



WSV.de

Wasserstraßen- und
Schifffahrtsverwaltung
des Bundes

Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Rhein

Protokoll virtuelles Informationsgespräch am 19.10.2021, 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 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 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 VCI-NRW Aktionsbündnis Infrastruktur:** Uns als Verlader interessiert in erheblichem Umfang, welche Auswirkungen Ihre Maßnahmen zur Abladeoptimierung auf die Schifffahrt haben? Gibt es dort unter Umständen Bereiche, die komplett gesperrt sind oder längere Sperrungen? Und wie könnte man dies gegebenenfalls beeinflussen?
- **Antwort WSA Rhein:** Wir werden hierzu ein entsprechendes Konzept erarbeiten. Im Moment haben wir noch mehrere Alternativen, bei denen die Auswirkungen für die Schifffahrt sicherlich unterschiedlich ausfallen werden. Wir versuchen, die Beeinträchtigungen so gering wie möglich zu halten und wenn es eine Sperrung geben sollte, auch Möglichkeiten zu schaffen, dass die Schiffe irgendwo festmachen können. Was den Begegnungsverkehr angeht, müssen wir uns noch entsprechende Gedanken machen, was gut umzusetzen wäre. Das Konzept werden wir auf alle Fälle frühzeitig bekannt geben. Dazu gehören natürlich die Wasserschutzpolizei, die Schifffahrtstreibenden und auch die Wirtschaft.

- **Frage Struktur- und Genehmigungsdirektion Süd:** Wenn ich das richtig verstanden habe, haben Sie zum einen Maßnahmen, die tatsächlich dafür geeignet sind, den Wasserspiegel zu optimieren. Allerdings gibt es auch zwei Maßnahmen, das Uferdeckwerk und das Längswerk bei Oberwesel, die „nur“ dafür geeignet sind, die Querströmung zu reduzieren. Habe ich das richtig verstanden? Ich habe ein Problem damit, dass Sie Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen machen wollen und ein Uferdeckwerk zurücknehmen nur um die Schifffahrt zu optimieren, aber nicht um die Abladung zu optimieren. Stimmt das?
- **Antwort WSA Rhein:** In dem Sinne stimmt das. Wir haben natürlich auch die Aufgabe für die Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs zu sorgen. Dadurch kamen diese Überlegungen bezüglich der Maßnahme auf. Wir werden das auch noch entsprechend abwägen müssen.
- **Antwort BAW:** Vielleicht ergänzend noch eine Hintergrundinformation: Der Bereich der Krümmung bei Oberwesel stellt einen Unfallschwerpunkt im frei fließenden Rhein dar. Die Schiffe haben dort, wenn sie durch die Krümmung fahren, einen sehr großen Verkehrsflächenbedarf. Insofern besteht tatsächlich die Notwendigkeit in diesem sehr engen Bereich, die Sicherheit und Leichtigkeit zu verbessern.

- **Frage MSG eG Würzburg:** Ein, zwei Fragen haben sich bei uns noch ergeben: Wie sieht in etwa der zeitliche Ablauf aus? Wir sind noch ganz in der Anfangsphase des Projekts. Wann ist der Beginn der Baumaßnahmen geplant? Wenn ich Sie richtig verstanden habe, versuchen Sie die Einschränkungen für die Schifffahrt so gering wie möglich zu halten. Der Bereich ist dort schon relativ eng. Wie wird es später mit den Bauwerken aussehen? Wie verändert sich da die Strömungsgeschwindigkeit? Wird die Strömungsgeschwindigkeit noch größer, wenn man zu Berg fährt? Engen die Bauwerke den Radius in diesem Bereich nicht noch mehr ein? Ist das mit einem 180 Meter Koppverband überhaupt noch zu meistern? Da haben wir noch unsere Bedenken.
- **Antwort WSA Rhein:** Was die Bauzeit betrifft, haben wir noch ein umfangreiches Verfahren vor uns. Wenn alles so klappt, wie wir uns das vorstellen, würden wir

2028 mit der Maßnahme beginnen. Das betrifft den Teilabschnitt 2. In Teilabschnitt 3 wäre der Beginn voraussichtlich 2029. Derzeit ist die Freigabe der gesamten Projektstrecke für das Jahr 2033 geplant. Was das Längswerk am Tauber Werth angeht: Ja, es ist dort sehr eng und wir werden das Bauwerk noch abwägen müssen.

- **Antwort BAW:** Sie haben noch nach der Strömungsgeschwindigkeit gefragt. Das Längswerk oberhalb des Tauber Werths wird die Strömungsgeschwindigkeit geringfügig erhöhen. Unsere Kollegen aus dem Referat Schifffahrt der BAW bewerten jede einzelne vorgeschlagene Maßnahme. Im Ergebnis ist es so, dass selbst das derzeit am schwächsten motorisierte Schiff, das auf dem Rhein verkehrt, den Bereich inklusive Längswerk noch gut passieren könnte. Wir berücksichtigen diesen Punkt bei der Maßnahmenentwicklung, so dass diesbezüglich keine Probleme zu erwarten sind. Was die Lage des Längswerks in der Kurve angeht: Es wurde so platziert, dass sich der Fußpunkt des Bauwerks immer noch deutlich außerhalb der Fahrrinne befindet, in etwa in dem Bereich, in dem der Böschungsfuß des Tauber Werths liegt. Zumindest im Bereich der Felsinsel gibt es keine Platzeinschränkungen. Oberhalb der Felsinsel würde etwas weniger Platz zur Verfügung stehen. Aber das ist der Bereich, in dem schon heute die Fahrrinnenbegrenzungssteine liegt.

- **Frage VCI-NRW Aktionsbündnis Infrastruktur:** Wir haben heute - über die umfangreichen Abladeoptimierungsmöglichkeiten und auch die lange Zeit bis zu deren Fertigstellung - viele Informationen bekommen. Wir werden allerdings auch seitens der Betreiber und Umweltverbände hinsichtlich anderer Schiffsgeometrien angesprochen. Was die Industrie und vor allem die Chemieindustrie interessiert: Kann man mit den veränderten Schiffsgeometrien, also flachgehende Schiffe, das gleiche erreichen oder brauchen wir in jedem Fall die Abladeoptimierung? Wie ist da Ihre Einschätzung?
- **Antwort WSA Rhein:** Es ist so, dass wir mit der Abladeoptimierung der Fahrrinne in diesem Bereich eine Anpassung an die Bereiche ober- und unterstrom durchführen, um der Schifffahrt eine durchgängige Fahrrinntiefe von 2,10 Meter bei dem Bezugsniedrigwasserstand zur Verfügung stellen zu können. Deswegen ist es erst mal gleich, ob die Schiffe hinsichtlich ihrer Schiffsgeometrie verändert werden.
- **Anmerkung VCI-NRW Aktionsbündnis Infrastruktur:** Ich würde das alternativlos nennen, um den Rhein bei Niedrigwasser weiter schiffbar zu halten!

- **Frage VCI-NRW Aktionsbündnis Infrastruktur:** Wir haben schon etwas über das Thema Europäische Wasserrahmenrichtlinie gehört. Kann das nicht jetzt einfacher sein? Bei den früheren Konsultationsphasen war es immer das Problem, dass die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung dafür nicht zuständig war, sondern die Länder. Müsste es jetzt nicht einfacher gehen, da nun die Zuständigkeit in einer Hand liegt?
- **Antwort WSA Rhein:** Im Grunde sind dies zwei Aspekte. Zum einen sind die Vorgaben der Wasserrahmenrichtlinie zu berücksichtigen. Hierbei ist vor allem das Verschlechterungsverbot zu nennen. Das wird analysiert und findet sich im Fachbeitrag Wasserrahmenrichtlinie wieder. Das andere, worauf Sie abzielen, ist, dass Maßnahmen aus der Wasserrahmenrichtlinie zur Zielerreichung durch den Bund umgesetzt werden sollen. Der wasserwirtschaftliche Ausbau ist jetzt als gesetzliche Aufgabe auf die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes übergegangen. Das

ist erst einmal ein ganz anderer Punkt. Maßnahmen, die ausgewiesen worden sind, die die Länder ausgewiesen haben, könnten jetzt durch den Bund umgesetzt werden. Darüber hinaus gibt es noch den Aspekt, dass solche Maßnahmen auch als Kompensationsmaßnahmen geeignet sein können. Dabei kommt es dann jeweils auf die Einzelmaßnahme an und ist entsprechend abzustimmen. Dort können sich Synergieeffekte ergeben und es kann zu einer gewissen Vereinfachung kommen.

- **Frage VCI-NRW Aktionsbündnis Infrastruktur:** Wir haben ein ganzheitliches Interesse daran, dass wir den Rhein sowohl was die Habitate betrifft, als auch den Rhein für die Schifffahrt besser nutzbar machen. Denn der Rhein ist das einzige Gewässer, wo wir freie Kapazitäten haben, um eben auch durch die Verkehrsverlagerung Klimaschutzziele zu erreichen. Das haben wir nicht auf der Schiene und das haben wir definitiv nicht auf der Straße. Deswegen sind wir absolut davon abhängig, was die Abladeoptimierung betrifft. Wenn wir dies mit Synergien in diesem Bereich besser und allgemein verträglicher voranbringen können, dann wäre das eine klare Erwartung, die wir auch von der Wirtschaft hätten, dass jede Möglichkeit genutzt wird.

Ende des Informationsgespräches