

Hessisches Ministerium für Umwelt, Klimaschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz	
Eing.: 22. Juni 2015	
Nr.:	Anl.:



140000095592

**WSV.de**
**Wasser- und
Schiffahrtsverwaltung
des Bundes**
Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt
Postfach 31 01 60 · 55062 Mainz

 vorab per Fax
 Hessisches Ministerium für Umwelt, Klima-
 schutz,
 Landwirtschaft und Verbraucherschutz
 Mainzer Straße 80
 65189 Wiesbaden

**Generaldirektion
Wasserstraßen und
Schifffahrt**
 - Außenstelle Südwest -
 Brucknerstraße 2
 55127 Mainz

Ihr Zeichen

 Mein Zeichen
 P-141.5-WaStrG/018

 Datum
 22. Juni 2015

 Frau Wachsmuth
 Telefon 06131 979-341
 Telefax 06131 979-339

 Zentrale 06131 979-0
 Telefax 06131 979-155
 ast-suedwest.gdws@
 wsv.bund.de
 www.ast-suedwest.gdws.wsv.de

Umsetzung WRRL in Hessen

Sehr geehrte Damen und Herren,

 zu den am 22.12.2014 offengelegten Dokumenten zur Umsetzung der WRRL
 in Hessen (Bewirtschaftungsplan 2015-2021 ohne Hintergrunddokumente,,
 Maßnahmenprogramm 2015-2021, Entwurf des Umweltberichts gemäß § 14
 b UVPG) nehme ich wie folgt Stellung:

Allgemeines:

 Ich weise ausdrücklich darauf hin, dass diese Stellunahme nicht das gemäß
 § 7 Abs.4 WHG erforderliche Einvernehmen der zuständigen Außenstelle der
 Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt für die
 Bewirtschaftungsplanung ersetzt.

 Vorsorglich weise ich darauf hin, dass die Generaldirektion Wasserstraßen
 und Schifffahrt, Außenstelle Südwest zu allen im Entwurf des
 Bewirtschaftungsplans bzw. Maßnahmenprogramms vorgesehenen
 Maßnahmen an oder mit Bezug zu Bundeswasserstraßen im weiteren
 Fortgang der Umsetzung der WRRL ihr Einvernehmen erteilen muss, soweit
 die Verwaltungskompetenzen des Bundes berührt sind.

 Maßnahmen nach WRRL an einer Bundeswasserstraße dürfen den
 widmungsgemäßen Zweck, sowie den für die Schifffahrt erforderlichen
 Zustand der Bundeswasserstraße und somit die Sicherheit und Leichtigkeit
 des Schiffsverkehrs nicht beeinträchtigen.

 Bezüglich des Chapeau-Kapitels der FGG Rhein erfolgt die Stellungnahme
 direkt gegenüber der FGG.

 Zu dem Entwurf des Bewirtschaftungsplans inklusive
 Maßnahmenprogramms für das Land Hessen habe ich aus Sicht der
 Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt, Außenstelle Südwest, sowie
 den nachgeordneten Wasser- und Schifffahrtsämtern im Bereich Südwest
 folgende Anmerkungen:

Bankverbindung
 Bundeskasse Trier
 IBAN: DE81 5900 0000 0059
 0010 20
 BIC: MARKDEF 1590

**WSV.de**Wasser- und
Schiffahrtsverwaltung
des Bundes

Bewirtschaftungsplan 2015-2021

Kap. 2.3.3.3 Großschifffahrt

In der Tabelle 2-7 ist die Lahn nicht aufgeführt. Die Tabelle 5-4 im Kapitel 5.2.3 führt die Lahn auf (Schifffahrt im Wasserkörper Lahn/Gießen).

Zur Klarstellung weise ich darauf hin, dass die Schifffahrt nicht bis Gießen, sondern nur bis Wetzlar geht.

Kap. 5.2.3.2 Schifffahrt

Bewirtschaftungsziele Schifffahrtstraßen

„Wesentliche Bewirtschaftungsziele für die Schifffahrtsstraßen sind die strukturelle Aufwertung der Uferzonen (Schaffung wellenschlaggeschützter und durchströmter Zonen), die Anbindung der verbliebenen Auenbereiche und die durchgängige Anbindung von Seiten- und Nebengewässern.“

Bei der Planung und Umsetzung dieser Bewirtschaftungsziele ist den Belangen der Schifffahrt Rechnung zu tragen.

„Bei den staugeregelten Flüssen Neckar und Main kommen noch die Herstellung der linearen Durchgängigkeit an den Staustufen und die Realisierung von Fischschutzmaßnahmen sowie – soweit möglich – die Verringerung der Rückstaulängen dazu.“

Eine Verringerung der Rückstaulängen unter Beibehaltung der Stauziele ist aus meiner Sicht nicht möglich.

Neckar WK BW 4-05

Für den Neckar gehören zu den Bewirtschaftungszielen

- die verbesserte Anbindung der wenigen flachen Uferbereiche
- der Rückbau der Uferbefestigungen sowie
- die Herstellung der auf- und abwärtsgerichteten Durchgängigkeit.

Ob die angestrebte Umsetzung der Maßnahmen auf einem Drittel der Strecke umsetzbar ist, scheint aufgrund der örtlichen Gegebenheiten und bestehenden Anlagen mehr als fraglich.

Das „Priorisierungskonzept – Durchgängigkeit Bundeswasserstraßen“ (BMVBS 2012) wird derzeit fortgeschrieben. Die Fischaufstiegsanlagen in Neckarsteinach und Hirschhorn sind von Seiten der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) für die 3. Umsetzungsphase vorgeschlagen worden. Die Umsetzung erfolgt demnach nach 2021.

**WSV.de**Wasser- und
Schifffahrtsverwaltung
des Bundes

Rhein

Zu den Bewirtschaftungszielen für den Rhein:

Eine verbesserte Anbindung von Altrheinarmen zur Durchströmung bewirkt in der Regel einen Abflussverlust und eine Wasserspiegelabsenkung im Rhein, daher haben diese Maßnahmen je nach Abflusssituation nachteilige Auswirkungen auf die Schifffahrt.

Bezüglich der Schaffung wellenschlaggeschützter Bereiche durch die Optimierung von Buhnen und Buhnenfeldern sowie Längswerken ist anzumerken, dass dies nur in äußerst geringem Umfang möglich ist. Einerseits sind diese Bauwerke Niedrigwasserbuhnen und nicht durchgängig vorhanden und zum anderen können topographische Gegebenheiten (z.B. zu geringe Breite des Flusses) dies unmöglich machen. Veränderungen der Regelungsbauwerke ergeben immer hydromorphologische Veränderungen (Anlandungen, Geschiebeumlagerungen). Grundsätzlich ist daher vorher zu untersuchen, ob Auswirkungen auf die Schifffahrt entstehen.

Eine Absenkung der Betriebswege soll ein früheres Ausuferm des Rheins bewirken. Bei Überströmung der Betriebswege können diese nicht mehr genutzt werden. Die Unterhaltung wird eingeschränkt, die Betriebswege stehen nicht mehr als Rettungswege zur Verfügung. Durch den Abflussverlust im Rhein sind nachteilige Auswirkungen auf die Schifffahrt zu befürchten. Einer Absenkung der Betriebswege kann nicht zugestimmt werden.

Ein aktiver Rückbau von Uferbefestigungen wird zurzeit nicht betrieben. Diese werden der Sukzession überlassen.

Ein Rückbau der Uferbefestigung im Bereich der ehemaligen NATO-Rampen ist grundsätzlich abzulehnen. Diese Übergänge werden für Unterhaltungszwecke (z.B. Umschlag von Wasserbausteinen) benötigt. Sie sollen für Schwerlastverkehr vorgehalten und entsprechend unterhalten werden. Die Notwendigkeit wird durch den Betrieb der Notfährverbindung zwischen Budenheim und Walluf (ehemalige NATO-Rampe) aufgrund der Sperrung der Schiersteiner Brücke bestätigt. Zudem werden die Rampen regelmäßig von der Sport- und Freizeitschifffahrt genutzt.

Bezüglich der alternativen Ufersicherung an der Pilotstrecke bei Lampertheim liegen noch keine abschließenden Erkenntnisse vor.

Kap. 7.1.1.1 Hydromorphologie

Fraglich ist, warum Maßnahmen an Bundeswasserstraßen nicht erfasst sind. Dies ist ein Widerspruch zu den Steckbriefen im Maßnahmenprogramm, in denen auch Maßnahmen an Bundeswasserstraßen monetär bewertet sind.



WSV.de

Wasser- und
Schiffahrtsverwaltung
des Bundes

Kap. 7.2.1.1 Hydromorphologie

„Eine konkrete und unmittelbare Planung und Realisierung von Maßnahmen erfolgt i.d.R. durch die Unterhaltungspflichtigen oder andere am Gewässer Aktive sowie sonstige Planungsträger.“

Die konkrete Planung und Realisierung von Maßnahmen ist nicht Aufgabe der WSV. Maßnahmen zur Erreichung der Bewirtschaftungsziele, wie oben genannt, stellen i.d.R. Ausbaumaßnahmen dar und sind nach der Rechtsauffassung des Bundes nicht von der WSV umzusetzen. Die WSV führt nur eindeutig dem Unterhaltungsbereich zuzuordnende wasserwirtschaftliche Maßnahmen durch.

Kap. 7.3.5 Maßnahmen bezüglich Entnahmen und Aufstauungen. Begrenzung der Entnahme und der Aufstauung:

Eine Pflicht zur Errichtung eines Fischpasses bei einer vorhandenen oder neu zu errichtenden Stauanlage an einem Oberflächengewässer besteht hinsichtlich der Zulässigkeit des fortlaufenden Betriebs oder des Neubaus der Stauanlage dann, soweit die Herstellung der Durchgängigkeit erforderlich ist, um die Bewirtschaftungsziele nach Maßgabe der §§ 27 bis 31 WHG zu erreichen.

Ist mit der Handlungsanweisung bzw. der verwaltungsinternen Regelung die "Regelung über den in einem Fließgewässer zu belassenden Mindestabfluss bei der Entnahme und Wiedereinleitung von Wasser" vom 12. Dezember 2007 (StAnz. 52/2007 S. 2775) gemeint? Diese ist nach Recherchen am 21. Dezember 2012 außer Kraft getreten. Eine aktuellere Fassung ist mir leider nicht bekannt. Bitte übermitteln Sie mir eine aktuelle Fassung, sofern diese vorliegt

Kap.7.4.1 Maßnahmen zu verschiedenen Belastungsarten

Morphologische Veränderungen

„Viele der Maßnahmen zur Initiierung einer eigendynamischen Gewässerentwicklung sowie zur Umgestaltung von Wanderhindernissen lassen sich im Rahmen der Gewässerunterhaltung durchführen, ohne dass es einer wasserrechtlichen Planfeststellung / Plangenehmigung für einen Gewässerausbau bedarf.“ (siehe auch Zusammenfassung in Kapitel 12)

„Die Maßnahmen wurden von den am Prozess Beteiligten, wie der WSV, den Kommunen und den Regierungspräsidien, hinsichtlich ihrer Umsetzbarkeit eingeschätzt...“

Bei den Maßnahmen, die bei den konkreten Bewirtschaftungszielen für den Rhein aufgeführt sind, handelt es sich im Wesentlichen um wasserwirtschaftliche Ausbaumaßnahmen. Nach der Rechtsauffassung des Bundes obliegt



WSV.de

Wasser- und
Schiffahrtsverwaltung
des Bundes

- **Verwendung von Lebendbaumaßnahmen**

Einzelne Lebendbaumaßnahmen werden an der Versuchsstrecke Lampertheim am Rhein erprobt. Endgültige Ergebnisse liegen noch nicht vor. Wenn diese Bauweisen sich bewährt haben, können sie in Bereichen mit ähnlichen Belastungen verwendet werden. Andere Lebendbaumaßnahmen müssen zuvor erprobt werden.

- **Neubau von Buhnen/ Längswerken, Rückbau von Buhnen (mit Dynamisierung der Ufer)**

Hier wird in das Regelungssystem des Flusses eingegriffen. Hydromorphologische Veränderungen (Wasserspiegelverfall, Anlandungen) sind vorab zu untersuchen.

Bei der Rücknahme der Buhnen und der gewünschten Dynamisierung der Ufer ist zu berücksichtigen, dass die Standsicherheit von Buhnen i.d.R. nur mit funktionierender Uferbefestigung gewährleistet werden kann. Daher ist ein Rückbau insbesondere im Bereich der Buhnenwurzeln nicht möglich. Auch Hektometer und Schifffahrtszeichen müssen gesichert bleiben.

- **Optimierung von Buhnen und Buhnenfeldern und Optimierung von Längswerken**

Hier wird in das bisherige Regelungssystem des Flusses eingegriffen. Hydromorphologische Veränderungen sind vorab zu untersuchen und dürfen keine nachteiligen Wirkungen auf die Schifffahrt und die Unterhaltung haben.

- **Absenken oder Verlegung des (Betriebs)weges**

Generell müssen Betriebswege erhalten bleiben, da sie wichtige Rettungswege darstellen und der Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs dienen. Absenkungen der Betriebswege können daher nicht hingenommen werden, da sie die Nutzung einschränken. Alternativ ist jedoch das Erstellen eines Durchlasses denkbar.

Eine Verlegung des Betriebsweges ist im Einzelfall zu prüfen. Nutzungen dürfen dem Vorhaben nicht entgegenstehen.

- **Einstellen/ Einschränken der Freizeitschifffahrt (außerhalb der verkehrlich bedeutsamen Bereiche)**

Am Hauptrhein wie in den Altrheinarmen herrscht eine hohe Nutzung an Freizeitschifffahrt. Einer Einschränkung oder Einstellung wird die WSV nicht zustimmen. Im Übrigen weise ich auf § 5 Bundeswasserstraßengesetz (WaStrG) hin, wonach jedermann im Rahmen des Schifffahrtsrechts einschließlich des Schifffahrtsabgabenrechts sowie der Vorschriften des WaStrG die Bundeswasserstraßen mit Wasserfahrzeugen befahren darf.



WSV.de

Wasser- und
Schifffahrtsverwaltung
des Bundes

- Schaffung störungsarmer Zonen

Die ungenügende Beschreibung der Maßnahme lässt eine grundsätzliche Beurteilung nicht zu.

Grundsätzliche Anforderungen an Strukturmaßnahmen

Zu den spezifischen Anforderungen, die bei Strukturmaßnahmen aus WSV-Sicht grundsätzlich einzuhalten sind, gehören insbesondere folgende Aspekte:

- Alle Strukturmaßnahmen sind grundsätzlich so zu gestalten, dass auch längerfristig keine Konflikte zwischen den ökologischen Aspekten aus Bau, Bestand und Entwicklung der Maßnahmen und dem durchgehenden Schiffsverkehr zu erwarten sind. Für den Neckar gilt dies insbesondere auch im Hinblick auf den künftigen Verkehr mit dem 135 m-Schiff.
- Die Uferlinie muss bis zum Erreichen des höchsten Schifffahrtswasserstandes (HSW) für die Schifffahrt erkennbar bleiben. Hierzu sind gegebenenfalls technische Einrichtungen (Radarstangen o.a.) zu installieren.
- Die Maßnahmen sind zu überwachen und unterhalten.

Zum Rhein allgemein:

Die Anbindung von Altrheinen / Nebengewässern wurde im ersten Bewirtschaftungsplan genannt und wird hier als Grundsatz wiederholt.

Es ist generell eine Wasserentnahme möglich, jedoch nur nach Durchführung einer Einzelfallprüfung, die sicherstellt, dass die Leichtigkeit und Sicherheit des Schiffsverkehrs nicht beeinträchtigt wird. Hierzu sind ggf. hydraulische Untersuchungen notwendig, die u. a. Aufschluss über Wasserspiegeländerungen, Strömungsänderungen bei NWMW und eventuelle Veränderungen hinsichtlich der Morphologie im Rhein geben. Ergeben sich keine negativen Auswirkungen auf die Schifffahrt, ist eine Anbindung ab GLW grundsätzlich denkbar. Abweichungen davon können nur im Einzelfall und bei entsprechendem Nachweis erteilt werden.

Zur Gewährleistung der Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs sind die Betriebswege bei Anbindungen zu erhalten. Dementsprechend ist der Anschluss der Altgewässer grundsätzlich durch den Einbau von Durchläsen bzw. durch den Bau von Brücken herzustellen. Ausnahmen bilden ggf. Naturschutzgebiete, in denen keine Betriebswege verlaufen und Nutzungen z. B. Dritter nicht dagegen sprechen.

**WSV.de**Wasser- und
Schifffahrtsverwaltung
des Bundes

nachlässigbare Auswirkungen auf die Umwelt haben, jedoch dürfen sie die Sicherheit und Leichtigkeit der Schifffahrt nicht gefährden oder Nutzungseinschränkungen hervorrufen.

Langfristplanungen an Bundeswasserstraßen

Vorsorglich möchte ich bereits jetzt auf geplante Ausbaumaßnahmen der WSV hinweisen, die die Belange der WRRL berühren können. Bei der Detailplanung der Maßnahmen aus den Maßnahmenprogrammen zur Umsetzung der WRRL ist diese Langfristplanung zu berücksichtigen:

Lahn

An der Lahn müssen in den nächsten Jahren umfangreiche Bestandssicherungsmaßnahmen an den Anlagen (Schleusen, bewegliche Wehre) durchgeführt werden.

Rhein

Am Mittelrhein ist nach Bundesverkehrswegeplan 2015 eine Abladeoptimierung zwischen Mainz und St. Goar auf 2,10 m unter GLW vorgesehen. Des Weiteren ist der Bau von Liegestellen geplant.

Neckar

Die Ausbauplanung der WSV für die Bundeswasserstraße Neckar sieht im Rahmen des Ausbaus des Neckar für das 135m- Schiff folgende Maßnahmen vor:

- Verlängerung jeweils einer Schleusenkammer an allen Staustufen, zunächst jedoch für den unteren Neckar zwischen Mannheim und Heilbronn
- Ausbau von Vorhäfen und Errichtung von Wendestellen
- Instandsetzung von Seitenkanälen

Darüber hinaus plant die WSV die Errichtung von Fischaufstiegsanlagen zur Wiederherstellung der Durchgängigkeit im Rahmen der Kompensationsvereinbarung für den Ausbau des Neckars für das 135m-Schiff, sowie darüber hinaus im Rahmen der Verpflichtung des Bundes aus § 34 Abs.3 WHG.

Sowohl Unterhaltungs- als auch Ausbaumaßnahmen der WSV müssen die nach §§ 27 bis 31 WHG maßgebenden Bewirtschaftungsziele berücksichtigen, vgl. §§ 8 Abs. 1, 12 Abs. 7 Satz 3 WaStrG. Im Rahmen der jeweiligen Genehmigungsverfahren nach WaStrG für die verkehrlichen Ausbaumaßnahmen werden die voraussichtlichen Auswirkungen des



WSV.de

Wasser- und
Schiffahrtsverwaltung
des Bundes

Vorhabens auf die Bewirtschaftungsziele nach WRRL betrachtet und bewertet.

Nach Maßgabe des Art. 89 Abs. 3 GG und der §§ 4 und 14 Abs. 3 WaStrG ist das Einvernehmen mit der Wasserwirtschaftsbehörde herzustellen.

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrag

Wachsmuth