



BUND Kreisgruppe Rhein-Hunsrück, Chablisstr. 150, 55430 Oberwesel

Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt
Herrn Wayand
Postfach 310160
55062 Mainz

**Bund für Umwelt und Naturschutz
Deutschland
Landesverband
Rheinland-Pfalz e. V.**

Kreisgruppe Rhein-Hunsrück
Ilka Hündorf
Chablisstr. 150
55430 Oberwesel
Tel.: 06744 / 7366
Mobil: 0160-6564136
E-Mail: rhein-hunsrueck@bund-rlp.de
Internet: www.bund-rlp.de

Oberwesel, 03.11.2022

- **Vorbereitendes Verfahren/Planfeststellungsverfahren Abladeoptimierung der Fahrrinnen am Mittelrhein, Teilabschnitt 3 „Jungferngrund“ und „Geisenrücken“ (Rhein-km 547,5 bis 557,0) Ermittlung des voraussichtlichen Untersuchungsumfangs für die Besprechung gemäß § 15 UVPG (Scopingunterlage) Beteiligung der betroffenen Öffentlichkeit nach § 6 Abs. 5 MgvG**

Stellungnahme des BUND Rheinland-Pfalz, Kreisgruppe Rhein-Hunsrück

Sehr geehrter Herr Wayand,

wir bedanken uns für die Zusendung der o.g. Scopingunterlagen und die Möglichkeit zur Stellungnahme. Auch wenn diese sich zunächst nur auf den Untersuchungsrahmen für den UVP-Bericht erstrecken soll, erlauben wir uns eingangs ein paar allgemeine Worte zum Vorhaben. Weitere Ausführungen behalten wir uns vor, wenn die erforderlichen Umweltprüfungen stattgefunden haben.

Der BUND bekennt sich ausdrücklich zur Nutzung des Rheins als Wasserstraße. Die Mengen an Gütern aus dem Schiffsverkehr können und sollen nicht über Straßen und Schienen transportiert werden. Jedoch stellt sich uns die Frage, wie sinnvoll die Maßnahme vor dem Hintergrund ist, dass wir in Zukunft immer wieder mit starkem, langanhaltendem Niedrigwasser rechnen müssen. Eine Vertiefung würde nur die Zeit, in der gefahren werden kann, etwas verlängern. Es stellt sich die Frage, ob die Millionen, die hier investiert werden sollen, nicht besser angelegt werden können - und zwar ohne, dass in wertvolle Lebensräume eingegriffen werden muss!

Auch sehen wir es sehr kritisch, dass die Binnenschifffahrt offenbar zur Folge hat, dass immer weitergehende Anpassungen der Fahrrinnen am Rhein vorgenommen werden. Erfahrungsgemäß führen fortgesetzten Fahrrinnenanpassungen dazu, dass immer größere Frachtschiffe mit größerem Tiefgang eingesetzt werden. Da die Klimaprojektionen für das Rheineinzugsgebiet längere und intensivere Niedrigwasserphasen voraussagen, wird die Intensivierung des Frachtverkehrs mit größeren Schiffen letztlich den Ruf nach noch weitergehenden Fahrrinnenanpassungen nach sich ziehen. Wir gehen entsprechend davon aus, dass es – bei Umsetzung der Planungen – nicht bei den geplanten erheblichen Eingriffen bleibt, sondern dass in den nächsten Jahren nachgebessert und repariert werden muss, um unerwünschte hydraulische „Nebenwirkungen“ wieder zu kompensieren – so wie es auch an der unterrheinischen Felslandschaft im Mittelrheintal der Fall war.

All diese möglichen Folgen sind schwer abzuschätzen, da die die Gewässerdynamik eines Flusses sehr komplex sind. Die Änderung der Fließdynamik an der einen Stelle kann zu Auswirkungen an ganz anderen Stellen führen. Niemand kann genau vorhersagen, wie sich eine Veränderung des Rheinprofils tatsächlich auf die

Gewässerdynamik auswirkt. Betroffen sind dabei FFH-, Vogelschutz- und andere Schutzgebiete, ökologisch wertvolle Kiesflächen, Langdistanzwanderfische uvm.

1 Grundsätzliche Anforderungen an die Untersuchungen

Für alle Untersuchungen gilt, dass die Ziele der Bewirtschaftungspläne der FFH- und Vogelschutz-Gebiete sowie des Gutachtens zur Entwicklung des RAMSAR-Gebiets zu berücksichtigen sind. Ebenso darf das Bauvorhaben die Zielerreichung der Wasserrahmenrichtlinie nicht verhindern. Wir begrüßen, dass eine Natura 2000-Verträglichkeitsprüfung vorgesehen ist und halten diese auf jeden Fall für erforderlich. Wir erwarten, dass alle Untersuchungen von kompetenten Büros durchgeführt werden. Insbesondere bei den Beiträgen zum Natur-, Arten- und Gewässerschutz ist darauf zu achten, dass die Gutachter Expertise in Gewässerökologie und Ortskenntnisse haben. Auch die detaillierte Beurteilung der Auswirkungen der Baumaßnahmen auf die Fluss- und Auendynamik erfordert spezialisierte Fachkenntnisse. Die fachliche Qualifikation ist deshalb bei den Ausschreibungskriterien ausreichend zu berücksichtigen.

2 Alternativprüfung

Aufgrund der zu erwartenden großen Schäden für Natur und Umwelt durch das Vorhaben muss unseres Erachtens zwingend geprüft werden, ob nicht die Anpassung der Schiffe in Größe und Tiefgang an die Flusssituation die Ziele des Vorhabens – also die Nutzung des Rheins an möglichst vielen Tagen als Wasserstraße – ebenso erreichen. In die Alternativprüfung müssen die Schäden an Natur und Umwelt mit ausreichender Gewichtung einfließen. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass die Schiffsflotte ohnehin aus Umweltschutzgründen (Schiffsdiesel!) modernisiert werden muss, und dass die Häfen an immer tiefer liegenden Schiffen gar nicht angepasst sind.

3 Absinken des Wasserspiegels in den Flachwasserbereichen

Das Thema „Absinken des Wasserspiegels in den Flachwasserbereichen“ ist bisher in den Unterlagen nicht ausreichend abgebildet und muss zwingend näher untersucht werden. In den Unterlagen ist lediglich davon die Rede, dass eine „ausreichende Stützung der Wasserspiegellagen“ (mit Bezug auf die Quer- und Längsbauwerke) erfolgen soll; an mehreren Stellen werden „geringfügige Änderungen der Strömungsverhältnisse“ in Aussicht gestellt; eine Mindesthinterströmung von 0,2 m/s sei gewährleistet. Dies bezweifeln wir. Bei Tieferlegung einer Gewässersohle sinkt der Wasserspiegel um den gleichen Betrag. Das ist – bei jeweils gleichem Wasservolumen – physikalisch nicht bestreitbar und gilt sowohl für stehende als auch fließende Gewässer. Somit würde sich die Wassertiefe (Abladetiefe) nur durch Abtragung der Sohle prinzipiell nicht verändern. Da die Abtragung nicht die gesamte Sohle betrifft, sondern vor allem nach oben ragenden Bereichen, ist zwar ein gewisser Tiefengewinn für die Schifffahrt zu erwarten. Dieser reicht aber offenbar nicht aus. Deshalb soll durch wasserbauliche Maßnahmen (Quer- und Längsbauwerke) der Wasserspiegel in der Fahrrinne angehoben werden, um die geforderte größere Wassertiefe tatsächlich zu erhalten. Die Stauwirkung der Buhnen sowie der Uferanschluss der Längsbauwerke heben den Wasserspiegel an und leiten das „hochgelegte“ Wasser von den Rändern in die Mitte zur Fahrrinne. Dort wird es durch die Längsbauwerke in der Fahrrinne gehalten, d.h. es wird verhindert, dass sich das Wasser wieder in die Breite ausdehnt und zurück in die Randbereiche fließt. Die um 20 cm größere Wassertiefe der Fahrrinne wird also hauptsächlich durch eine „Verschiebung“ von Wassermengen vom ufernahen Bereich in die Flussmitte erreicht. In den Unterlagen ist diese Funktion auch entsprechend beschrieben. Durch die Wasserumleitung in die Fahrrinne hinein wird der Wasserspiegel in den ufernahen Flachwässern aber umso stärker sinken. Denn das Wasservolumen bzw. der Strömungszufluss bleibt ja gleich, die Umleitung in die Flussmitte betrifft das jeweils verfügbare Wasser. Also fehlt diese Wassermenge im Uferbereich.

Somit ist davon auszugehen, dass die Flachwasserzonen betriebsbedingt deutlich stärker austrocknen und es auch insgesamt weniger Flachwasserzonen gibt. Verschärft wird diese Problematik bei niedrigen Wasserständen. Wenn bei sehr niedrigem Wasserspiegel das wenige noch vorhandene Wasser vom ufernahen Bereich weg in die Fahrrinne gelenkt wird, kann es zu ökologisch äußerst brisanten Situationen kommen – bis hin zu stehendem Wasser, Fäulnisprozessen und „Umkippen“ mancher Flachwasserbereiche. Die Flachwasserbereiche sind für Jungfische von besonderer Bedeutung. Durch das Austrocknen wird ihr Lebensraum deutlich reduziert. Niedrigere Wasserstände in den Flachwasserbereichen führen zu Temperaturerhöhungen. Mit zunehmenden Temperaturen sinkt die Sauerstoff-Löslichkeit im Wasser, mit fatalen Folgen insbesondere für die Jungfische. Nicht mehr mit

Wasser bedeckte Bereiche werden für Erholungssuchende zugänglich. Die hierdurch entstehende Beunruhigung kann insbesondere Vögel beeinträchtigen. Es ist damit zu rechnen, dass die geschilderten problematischen Wasserstände durch die Folgen des Klimawandels ohnehin immer häufiger auftreten, da immer häufigere und ausgeprägte Sommertrockenheiten prognostiziert werden, die ihrerseits zu Wasserstandssenkungen führen werden. Im Rahmen der Untersuchungen ist es auf jeden Fall erforderlich, die durch das Vorhaben veränderten Wasserstände entlang der gesamten betroffenen Strecke unter Berücksichtigung des Klimawandels herauszuarbeiten und die möglichen Folgen zu untersuchen und zu bewerten.

4 Einfluss auf Wanderfische und andere Lebensgemeinschaften

Die enorme Schwall- und Sogwirkung von immer größeren und immer PS-stärkeren Frachtschiffen und Schubverbänden stellt eine Beeinträchtigung von Fischhabitaten dar. Der Nieder- und Mittelrhein wird stromaufwärts erfreulicherweise wieder zunehmend von Langdistanzwanderfischen wie dem Lachs, dem Maifisch, der Meerforelle und dem Meerneunauge durchschwommen. Künftig wird möglicherweise auch der Stör dazu gehören. Und rheinabwärts passiert der vom Aussterben bedrohte Aal den Strom. Aus den Unterlagen geht nicht hervor, inwieweit der Rhein als Längskorridor für Langdistanzwanderfische durch die geplanten Anpassungsmaßnahmen dauerhaft Schaden nehmen könnte. Dies muss untersucht werden. Es müssen ebenfalls detaillierte Untersuchungen zu den Auswirkungen auf andere Lebensgemeinschaften sowohl in der Fahrrinne als auch in den Uferbereichen erfolgen. Hierbei sind u. a. Muschelbänke, die Rhein-Inseln und Sandbänke zu berücksichtigen. Zu den Niedrigwasserbereichen siehe oben.

Ein Monitoring über mindestens 10 Jahre ist auszuarbeiten.

6 Bauwerke

6.1 Längswerke (Längswerk am Schutzhafen Loreley und am Tauber Werth)

Die vorgesehenen Längsbauwerke sind im engen Durchbruchstal durch das Rheinische Schiefergebirge ein Fremdkörper. Große Turbulenzen aufgrund der Felsrippen und hohe Strömungsgeschwindigkeiten aufgrund der Talenge sind die charakteristischen Merkmale dieses Stromabschnitts. Längsbauwerke sollen laut Plänen „hinterflossen“ werden. Es ist nicht dargestellt, wie dies kontrolliert werden soll und was unternommen werden soll, wenn es nicht mehr der Fall ist. Es ist damit zu rechnen, dass regelmäßig Verschlammungen entfernt werden müssten. Am Ende der Bauwerke sind heftige Strudel und Hinterströmung zu erwarten, an anderer Stelle stehendes Gewässer und Versandung. Mögliche Folgen sind in Kapitel 3 bereits beschrieben. Sie müssen für die einzelnen Bauwerke untersucht werden, ihr Auswirkungen auf Lebensräume, Flora und Fauna sind darzustellen, voraussichtlich erforderliche regelmäßige Eingriffe sind mit ihren Wirkungen darzustellen. Es ist davon auszugehen, dass die durch Längswerke erzielte Querschnitt-Verengung, zu einer erhöhten Fließgeschwindigkeit führt. Für die stromaufwärts-fahrende Schifffahrt ist in diesen Bereichen eine erhöhte Motorleistung erforderlich. Hierdurch kommt es zu stärkeren Strömungen, mehr Verwirbelungen, Es wird mehr Treibstoff verbraucht. Diese und mögliche weitere Aspekte müssen untersucht werden.

6.2 Kolkverbau am Tauber Werth

Der geplante Kolkverbau widerspricht unserer Meinung nach dem Ziel des „Rheinprogramm 2020 der IKS“: Rheintypische Habitate sind danach zu erhalten, zu schützen oder wiederherzustellen. Der Biotopverbund am Rhein hat sich aufgrund der Ausweitung von Kerngebieten und Vernetzung geeigneter ausreichend großer Trittsteinbiotope wesentlich verbessert. Aus diesem Grund muss untersucht werden, wie sich der geplante Verbau der Kolke auswirkt. Insbesondere die Auswirkungen auf die Lebens- und Aufenthaltsräume von Wanderfischen und der Einfluss auf die Morphodynamik.

6.3 Grundschwellen (Tauber Werth und oberhalb Jungferngrund)

Hier sollte die Wirkung der Grundschwellen auf die Sedimentablagerungen in der Zukunft im Vergleich zur aktuellen Situation untersucht und verglichen werden. Ein wichtiges Argument z.B. für die Errichtung der Grundschwellen ist, dass hierdurch Baggerarbeiten, die die Schifffahrt beeinträchtigen, zukünftig reduziert werden

können. Dazu sollte dargestellt werden, in wie weit die Schifffahrt heute durch regelmäßige Baggerarbeiten beeinträchtigt werden.

6.4 Ufermodellierung am Tauber Werth

Hier gehen wir von einem massiven Uferverbau aus. Von einer moderaten Maßnahme kann nicht die Rede sein. Auch diese Maßnahme widerspricht den Zielen des Rheinprogramm 2040 der IKS. Diese handeln von einer qualitativen Verbesserung der Lebensräume auf einer Länge von 400 km, einschließlich der Uferbereiche wie die z.B. durch den Menschen stark veränderten Gewässerstrecken durch Uferverbau.

Aus diesem Grund sind die Auswirkungen des Uferverbaus detailliert darzustellen, wobei folgende Aspekte zu berücksichtigen sind:

- Der Verlust von naturnahem, steinigem Ufer als Lebens- und Erholungsraum; hierzu sollte eine Kartierung der wenigen gleichartigen Flächen im Abschnitt TA 3 erfolgen. Diese sollten kartografisch dargestellt werden.
- Bewertung der Lebensraumfunktion des Ufers
- Bewertung der Naherholungsfunktion und der Funktion für das Landschaftsbild (entsprechende Auswirkungen auf den Welterbestatus)

Ingenieurbiologische Maßnahmen zur ökologischen Abmilderung des massiven Uferverbaus werden an dem strömungsreichen Abschnitt als nicht realistisch angesehen. Das Einbringen von Kunststoff-Geovlies verbietet sich aus Sicht des Umweltschutzes (Mikroplastikquelle).

7 UNESCO-Welterbe

Bei Niedrigwasser sind die kilometer-langen Bauwerke von überall zu sehen. Es ist zu prüfen, inwieweit diese Beeinträchtigung des Landschaftsbildes mit dem UNESCO-Welterbe zu vereinbaren ist. 10 Berücksichtigung des Klimawandels Der für die Maßnahme genutzte Bezugswasserstand GIW20 wurde zuletzt 2015 aktualisiert. Insbesondere in den Jahren danach wurden wesentlich mehr Extrem-Niedrig-Wasserstände beobachtet. Klimaexpert*innen führen diese Veränderungen auf den Klimawandel zurück und erwarten für die kommenden Jahre tendenziell eine weitere Verschlechterung. Es muss deshalb hinterfragt werden, ob der aktuelle GIW20-Wert eine angemessene Grundlage für die Planungen und Untersuchungen ist. Angesichts der erheblichen Bauzeit bis zur Vollendung aller drei Bauabschnitte und dem Bestreben in den Jahren und Jahrzehnten danach, den Rhein entsprechend als Schifffahrtsstraße zu nutzen, muss der Bezugswasserstand an die aktuelle Klimamodellierungen angepasst und entsprechend in den Untersuchungen und Bewertungen berücksichtigt werden.

8 Ausgleichsmaßnahmen

Die Aussage, dass die geplanten Bauwerke zu einer Win-Win Situation für die Schifffahrt und den Natur- und Artenschutz führen, muss eingehend überprüft werden. Aufgrund der zahlreichen oben dargestellten Problemfelder gehen wir davon aus, dass es einen hohen Bedarf an Ausgleichsmaßnahmen gibt. Diese sind zu konkretisieren und im Idealfall mit den Naturschutzverbänden im Vorfeld abzusprechen. Es sollten u. a. Maßnahmen zur ökologischen Verbesserung an nicht betroffenen Uferbereichen geprüft werden. Insgesamt muss der Ausgleich vor Ort erfolgen, damit er wirksam werden kann. In der Erwartung, dass unsere Vorschläge Eingang in die weiteren Untersuchungen finden verbleibe ich

Mit freundlichen Grüßen

Ilka Hündorf
Anprechpartnerin des Sprecherrates
KG Rhein-Hunsrück