



WSV.de

Wasserstraßen- und
Schifffahrtsverwaltung
des Bundes

Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Rhein

Protokoll Informationsgespräch am 05.10.2021 in Oberwesel, 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 sechs 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 NABU Rheinland-Pfalz - NABU-Naturschutzzentrum Rheinauen:** Für mich stellt sich mal wieder die Frage nach den tatsächlichen Alternativen. Die vorgestellten Alternativen unterscheiden sich nur in Nuancen. Es sind keine grundlegenden Alternativen. Einmal ist das eine Bauwerk etwas kleiner, mal ist es so ausgebildet. Solche Alternativen wie, wir Baggern mehr und machen weniger Bauwerke, wurden nicht vorgestellt. Mir scheint es besteht der Drang, wir packen es jetzt an und machen alles perfekt. Wir sorgen jetzt auch dafür, dass keine Seitenströmung mehr kommt. Das Ziel ist klar: Die Durchgängigkeit für die Schifffahrt zu verbessern. Aber mir fehlt noch die Abwägung der Maßnahmen, die Kosten / Nutzen-Rechnung und eine Alternative, die mit weniger Verbau eine ähnliche Wirkung erzielt. Mir scheint die jetzige Planung ist das wasserbauliche Optimum, aus dem man jetzt schöpfen möchte. Auf Kosten von was auch immer. Ohne genau zu wissen, wie zukunftsfähig das ganze Projekt überhaupt ist. Muss ich in Zukunft trotzdem massiv baggern, um solche Niedrigwasserstände, wie wir sie hatten und in Zukunft stärker haben werden, zu kompensieren? Insgesamt scheint mir das doch alles mehr auf Baumaßnahmen und weniger auf eine Zukunftsperspektive ausgerichtet zu sein. Beim Teilabschnitt 2 ist mir dies so stark nicht aufgefallen.
- **Antwort WSA Rhein:** Die Alternativen wurden erarbeitet auf Grund vieler Maßnahmenkombinationen. Die Bundesanstalt für Wasserbau (BAW) hat mit sehr vielen Alternativen untersucht was möglich wäre, um das Ziel zu erreichen. Sie haben Recht, mit der Querströmung ist noch ein Aspekt von der Schifffahrt im Zuge der Konsultationsphase mit hinzugekommen. Das ist zum Beispiel eine der Abwägungen, die wir noch durchführen müssen, ob es wirklich zu diesem Bauwerk kommen könnte.

Zu den Baggerungen: Wir sind im Bereich Jungferngrund schon in einem sehr engen Bereich für die Schifffahrt. Hier wollen wir das Baggern möglichst verringern. Je nach Alternative kann es sein, dass wir mehr baggern müssten und die Alternative 3 deshalb nicht zum Tragen kommen könnte. Das sind jetzt aber alles noch Abwägungen, die wir noch durchführen müssen. Gespräche wie heute sind für uns dabei sehr hilfreich, da wir immer wieder feststellen, dass ein breiter Fächer von Interessen existiert. Ein Part sagt, aus naturschutzfachlicher Sicht sollte hier so wenig wie möglich gemacht werden. Dann kommen die Wassersportler und sagen, dass sie ihren Sport nicht mehr betreiben können.

- **Antwort WSA Rhein:** Wir haben die Alternativen vorgestellt, die das Ziel der Abladeoptimierung erreichen. Wir sind derzeit vor dem vorbereitenden Verfahren. Wir sammeln alle verschiedenen Aspekte, die wir dann gegeneinander abwägen müssen. Es kann sein, dass eine Alternative aus naturschutzfachlichen Gründen nicht geht. Alle Alternativen haben ihre Vor- und Nachteile. Der Prozess der Abwägung liegt aber noch vor uns. Heute haben wir verschiedene Alternativen dargestellt, mit denen das Ziel erreicht werden kann. Im vorbereitenden Verfahren erfolgt eine weitere Ausarbeitung der verschiedenen zu betrachtenden Aspekte und deren Abwägung. Danach erfolgt die Vorlage einer Bauvariante bei der zuständigen Behörde. Noch ein Wort zum Satz „mehr baggern und weniger Bauwerke“: In den meisten Fällen ist es so, dass regelmäßige Unterhaltungsbaggerungen auf Dauer gesehen teurer sind als ein Bauwerk.

- **Frage Privatperson:** Vielen Dank für den Vortrag! Was ich noch gerne wissen möchte: Wie wird der Kolkverbau im Detail realisiert? Wird dies auf Dauer stabil sein oder wird das Material - denn der Rhein hat viel Kraft - wieder herausgespült werden? Muss es dann eventuell immer wieder neu verfüllt werden? Wohin wird das in die Mitte geleitete Geschiebe weitergeleitet? Irgendwo wird es dann doch wieder abgelagert.
- **Antwort BAW:** Das Geschiebe würde dorthin transportiert, wohin es bislang auch schon transportiert wird, in die Übertiefen unterhalb des Jungferngrunds im Bereich des Geisenrückens. Bislang nimmt ein Baggerschiff das in der Fahrrinne abgelagerte Geschiebe auf und gibt es dann im Bereich der Übertiefen wieder zu. Zukünftig würde dies durch den verstärkten Transport durch die Krümmung auf „natürliche“ Weise erfolgen.
- **Frage Privatperson:** Das ist die modellhafte Überlegung. Kann man hinsichtlich der Langzeitwirkung wirklich voraussagen, wo sich das Material ablagern wird?
- **Antwort BAW:** In das gegenständliche Modell wurde sehr viel Zeit und Mühe investiert, damit das Modellgeschiebe naturnah transportiert wird, und somit auch in die genannten Übertiefen. Diese sind in etwa 12 Meter tiefer als die Umgebungssohle. Das Geschiebe würde aber auch zukünftig, wie bereits heute, chargenweise bei höheren Abflüssen aus den Übertiefen nach unterstrom ausgetragen.

Bezüglich Ihrer Frage zum Kolkverbau: Die Zielstellung ist, dass die eingebauten Wasserbausteine nicht verfrachtet werden können. Wasserbausteine dieser Größenordnung dürfen nicht in die Fahrrinne gelangen, da sie den Schiffsverkehr gefährden könnten.

- **Frage Privatperson:** Das Ziel der Maßnahme ist die Fahrrinnenvertiefung in diesem Gewässerabschnitt um 20 Zentimeter. Können Sie sagen, was dies für die zusätzliche Beladung eines Güterschiffes bedeuten würde? Zusätzlich noch die Frage: Reicht diese Maßnahme auch langfristig aus, wenn immer weniger Wasser überhaupt in den Rhein nachkommt? Muss das Ziel dann nicht sein, kleinere und leichtere Schiffe zu bauen?
- **Antwort WSA Rhein:** Die Frage nach der Zuladung ist pauschal nicht zu beantworten, da die Schiffstypen sich deutlich unterscheiden. Ein normales Güterschiff müsste dann ungefähr 200 Tonnen mehr transportieren können.

Wir sollten zwei Dinge nicht vermischen. Das eine sind die zukünftigen Wassermengen, die kommen werden. Keiner kann Ihnen diese Mengen zuverlässig voraussagen. Es gibt hierzu nur Prognosen, die sich unterscheiden. Das andere betrifft unsere Strecke. Wir haben hier auf dem Rhein einen Engpass mit 20 Zentimeter weniger Fahrrinntiefe im Vergleich zur übrigen Strecke nach ober- und unterstrom. Dass man andere Schiffstypen entwickelt ist richtig, löst jedoch das Problem dieses Engpasses nicht. Erst wenn wir diese Strecke an die Verhältnisse unter- und oberstrom angeglichen haben, können wir weiterdenken. Dann kommt der nächste Schritt, dass man langfristig überlegt, was auf der gesamten Rheinstrecke passieren muss.

- **Frage Privatperson:** Das ist auch völlig plausibel. Wenn man auf der Strecke eine Stufe hat, muss man diese beseitigen, damit man gleichmäßig fahren kann. Dadurch würde man den Wasserspiegel absenken oder stimmt das nicht?

- **Antwort BAW:** Die gezeigte schematische Darstellung ist leider etwas irreführend. Dort ist nur der Abtrag zu sehen. Entscheidend ist aber, dass wir eine Kombination aus wasserspiegelstützenden Maßnahmen und Sohlabtrag durchführen wollen und so den Wasserspiegel nicht absenken würden. Die Wassertiefe ist die entscheidende Größe und nicht, dass man eine Stufe beseitigt.

- **Frage Fraktion Bündnis90/Die Grünen Oberwesel:** Mich interessiert, wie der grobe zeitliche Rahmen aussieht? Wir sind in den Vorbereitungen für die BUGA und würden daher gerne wissen, was auf uns zukommt.
- **Antwort WSA Rhein:** Für den Teilabschnitt 2 und auch für diesen Teilabschnitt werden wir, wenn für uns alles gut läuft, mit den Bauarbeiten in die Zeit der BUGA kommen. Wir sind mit den Verantwortlichen der BUGA in Gesprächen. Die Gesamtfreigabe der Strecke ist zurzeit für das Jahr 2033 geplant. Wir rechnen im Mittel mit vier Jahren für das planungsrechtliche Verfahren. Das ist natürlich nur ein Durchschnittswert. Für jeden Teilabschnitt planen wir mit einer Bauzeit von drei Jahren. Dies ist abhängig von den umzusetzenden Maßnahmen.

- **Frage Privatperson:** Sie haben gesagt, dass Sie Sohlabtrag machen werden, aber nicht auf der ganzen Fläche. Wie kann man sich das im Detail vorstellen? Finden auch Sprengungen wie bei früheren Vertiefungen statt?
- **Antwort WSA Rhein:** Es sind im Prinzip „Felsspitzen“, die abgetragen werden. Der Sohlabtrag wird sich nicht auf die gesamte Fahrrinne beziehen, sondern nur auf einzelne Bereiche. Sprengen werden wir nicht. Das wurde früher gemacht, heute nicht mehr. Wir haben vor, ein Fräsverfahren anzuwenden. Wir sind derzeit dabei, einen sogenannten „Baggerversuch im Fels“ zu planen, um dann ein entwickeltes Baugerät zu testen und zu optimieren. Sowohl was das Verfahren, aber auch die entstehenden Belästigungen betrifft. Im kiesigen oder sandigen Bereich sind es ganz normale Nassbaggerarbeiten, wie sie auch aktuell im Zuge von Unterhaltungsmaßnahmen durchgeführt werden.

- **Frage Privatperson:** Die geplanten Bauwerke bestehen aus Steinen. Was sind das für Steine und wo kommen diese her?
- **Antwort WSA Rhein:** Wo die Steine herkommen, wissen wir derzeit noch nicht. Das entscheidet sich abschließend erst bei der Ausschreibung. Im Allgemeinen haben wir bei den Bauwerken im Kern ein Kies / Mineralgemisch. Zur Sicherung des Bauwerks kommt dann noch eine Schicht Wasserbausteine. Wir haben ausgeführt, dass wir prüfen werden, ob wir auf der stromabgewandten Seite zum Beispiel eine technisch-biologische Sicherung durchführen und wir somit die Wasserbausteine dort ersetzen können. Die Anlieferung der Massengüter für die Bauwerke erfolgt per Schiff.

- **Frage Privatperson:** Sie haben bei dem Längswerk am Tauber Werth vom mittleren Abfluss gesprochen. Was ist denn der mittlere Abfluss?
- **Antwort BAW:** Der mittlere Abfluss ist der Median der Abflüsse, der an 183 Tagen im Jahr unterschritten wird. Am Pegel Kaub entspricht das aktuell einem Wasserstand von 2,06 Meter.

- **Frage Privatperson:** Wenn die Sohle abgefräst wird, bleibt das Fräsgut im Fluss oder wird das abtransportiert?
- **Antwort WSA Rhein:** Das abgefräste Material wird abgepumpt und dem Rhein entnommen. Es ist zu prüfen wo das Material hingbracht wird, ob dieses im Rhein umgelagert oder ob es über die Wasserstraße abtransportiert wird.

- **Frage Privatperson:** Ich habe noch eine Frage zur aktuellen Situation der Regierung. Diese wechselt jetzt. Kann es sein, dass sich am Bundesverkehrswegeplan unter einer neuen Regierung noch Änderungen ergeben können? Das eventuell das gesamte Projekt noch gekippt wird?
- **Antwort WSA Rhein:** Dazu kann ich nichts sagen. Das weiß ich nicht.

- **Frage Privatperson:** Können Sie noch etwas zu den Gesamtkosten des Projekts sagen?
- **Antwort WSA Rhein:** Die Gesamtkosten hängen natürlich von den gewählten Alternativen ab. Ob eine der vorgeschlagenen Alternativen planfestgestellt wird oder ob es eine andere Alternative wird, das kann man derzeit noch nicht sagen. Nach dem Bundesverkehrswegeplan wurden 60 Millionen Euro für die Gesamtmaßnahme veranschlagt. Es wird teurer werden, aber auch hier ist es sehr stark davon abhängig, welche Maßnahmen wir durchführen werden. Im Teilabschnitt 2 haben wir zum Beispiel in einer Alternative ein steuerbares Querbauwerk und das würde alleine schon die 60 Millionen Euro beanspruchen, die für die Gesamtmaßnahme geplant war. Zum jetzigen Zeitpunkt kann ich Ihnen daher keine seriöse Zahl nennen.

Ende des Informationsgespräches