



WSV.de

Wasserstraßen- und
Schiffahrtsverwaltung
des Bundes

Wasserstraßen- und Schiffahrtsamt Rhein

Protokoll digitales Informationsgespräch am 23.03.2021, 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 vier 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 Ministerium für Wissenschaft, Weiterbildung und Kultur des Landes Rheinland-Pfalz** (redaktionelle Anmerkung: Die Ministerien wurden im Mai neu organisiert und nun ist das Ministerium des Innern und für Sport zuständig): Sie sprachen immer von mittleren Abflüssen, das habe ich gleichgesetzt mit dem Normalwasserstand, ist das korrekt? Kann man sagen, an wie viel Tagen im Jahr diese Bauwerke zu sehen sein werden?

- **Antwort WSA Rhein:** Grundlage ist der Gleichwertige Wasserstand (GIW) 183, das heißt, dies ist der Wasserstand, der an 183 Tagen im Jahr unterschritten wird. Die Bauwerkshöhe wird durch den aktuellen GIW₁₈₃ plus 20 Zentimeter bestimmt.
- **Frage Privatperson:** Es war vorhin die Aussage, dass eine Win-win-Situation für Schifffahrt und Naturschutz entsteht. Das höre ich natürlich gerne, frage mich aber, wo der dritte Partner - das Mittelrheintal selbst - dabei ableibt? Verbesserungen für die Schifffahrt bedeutet, dass eine höhere Frequenz an Schiffsverkehr auf dem Rhein stattfinden wird. Für das Mittelrheintal würde das eine höhere Umweltbelastung bedeuten.
- **Antwort WSA Rhein:** Eine erhöhte Belastung des Mittelrheintals durch die Schifffahrt wird es wahrscheinlich nicht geben. Ziel des Projektes ist die Beseitigung eines Engpasses auf der Rheinstrecke. Dadurch können die Schiffe zukünftig mehr Ladung je Fahrt transportieren. Das bedeutet, dass bei der Annahme gleicher Transportmenge die Anzahl der Schiffsbewegungen abnehmen wird. Das hängt auch davon ab, wie sich der Gütertransport auf den Verkehrsträgern insgesamt entwickeln wird.

Die Bauwerke, so wie wir sie planen, gibt es anderenorts schon auf der Strecke. Wir ergänzen diese vorhandenen Bauwerke mit neuen Bauwerken an anderer Stelle. Negative Auswirkungen wird es unserer Meinung nach kaum gegeben.

Das Mittelrheintal ist Weltkulturerbe und im Jahr 2029 wird hier die BUGA veranstaltet. Sie können sicher sein, dass wir uns mit unseren Planungen und Maßnahmen mit den zuständigen Verantwortlichen abstimmen werden.

- **Frage Privatperson:** So wie ich den Zeitrahmen überblickt habe, kollidiert diese Maßnahme mit der BUGA 2029. Sehe ich das richtig?
- **Antwort WSA Rhein:** Nach dem jetzigen Stand der Planung würden wir mit den Arbeiten im Teilabschnitt 2 im Jahr 2027 beginnen. Wir rechnen mit rund drei Jahren Bauzeit. Wir werden mit dem Teilabschnitt 2 und den danach folgenden Teilabschnitten in die Zeit der BUGA kommen. Wir sind in Kontakt mit der BUGA gGmbH und werden auch weiter im Austausch bleiben, um unsere Maßnahmen abzustimmen. Wir werden auch während der BUGA unsere Baumaßnahmen durchführen. Vielleicht können unsere Maßnahmen auch für die BUGA-Besucher interessant sein.
- **Anmerkung Privatperson:** Da bin ich etwas skeptisch. Das erinnert mich an die frühen Einlassungen der Bahn, dass die Hoteliers früher begeistert wären, wenn die Züge möglichst nah an ihren Häusern vorbeifuhren. Sie könnten ihren Gästen damit etwas bieten. Entschuldigung, aber auf dieser Ebene stellt sich das hier für mich dar.

- **Anmerkung Verbandsgemeindeverwaltung Loreley:** Ich kann dem nur zustimmen. Eine Bitte: Stimmen Sie sich eng mit der BUGA gGmbH ab. Ich kann noch nicht so recht nachvollziehen, wie eine Baustelle in der BUGA eine Attraktion sein soll. Ich selbst vertrete eine klare Meinung: Ich lasse genau eine Baumaßnahme zur Zeit der BUGA zu und das ist die Mittelrheinbrücke. Zumindest müssten die Baumaßnahmen zurzeit der BUGA ruhen. Der Bund hat sich jetzt so lange Zeit gelassen, dass es auf dieses eine Jahr jetzt auch nicht mehr ankommt. Ansonsten stelle ich Ihre Planungen natürlich nicht in Frage. Wir erleben gerade wieder einen Hangrutsch (redaktionelle Anmerkung: Am 15. März 2021 gab es rechtsrheinisch einen Hangrutsch bei Kestert im Mittelrheintal.) und dadurch die Blockade der Bahnstrecke. Wenn sich die Frage stellt, mehr Güter auf Schiffe oder Bahn, dann ist die Antwort klar. Auch wenn die Vibration der Schiffe zu spüren ist, die Lärmbelästigung durch die Bahnstrecke ist ungleich höher. Mir wären mehr Schiffe auf dem Rhein deutlich lieber, wenn wir dafür die Güterzüge aus dem Mittelrheintal rausbekämen.

- **Anmerkung Botschaft der Niederlande:** Mit dem Vortrag haben Sie alle meine Fragen beantwortet. Wir würden uns natürlich eine genauere Zeitplanung wünschen, haben aber auch Verständnis dafür, dass dies noch nicht möglich ist. Die Niederlande hat mit einer der größten Binnenschiffahrtsflotten Europas ein besonderes Interesse daran, dass dieser Engpass auf dem Rhein möglichst rasch beseitigt wird. Diese Strecke ist einfach ein Nadelöhr für den ganzen Rhein bis zur Schweiz.

- **Frage Ministerium des Innern und für Sport des Landes Rheinland-Pfalz:** Sie tragen entgegen den ersten Planungen doch mehrere Hunderttausend Kubikmeter Sohle ab. Ich möchte darauf hinweisen, dass hier möglicherweise archäologische Funde zu erwarten sind. Das müsste dann mit den archäologischen Landesämtern und der Denkmalpflege abgestimmt werden, wie damit umzugehen ist. Ich habe noch eine Frage zum flexiblen Lorcher Querwerk. Was sind die Vor- und Nachteile eines flexiblen gegenüber einem festen Bauwerk? Ich glaube, dass ein festes Bauwerk weniger in der Landschaft stört als ein technisch flexibles Bauwerk.

- **Antwort BAW:** Klarer Vorteil eines beweglichen Bauwerks ist, dass es bei Hochwasserabflüssen nicht wasserspiegelanhebend wirkt. Dies ist ein Aspekt, der im oberen Mittelrheintal eine große Rolle spielt. Wichtig ist, dass wir mit unseren Maßnahmen die Wasserspiegellagen bei Hochwasser nicht anheben dürfen, dafür sind flexible Bauwerke sehr gut geeignet. Das Bauwerk entfaltet seine Wirkung bei Niedrig- bis Mittelwasserabflüssen. Der Querschnitt ist in diesem Fall verbaut, das Bauwerk wird dabei über seine volle Breite überströmt. Insofern ist der gefüllte Schlauch, der aus einer Kunststoffmembran besteht, nicht vollständig sichtbar. Bei höheren Abflüssen wird der Schlauch entleert und legt sich dann am Grund an der Wehrschwelle an. Sichtbar sind in diesem Fall noch die Wehrpfeiler des Bauwerks. Diese sind etwas höher als der auf Mittelwasserniveau gefüllte Schlauch.

- **Antwort WSA Rhein:** Offen ist noch, wie das Bauwerk an die Uferböschung angebunden werden könnte, ohne dass irgendwann eine Hinterströmung stattfindet. Die Lebensdauer eines solchen Bauwerks ist kürzer als bei einem festen Bauwerk. Beide Bauwerkstypen haben ihre Vor- und Nachteile, die entsprechend zu betrachten sind.

Um einem Missverständnis vorzubeugen: Es handelt sich bei unseren Maßnahmen nicht um das Abtragen von hunderttausenden Kubikmetern Sohle, sondern von (je nach Alternative) einer zu bearbeitenden Fläche von rund 160.000 bis 200.000 Quadratmeter. Dies bedeutet, dass es sich um rund 22.000 bis 29.000 Kubikmeter abzutragendes Material handelt. Es ist weiterhin unser Ziel so wenig Sohlmaterial wie möglich abzutragen.

Ende des Informationsgespräches