



WSV.de

Wasserstraßen- und
Schifffahrtsverwaltung
des Bundes

Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Rhein

Protokoll Informationsgespräch am 04.10.2021 in Kaub, 11:00-13:00 Uhr

**Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung zur Abladeoptimierung der Fahrrinnen am Mittelrhein
Teilabschnitt 3, „Jungferngrund“ und „Geisenrücken“, Rhein-km 547,5 bis 557,0**

Am Informationsgespräch haben sieben 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 3, „Jungferngrund“ und „Geisenrücken“, Rhein-km 547,5 bis 557,0, vorgestellt. Die Präsentation ist auf der Internetseite www.abladeoptimierung-mittelrhein.wsv.de veröffentlicht.

2 Diskussion

- **Frage Privatperson:** Gibt es Überlegungen für das empfindliche Rheintal wie viele Güter dort noch transportiert werden können, egal ob auf Schiene oder Wasserweg?
- **Antwort WSA Rhein:** Es ist eine Tatsache, dass auf der Wasserstraße noch Kapazitäten frei sind. Im Rahmen des Bundesverkehrswegeplans wurde auf Grundlage des Ist-Zustandes prognostiziert wie die Gütermenge im Jahr 2030 aussehen könnte. Auf dieser Basis hat man die Gütermengen auf die verschiedenen Verkehrsträger, Schiene, Straße und Wasserstraße verteilt (Modal-Split). Über den Bahnverkehr kann ich nicht sprechen. Wir arbeiten für die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung. Dazu kann ich sagen, dass die Kapazitätsgrenze auf dem Rhein noch nicht erreicht ist. Es könnte dort auch die doppelte Anzahl an Binnenschiffen oder mehr fahren. Die Zahl der im betrachteten Abschnitt fahrenden Schiffe wird sich, was die Prognose betrifft, nur wenig ändern.
- **Anmerkung Privatperson:** Es gab die Überlegung, dass die Güter vermehrt von der Schiene auf die Wasserstraße verlagert werden sollen. Die Schifffahrt hat darüber gejubelt. Ich kann mir aber nicht vorstellen, dass Sie mit diesen Baumaßnahmen die Probleme mit Niedrigwasser und Hochwasser in den Griff bekommen. Der Rhein fließt immer schneller ab. Im Endeffekt werden Sie es nur dann in den Griff bekommen, wenn Sie es so machen wie an der Donau mit Wehrbauten. Alles andere ist viel zu teuer, viel zu umweltfremd, passt einfach nicht rein in das Rheintal.
- **Antwort BAW:** Dass der Rhein immer schneller abfließt, wäre dann der Fall, wenn man ihn beispielsweise massiv eintiefen und somit von den Vorländern entkoppeln würde. Das ist aber nicht vorgesehen. In einem ersten Schritt sollen die Wasserspiegellagen gestützt werden, im zweiten Schritt würden moderate Abträge an der Gewässersohle durchgeführt, sodass hieraus in der Summe ähnliche Wasserstände wie im Ist-Zustand resultieren. Natürlich kann die Häufigkeit der Niedrigwasserereignisse nicht beeinflusst werden. Die vorgestellten Maßnahmen können jedoch bewirken, dass die Schifffahrt mehr Wassertiefe in diesem Gewässerabschnitt vorfinden wird.
- **Antwort WSA Rhein:** Bezüglich der Hochwässer sind wir im intensiven Austausch mit den Bundesländern Hessen und Rheinland-Pfalz. Wir sprechen immer von Hochwasserneutralität. Wichtig ist, dass wir mit unseren Maßnahmen die Hochwassergefahr nicht erhöhen. Durch unsere Maßnahmen darf nicht passieren, dass jemand das Wasser schneller im Keller stehen hat. Dann müssten wir entsprechende Gegenmaßnahmen treffen. Für den Hochwasserschutz liegt die Zuständigkeit bei den Bundesländern. Von diesen bekommen wir die Vorgaben in welchem Rahmen wir uns bewegen dürfen, und der ist nicht sehr groß.

- **Frage Privatperson:** Inwieweit berücksichtigen Sie in Ihren Planungen Starkregenereignisse, die in Zukunft wahrscheinlich viel stärker auftreten werden? Oder passiert hier am Rhein irgendwann das gleiche wie an der Ahr?
- **Antwort BAW:** Je kleiner das Einzugsgebiet, desto heftiger wirken solche Starkregenereignisse in Bezug auf ansteigende Wasserspiegellagen. Der Rhein hat ein sehr großes Einzugsgebiet, so dass es unwahrscheinlich ist, dass im gesamten Gebiet derartige Starkregenereignisse gleichzeitig auftreten. Von daher ist der Rhein bezüglich Wasserspiegeländerungen weniger dynamisch, als beispielsweise die Ahr. Die Auswirkungen veränderter Starkregenereignissen werden in diesem Projekt im Rahmen einer Klimawirkungsanalyse untersucht. Wir betrachten zusammen mit den Experten von der Bundesanstalt für Gewässerkunde unter anderem, wie sich

die Häufigkeit und Intensität von Hoch-, Niedrig- und Mittelwasserereignissen verändern wird.

- **Frage Struktur- und Genehmigungsdirektion Nord:** Eine Frage zum geplanten Längswerk am Loreleyhafen. Es war immer die Rede, dass der Loreleyhafen umgestaltet werden soll. Ist das in Ihren Planungen berücksichtigt oder ist die Umgestaltung nicht mehr aktuell?
- **Antwort WSA Rhein:** Die Umgestaltung des Loreleyhafens ist immer noch aktuell und ist an anderer Stelle in der Planung. Es wird jedoch noch einige Zeit verstreichen, bis dieses Projekt umgesetzt wird. Wir sind mit den Kollegen, die sich um den Loreleyhafen kümmern, im Gespräch, ob wir unser Bauwerk eventuell so gestalten können, dass hinterher die Mole des Schutzhafens Loreley integriert werden kann. Wir haben noch keine genauen Pläne hierzu. Das, was wir Ihnen heute gezeigt haben, basiert auf den Untersuchungen der Bundesanstalt für Wasserbau. Dort sind die Überlegungen für die Mole des Schutzhafens Loreley noch nicht mit integriert.

- **Frage Struktur- und Genehmigungsdirektion Nord:** Eine Frage noch zum Hochwasser: Greifen die geplanten neuen Deckwerke in das Einzugsgebiet ein? Wie viele Retentionsflächen würden dabei verloren gehen? Ist das soweit abschätzbar oder ist dies überhaupt nicht ermittelbar?
- **Antwort BAW:** Das Volumen des geplanten Deckwerks unterhalb des Tauber Werths beträgt ungefähr 15.000 Kubikmeter. Das geplante Deckwerk ist im Bereich eines bestehenden Deckwerks gelegen. Insofern handelt es sich nicht um Retentionsvolumina im Vorland, die dabei verlorengehen. Die örtliche Situation sieht so aus, dass oberhalb des Deckwerks eine Ufermauer zur Bundesstraße anschließt. Die Auswirkung der Maßnahme auf die Hochwassersituation ist marginal.
- **Frage Struktur- und Genehmigungsdirektion Nord:** Ich gehe davon aus, dass dies in Ihren Untersuchungen ermittelt wird?
- **Antwort BAW:** Das ist richtig. Wir berücksichtigen in unseren Untersuchungen Abflussereignisse von Niedrigwasser bis zu einem 100-jährlichen Hochwasserabfluss (HQ_{100}) jeweils für den Ist-Zustand und die jeweiligen Varianten.

- **Frage Struktur- und Genehmigungsdirektion Nord:** Eine Anmerkung noch zu den Betrachtungen des Naturschutzes: Da wurde erwähnt, dass die Gewässer, die seitlich dem Rhein zufließen, natürlich angebunden werden sollen und ein naturschutzfachlicher Ausgleich getroffen wird. Angesichts der Situation in diesem Teilabschnitt, wo viele dieser Gewässer wegen der Infrastruktur verrohrt sind, kann man wahrscheinlich relativ wenig vor Ort realisieren?
- **Antwort WSA Rhein:** In diesem Bereich, wo das Tal so eng ist und die Infrastruktur stark ausgeprägt ist, ist das in der Tat sehr schwierig. Im Bereich von Mainz/Bingen gibt es rezente Auen, wo man deutlich mehr machen kann. Man muss in diesem Projekt im Bereich Ausgleich und Ersatz etwas geräumiger denken.

- **Anmerkung Entwicklungsagentur Rheinland-Pfalz:** Für die Planung der BUGA sind wir mit Ihnen schon im Gespräch. So lange die Bahn- und Fährverbindungen funktionieren, betrifft uns das Projekt nicht wirklich. Wenn die Baustelle beginnt und die Schiffe baggern, dann kann das durchaus auch eine Attraktion sein. Vielleicht interessiert den einen oder anderen was dort passiert. Ansonsten sehen wir hinsichtlich der BUGA keine Probleme.

- **Frage Stadt Kaub:** Kommen wir mit der BUGA in der Bauphase hinein? Mich würde weiterhin interessieren, was man auf der Kauberseite noch aus naturschutzfachlicher Sicht machen könnte?
- **Antwort WSA Rhein:** Was die Bauzeit angeht, so rechnen wir in den Bauabschnitten derzeit jeweils mit rund drei Jahren Bauzeit. Das kommt natürlich auch darauf an, welche Alternativen wir umsetzen, dann kann sich die Zeit noch verkürzen oder verlängern. Wir werden mit dem Teilabschnitt 2 auf jeden Fall in die Zeit der BUGA hineinkommen. Mit diesem Teilabschnitt, dem Teilabschnitt 3, werden wir mit den Baumaßnahmen, wenn es gut läuft, auch in die Zeit der BUGA hineinkommen. Was die Maßnahmen der einzelnen Kommunen angeht, haben wir Ende des Jahres oder Anfang des nächsten Jahres einen Termin, auf dem uns die derzeit geplanten Maßnahmen der BUGA vorgestellt werden sollen. Dann können wir uns abstimmen, inwieweit das alles zusammenpasst und wir unsere Planungen steuern können.

- **Anmerkung Stadt Kaub:** Wir sind auch dabei unser Klärwerk zu erneuern, allerdings haben wir das Problem, dass wir vom WSA gesagt bekommen, dass sie derzeit noch nichts sagen können, da dies vom Projekt der Abladeoptimierung abhängt. Das blockiert leider unsere gesamten Planungen.
- **Antwort WSA Rhein:** Zugegebenermaßen, was die Nutzung von Flächen angeht, sind wir sehr zurückhaltend, da wir gerade in der Gebirgsstrecke das Problem haben, dass wir wenig Flächen zur Verfügung haben, auf denen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen durchgeführt werden können. Daher kommt es wahrscheinlich zustande, dass die Kollegen, die in Bingen arbeiten, etwas zurückhaltender mit Entscheidungen sind.

Ende des Informationsgespräches