



**WSV.de**

Wasserstraßen- und  
Schiffahrtsverwaltung  
des Bundes

## **Wasserstraßen- und Schiffahrtsamt Rhein**

**Protokoll Informationsgespräch am 07.10.2021 in St. Goar, 14:00-16:00 Uhr**

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

Am Informationsgespräch haben drei 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 3, „Jungferngrund“ und „Geisenrücken“, Rhein-km 547,5 bis 557,0, vorgestellt. Die Präsentation ist auf der Internetseite [www.abladeoptimierung-mittelrhein.wsv.de](http://www.abladeoptimierung-mittelrhein.wsv.de) veröffentlicht.

## 2 Diskussion

- **Frage Stadthafen St. Goar:** Würden Sie eine Kopie des Vortrags an die Deutsche Bahn senden? Ich bin sehr beeindruckt von der Arbeit, die hier gemacht wird. Vor allem wenn man bedenkt, dass die vorgeschlagenen Maßnahmen gar nicht so große Auswirkungen auf die hiesige Bevölkerung haben und sich nicht so stark von den laufenden Baggerarbeiten oder Unterhaltungsmaßnahmen unterscheiden. Die Deutsche Bahn sprengt hingegen ein paar Berge weg und informiert nicht über deren Maßnahmen. Im Grunde wird doch in dem Projekt alles auf dem Wasser gebaut, mit wenigen Auswirkungen auf die Anwohner, den Betrieb an Land und für die Schifffahrt.
- **Antwort WSA Rhein:** Für die Schifffahrt werden wir Einschränkungen haben. Dies wird uns vor allem im Teilabschnitt 3 vor einige Herausforderungen stellen. In diesem Streckenabschnitt ist es sehr eng, aber wir werden uns mit der Schifffahrt diesbezüglich frühzeitig abstimmen. Wir hatten in den Gesprächen auch Vertreter der Wasserschutzpolizei dabei, die natürlich ebenfalls frühzeitig eingebunden werden. Ansonsten ist in diesem Teilabschnitt ein Stück des Uferverbau geplant. Alles andere findet im Wasser statt. Der Felsabtrag und die Baggermaßnahmen werden in der Fahrrinne durchgeführt. Die übrigen Bauwerke und die Andienung für den Bau der Bauwerke findet auf dem Wasserweg statt.
  
- **Frage Stadt St. Goar:** Wenn alles optimal läuft, wann werden Sie anfangen und wann werden Sie fertig sein?
- **Antwort WSA Rhein:** Wenn wir mit einem Verfahren von vier Jahren rechnen und einer Bauzeit von drei Jahren, planen wir mit einer Verkehrsfreigabe der Gesamtstrecke im Jahr 2033. Im Teilabschnitt 3 werden wir voraussichtlich ab 2029 mit den Bauarbeiten beginnen können. Ob wir drei Jahre brauchen oder weniger, hängt von der umzusetzenden Alternative ab. Im Teilabschnitt 2 werden wir auf alle Fälle in die Zeit der BUGA kommen. Wenn es gut läuft, würden wir allerdings auch mit dem Teilabschnitt 3 in die Zeit der BUGA kommen. Wir sind mit den Vertretern der BUGA in entsprechender Abstimmung und Austausch. Sowohl bei den Gesprächen im Teilabschnitt 2 als auch in den derzeitigen waren die Vertreter der BUGA anwesend. Ende dieses Jahres beziehungsweise Anfang nächsten Jahres ist ein Gespräch geplant, in dem wir die geplanten Maßnahmen im Rahmen der BUGA vorgestellt bekommen.
  
- **Frage Stadt St. Goar:** Mit welchen Auswirkungen auf die Hochwassersituation rechnen Sie durch die geplanten Maßnahmen?
- **Antwort WSA Rhein:** Durch unsere Maßnahmen darf es zu keiner Verschlechterung des Ist-Zustandes kommen. Wir sind an die Hochwasserneutralität gebunden. Wir sind diesbezüglich in intensiven Gesprächen mit Vertretern der Bundesländer Hessen und Rheinland-Pfalz, um einen Weg zu finden, in welchem minimalen Bereich wir uns mit den Maßnahmen bewegen dürfen.

- **Antwort BAW:** Durch die Kombination aus Wasserspiegelstützung und Sohlabtrag haben wir hinsichtlich der Entwicklung der Wasserspiegellagen zwei gegenläufige Effekte, die sich gegenseitig neutralisieren. Mit den vorgestellten Maßnahmen erreicht man nahezu Hochwasserneutralität. Was Sie heute vorgestellt bekommen haben, sind erste technische Entwürfe. Wir sammeln über diese Gespräche Anregungen und Kritiken ein und gehen erst dann in die Optimierungsschleife für die Bauwerke. In Gesprächen mit den Ländern Hessen und Rheinland-Pfalz werden die neuralgischen Punkte (redaktionelle Anmerkung: eine für Störungen besonders kritische oder gefährliche Stelle) in der Strecke festgelegt, auf die besonders geachtet werden muss.
  
- **Frage Stadt St. Goar:** Jetzt verstehe ich auch das Wort „Abladeoptimierung“: Es geht doch eigentlich um eine Rheinvertiefung?
- **Antwort BAW:** Es geht nicht wirklich um eine Rheinvertiefung. Zunächst werden wasserspiegelstützenden Maßnahmen betrachtet. Wenn deren Wirkung zur Erhöhung der Wassertiefen nicht ausreicht, erfolgt die Erhöhung der Wassertiefe in einem zweiten Schritt durch lokale Sohlabträge.
- **Anmerkung Stadt St. Goar:** Die Schiffe können mehr abladen, das heißt, sie können mehr transportieren.
- **Antwort WSA Rhein:** Genau, beim Schiff heißt es abladen. Im Prinzip geht es um die Erhöhung der Zuladung.
- **Anmerkung Stadt St. Goar:** Ich muss zugeben, dass diese Begrifflichkeit irreführend und wahrscheinlich ein Grund ist, dass nicht mehr Menschen zu den Gesprächen kommen.
- **Antwort WSA Rhein:** Ein Schiff lädt ab. Je mehr Ladung ein Schiff aufnimmt, desto tiefer liegt es im Wasser. Abladen ist ein feststehender Begriff. Der Begriff Abladeoptimierung ist aber nicht von uns, sondern kommt aus dem Ministerium, das das Projekt im Rahmen des Bundesverkehrswegeplans 2030 konzipiert hat.
  
- **Frage Stadt St. Goar:** Man hat hier das letzte Mal 1972 den Rhein weiter ausgebaut. Das ging lange gut, aber die Schiffe haben sich im Laufe der Zeit deutlich weiterentwickelt. Meine Frage ist: Wie weit in die Zukunft zielt eigentlich Ihr Projekt? So wie die LKWs - wir haben jetzt die Gigaliner - sind die Schiffe immer größer geworden. Werden wir in 30 Jahren wieder zusammensitzen und über einen Rheinausbau sprechen?
- **Antwort WSA Rhein:** Es gibt mehrere Aspekte. Der Zukunftsfaktor ist natürlich richtig, aber keiner von uns kann wirklich in die Zukunft sehen, weder bei Straße, Schiene oder Wasserstraße. Ziel dieses Projekts ist es, den bestehenden Engpass im Bereich des Mittelrheins zu beseitigen, der sich auf die gesamte Rheinstrecke auswirkt. Es geht darum, diesen Engpass an die Verhältnisse im unter- und oberstromigen Bereich anzupassen. Natürlich müssen wir auch weitere Aspekte betrachten. Wie wird sich die Wasserführung des Rheins verändern? Wird es im Sommer mehr und im Winter weniger Wasser geben? Das sind Dinge, die wir nicht wissen, aber diese betreffen die gesamte Rheinstrecke von Basel bis nach Rotterdam. Hier wird es übergeordnete Konzepte geben müssen. Das entbindet uns aber nicht der Problematik der 50 Kilometer Strecke mit den sechs Tiefenengstellen im vorliegenden Projekt. Wir führen zudem in diesem Projekt eine Klimawirkungsanalyse durch.

- **Frage Stadthafen St. Goar:** Sie sprachen anfangs über Strömungsgeschwindigkeiten, die sehr hoch in diesem Streckenabschnitt sind. Haben Sie hierzu Untersuchungen gemacht, wie sich diese durch die Maßnahmen verändern würden?
- **Antwort BAW:** Im direkten Maßnahmenbereich der Bauwerke tritt eine Erhöhung der Strömungsgeschwindigkeiten auf. Oberhalb dieser Maßnahmen, in deren Rückstaubereich, verringern sich die Strömungsgeschwindigkeiten. In den Bereichen, in denen die lokalen Sohlabträge durchgeführt werden, kann man davon ausgehen, dass die Strömungsgeschwindigkeiten marginal zurückgehen. Das sind Nachkommastellen, über die wir reden.
  
- **Frage Stadthafen St. Goar:** Wir haben viele Bootsfahrer, die wegen der Strömung jetzt schon große Angst vor der Loreley haben. Wird es oberhalb von St. Goar zukünftig schnellere Strömungen in den Rheinabschnitten geben?
- **Antwort BAW:** Das war Bestandteil der durchgeführten Untersuchungen und ein Ausschlusskriterium für einige Maßnahmen. Das Referat „Schifffahrt“ der Bundesanstalt für Wasserbau untersucht die Auswirkung der einzelnen Maßnahmen auf die Schifffahrt beziehungsweise die fahrdynamischen Aspekte. Eine Erhöhung der Strömungsgeschwindigkeiten würde oberhalb des Tauber Werths durch das Längswerk auftreten. Die Erhöhung fällt allerdings nur sehr gering aus, da das Tauber Werth hinterströmt ist. Auch das am schwächsten motorisierte Schiff, das derzeit auf dem Rhein verkehrt könnte, diesen Bereich noch passieren. Dafür wäre die Querströmungen zukünftig deutlich geringer. Letztendlich ist es eine Abwägungssache was besser ist.
  
- **Frage WSA Rhein:** Ich würde gerne noch einmal fragen, von welchen Bootstypen Sie sprechen?
- **Frage Stadthafen St. Goar:** Von der Freizeitschifffahrt.
- **Antwort WSA Rhein:** Ich muss gestehen, dass wir bei den fahrdynamischen Untersuchungen die motorisierte Freizeitschifffahrt nicht betrachtet haben. Danke für Ihren Hinweis, dem wir nachgehen werden. Wir haben auf unserer Agenda sehr stark die muskelbetriebene Freizeitschifffahrt als Ergebnis unserer Gespräche im Teilabschnitt 2. Wir werden Ihrem Hinweis auf alle Fälle nachgehen.
- **Anmerkung Stadthafen St. Goar:** Bei einem Wasserstand von rund 3,80 Meter am Pegel Kaub haben wir viele Boote, die dann schon nicht mehr weiterfahren und umdrehen.
- **Antwort BAW:** Uns liegen die flächenhaften Auswertungen der veränderten Strömungsgeschwindigkeiten bei unterschiedlichen Wasserspiegellagen vor. Diese werden wir uns hinsichtlich der motorisierten Freizeitschifffahrt nochmals ansehen.

**Ende des Informationsgespräches**