



WSV.de

Wasserstraßen- und
Schifffahrtsverwaltung
des Bundes

Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Rhein

Protokoll virtuelles Informationsgespräch am 20.10.2021, 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 drei 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 Rhein-Lahn-Kreis:** Wer wurde von Ihnen bei diesem Projekt alles beteiligt? Wurde auch der Zweckverband Welterbe Oberes Mittelrheintal offiziell beteiligt? Ich möchte nicht, dass wir eine Stellungnahme oder ähnliches verpassen.
- **Antwort WSA Rhein:** Wir sind mit den verschiedensten Institutionen schon im Gespräch und in Abstimmungen. Zudem wird das Verfahren von der zuständigen Behörde durchgeführt, indem unter anderem die entsprechenden Träger öffentlicher Belange beteiligt werden und diese die relevanten Unterlagen erhalten. In dem Verfahren haben sie auch die Möglichkeit Stellungnahmen abzugeben.
- **Frage Rhein-Lahn-Kreis:** Wir können also nichts verpassen bei diesem sensiblen Thema? Ich bitte um Verständnis: Es ist ein sehr sensibles Tal - Weltkulturerbe, BUGA - all diese Themen sind dabei. Der Rhein als Wasserstraße und Lebensader der Region hat natürlich Auswirkungen auf vielen Ebenen. Was auf der einen Seite begrüßt wird, wird auf der anderen Seite kritisiert. Meine Bitte wäre den Zweckverband Welterbe Oberes Mittelrheintal, immer über die weiteren Schritte zu informieren. Dieser ist ein konstruktiver Partner.
- **Antwort N-Komm:** Wir haben den Zweckverband Welterbe Oberes Mittelrheintal immer auch offiziell eingeladen und ein Vertreter des Verbandes hat am virtuellen Informationsgespräch am 18.10.2021 teilgenommen. Auch an der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung zum Teilabschnitt 2 im Frühjahr war dieser beteiligt.

- **Frage BASF SE:** Vielen Dank für die sehr klare Darstellung der verschiedenen Maßnahmen. Klar ist, dass für uns die Abladeoptimierung im Niedrigwasserfall ein wichtiges Thema ist. Wie sieht es aus, wenn ein Hochwasserfall eintritt? Kann man davon ausgehen, dass die vorgestellten Maßnahmen sich auch positiv darauf auswirken werden?
- **Antwort WSA Rhein:** Es ist so, dass wir für Hochwasser keine Verschlechterung mit unseren Maßnahmen herbeiführen dürfen. Die geplanten Bauwerke sind für Niedrig- und Mittelwasser konzipiert und dürfen keine Auswirkungen bei Hochwasser haben. Wir sind auch mit den Ländern im Gespräch, um uns mit diesen abzustimmen in welchem Rahmen wir uns bewegen dürfen.
- **Antwort BAW:** Vielleicht noch ein technischer Aspekt: Die wasserspiegelstützende Wirkung der Maßnahmen werden teils dadurch kompensiert, dass Teile der Sohle bearbeitet werden, was eine wasserspiegelsenkende Maßnahme darstellt. Wir gehen davon aus, dass die heutigen Wasserspiegellagen mit den geplanten Maßnahmen im Hochwasserfall nahezu unverändert bleiben.

- **Frage BASF SE:** Im Teilabschnitt 2 ist die Diskussion schon aufgetaucht: Wie sieht es im Teilabschnitt 3 damit aus, dass die geplanten Maßnahmen zu einer Verbesserung der Situation in ökologischer Hinsicht führen können?
- **Antwort WSA Rhein:** Ich hatte in meinem Vortrag das Beispiel bei Bacharach aus dem Teilabschnitt 2 gezeigt. Durch den hinterströmten Bereich kann sich die Bestandsvielfalt erhöhen. Dies kann man sich im Teilabschnitt 2 sehr gut vorstellen, weil dort Raum ist und wir entsprechende Maßnahmen umsetzen können. Im Teilabschnitt 3 haben wir hinter den Längswerken im Bereich der Hafemole oder des Tauber Werths nur wenig Raum zur Verfügung.
- **Frage BASF SE:** Würden Sie sagen, dass es mit den geplanten Maßnahmen zu einer Verbesserung oder zu einer Verschlechterung kommt?
- **Antwort WSA Rhein:** So pauschal kann man das nicht sagen. Es wird Bereiche geben, wo es zu einer Verbesserung kommt. Wir haben beispielsweise vor, Uferrückbauten durchzuführen. Es wird jedoch auch Kompensationsmaßnahmen geben. Das muss man sich raum- und maßnahmenbezogen entsprechend überlegen, was ist machbar beziehungsweise entwickelbar. Insgesamt darf es im Gesamtverfahren zu keiner verbleibenden erheblichen Beeinträchtigung der Schutzgüter kommen.
- **Anmerkung BASF SE:** Das ist auch für uns wichtig und für die Akzeptanz der Maßnahmen, damit es bei der Umsetzung nicht zu Verzögerungen kommt. Deswegen schätze ich die frühe Öffentlichkeitsbeteiligung sehr, damit es nicht später im Planfeststellungsverfahren zu einer Blockade kommt.

- **Frage BASF SE:** Für die Zeit der Bauphase haben Sie gesagt, dass es zu Auswirkungen für die Schifffahrt kommen wird. Würden Sie bitte erläutern, was Sie konkret erwarten? Wenn nur tagsüber gebaut wird, reden wir über einen sehr langen Zeitraum.
- **Antwort WSA Rhein:** Was die Einschränkung der Schifffahrt betrifft, hängt es natürlich davon ab, welche Alternative in die Baumaßnahme überführt wird. Zu gegebener Zeit werden wir ein Konzept aufstellen, wie die Schifffahrt den Bereich nutzen kann. Beim Sohlabtrag in der Fahrrinne kann man sich vorstellen, dass die Schifffahrt nicht ungehindert passieren kann. Wir werden uns Gedanken machen, über welche Zeiträume wir dann sprechen. Ist der Bereich nur kurzfristig gesperrt oder geht es über einen längeren Zeitraum, das heißt über wenige Stunden. Die anderen Bauwerke liegen außerhalb der Fahrrinne, so dass es hier voraussichtlich nicht zu größeren Einschränkungen für die Schifffahrt kommen wird.
- **Anmerkung BASF SE:** Hier wäre es aus meiner Sicht ganz wichtig, dass es zu einer engen Einbindung des Gewerbes und der Industrie kommt. Unsere supply chains (redaktionelle Anmerkung: Lieferketten) sind jetzt so aufgestellt, dass der reibungslose Schifffahrtsverkehr sichergestellt sein muss. Für uns ist der Rhein die Lebensader, dies hat sich auch bei dem Niedrigwasser 2018 deutlich gezeigt. Wir würden Sie bitten, dass wir frühzeitig in Ihre Überlegungen eingebunden werden, damit wir uns auf die Einschränkungen einstellen können. Dies geht aber nicht im Zeitraum von zwei, drei Wochen.
- **Frage WSA Rhein:** Welchen Zeitvorlauf würden Sie für Ihre Kommissionierung benötigen?
- **Antwort BASF SE:** Normalerweise planen wir unsere Detailtransporte eine Woche im Voraus. Die Grundmengen haben wir auf Monatsbasis geplant. Das ist immer abhängig von den Umlaufzeiten beziehungsweise Fahrtzeiten. Ich habe verstanden,

dass es im Rahmen des Projekts an dieser Engstelle über Jahre zu signifikanten Störungen des Gesamtsystems kommen wird.

- **Frage VCI-NRW Aktionsbündnis Infrastruktur:** Ich habe auch darum gebeten heute noch einmal dabei zu sein, um in einem kleineren Kreis noch einmal dieses Thema zu beleuchten. Wir haben bei den verschiedenen Veranstaltungen gehört, dass es quasi alternativlos ist, die Abladeoptimierung durchzuführen. Das WSA Rhein und vor allem auch die BAW haben uns erklärt, dass wir alleine mit Schiffsgemetrien, die man anpassen kann, nicht die gewünschte Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse erzielt. Angesichts von häufigeren Niedrigwassern sorgt die Industrie schon für geeignete Schiffe. Wir brauchen die Abladeoptimierung, um die Lebensader, die wir für die Versorgung der Industrie und der Bevölkerung benötigen - wir erinnern uns an die Niedrigwasserzeit als kein Benzin mehr verfügbar war, weil letztendlich die Schiffe auf dem Rhein nicht mehr fahren konnten - zu garantieren. Wir brauchen diese auch vor dem Hintergrund der Erreichung der Klimaschutzziele, die noch früher und intensiver eingefordert werden. Der Rhein hat die größten freien Kapazitäten als Verkehrsträger. Wir können diese Transporte nicht über die Schiene durch das Rheintal bringen. Das haben wir in den verschiedenen Situationen erfahren, zum Beispiel als die Schienenstrecke bei Rastatt gesperrt war und damit auch ganze Industrien zusammenbrachen. Die BASF allein hat über 40 Prozent an Binnenschifftransporten, die hier letztendlich durchgeführt werden sollen.

Aus den Gesprächen habe ich gelernt, dass eigentlich alle dieses Thema unterstützen, wenn ein ganzheitliches Ziel erreicht wird. Ich habe keine wesentlichen Gegenargumente gehört. Ich habe sehr viele Fragen gehört, die sehr gut beantwortet worden sind, auch was das Thema des Habitatschutzes betrifft, und da komme ich zu einer grundsätzlichen Frage: Warum brauchen wir so lange Zeit bis 2033 bis wir die Abladeoptimierung für die, in Führungsstrichen, paar Kilometer durchgeführt haben, wenn wir jetzt schon eine Einigkeit für dieses Projekt erzielen? Das Maßnahmengesetzvorbereitungsgesetz schreibt vor, dass man durch diese frühe Öffentlichkeitsbeteiligung eine Beschleunigung der Infrastrukturvorhaben erreichen will und muss. Und das sehe ich auch so. Da interessiert mich jetzt einmal in dieser kleinen Runde: Was müssen wir tun, und ich bin froh, dass der Rhein-Lahn-Kreis dabei ist, der nun auch in der neuen Koalition mit Herrn Wissing aus der FDP, der auch das Thema Rhein sehr unterstützt, damit wir diese Sache schneller hinkommen? Wo brauchen Sie mehr Unterstützung in den Behörden? Wo fehlt es an Personal? Wo können wir Planungsbeschleunigungen durchführen und wie können wir Dinge parallel in die Umsetzung bekommen, die auch eine Beschleunigung bringen? Wir brauchen definitiv eine Beschleunigung um die Klimaschutzziele zu erreichen, und das wollen wir alle, ohne einen Nachteil oder einen nichtvertretbaren Nachteil bei anderen Interessenvertretern zu haben. Das würde ich gerne mit Ihnen diskutieren, um es in das Ministerium und in die Politik zu tragen.

- **Antwort WSA Rhein:** Sie haben das parallele Arbeiten angesprochen. Ich denke, dass wir in diesem Projekt schon sehr viel parallel arbeiten, wo in anderen Projekten die Punkte in der entsprechenden Reihenfolge abgearbeitet werden. Wir führen mit den Ökologen jetzt schon draußen die Kartierungen durch. Wir haben ein Maximalprogramm aufgelegt ohne den Scopingtermin gehabt zu haben, in dem dieser Rahmen überhaupt festgelegt wird. Zudem ist das Thema, auch wenn sehr viel Konsens besteht, sehr komplex. Wir haben entsprechende erforderliche Genehmigungsverfahren, an denen wir nicht vorbeikommen. Das Maßnahmengesetzvorbereitungsgesetz sollte zur Beschleunigung führen. Unser Projekt ist in diesem Sinne ein Pilot-

projekt. Wir müssen sehr umfangreiche Unterlagen vorlegen. Es werden zum Beispiel am Scoping nicht, wie es in anderen Projekten der Fall ist, nur die Träger umweltbezogener Belange und die Öffentlichkeit vor Ort beteiligt, sondern es ist auch die betroffene Öffentlichkeit einzubinden. Was die Zeitplanung angeht, gibt es einige Unwägbarkeiten. Für die Zeitplanung haben wir aus unseren Erfahrungen je eine durchschnittliche Verfahrensdauer von vier Jahren angenommen. Ob es vier Jahre sein werden, oder ob es in irgendeiner Form schneller gehen kann, wird auch von den entsprechenden Varianten abhängen, die wirklich umgesetzt werden. Es kann jedoch auch länger dauern, dies liegt nicht nur in unserer Hand, und wir können zurzeit dazu noch keine seriösen Aussagen machen. Auch was die Bauzeiten angeht, ist es davon abhängig zu welchen Maßnahmen wir uns entscheiden. Es kann schneller gehen oder je nach Maßnahme auch etwas länger dauern. Ich hoffe, dass ich damit Ihre Frage beantwortet habe.

- **Frage VCI-NRW Aktionsbündnis Infrastruktur:** Sie haben erklärt, warum es nicht schneller geht, aber das, was uns definitiv interessiert, was könnten denn Dinge sein, die wir anstoßen können? Damit wir auch über Lösungsmöglichkeiten sprechen, die heute vielleicht so noch nicht möglich sind, die man aber möglich machen kann, wenn bestimmte Voraussetzungen erfüllt werden. Welche Voraussetzungen könnten das sein? Vielleicht andere Planungsvorgänge? Vielleicht andere gesetzliche Regelungen? Wir müssen über die Möglichkeiten sprechen, eine Beschleunigung zu erzielen unter der Herangehensweise, dass wir auch neue Wege eröffnen. Diese müssen diskutiert werden. Deswegen muss dieses Thema als eines der wichtigsten Themen in den Koalitionsvertrag mit hinein, dass die Vergrößerung der Fahrrinntiefe hier eine große Bedeutung als Lebensader für die Wirtschaft, aber auch insgesamt für die Bevölkerung hat. Der Vertreter des Rhein-Lahn-Kreises hat dies sehr deutlich ausgeführt und viele andere auch, wie zum Beispiel die Vertreterin des Zweckverbandes Welterbe Oberes Mittelrheintal.

Wir haben keine anderen Möglichkeiten unsere Transporte aus der Region zu realisieren. Schienen und Straßen sind ausgelastet, nur der Rhein hat freie Kapazitäten, deswegen noch einmal: Liegt es auch an der Länge der Bearbeitung, die Sie uns aufgezeigt haben, die für mich wirklich sehr lange dauert, wenn ich das auch einmal weltweit vergleiche? Liegt es daran, dass das Personal nicht da ist? Liegt es daran, dass wir die Technik nicht haben, die diese Dinge letztendlich besser vorbereiten lässt? Wobei ich bei der BAW mit ihren intensivsten Bemühungen - sie hat den Rhein an dieser Stelle ja schon nachgebildet - den Eindruck gewonnen habe, dass man technisch nicht mehr machen kann. Wir wollen Ihnen helfen und wir wollen uns helfen, damit es schneller geht.

- **Antwort WSA Rhein:** Vielen Dank für Ihre Fragen. Wir sind hier in der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung und ich denke, dass wir die Fragen noch einmal an anderer Stelle ansprechen und klären müssen. Wir sind auch im Gespräch (Anmerkung Redaktion: Hier ist der VCI und die chemische Industrie gemeint.) und haben zum Beispiel auch schon mit Ihnen Ende des Monats einen weiteren Termin. Es ist mit Sicherheit der Personalmangel, woran man noch arbeiten könnte. Es sind derzeit nicht die Haushaltsmittel. Es sind auch die Verfahren, die berücksichtigt werden müssen. Einmal von unserer Seite aus mit den entsprechenden Unterlagen, aber auch durch die zuständige Behörde nach dem Maßnahmengesetzvorbereitungsgesetz. Ich denke, dass wir dies an anderer Stelle weiter vertiefen sollten.

- **Frage VCI-NRW Aktionsbündnis Infrastruktur:** Eine Frage noch an die BAW: Haben Sie in Ihrer Behörde die notwendigen Ressourcenvoraussetzungen, die Ihnen auch eine Beschleunigung ermöglichen können?
- **Antwort BAW:** Aus hydraulisch-morphologischer Sicht sind wir schon sehr weit mit den Untersuchungen. Sie haben es aber selbst schon angesprochen, es werden ganzheitliche Maßnahmen gefordert. Wir müssen Aspekte betrachten, die früher so nicht betrachtet werden mussten. Zum Teil ergeben sich diese auch erst aus den Gesprächen im Rahmen der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung. Wir schauen zum Beispiel auch in die Randbereiche des Flusses, wo die Untersuchungen früher nicht so intensiv durchgeführt wurden, weil erst in letzter Zeit ein Paradigmenwechsel stattgefunden hat, auch die naturschutzfachlichen Belange mitzudenken. Wir müssen hohen Genauigkeitsanforderungen in Bereichen genügen, die bislang nicht im flussbaulichen Fokus standen. Das sind Punkte, die man nicht beschleunigen kann, diese Dinge müssen untersucht werden. Wir müssen darüber hinaus sehr viele Daten erheben, um Kenntnisse darüber zu gewinnen, welche Prozesse in diesen Bereichen von statten gehen. Wir müssen aufwändige Modellierungen durchführen. Was ich gezeigt habe, ist bei weitem nicht Standard in anderen Projekten. Das ist aber wichtig, damit wir Fragen in allen Bereichen der Projektstrecke fundiert beantworten können. Insofern ist es schwierig zu sagen, dass wir diesen Prozess mit mehr Personal beschleunigen könnten. Grundsätzlich hilft mehr Personal. Aber es ist so, dass die Aufgabe das Tempo bestimmt.

- **Anmerkung BASF SE:** Wenn ich hier noch einmal einhaken darf. Mein Eindruck ist, dass zumindest bislang die verschiedenen Interessen sehr gut von Ihnen aufgenommen werden. Natürlich ist die Komplexität des gesamten Vorhabens immens, aber ich stimme dem Vertreter des VCI-NRW Aktionsbündnisses Infrastruktur hier zu, letztendlich braucht es auch den politischen Willen dieses Projekt umzusetzen. Es ist für uns sehr wichtig, dass das Projekt der Abladeoptimierung auch in die Koalitionsverhandlungen aufgenommen wird und es sich zeigt, dass es bei der zukünftigen Bundesregierung auch eine deutliche Priorität hat. Neben dem Personal ist es bestimmt ein wichtiger Baustein, dass wir hier alle an einem Strang ziehen.
- **Anmerkung WSA Rhein:** Wir stellen im Rahmen der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung auch die unterschiedlichsten Interessen fest. Das sind einmal Sie, die ihre Interessen haben, dann ist es neben weiteren der Naturschutz, aber natürlich auch die Freizeitschifffahrt, für die wir ebenfalls seit einiger Zeit zuständig sind. Letztere stellen zum Beispiel fest, dass sie unter Umständen zukünftig ihren Sport nicht mehr ausüben können, wenn es zu den geplanten Bauwerken kommt. Wir kommen dann in einen umfangreichen Abwägungsprozess, der natürlich seine Zeit benötigt.

- **Frage VCI-NRW Aktionsbündnis Infrastruktur:** Sie haben von den vielfältigen Interessen der Wirtschaft, des Naturschutzes und der Freizeitschifffahrt gesprochen. Wir haben aber einen Paradigmenwechsel und den erleben wir auch in der Industrie. Wir haben diesen auch in der Wahrnehmung erlebt. Wir haben ein ganzheitliches Interesse. Nur wenn wir ganzheitlich denken, können wir unsere Interessen verwirklichen. Wir haben keine unterschiedlichen Positionen mehr, sondern müssen unsere Interessen zusammenführen. Das möchte ich ganz deutlich sagen. Wir suchen auch den Kontakt zu den anderen Interessenvertretern, damit wir erkennen, wo wir gemeinsam den politischen „Druck“ beziehungsweise das Interesse in die

Politik vermitteln. Wir haben den Auftrag ganzheitlich denken zu müssen. Der Vertreter der BASF SE hat die Kompensationsmaßnahmen angeführt. Wir sollten den Bund dazu bewegen, dass man mehr an Kompensation macht. Damit wir ganz klar nach außen sagen, wir verstehen, dass hier ein Nachteil durch diese Maßnahme entsteht, wir sehen aber zu, dass wir diese Nachteile mehr als wettmachen und damit auch weniger Verzögerungen bei dem Projekt entstehen lassen. Das wäre noch einmal eine wesentliche Bitte von mir, dass man eine solche „Überkompensation“ durchaus mitnimmt und diskutiert. Wir haben ein ganzheitliches Interesse seitens der Industrie. Wir haben so viele Mitarbeiter am Rhein wohnen, so viele Mitarbeiter, die auf dem Rhein Freizeit betreiben, die den Rhein als Weltkulturerbe wahrnehmen, wir wären nicht gut beraten, wenn wir das hier nicht berücksichtigen würden und nur unsere wirtschaftlichen Transportinteressen im Blick hätten.

- **Anmerkung BASF SE:** Ich stimme Ihnen hier absolut zu. Wir müssen an einem Strang ziehen. Wir sehen nicht nur nach der einen Seite für unsere Interessen, sondern wir müssen dies im Einklang mit allen Stakeholdern und ihren Interessen machen. Der Rhein ist eine Lebensader. Wir müssen eine Beschleunigung der Umsetzung des Projekts erzielen und wir leisten hierfür gerne unseren Beitrag. Es ist für uns ein zu wichtiges Thema. Es hat eine direkte Auswirkung auf die Wettbewerbsfähigkeit unserer Industrie, aber auch auf unsere Gesellschaft. Wir haben es bei dem Niedrigwasser 2018 gesehen, dass die Tankstellen nicht mehr ausreichend mit Mineralölprodukten beliefert werden konnten. Nur eine reine Schiffsgeometrieoptimierung - Sie haben es aus der Presse mitbekommen – ist nicht ausreichend. Wir haben diesbezüglich schon viel gemacht und werden dies auch zukünftig weiter forcieren. Aber das ist nur ein Beitrag, den wir leisten können. Wir brauchen den Rhein und genau dieses Projekt, um eine Verbesserung für unsere industrielle Leistungsfähigkeit und unsere Gesellschaft zu erzielen.

Ende des Informationsgespräches