



**WSV.de**

Wasserstraßen- und  
Schifffahrtsverwaltung  
des Bundes

## **Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Rhein**

**Protokoll digitales Informationsgespräch am 25.03.2021, 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 acht Personen teilgenommen.

### **Teilnehmer Veranstalter:**

- Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt (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 Naturschutzbund Deutschland (NABU), Landesverband Hessen e. V.:**  
An einem Fluss können Sie aus hydraulischen Gründen nicht an einer Stelle etwas ändern, das an anderer Stelle keine Auswirkungen hat. Wenn Sie den Hauptstrom einengen, führt das dort auch zu einer verstärkten Strömungsgeschwindigkeit und im Nebenstrom zu einer Absenkung der Strömungsgeschwindigkeit. Das hat zur Folge, dass im Hauptstrom der Geschiebetrieb zunimmt und im Nebenstrom eher eine Schlammablagerung erfolgt. Beides ist eigentlich, zumindest im Extremfall, auch nachteilig für das Makrozoobenthos (redaktionelle Anmerkung: Mit Makrozoobenthos werden wirbellose Tiere bezeichnet, die die Fließgewässersohle besiedeln und mit dem Auge noch erkennbar sind). Gibt es Berechnungen welche Flächenanteile das jeweils ausmacht? So könnte man absehen, welche Auswirkungen die Veränderungen, abgesehen von der Unkalkulierbarkeit des Rheins, die geplanten Maßnahmen haben wird. Die Unwägbarkeiten werden Sie dann bestimmt beim anschließenden Monitoring feststellen. Gibt es im jetzigen Planungsstand schon aussagekräftige Flächenberechnungen? Im Bacharacher Werth ist auch ein Querwerk geplant. Warum ist dieses Wehr nicht auch als steuerbares Wehr angedacht? Ich denke gerade bei Niedrigwasser ist die Strömung für die Nebenarme doch recht reduziert. Es sollte alles getan werden, um eine Verschlammung in diesem Bereich zu verhindern.
- **Antwort BAW:** Die Gesamtgröße der Flächen, in denen eine Zunahme des Geschiebetriebes auftreten würde, wurde bislang nicht berechnet. In den unmittelbaren Bereichen der Bauwerke tritt in der Regel eine schubspannungserhöhende Wirkung auf. Oberhalb der Bauwerke wird der Geschiebetrieb aufgrund der wasser-spiegelstützenden Wirkung der Bauwerke tendenziell eher absinken. Im Bereich des Bacharacher Werths werden die Schubspannungen in einem Anlandungsbereich erhöht, in dem das Sediment auf der Felssohle aufliegt, sodass die Flusssohle hier nicht erodieren kann. Es wird lediglich der Anlandungstendenz entgegengewirkt. Insofern sind die Auswirkungen überschaubar.

Am Lorcher Werth schlagen wir das bewegliche Querbauwerk vor, um ungünstigen Auswirkungen auf die Hochwasserspiegellagen entgegenzuwirken. Das Bauwerk im Hinterströmungsbereich des Bacharacher Werths ist nicht als bewegliches Bauwerk geplant, da der Abflussanteil im Nebenarm des Bacharacher Werths sehr viel geringer ist als am Lorcher Werth und somit treten auch bei einer starren Variante des Bauwerks deutlich geringere Auswirkungen auf die Hochwasserspiegellagen als am Lorcher Werth auf. Durch das oberstrom gelegene Längswerk am Lorchhausener Grund wird die Anströmung des Nebenarms am Bacharacher Werth zudem verändert. Die vorgesehene Überlaufschwelle liegt auf dem Niveau des Gleichwertigen Wasserstands abzüglich eines halben Meters. Der Gleichwertige Wasserstand ist der Wasserstand, der im langjährigen Mittel an 20 Tagen im Jahr unterschritten wird. Selbst im extremen Niedrigwasserjahr 2018 wäre mit einer Überlaufschwelle auf diesem Niveau noch eine Hinterströmung des Bacharacher Werths gegeben. Eine Randbedingung in unseren Planungen ist, dass selbst bei Niedrigwasser eine Durchströmung von 0,2 Meter pro Sekunde nicht unterschritten werden darf. Bei höheren Abflüssen kann das feine Material, das sich gegebenenfalls absetzt, wieder mobilisiert werden. Insofern ist von einer zunehmenden Verlandung des Nebenarms nicht auszugehen.

- **Frage Privatperson:** Erst einmal vielen Dank für Ihre Ausführungen. Das war schon sehr informativ und erkenntnisreich. Trotzdem habe ich noch einige Fragen: Könnten die Maßnahmen zum Teil entfallen oder kleiner werden, wenn der Schiffstyp sich verändern würde? Wir haben schon darüber gesprochen, dass schon breitere und flachere Schiffstypen in Planung sind beziehungsweise schon gebaut werden. Könnten dann die Maßnahmen hinfällig werden? Wer macht die Umweltverträglichkeitsprüfung? Bei der Kartierung der Fauna haben Sie beispielsweise gesagt, dass da Maßnahmen getroffen werden. Welche Maßnahmen sind dies und was machen Sie, wenn die Maßnahmen nicht greifen? Wird dann woanders anderes Getier hergeholt? Zur Vielfalt in den hinterströmten Bereichen: Wie soll diese erreicht werden? Sie haben auch gesagt, dass in den Auen Maßnahmen getroffen werden sollen. Bei Guntersblum haben wir ein großes Problem mit Stechmücken. Würde das auch anfallen? Welche Pläne gibt es da?
- **Antwort WSA Rhein:** Ich würde gerne auf die Frage nach den Schiffstypen eingehen. Wir beseitigen in diesem Bereich einen Engpass, um die Fahrrinntiefe an die Bereiche ober- und unterstrom anzupassen. Die bestehenden Schiffstypen, können dann die ganze Rheinstrecke wirtschaftlich bestmöglich befahren. Die Frage nach kleineren Schiffstypen ist eine generelle Frage für die Binnenschifffahrt.

Die erste Frage ging in Richtung der Umweltverträglichkeitsprüfung. Wir haben eine entsprechende Ausschreibung durchgeführt und mit der Firma Baader Konzept GmbH ein geeignetes und renommiertes Büro gefunden, das jetzt mit den notwendigen Untersuchungen beginnt. Das Untersuchungsprogramm, das ich Ihnen in meinem Vortrag vorgestellt habe, wird durch das Büro im Rahmen des Auftrags bearbeitet. Wir werden nach unserer Zeitplanung im Herbst den Scopingtermin für den Teilabschnitt 2 durchführen, bei dem die Untersuchung und Methodik noch einmal genau vorgestellt werden. Diese sind mit den Trägern öffentlicher und umweltbezogener Belange sowie der betroffenen Öffentlichkeit zu besprechen. Ergaben sich dabei Ergänzungen zu dem von uns durchgeführten Untersuchungsprogramm, werden diese noch mitaufgenommen. Insgesamt ist das Konzept mit der Bundesanstalt für Gewässerkunde abgestimmt. Wir gehen davon aus, dass wir für die vorgestellten Projektwirkungen mit den Untersuchungen gut aufgestellt sind.

Ihre zweite Frage war: Welche Maßnahmen sind für Tiere und Fauna vorgesehen? Ich möchte das gern mit der dritten Frage verbinden. Ihre Frage lautete: Wie wir diese Vielfalt hinbekommen wollen? Wir gehen davon aus, dass wir keine massiven Beeinträchtigungen der Lebensräume haben werden. Es wird sicherlich in Nuancen Veränderungen geben. Hier und da werden Überbauungen notwendig sein. Dafür wird es Verbesserungen in anderen Bereichen geben. Mit der Initiierung von hinterströmten Bereichen sind wir sicher, dass wir geeignete faunistische Lebensräume entwickeln können, die einen besseren Lebensraum bieten als dies im jetzigen Zustand in Abschnitten der Fall ist. Insbesondere vor dem Hintergrund, dass es auf längeren Strecken Bereiche geben wird, die dem Wellenschlag nicht mehr ausgesetzt sein werden. Der Wellenschlag mit seinen Hub- und Sogwirkungen ist genau das, was im Uferbereich die Fischfauna massiv beeinträchtigt.

Wir möchten, wie in der Präsentation beispielhaft dargestellt, verschiedene Maßnahmen initiieren: u. a. Kolke und Kiesbänke. Diese werden wir bis zu einem gewissen Grad baulich herstellen, aber dann der Natur überlassen. Im Monitoring werden wir überprüfen, ob die Maßnahmen ihre Funktionen dann wirklich so aufnehmen, wie es unsere Planungen vorsehen. Je nach Ergebnis wird nachzusteuern sein.

Die letzte Frage war bezüglich der Mückenplage. Ich sprach von der rezenten, d. h. gegenwärtigen Aue zwischen Mainz und Bingen. Dort gibt es relativ wenige offene Wasserflächen. Es gibt ein paar kleinere Gewässerflächen, die unter Umständen

wieder an den Rhein beziehungsweise an das Regime des Rheins anzubinden wären. Solche Maßnahmen schweben uns dort nach aktuellen Planungen vor. Dass wir dort großflächig neue Wasserflächen anlegen werden, ist soweit nicht geplant, schon gar nicht die Planung von stehenden Gewässern.

- **Frage Wasserschutzpolizei (WSP) Abteilung Hessen:** Ich möchte ein wenig in die Zukunft blicken, wenn die Beteiligungsverfahren abgeschlossen sind: Ist dann von Ihnen geplant, die anstehenden Arbeiten parallel durchzuführen und kann man schon ein Zeitfenster nennen? Handelt es sich hierbei um mehrere Jahre?
- **Antwort WSA Rhein:** Es wird sich um mehrere Jahre handeln. Wir haben drei Teilabschnitte und rechnen derzeit für jeden Teilabschnitt mit ca. drei Jahren Bauzeit. Wir möchten gerne im Teilabschnitt 2, nach der jetzigen Planung, im Jahr 2027 mit der Umsetzung der Maßnahmen beginnen. Welche Arbeiten parallel durchgeführt werden können, müssen wir im Zuge der voranschreitenden Planungen weiter prüfen.
  
- **Frage Sozialdemokratische Partei Deutschland (SPD) Bacharach:** Sie haben gesagt, dass der Baubeginn 2027 geplant ist. Mit einer Bauzeit von drei Jahren würden die Arbeiten genau in Zeit der Bundesgartenschau fallen. Diese ist vor Ort sehr präsent und das Bacharacher Werth ist auch als Projektfläche angemeldet worden. Welche Auswirkungen werden die Arbeiten auf die Bundesgartenschau haben? Ich habe auch noch eine Frage zu den Überlaufschwellen. Gerade am Lorchhauser Grund ist es in den vergangenen Jahren häufiger der Fall gewesen, dass bei Niedrigwasser schon jetzt fast keine Strömung mehr vorhanden ist. Auch wenn die Überlaufschwellen eingebaut werden, hat dies trotzdem Auswirkungen auf die Strömungsgeschwindigkeiten und die Wassertiefe. Das Gleiche gilt für die Situation am Lorcher Werth. Wie sind da die Auswirkungen zu sehen? Sie hatten zu Beginn gesagt, dass die 120 Meter Breite der Fahrrinne beibehalten werden muss. Wurde über eventuelle Einbahnstraßenregelungen nachgedacht?
- **Antwort WSA Rhein:** Wir beginnen voraussichtlich im Jahr 2027 mit dem Teilabschnitt 2. Es kommen dann noch Teilabschnitt 3 und Teilabschnitt 1 hinzu. Wir sind im Gespräch mit der BUGA GmbH und stimmen uns gegenseitig bezüglich der Maßnahmen ab. Wir sind ebenso mit dem Weltkulturerbe in Kontakt, u. a. hatten wir in den letzten zwei Wochen Vertreter des Weltkulturerbes in den Informationsgesprächen dabei.
- **Antwort BAW:** Im Jahr 2018 konnte man den Lorchhausener Grund über eine Buhne zu Fuß erreichen. Das wäre mit der Überlaufschwelle so nicht möglich gewesen, da das Niveau der Überlaufschwelle tiefer liegt als diese Verbindung. Die Abflusssituation hinter dem Bauwerk würde sich dadurch bei Niedrigwasser eher verbessern.
- **Antwort WSA Rhein:** Zur Fahrrinnenbreite beziehungsweise der angesprochenen Einbahnregelung gibt es verschiedene Aspekte. Es gibt die Wahrschaustrecke im Bereich unseres Projektgebietes, in der für bestimmte Fahrzeugklassen schon eine „Einbahnregelung“ existiert. Wenn man die Einbahnstrecken erweitern würde, hätte dies natürlich negative Auswirkungen auf den Schiffsverkehr. Es würde zu deutlichen Wartezeiten kommen. Das ist zum einen nicht gewollt und zum anderen würde eine Einbahnregelung in diesem Bereich das Problem nicht lösen. Wir wollen in diesem Bereich einen Engpass für die gesamte Rheinstrecke beseitigen und die Fahrrinntiefe unter GIW an die Verhältnisse ober- und unterstrom anpassen. Es geht bei dem Projekt darum, die Abladetiefe zu verbessern. Würde man die

Einbahnregelung anwenden, so hätte man immer noch das Problem der geringeren Abladetiefe in diesem Bereich. Die 120 Meter setzen sich aus den sogenannten Fahrspuren zusammen. Die Bundesanstalt für Wasserbau untersucht, welchen Breitenbedarf ein Schiff benötigt, wenn es in einer Kurve fährt und in eine Begegnungssituation kommt. Auf Basis dieser Untersuchung sind die 120 Meter notwendig, um die Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs zu ermöglichen.

- **Frage NABU Landesverband Hessen e. V.:** Wenn mit dem Teilabschnitt 2027 begonnen werden soll, ist möglicherweise absehbar, dass Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen notwendig werden. Diese sollen nach Definition wirksam sein, wenn der Eingriff erfolgt. Es wäre dann möglich, dass Sie auch vor 2027 mit Ausgleichsmaßnahmen beginnen könnten. Das sind auf der einen Seite Kompensationsmaßnahmen. Es können aber auch artenschutzrechtliche Maßnahmen möglicherweise erforderlich sein. Die Strecke ist auch ein Schutzgebiet für Wanderfische. Dabei kommt es auf den Kilometer nicht an. Ich könnte mir vorstellen, dass auch Maßnahmen in Uferbereichen durchgeführt werden, die auch über diese drei Teilabschnitte hinausgehen. Also vielleicht auch oberhalb von Oestrich oder auch weiter unterhalb. Ist das für Sie vorstellbar?
- **Antwort WSA Rhein:** Im Prinzip ist dies denkbar, wenn die Untersuchungen zum Ergebnis kommen und im Gesetzesbeschluss beziehungsweise im Planfeststellungsbeschluss dies festgelegt wird. Wir sind derzeit noch nicht so weit, als dass wir abschätzen könnten, um welche Größenordnung es sich hierbei handeln wird. Ich bin nach wie vor optimistisch, dass wir die Eingriffe geringhalten können.
- **Anmerkung Struktur- und Genehmigungsdirektion (SGD) Süd:** Ich war einigermaßen erstaunt, dass Querwerke geplant werden. Das hätte ich jetzt nicht erwartet. Aber da muss man einfach sehen, wie diese dann ausgestaltet werden. Ich denke mir, dass das doch ein erheblicher Eingriff ist.
- **Frage Privatperson:** Was passiert, wenn diese Maßnahmen, auch wenn sie im Modell getestet wurden, in der Natur so nicht umzusetzen sind? Also wenn die Natur doch anders reagiert, als in den Modellen berechnet?
- **Antwort WSA Rhein:** Wir haben ein sehr großes Untersuchungsprogramm begonnen. Im Projekt integriert sind die Bundesanstalt für Gewässerkunde und die Bundesanstalt für Wasserbau. Wir gehen davon aus, dass das, was wir gemeinsam planen und was die gegenständlichen und mathematischen Modelle uns aufzeigen, dann auch in der Realität funktionieren wird. Wichtig ist natürlich, dass es ein nachlaufendes Monitoring geben wird.
- **Antwort BAW:** Wir befinden uns in einem Streckenabschnitt, der nicht die Dynamik aufweist wie viele andere freifließende Flüsse, sondern durch seine felsige Sohlbeschaffenheit eher berechenbar ist. Erosion in größerem Maßstab ist hier beispielsweise nicht möglich. Der Flussbau kann darüber hinaus auf einen langjährigen Erfahrungsschatz zurückgreifen, was die Funktionsweise der geplanten Bauwerke betrifft.

- **Frage Badische Anilin- und Sodafabrik (BASF) Societas Europaea (SE Europäische Gesellschaft):** Wie kam man auf die 20 Zentimeter Erhöhungsziel und nicht etwa 15 oder 25 Zentimeter?
- **Antwort WSA Rhein:** Das konnten Sie an einer Abbildung in der Präsentation erkennen. Wir haben ober- und unterstrom eine Fahrrinntiefe von 2,10 Meter unter GIW. Nur in diesem Engpass zwischen Budenheim bei Mainz und St. Goar ist dies nicht gegeben. Dort haben wir nur eine freigegebene Fahrrinne von 1,90 Meter unter GIW. Aus diesem Grund wurden 20 Zentimeter festgelegt.
  
- **Anmerkung NABU Landesverband Hessen e. V.:** Ich möchte Ihnen noch eine Ausgleichsmaßnahme vorschlagen, an die Sie vielleicht noch nicht gedacht haben: Die Bekämpfung der Lichtverschmutzung im Rheinuferbereich wäre eine sehr sinnvolle Maßnahme. An manchen Tagen, gerade im August, wenn vom Zoobenthos, z. B. die Eintagsfliegen in Massen ausfliegen und dann ihr Leben an Straßenlaterne beschließen, anstatt ihre Eier im Rhein abzulegen. Das wäre auch eine Maßnahme, die vergleichsweise einfach umzusetzen wäre.
- **Antwort WSA Rhein:** Vielen Dank für den Hinweis. Das nehmen wir sehr gerne auf.
  
- **Anmerkung BASF SE:** Ich möchte einfach nochmal Danke sagen, für die sehr klare Darstellung des Projekts. Die Beseitigung der Engstelle für die Binnenschifffahrt ist für uns natürlich sehr wichtig. Das Binnenschiff ist ein sehr starkes Rückgrat für uns und die Versorgung unserer Werke. Es ist wichtig, dass wir auch bei Niedrigwasser möglichst viele unserer Materialien und Güter auf dem Wasser transportieren können.
  
- **Anmerkung SGD Süd:** Ich möchte kurz fragen, wo wir die Präsentation bekommen können?
- **Antwort N-Komm:** Die Präsentation wird ab dem 25. März 2021 zum Herunterladen auf die Internetseite zum Projekt [www.abladeoptimierung-mittelrhein.wsv.de](http://www.abladeoptimierung-mittelrhein.wsv.de) eingestellt. Zu finden ist sie dann unter: Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung, Teilabschnitt 2.

***Ende des Informationsgespräches***