Veränderungen eintreten. Darüber hinaus werden auch Veränderungen bei weiteren Abflüssen aus dem Abflussspektrum untersucht. Wir sind allerdings mit der Klimawirkungsanalyse noch nicht so weit, dass wir Ihnen heute schon Ergebnisse präsentieren können.

- **Antwort WSA Rhein:** Bei der Klimawirkungsanalyse wird nicht nur der Projektbereich betrachtet, sondern wesentlich großräumiger. Im Rahmen des Projektes soll die Strecke im Projektgebiet, das eine Länge von ca. 50 Kilometern aufweist, die Fahrrinntiefe an die Fahrrinnenverhältnisse ober- und unterstrom angepasst werden. Mögliche Veränderungen der Wasserspiegellagen durch den Klimawandel müssen dabei über den gesamten Rhein betrachtet werden.
- **Anmerkung BUND Landesgeschäftsstelle Rheinland-Pfalz:** Es gibt Bereiche in denen der Fels abgebaggert wird. Ich gehe davon aus, dass er nicht gesprengt, sondern abgebaggert wird. Uns interessieren vor allem die Bereiche, in denen die Nassbaggerarbeiten mit Kies oder kiesigen Sanden durchgeführt werden. Dort können durchaus wertvolle Laichplätze für viele Fische sein. Wir gehen davon aus, dass Sie diese Bereiche in den faunistischen Untersuchungen berücksichtigen, welche Arten dort vorkommen.
- **Antwort WSA Rhein:** Sprengungen in der Gebirgsstrecke sind nicht vorgesehen, der notwendige Sohlabtrag soll durch Fräsen erfolgen. Dazu wird ein Baggerversuch vorgeschaltet, um eine Fräse zu konzipieren und weiter zu optimieren. Ziel ist, die Lärmbelästigung und den Schwebstoffeintrag möglichst gering zu halten. Dieses modifizierte Gerät wird dann im späteren Vergabeverfahren der Baufirma als Baugerät vorgegeben.

Man muss dabei vorausschicken, dass die Fräs- und Baggerarbeiten nur in der Fahrrinne vorgenommen werden. Bestehende Kiesbänke außerhalb der Fahrrinne sind davon nicht betroffen. Wir haben die entsprechenden Stellen im Blick, dort Messpunkte angedacht und werden diese nach Verifizierung von weiteren Erkenntnissen einrichten.

- **Antwort BAW:** Die Bereiche in denen die Nassbaggerarbeiten durchgeführt werden, sind überwiegend Bereiche, in denen bereits in der Vergangenheit regelmäßig Unterhaltungsbaggerungen durchgeführt wurden, um die Sedimentablagerungen wieder aus der Fahrrinne zu entfernen. Insofern würde dort nichts Neues gemacht werden
- **Frage Zweckverband Welterbe Oberes Mittelrheintal:** Sie hatten schon grob die nächsten Schritte vorgestellt, wie die kommenden Phasen ablaufen. Mir ist bewusst, dass es zum jetzigen Zeitpunkt schwierig ist, konkrete Aussagen zur Zeitplanung zu geben. Wir haben die Bundesgartenschau zur gleichen Zeit und hoffen, dass nicht ausgerechnet dann, wenn wir viele Gäste haben, die Hochphase der Baumaßnahmen stattfinden wird. Bezüglich der Alternativen würde ich gerne wissen: Wann und wie erfolgt die Entscheidung für eine Alternative? Wie werden diese gegeneinander abgewogen?
- **Antwort WSA Rhein:** Ich möchte als erstes den Zeitplan erläutern: Nach jetzigem Stand sollen die Arbeiten im Teilabschnitt 2 im Jahr 2027 begonnen werden. Dabei ist die Bauzeit mit rund drei Jahren berücksichtigt. Daran können Sie schon erkennen, dass wir mit dem Teilabschnitt 2 und den darauffolgenden Teilabschnitten in die Zeit kommen werden, in der die BUGA 2029 durchgeführt wird. Die Abstimmungen mit der BUGA GmbH laufen zurzeit und ein weiterer intensiver Austausch ist vorgesehen, um die Maßnahmen abstimmen zu können. Wir werden auch während der BUGA unsere Baumaßnahmen durchführen. Vielleicht können unsere Maßnahmen auch für die Besucher interessant sein.

Wir haben vier Alternativen ausgearbeitet. Mit diesen werden wir in das Scopingverfahren gehen. Aus ökologischer Sicht wird eine Konfliktanalyse erarbeitet, bei der die vier Alternativen untersucht werden im Hinblick auf das Minimierungspotenzial, um die Maßnahmen mit möglichst geringen Eingriffen umsetzen zu können. Diese Konfliktanalyse aus ökologischer Sicht wird mit der Zielführung und Wirksamkeit der (technischen) Maßnahmen zusammengeführt, um im Rahmen eines Abwägungsprozesses die beste Lösung ermitteln zu können.

Ende des Informationsgespräches