

**GNOR****Landesgeschäftsstelle**
Osteinstr. 7-9
55118 MainzTel. 06131 - 671480
Fax 06131 - 671481Email mainz@gnor.de
www www.gnor.deDatum
9.2.26Ansprechpartner:
Heinz Hesping
Bearbeiter
06132/56162**Generaldirektion Wasserstraßen und
Schifffahrt
Herrn Wayand
Brucknerstr. 2
Postfach 310160
55062 Mainz**Per Email: mainz.qdws@wsv.bund.de**Bundeswasserstraße Rhein; Planfeststellungsverfahren „Ablade-
optimierung der Fahrrinnen am Mittelrhein“, Teilabschnitt 3
„Jungferngrund“ und „Geisenrücken“****Bezug: Ihr Schreiben vom 25.11.26**

Sehr geehrter Herr Wayand,

wir nehmen hiermit Stellung zu o.g. Verfahren des Teilabschnitts 3.

In unserer Stellungnahme vom 28.10.2022 (Vorab-Beteiligung/Scoping) hatten wir bereits ausführlich dargelegt, dass wir die Sinnhaftigkeit und Angemessenheit des Gesamtprojektes „Rheinvertiefung/Abladeoptimierung“ in Zweifel ziehen. Wir halten diese Bedenken nach wie vor aufrecht; die Erhöhung der Wassertiefe (Abladetiefe) ist vor allem begründet durch die Tendenz zu immer größeren Schiffen mit entsprechend größerem Tiefgang. Viele Jahrzehnte wurde der Rhein immer wieder den größer werdenden Schiffen „angepasst“, d.h. befestigt, kanalisiert, ausgebaut und damit weitgehend seiner ökologischen Funktionen beraubt. Dieser Irrweg kann so nicht weitergehen. Die Binnenschifffahrt muss sich an den natürlichen Gegebenheiten der Flüsse orientieren, nicht umgekehrt. Das bedeutet unter Berücksichtigung der Klimaveränderungen eine Anpassung der Flotte etwa durch Flachwasserschiffe, auf keinen Fall aber größere Schiffe, die in Zukunft kaum noch fahren können, weil Niedrigwasserphasen zunehmen. Ein erneutes „Ausbauen“ des Rheins setzt hier die falschen Anreize einer Fehlentwicklung, die der Binnenschifffahrt und der Gesellschaft teuer zu stehen kommen kann.

Insofern halten wir die Ablehnung des Gesamtprojektes aufrecht. Es ist unnötig und nicht zielführend.

Eine im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums erstellte „**Studie zur Prüfung einer Förderung für kleinere und/ oder konstruktiv optimierte Binnenschiffe - Schlussbericht: Juli 2022**“ (BMDV-Auftragsforschung: FE-Nr. 30.352/2020) belegt einerseits sowohl die Tendenz zu immer größeren Schiffseinheiten, andererseits wegen der Klimaveränderungen die Notwendigkeit kleinerer Schiffe, um eine Anpassung an immer häufigere und länger andauernde Niedrigwasserperioden herzustellen.

VorstandDr. Andrea Tappert (Präsidentin)
Thomas Dolich (Vizepräsident)
Julian Gerhards (Schatzmeister)**Referenten/Innen**Marjory Thomas
Fabian Bindrich
Ulrich Diehl**Bankverbindung**Rheinessen Sparkasse
Sparkasse Mainz
BIC: MALADE51MNZ
IBAN:
DE65 5505 0120 0000 0133 00
Umsatzsteuernummer
26/656/0324/1**Registereintragung:**Eingetragen im Vereinsregister beim
Amtsgericht Landau in der Pfalz
Register-Nr. VR 989 am 03.08.1977

Zitat Seite 6 zur Entwicklung der Schiffsgrößen:

„Wie in fast allen Bereichen der Wirtschaft, hat es auch in der Binnenschifffahrt in den letzten Jahren eine Entwicklung zu immer größeren (Schiffs)einheiten und damit sinkenden Stückkosten gegeben. Diese Entwicklung ist maßgeblich für die Erfolgsgeschichte der Binnenschifffahrt insbesondere auf dem Rhein verantwortlich. Sie ist der entscheidende Faktor im Wettbewerb zu anderen Verkehrsmitteln. Gleichzeitig gibt es Wasserstraßengebiete, die nur mit „kleinen“ Binnenschiffen befahren werden können. Die Entwicklung der Schiffsgrößen und die Tatsache, dass es kaum Kostenunterschiede zwischen großen und kleinen gibt, führt zu einer Zurückhaltung bei Investitionen in kleinen Schiffsraum. Dies kann langfristig zu einem Rückgang des Bestandes an kleinen Schiffen, mit der Folge, dass bestimmte Wasserstraßengebiete nicht mehr bedient werden können, führen. Eine weitere Entwicklung hat die Binnenschifffahrt in den letzten Jahren negativ getroffen. Niedrigwasserbedingte Einschränkungen haben dazu geführt, dass Schiffe je nach Größe nur noch teilabgeladen, oder gar nicht mehr fahren konnten. In der Konsequenz reichte die Transportkapazität nicht mehr aus, um die Transportnachfrage zu bedienen. Alternative Verkehrsmittel konnten so kurzfristig ebenfalls keine entsprechenden Kapazitäten bereitstellen. Dies führte etwa bei der BASF im Jahr 2018 nach eigenen Angaben zu Produktionseinschränkungen und Verlusten in Höhe von 250 Millionen Euro. Eine Lösung könnte der Einsatz konstruktiv optimierter Binnenschiffe sein, die sowohl bei Niedrigwasser, als auch bei „normalen“ Wasserständen wirtschaftlich einsetzbar sind. Diese sind bis heute aber nur vereinzelt auf dem Markt“.

Und mit Bezug auf die Versorgungssicherheit heißt es auf Seite 22, Zitat:

„Die Bedeutung der Versorgungssicherheit betrifft vor allem Relationen, die den Mittel- und Oberrhein berühren, wo es bei Niedrigwasser wie im Jahr 2018 zur Einstellung der Schifffahrt mit konventionellen Binnenschiffen über einen längeren Zeitraum kommt. Durch den Einsatz konstruktiv optimierter Binnenschiffe reduziert sich etwa auf der Relation Ludwigshafen – Antwerpen die Zahl der Tage, an denen bei Niedrigwasser wie im Jahr 2018 keine Schifffahrt möglich ist, von 110 Tage auf 30 Tage.“

Mit „konstruktiv-optimierte Binnenschiffe“ sind an Flachwasser angepasste Schiffe gemeint, oder etwa kleinere Schiffe mit geringerem Tiefgang. Die Gesamtaussage der Studie lautet „Bedarf an kleineren Schiffen mit geringerem Tiefgang“, und sie spricht sich folglich vehement für eine öffentliche Förderung solcher Schiffstypen aus.

In vielen wissenschaftlichen Studien wird darauf verwiesen, dass es klimabedingt in absehbarer, relativ kurzer Zeit in den Alpen keine Gletscher mehr geben wird. Der Anteil des Gletscherwassers im Rhein ist bei normalen Wasserständen zwar gering; im Sommer und bei Niedrigwasser ist er jedoch relevant hoch, wie eine **Studie der „Länderübergreifenden Kommission für die Hydrologie des Rheingebiets“** belegt (KHR-Studie vom 5.11.2018 „Gletscherschwund: Neue Studie zum Schmelzwasser im Rhein“). Demnach betrug der Schmelzwasseranteil im Hitzesommer 2003 am Pegel Kaub 20 %. „Ohne diesen Schmelzwasseranteil wäre der Wasserstand in der engen Fahrrinne des Mittelrheintales um 28 cm niedriger ausgefallen“ so die Studie.

Es ist davon auszugehen, dass sich diese Werte aufgrund der klimatischen Entwicklung mittlerweile weiter verschärft haben, denn der Rückgang der Gletscher hat sich beschleunigt.

Auch die in den Planfeststellungsunterlagen enthaltene **Klimawirkungsanalyse** kommt zu ähnlichen Ergebnissen.

Zitat Seite 5, Flussbauliche Untersuchungen (Quelle 2)

„Die flussbauliche Klimawirkungsanalyse fasst die klimabedingten Auswirkungen auf hydrodynamische Größen, insbesondere die Wasserspiegellagen, für die Zeiträume der nahen (2031–2060) Zukunft und der fernen Zukunft (2071–2099) zusammen. Die Wasserspiegellagen bei GIQ20 1, GIQ1832 und MHQ3 werden sich infolge der klimabedingt veränderten Abflusswerte innerhalb der Projektstrecke des TA 3 zukünftig voraussichtlich deutlich verändern. Im Bereich des GIQ20 ist in naher Zukunft eine moderate Absenkung des Wasserspiegels um bis zu 18 cm (15. Perzentil) zu erwarten, in der fernen Zukunft kann die Absenkung bis zu 45 cm (15. Perzentil) betragen. Bei GIQ183 ist kein eindeutiger Trend erkennbar, hier könnten die Wasserspiegellagen in der fernen Zukunft sowohl um bis zu 25 cm absinken (15. Perzentil) als auch um 15 cm ansteigen (85. Perzentil), oder dem Median (50. Perzentil) entsprechend auf heutigem Niveau verbleiben. Bei MHQ ist wieder ein deutlicher Trend zu höheren Abflüssen vorhanden, einhergehend mit Anstiegen im Wasserspiegel in der nahen Zukunft um bis zu 73 cm (85. Perzentil) und in der fernen Zukunft um bis zu 1,25 m (85. Perzentil)“.

Die Gegenargumentation wird lauten, die wegen der Klimaveränderungen häufigeren Niedrigwasserzustände machten Ausbaumaßnahmen umso dringlicher. Dies ist nur auf den ersten Blick einleuchtend. Denn die Verluste an verfügbaren Tiefen übersteigen ja bei Weitem die Tiefengewinne durch die Ausbaumaßnahmen. Wenn die Wasserspiegel durch die Klimaveränderungen langfristig um rund 40 cm oder mehr sinken (bei allen Wasserständen!), ist ein Ausbau, der höchstens 20 cm mehr an Wassertiefe erreicht, ziemlich sinnlos. Ganz abgesehen von den häufigeren und länger dauernden Niedrigwassern. D.h. keine der geplanten Ausbaumaßnahmen kann die „natürlichen“ Tiefenverluste kompensieren, und die negativen Häufigkeiten schon garnicht. Also sollte man der Binnenschifffahrt keine falschen Rahmenbedingungen vermitteln, die zu einer fatalen Verzögerung oder Verdrängung der notwendigen Anpassungen führen können. Denn von den zu erwartenden Szenarien hängen Investitionsentscheidungen ab. Falsche Entscheidungen sollten wir uns angesichts der allgemeinen infrastrukturellen Defizite nicht mehr leisten.

Zum Abschnitt 3

Zielrichtung der Alternativen-Prüfungen

Die in den Planfeststellungsunterlagen dargestellten Alternativen beziehen sich auf die oft gebrauchte Formel „Sicherheit und Leichtigkeit der Schifffahrt“. Ökologische Ziele bzw. Bedingungen werden selten erwähnt. Eigene und ausdrückliche Alternativen mit ökologischer Zielsetzung – z.B. Herstellung von Kiesinseln oder Sandbänken im Strom oder naturnähere Uferabschnitte - gibt es leider nicht. Es fehlen auch Alternativen zu den vorgeschlagenen Ausgleichsmaßnahmen. Die Ausgleichsmaßnahme „Wellmicher Bach“ ist bezogen auf zwei unterschiedliche Beeinträchtigungen, nämlich die Kolkverfüllung und den Ufervorbau. Dies ist nicht zulässig.

Kolkverfüllungen

Die verschiedenen Kolke mit ihren teils beträchtlichen Tiefen und abrupten Sohlveränderungen stellen in dem betreffenden Rheinabschnitt eine bedeutende Strukturvielfalt der Flussmorphologie dar. Wie bedeutsam sie sind, wird nicht untersucht. Es ist jedoch davon auszugehen, dass zusammen mit den Ausbaggerungen und den Abfräsungen von Felsspitzen eine Egalisierung des gesamten Sohlbereiches angestrebt wird. Eine Unschädlichkeit der Verfüllung

oder eine verbal-argumentative Beschreibung der Beeinträchtigung ist den Unterlagen nicht zu entnehmen. Nach unserer Auffassung stellen die geplanten Verfüllungen – auch wenn es sich um Teilverfüllungen handelt - bereits an sich ein beträchtliches ökologisches Risiko für die gesamte Fauna im Fluss dar. Insbesondere der Makrozoobenthos verliert wichtige Lebensraumbestandteile. Die Kolke sind auf jeden Fall für Wanderfische unverzichtbar, denn die Flussbreite ist im Abschnitt 3 vergleichsweise gering, die Fahrrinne nimmt einen Großteil der Breite ein. Wanderfische benötigen deshalb einen ausreichenden Tiefenkorridor, der durch die Verfüllung mindestens teilweise verichtet wird. Als Kompensation wird lediglich die Herstellung von unterschiedlich tiefen Rillen zwischen den Grundschwellen angeboten. Inwieweit diese die verringerte Strukturvielfalt der Kolke ersetzen können, wird nicht erläutert. Ein Verweis auf die Ausgleichsmaßnahme „Wellmicher Bach“ wäre nicht akzeptabel, weil diese einen völlig anderen Sachzusammenhang hat.

Die Auswirkung der geplanten Kolkverfüllung und der Einbau von Grundschwellen auf die Sedimentablagerung im Jungferngrund ist nicht geklärt. Eine Änderung der Sedimentablagerung im Jungferngrund – unabhängig ob mehr oder weniger Sediment abgelagert wird – würde diesen fragilen, nach § 30 geschützten Lebensraum und bedeutsame Brut- und Rastlebensraum für verschiedenste Vogelarten entwerten.

Ufermodellierung durch Vorbau

Begründung für diese Maßnahme ist nicht eine größere Abladetiefe, sondern „nur“ die übliche „Sicherheit und Leichtigkeit der Schifffahrt“ durch Verminderung der dort vorhandenen Querströmung.

Durch die Ufermodellierung wird aber ein noch einigermaßen natürlicher Uferbereich komplett vernichtet, denn die naturnahe Oberschicht mit Bewuchs und natürlichen Strukturelementen wie Totholz, Pappeln (Schwarzpappeln!) und einer typischen Rheinufer-Struktur wird zunächst abgetragen. Der Hinweis zur Schadensbegrenzung, wonach die Oberschicht später wieder aufgebracht werde, ist nicht zu akzeptieren, denn es wird viele Jahre dauern, bis sich ein adäquater ökologischer Zustand wieder einstellt. Das gilt besonders für die geschützten Schwarzpappeln, die mehrere Jahrzehnte zum Erreichen ihrer vorherigen ökologischen Funktionen benötigen. Das geht in Zeiten des Klimawandels und des Artensterbens überhaupt nicht.

Aus den Unterlagen wird nicht klar, weshalb ein Abtrag der Oberschicht im ufernahen Bereich überhaupt notwendig ist. Ein Vorbau mit Wassersteinen könnte sich u. E. auf den zwar noch ufernahen, aber tieferen Bereich beschränken, um etwa die gleiche Wirkung (Reduktion der Querströmung) zu erreichen. Wir bitten um nochmalige Prüfung mit dem Ziel, den Abtrag der Oberschicht zu vermeiden.

Zur Begründung der Maßnahme wird auf die Unfallhäufung in dem Abschnitt hingewiesen. Dies ist so nicht nachvollziehbar. Einige werden als „Unfälle mit Schiffszeichen“ bezeichnet. Das können nur die Bojen/Tonnen sein, sonst gibt es keine Kennzeichen, mit denen Schiffe zusammenstoßen könnten. Dies wären allenfalls leichte Unfälle. Relativ viele Unfälle sind mit „Grundberührung/Festfahren“ katalogisiert, davon aber nur sehr wenige innerhalb der Fahrrinne. Unfälle außerhalb der Fahrrinne sollten u.E. nicht als Begründung für der Ufervorbau gelten dürfen.

Ausgleichsmaßnahme „Wellmicher Bach“

Die Ausgleichsmaßnahme ist wahrscheinlich nur deshalb dort geplant, weil die Schifffahrtsverwaltung Eigentümer von Flächen ist. Es ist nicht ersichtlich, wieso sich der derzeitige schlechte ökologische Zustand der Einmündung des Baches durch die vorgeschlagenen Maßnahmen wirklich nachhaltig verbessern sollte. Aktuell wird der Bereich zur naturfernen Naherholung genutzt, z.B. Hunderauslauf, picknicken, Feuerstellen usw.. Das Entfernen von Steinschüttungen im Bachlauf und die Veränderungen des Bacheinlaufs werden an der bisherigen Nutzung überwiegend als Hunderauslaufwiese nichts ändern. Vor dem Hintergrund ist nicht erkennbar, inwieweit ein tatsächlicher Ausgleich der wegfallenden ökologischen Funktion einer Entfernung der strukturreichen Oberschicht beim Ufervorbau stattfinden sollte.

Eine Kompensation bzw. ein Ausgleich für die reduzierte Strukturmorphologie der Kolke lässt sich ebenfalls nicht erkennen. Es gibt keinen Sachzusammenhang, denn die Ausgleichsmaßnahme ist sehr oberflächlich bzw. teilweise sogar außerstromig, während die Kolke eine bedeutende Tiefe aufweisen und den gesamten Strom beeinflussen.

Umsiedlung Zauneidechsen

Die Umsiedlung der Zauneidechsen soll in direkt benachbarte Gebiete erfolgen, die durch Stein- und Altholzhaufen aufgewertet werden. Es handelt sich um eine CEF-Maßnahme, deren Wirksamkeit über mehrere Jahre und vor Baubeginn nachgewiesen werden muss. In den Unterlagen finden sich keine Hinweise über den Umfang der bestehenden Eidechsenpopulation in den Umsiedlungsbereichen, nur dass dort welche vorkommen. Denn es kann sein, dass die infrage kommenden Areale bereits vollflächig und erschöpfend besiedelt sind und es somit zu Verdrängungsmechanismen kommt, die die Maßnahme unwirksam machen. Dieser Sachverhalt muss auf jeden Fall noch geprüft werden.

Abschließend

Wir betonen ausdrücklich, dass die Funktion des Rheins als deutschland- und europaweit wichtige Schifffahrtsstraße erhalten bleiben soll. Der Rhein hat aber auch andere Funktionen mit gleichen oder teils noch höheren Wertigkeiten. Dazu gehört das gesamte Ökosystem, die davon abhängige Biodiversität und die Funktion als Trinkwasserreservoir. Eine einseitige Ausrichtung – wie sie in der Vergangenheit allzu oft vorhanden war und zum Teil immer noch ist – lehnen wir ab.

Mit freundlichen Grüßen

Gez. Gerardo Unger Lafourcade, Vors. Arbeitskreis Rheinhessen der GNOR

Heinz Hesping
Verfahrensbearbeiter