



WSV.de

Wasserstraßen- und
Schiffahrtsverwaltung
des Bundes

Wasserstraßen- und Schiffahrtsamt Rhein

Protokoll Informationsgespräch am 08.10.2021 in St. Goarshausen, 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 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 veröffentlicht.

2 Diskussion

- **Frage Stadt St. Goarshausen:** Wie sieht der gesamte zeitliche Ablauf der Maßnahme aus? Gibt es eine Zeitspanne von wann bis wann die Arbeiten umgesetzt werden?
- **Antwort WSA Rhein:** Die gibt es natürlich. Nach Abschluss der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung werden wir den Antrag für das vorbereitende Verfahren stellen. Für die vorbereitenden Verfahren planen wir pro Teilabschnitt derzeit im Mittel vier Jahre. Ob die Verfahren länger oder kürzer dauern werden, kann derzeit keiner seriös sagen. Wenn das Verfahren abgeschlossen ist, können die Bauarbeiten beginnen. Für jeden Teilabschnitt kalkulieren wir mit drei Jahren Bauzeit. Aber auch hier kommt es auf die Maßnahmen an, ob sich die Bauzeit eventuell verkürzt oder verlängert. Die Verkehrsfreigabe für die komplette Strecke ist derzeit für das Jahr 2033 geplant. Für die Schifffahrt ist die Gesamtstrecke wichtig und nicht die einzelnen Teilabschnitte. Was den Teilabschnitt 3 angeht, wenn alles so läuft wie wir uns das vorstellen, könnten wir im Jahr 2029 mit der Baumaßnahme beginnen.

- **Frage SGD Nord:** 2029 findet die BUGA statt. Sind Sie in Abstimmung mit den Verantwortlichen?
- **Antwort WSA Rhein:** Es waren schon bei der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung für den Teilabschnitt 2 und auch Anfang dieser Woche Vertreter der BUGA bei den Gesprächen dabei. Wir sind mit ihnen in entsprechender Abstimmung. Anfang nächsten Jahres werden uns von den Vertretern der BUGA und den beteiligten Kommunen die geplanten Maßnahmen vorgestellt. Es ist allen bewusst, dass wir voraussichtlich in der Zeit der BUGA Maßnahmen durchführen werden. Man kann darüber natürlich geteilter Meinung sein, aber von einem BUGA-Vertreter kam die Äußerung, dass unsere Baumaßnahmen auch eine Attraktion für die Besucher sein könnten. Wir sind auf alle Fälle mit den Vertretern der BUGA und auch des Weltkulturerbes in Abstimmung.
- **Anmerkung BDS-Binnenschifffahrt e.V.:** Im Großen und Ganzen sind das alles Wasserbaumaßnahmen, bei denen der Tourismus nicht direkt betroffen ist. Man sieht dann nur, dass etwas gemacht wird und das kann man auch positiv sehen.

- **Frage Stadt St. Goarshausen:** In den 1970er Jahren wurde am Loreleyhafen der bei der Rheinvertiefung angefallene Aushub zwischengelagert und später nach Holland weitertransportiert. Von der Hafenoberkante war das ein über zehn Meter hoher Berg. Das Material wurde erst Jahre später wieder abgefahren. Würde das gleiche bei der Maßnahme wieder passieren?
- **Antwort WSA Rhein:** Kollegen von uns arbeiten daran, dass der Schutzhafen wieder besser genutzt werden kann. Wir werden im Rahmen unserer Maßnahme ein entsprechendes Konzept erstellen, ob wir das Material an anderer Stelle dem Rhein wiedergeben können, oder ob Material dabei ist, das über den Wasserweg abgefahren wird und dann wiederverwertet beziehungsweise entsorgt werden muss. Dass wir das Material hier in der Region zwischenlagern, ist nicht geplant.

- **Frage Stadt St. Goarshausen:** Vor der Stadt St. Goarshausen finden wahrscheinlich verschiedene Sohlabtragsmaßnahmen statt. Wie kann man sich das vorstellen? Wird das in Form von Sprengungen oder Fräsarbeiten durchgeführt?
- **Antwort WSA Rhein:** Wenn wir sandig, kiesige Bereiche haben, werden das Nassbaggerungen sein. Die können Sie sich so vorstellen, wie die laufenden Unterhaltungsbaggerungen, die unser Außenbezirk regelmäßig durchführt. Im felsigen Bereich werden wir fräsen. Hierzu bereiten wir aktuell einen Fräsversuch vor. Wir haben ein Fräsgerät konzipiert, dass wir im Rahmen des Versuchs noch weiter optimieren wollen. Es wird dort eine Einhausung geben und wir versuchen den Lärm und die Trübung des Wassers durch Schwebstoffe so gering wie möglich zu halten. Wir werden nicht sprengen, sondern es wird ein schonenderes Fräsverfahren werden.

- **Frage BDS-Binnenschifffahrt e.V.:** Ich habe mir schon das Modell bei der Bundesanstalt für Wasserbau in Karlsruhe angesehen. Es ist schon sehr interessant, sich anzusehen, wie da gearbeitet wird. Meine Frage betrifft die geplanten Grundschnellen. Ich hätte da vielleicht andere Gedanken. Die Grundschnellen würden das Wasser auf die linke Uferseite drücken. Man will damit versuchen, dass der Jungfergrund nicht weiter versandet. Andererseits, wenn dort ein bisschen Sand liegt, kann dieser auch als Puffer für Schiffe dienen. Mir hat der Sand schon mal geholfen, als wir mit unserem Schiff in der Nacht die Kurve nicht richtig bekommen haben. Wir hatten Grundberührung, aber dank dem Sand ist nichts Schlimmeres passiert. Es ist schon eine schwierige Stelle und ich ziehe den Hut vor den großen Containerschiffen, die Tag und Nacht diese Stelle passieren. Ich hatte schon einmal den Vorschlag gemacht, die Strecke wie beim Nord-Ostsee-Kanal beleuchten zu lassen, was aber abgelehnt wurde.

Das Längswerk am Tauber Werth würde zwangsläufig eine Erhöhung der Strömungsgeschwindigkeit mit sich bringen. Würde dadurch nicht eine erhöhte Ablagerung von Geschiebe im Strom erfolgen?

- **Antwort BAW:** Sie haben recht, das Längswerk erhöht, wenn auch nur in geringem Maß, die Strömungsgeschwindigkeit in der Krümmung. Da es aber hinterströmbar ist, ist der Effekt nur gering. Unsere Kollegen aus dem Referat Schifffahrt der BAW untersuchen für alle Maßnahmen, für welchen Schiffstyp welche Fahrgeschwindigkeit noch maximal möglich sein wird, wie der Leistungsbedarf oder andere Parameter sein werden. Wir haben im Vorfeld schon einige Maßnahmen ausgeschlossen, die ungünstig für die Schifffahrt sind. Mit den vorgestellten Maßnahmen würden alle jetzigen Schiffstypen, die auf dem Rhein verkehren (redaktionelle Anmerkung: Berufsschifffahrt) klar kommen.

Was die Auswirkung des Längswerks auf die Anlandungen im Bereich der Innenkurve angeht, wurde dies natürlich auch untersucht. Die Untersuchungen mit dem gegenständlichen Modell haben gezeigt, dass es nicht zu solchen Anlandungen kommen wird. Sie haben vorhin angedeutet, dass die Anlandungen in der Innenkurve gar nicht so schlimm sind, da sie als Puffer dienen können. Ein Problem an dieser Engstelle ist aber die Baggereinheit für die Unterhaltungsbaggerungen, die auch ein Problem für die Schifffahrt darstellt. Dieses Problem würde mit dem Längswerk reduziert werden.

- **Frage Bingen-Rüdesheimer Fähr- und Schifffahrtsgesellschaft eG:** Wenn Sie am Grüngrund auf Höhe des Schutzhafens Loreley das Längswerk bauen wollen, verschieben Sie die Strömungsrichtung. Wie würde sich das auf den Schwarzgrund auswirken? Wir haben dort einen Steiger und befürchten, dass dieser noch mehr versanden würde.
- **Antwort BAW:** Das ist ein guter Hinweis. Das Längswerk ist ein sehr moderates Bauwerk, das vor allem bei Niedrigwasserstand wirkt. Bei diesem Abfluss tritt jedoch kein nennenswerter Sedimenttransport auf. Bei den morphologisch relevanten Mittel- und Hochwasserständen ist das Bauwerk hinterströmt, wodurch dessen Wirkung deutlich zurückgeht. Der angesprochene Versandungseffekt ist so nicht zu erwarten.

- **Frage Bingen-Rüdesheimer Fähr- und Schifffahrtsgesellschaft eG:** Werden die für die Verfüllung der Kolke einzubringenden Wasserbausteine in irgendeiner Form befestigt oder müssen die Kolke in regelmäßigen Abständen immer wieder verfüllt werden?
- **Antwort BAW:** Das Kriterium für die Festlegung der Größe der Wasserbausteine ist, dass diese in ihrer Lage dauerhaft stabil sind. Sie dürfen nicht in die Fahrrinne gelangen, um die Schifffahrt nicht zu gefährden.

- **Frage BDS-Binnenschifffahrt e.V.:** Ich habe eine Frage zum Längswerk am Tauber Werth. Muss ich mir das so vorstellen wie am Nahegrund? Am Längswerk würde zudem eine erhöhte Strömung stattfinden. Haben Sie mit dem Modell feststellen können wie viel das ist? Besteht nicht die Gefahr, dass sich das Geschiebe später wieder am Geisenrücken anlandet?
- **Antwort BAW:** Das Geschiebe wird mit Hilfe der vorgestellten Maßnahmen verstärkt durch die Krümmung in Richtung des Geisenrückens geleitet, so dass das Material bis zu den Übertiefen oberhalb des Schutzhafens Loreley gelangt. Eine geringe Anlandungstendenz wäre unterhalb des Jungferngrund zu beobachten, jedoch außerhalb der Fahrrinne.

Das geplante Längswerk ist baulich noch nicht bis ins letzte Detail durchgeplant. Es ist zum Beispiel noch nicht geklärt, wie dieses auf der Felssohle stabilisiert wird. Die obere Schicht wird voraussichtlich mit Wasserbausteinen gestaltet. Von daher wäre es ähnlich wie das Längswerk am Nahegrund.

- **Anmerkung BDS-Binnenschifffahrt e.V.:** Die dreihundert Meter Länge des Längswerkes sind schon gewaltig. Ich denke auch, dass die Hinterströmung bei Niedrigwasser eher weniger der Fall ist.
- **Antwort BAW:** Der Bereich zwischen Bauwerk und Ufer ist so groß, dass eine Hinterströmung bei jedem Wasserabfluss möglich ist. Im aktuellen Planungszustand würde das Bauwerk bei Abflüssen vom extremen Niedrigwasser bis zum Hochwasser hinterströmt. Die Häufigkeit der Hinterströmung wird sich im Vergleich zum Ist-Zustand somit nicht verändern.

- **Frage SGD Nord:** Wenn ich Sie richtig verstanden habe, werden die Längswerke ab Niedrigwasser überströmt und sind dann nicht mehr sichtbar?
- **Antwort BAW:** Das stimmt für das Längswerk am Schutzhafen Loreley. Das Bauwerk am Tauber Werth wird erst bei Mittelwasser überströmt.

- **Frage BDS-Binnenschifffahrt e.V.:** Das Längswerk am Nahegrund wurde aus schiffahrtlicher Sicht wirklich „auf Dampf gestellt“, damit am Binger Hafen genug Wasser für die Schiffe vorhanden ist. Die durchschnittliche Fahrgeschwindigkeit der Binnenschiffe ist durch das Bauwerk von sieben Stundenkilometer auf vier Stundenkilometer runtergegangen; zeitweise sogar auf drei Stundenkilometer. Für diese zweihundert Meter benötigt man zu Berg eine Viertelstunde. Beim Längswerk am Tauber Werth hätte man dann mehr Strömung. Wäre es da nicht sinnvoll die Strömung auf die andere Seite umzuleiten?
- **Antwort BAW:** Diese Lösung scheidet aus, da sonst die Gefahr bestehen würde, dass es am Jungferngrund zu Erosion kommt. Es ist eine wasserbauliche Herausforderung, dass die schützenswerte Kiesformation Jungferngrund auf der rechten Seite gelegen ist und direkt davor die Anlandungen in der Fahrrinne auftreten, die reduziert werden sollen. Von daher dürfen wir die Strömung auf keinen Fall zu sehr umlenken.

- **Frage Stadt St. Goarshausen:** Das WSA Rhein hat uns schon mehrfach gesagt, dass der Umbau der Hafentmole an der Loreley geplant ist. Der Schutzhafen soll aufgeweitet werden, damit er auch von größeren Einheiten genutzt werden kann. Vor einem Jahr hatten wir in einem Wettbewerb den Vorschlag eine Verbindung mit Radweg vom alten Kran zur Spitze der Hafentmole zu bauen. Gibt es hierfür schon weitere Überlegungen?
- **Antwort WSA Rhein:** Die Frage kann Ihnen leider keiner von uns seriös beantworten. Für das Projekt der Sanierung der Hafentmole und Umgestaltung des Schutzhafens gibt es noch keine detaillierten Planungen. Das Hafentmoleprojekt ist daher unabhängig von dem Projekt der Abladeoptimierung zu sehen.

- **Frage BDS-Binnenschifffahrt e.V.:** Ich habe eine Frage zum Längswerk am Tauber Werth. Die Schiffe fahren hier schon sehr dicht an der Felsformation vorbei. Wenn jetzt noch das Längswerk hinzukommt, wird es wahrscheinlich noch enger an dieser Stelle und die Strömung deutlich stärker. Ist das Längswerk am Tauber Werth angebunden oder unterhalb vom Tauber Werth?
- **Antwort BAW:** Das untere Ende des Längswerks ist in die Flanke des Tauber Werths eingebunden. Das Bauwerk befindet sich außerhalb der Fahrrinne. Das gilt auch für den Fuß des Bauwerks. Es greift nicht mittig am Tauber Werth an, sondern ist etwas vorgesetzt.
- **Frage BDS-Binnenschifffahrt e.V.:** Ist die Lage gleichzusetzen mit den vorhandenen Tonnen an dieser Stelle? Derzeit können ungeübte Schiffsführer zur Not an den

Tonnen vorbeikommen ohne ihr Schiff zu beschädigen. Das wird in Zukunft nicht mehr der Fall sein.

- **Antwort BAW:** Die Tonnen würden sich dann am seitlichen Rand des Längswerks befinden. Von daher haben Sie recht. Allerdings ist der Fuß des Bauwerks ungefähr 10 Meter von der Fahrrinne entfernt.
- **Frage WSA Rhein:** Wenn ich Sie richtig verstehe, sehen Sie das Bauwerk an dieser Stelle eher kritisch für ungeübte Schiffsführer?
- **Antwort BDS-Binnenschifffahrt e.V.:** Es ist schon eine schwierige Stelle. Sie ist vielleicht etwas entschärft worden, da man sich dort nicht mehr begegnen darf. Schwierig bleibt sie trotzdem für die Schifffahrt.

- **Frage Stadt St. Goarshausen:** In einem Gespräch im Jahr 2018 wurde Kommunen die Möglichkeit eingeräumt, Mittel für Ausgleichsmaßnahmen vorab zu beantragen. Besteht diese Chance auch für St. Goarshausen? Wir haben hier verschiedene Projekte, die unserer Meinung nach in Frage kommen würden. Ein Beispiel wäre die Wiederherstellung eines alten Leinpfades im Bereich des Campingplatzes.
- **Antwort WSA Rhein:** Wir hatten es schon ausgeführt, dass wir vorgezogene Maßnahmen für Ausgleich und Ersatz suchen. Von uns wurde damals vorgestellt, dass, wenn etwas Geeignetes dort wäre, wir uns dieses ansehen würden, ob dies sinnvoll für unser Projekt ist. Das gilt für das gesamte Projektgebiet.
- **Antwort WSA Rhein:** Die Maßnahme müsste natürlich eine wirkliche ökologische Aufwertung bringen. Die Wiederherstellung eines Leinpfades ist erst einmal keine ökologische Maßnahme. Aus Ihrem Bereich kam die Überlegung über die Kranfläche nachzudenken. Ich habe mir die Kranfläche angesehen. Man kann dort über einzelne kleinere Maßnahmen nachdenken. Man könnte sich beispielsweise vorstellen, die Garagen dort abzureißen und dort Auwaldstrukturen zu entwickeln. Auch über Entsiegelungsmaßnahmen könnte man nachdenken. Das Anlegen von Wegen für Freizeitaktivitäten würden aber keine ökologische Aufwertung bedeuten.
- **Frage Stadt St. Goarshausen:** Bei der letzten Rheinvertiefung wurde eine Böschungsmauer aus Steinen erstellt. Von dieser ist im Laufe der Zeit nichts mehr zu sehen, da dort immer mehr Kies angelandet ist. Könnte man dort einen Ausgleich schaffen, in dem man den Kies wegnimmt?
- **Antwort WSA Rhein:** Kiesflächen sind eigentlich aus ökologischer Sicht am Rhein sehr wertvoll. Für den Flussregenpfeifer sind das gute Bereiche für ihre Gelege. Man muss sehr genau hinsehen. Es gibt angepasste Laufkäfer und Spinnen, die diese Bereiche unbedingt brauchen. Es ist wichtig genau zu definieren, was bei einer Ausgleichsmaßnahme das Zielbiotop sein soll, um nicht vielleicht genau das Gegenteil einer ökologischen Aufwertung zu erzielen.
- **Antwort WSA Rhein:** Wir sind für Anregungen für Ausgleichsmaßnahmen sehr dankbar. Diese müssen nicht unbedingt direkt am Rhein liegen. Sie müssen nur geeignet für eine ökologische Aufwertung sein.

- **Frage Bingen-Rüdesheimer Fähr- und Schifffahrtsgesellschaft eG:** Wie wird sich die Situation zwischen Hafenmole Loreleyhafen und Hasenbach entwickeln? Kommt es hier zu stärkeren Anlandungstendenzen?

- **Antwort BAW:** Das Bauwerk ist vor allem bei Niedrigwasser wirksam. Bei den für den Geschiebetransport maßgeblichen höheren Abflüssen hat es so gut wie keine Auswirkungen mehr. Von daher sind für diesen Bereich keine Auswirkungen durch die Baumaßnahmen zu erwarten.

- **Anmerkung Stadt St. Goarshausen:** Die Stadt hat sich über die Neugestaltung des Krangeländes im Rahmen eines Workshops beschäftigt. Dieses Gelände soll entwickelt werden. Wir würden daher gerne den Dialog mit Ihnen aufnehmen, um gemeinsam zu überlegen, was man dort zur ökologischen Aufwertung entwickeln kann. Auf dem Gelände soll eine naturnahe Entwicklung initiiert werden.
- **Frage WSA Rhein:** Gibt es dort schon eine weitergehende Zielplanung? Ist dort schon ein Konzept erstellt worden, wie man sich das vorstellen kann?
- **Anmerkung Stadt St. Goarshausen:** Für die BUGA wird dringend eine Möglichkeit gesucht, den Radweg weiterzuführen. Der erste Preis des Workshops war die Idee einer Drehbrücke, die zur Hafentmole führt. Dies sollte noch rechtzeitig zur BUGA im Jahre 2029 fertig sein. Durch die ganze Corona-Epidemie wurden die Dinge leider nicht mehr weiterverfolgt. Wir haben das Problem, dass das Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Rhein endlich sagen muss, was mit dem Hafen geschehen soll, damit wir weiter planen können.
- **Antwort WSA Rhein:** Wir nehmen Ihre Anmerkung auf!

- **Frage BDS-Binnenschifffahrt e.V.:** Die Hafengestaltung hat doch mit der Maßnahme erst einmal gar nichts zu tun?
- **Antwort WSA Rhein:** Man muss es etwas relativieren. Wir wissen natürlich, dass die Hafentmole am Schutzhafen Loreley angepackt werden sollte. Damit beschäftigen sich Kollegen von uns. Was die Bauwerksprüfung betrifft, ist die Mole nicht mehr im besten Zustand. Wenn das zeitlich zusammenpasst, versuchen wir die beiden Maßnahmen zu kombinieren. Das ist aber noch Zukunftsmusik. Derzeit planen wir so, dass wir unser Projektziel erreichen können. Die Hafentmole ist für unser Projekt nachrangig.
- **Anmerkung BDS-Binnenschifffahrt e.V.:** Aus Schifffahrtssicht ist es immer noch ein Schutzhafen. Er ist zwar nicht der Beste, aber immerhin nutzbar. Jetzt habe ich Dinge wie die Planung einer Drehbrücke gehört. Für die Schifffahrt wäre der Fortbestand des Schutzhafens aber sehr wichtig. Nicht, dass, wie in Mainz, uns die Liegeplätze wegfallen.

- **Frage BDS-Binnenschifffahrt e.V.:** Zum Jungferngrund hätte ich noch eine Frage. Dieser soll in der jetzigen Form erhalten bleiben und man kann kein Wasser dort durchführen?
- **Antwort BAW:** Der Schutz des Jungferngrunds in seiner jetzigen Form ist eine wichtige Randbedingung im Projekt. Wir dürfen auch das bestehende Rinnensystem auf dem Jungferngrund nicht verändern. Mit den vorgeschlagenen Maßnahmen würden wir diese Randbedingung erfüllen.

Ende des Informationsgespräches