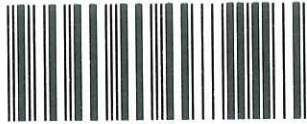


79d 22.11

18. Nr. 192



140000047367

Wasser- und Schifffahrtsdirektion Südwest
Postfach 31 01 60 · 55062 Mainz

vorab per Fax
Hessisches Ministerium für Umwelt, ländlichen Raum und Verbraucherschutz
Referat III 1
Mainzer Straße 80
65189 Wiesbaden

Zentralregistratur	
Eing.: 24. JUNI 2009	
Gesch.-Z.:	III-79d 22.11
Anl.:	
Dok.-Nr.:	2009-47367

Hessisches Ministerium für Umwelt, Energie, Landwirtschaft und Verbraucherschutz	
Eing.: 24. Juni 2009	
Nr.:	



WSV.de

Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes

Wasser- und Schifffahrtsdirektion Südwest
Brucknerstraße 2
55127 Mainz

Ihr Zeichen
III 4 - 79d 18.01 -2009

Mein Zeichen
P-141.5-WaStrG/006

22. Juni 2009

Dezernat Planfeststellung
Anna Christina Steinhagen
Telefon 06131 979 346
Telefax 06131 979 339

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

Umsetzung der EU-Wasserrahmenrichtlinie

Entwürfe des Bewirtschaftungsplans für die internationale Flussgebietseinheit Rhein, des „Chapeau-Kapitels“: Rheinstrom, grenzüberschreitende Nebenflüsse, Grundwasserkörper an den Staatsgrenzen, des Koordinierungsberichts Bearbeitungsgebiet Mittelrhein, des Bewirtschaftungsplans Hessen 2009, des Maßnahmenprogramms Hessen 2009 und der Strategischen Umweltprüfung zum Hessischen Maßnahmenprogramm für die Umsetzung der Wasserrahmenrichtlinie; formelle Hintergrunddokumente

Stellungnahme der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Südwest gemäß § 5 Absatz 5 Satz 2 des Hessischen Wassergesetzes und § 5a Absatz 2 des Hessischen Wassergesetzes i.V.m. §§ 14i und 9 Absatz 1 bis 1b des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung

Sehr geehrte Damen und Herren,

in Umsetzung der EU-Wasserrahmenrichtlinie (WRRL) sind im Dezember 2008 die Entwürfe der Bewirtschaftungspläne, der Maßnahmenprogramme und der Umweltberichte veröffentlicht worden, um der Öffentlichkeit Gelegenheit zur Stellungnahme zu geben.

Die Wasser- und Schifffahrtsdirektion Südwest gibt hiermit ihre Stellungnahme gemäß § 5 Absatz 5 Satz 2 des Hessischen Wassergesetzes und § 5a Absatz 2 des Hessischen Wassergesetzes i.V.m. §§ 14i und 9 Absatz 1 bis 1b des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung ab.



WSV.de

Wasser- und
Schifffahrtsverwaltung
des Bundes

Ich weise darauf hin, dass diese Stellungnahme nicht das Einvernehmen der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Südwest zum Bewirtschaftungsplan und zum Maßnahmenprogramm ersetzt.

Allgemein ist anzumerken, dass durch Maßnahmen nach WRRL an einer Bundeswasserstraße der widmungsgemäße Zweck der Bundeswasserstraße, der für die Schifffahrt erforderliche Zustand der Bundeswasserstraße und somit die Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs nicht maßgeblich beeinträchtigt werden dürfen.

Allgemein ist zudem anzumerken, dass die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung 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. Dies gilt sowohl für Einzelmaßnahmen als auch für übergreifende Fragestellungen (z.B. Wassermengen- und Sedimentmanagement).

Für die Wasser- und Schifffahrtsdirektion Südwest sowie für die im Zuständigkeitsbereich der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Südwest tätigen Wasser- und Schifffahrtsämter Mannheim, Bingen, Heidelberg, Koblenz, Freiburg, Stuttgart, Trier und Saarbrücken gebe ich zu den Inhalten der o.g. Anhörungsunterlagen folgende Stellungnahme ab:

I. Entwurf des Bewirtschaftungsplans für die internationale Flussgebietseinheit Rhein

S. 9:

„So kann z. B. bei ausgeprägten Hochwassern oder bei Baggerungen zugunsten der Schifffahrt von aufgewirbelten Sedimenten eine vorübergehende Belastung ausgehen.“

Baggerungen werden nicht ausschließlich zu Gunsten der Schifffahrt, sondern auch zur Stützung des Sohlgleichgewichts durchgeführt. Der Nutzen liegt hierbei auch bei der Stützung des Grundwasserspiegels (wasserwirtschaftlicher Anteil des Nutzens).

Es ist daher folgende Formulierung vorzuziehen: *„So kann z.B. bei ausgeprägten Hochwassern oder bei Baggerungen zugunsten **des Sohlgleichgewichts** von aufgewirbelten Sedimenten eine vorübergehende Belastung ausgehen.“*



WSV.de

Wasser- und
Schifffahrtsverwaltung
des Bundes

S. 35:

„... und durch die starke Strömung in der Fahrrinne (mit verursacht durch die Schifffahrt).“

Eine starke Strömung wird nicht durch die Schifffahrt verursacht. Eine starke Strömung ist in der Bergfahrt sogar von Nachteil.

Der Klammertext ist daher zu streichen.

S. 50:

„Maßnahmen an der Sohle der Schifffahrtsstraße sind künftig so zu gestalten, dass sie zur Verbesserung des Geschiebehaltungs und zur Verminderung der Sohlenerosion beitragen;...“

Diese Maßnahmen sind nicht künftig so zu gestalten, sondern werden schon lange von der WSV mit dem genannten Ziel umgesetzt.

Es ist daher folgende Formulierung vorzuziehen: *„Maßnahmen an der Sohle der Schifffahrtsstraßen sind **weiterhin** so zu gestalten, dass sie zur Verbesserung des Geschiebehaltungs und zur Verminderung der Sohlerosion beitragen;...“*

II. Entwurf des „Chapeau-Kapitels“ für das internationale Bearbeitungsgebiet Oberrhein : Rheinstrom, grenzüberschreitende Nebenflüsse, Grundwasserkörper an den Staatsgrenzen

S. 23:

„Gewässeranbindung“

Siehe unten, Entwurf des Bewirtschaftungsplans Hessen 2009

„Veränderung von Buhnen“

Siehe unten, Entwurf des Maßnahmenprogramms Hessen 2009



WSV.de

Wasser- und
Schifffahrtsverwaltung
des Bundes

III. Entwurf des Bewirtschaftungsplans Hessen 2009

Kap. 2, S. 11ff.

Thema „*Abflussregulierungen – Wanderhindernisse*“ (vgl. auch Entwurf des Maßnahmenprogramms Hessen 2009, Kap. 3, S. 23)

Nach dem Entwurf des Gesetzes zur Neuregelung des Wasserrechts vom 03.04.2009, BT-Drucksache 280/09 soll die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes bei Stauanlagen an Bundeswasserstraßen die zur Erhaltung und Wiederherstellung der Durchgängigkeit erforderlichen Maßnahmen im Rahmen ihrer Aufgaben nach dem Bundeswasserstraßengesetz eigenverantwortlich durchführen (vgl. § 34 Abs. 3 des Entwurfs). Diese Aufgabe wird nicht im ersten Bewirtschaftungszyklus nach WRRL bewältigt werden können, sondern wird einen längeren Zeitraum in Anspruch nehmen.

Erfolgt die Novellierung des Wasserhaushaltsgesetzes in dieser Weise, wird die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes die Erhaltung und Wiederherstellung der Durchgängigkeit an Stauanlagen der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung als ihre hoheitliche Aufgabe annehmen.

Kap. 5, S. 43:

„Die wesentlichen Bewirtschaftungsziele sind (...) die Anbindung von Seiten- und Nebengewässern (...).“

In Bezug auf den Rhein ist zu beachten: Ab Mittelwasser (MW) ist generell eine Wasserentnahme von 5 m³/s möglich, unter MW ist eine Einzelfallprüfung erforderlich, die sicherstellt, dass die Leichtigkeit und Sicherheit des Schiffsverkehrs nicht beeinträchtigt wird. Hierzu sind hydraulische Untersuchungen notwendig, die u.a. Aufschluss über Wasserspiegeländerungen, Strömungsänderungen bei Niedrigwasser (NW)/MW und eventuelle Veränderungen hinsichtlich der Morphologie im Rhein geben. Ergeben sich keine negativen Auswirkungen auf die Schifffahrt, ist eine Anbindung ab dem gleichwertigen Wasserstand (GLW) mit 1-2 m³/s grundsätzlich denkbar.

In Bezug auf Neckar und Lahn ist zu beachten: auch hier ist für die Anbindung von Seiten- und Nebengewässern durch Einzelfallprüfungen auszuschließen, dass die Leichtigkeit und Sicherheit des Schiffsverkehrs beeinträchtigt wird.



WSV.de

Wasser- und
Schifffahrtsverwaltung
des Bundes

Zur Gewährleistung der Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs sind die Betriebswege bei Anbindungen zu erhalten. Dementsprechend ist der Anschluss von Nebengewässern grundsätzlich durch den Einbau von Durchlässen herzustellen bzw. durch den Bau von Brücken der Betriebsweg zu erhalten.

Zu ergänzen ist in dem Bewirtschaftungsplan daher, dass die Anbindung von Seiten- und Nebengewässern nur möglich ist, soweit diese mit den Belangen der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung vereinbar ist, und dass Betriebswege durch die Anbindung von Nebengewässern nicht unterbrochen werden dürfen.

IV. Entwurf des Maßnahmenprogramms Hessen 2009

Kap. 3, S. 26: „Spezielle Maßnahmen an Bundeswasserstraßen (ca. 100 km)“

„Gezielte Baggergutunterbringung in tiefere Gewässerabschnitte“

Diese Maßnahme ist nur möglich, wenn die Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs nicht beeinträchtigt wird.

„Anlegen von Gewässerentwicklungstreifen an BWStr“

Betriebswege und die Ufersicherungen müssen grundsätzlich erhalten bleiben. Das Anlegen von Gewässerentwicklungstreifen an Bundeswasserstraßen kommt nur in Betracht, wenn die Fahrrinne so weit vom Ufer entfernt ist, dass Entwicklungsmöglichkeiten ohne Beeinträchtigung der Schifffahrt möglich sind und der Wellenschlag minimiert wird. Im Prallhang ist eine Entwicklung von Kies und Sandufern unwahrscheinlich. Zur Sicherung des Hochwasserabflusses wird der Uferbewuchs alle 3-5 Jahre zurückgeschnitten.

„Verwendung von Lebendbaumaßnahmen“

Da es keine verwendbaren Ergebnisse aus Teststrecken gibt, ist die Durchführung von Pilotprojekten Voraussetzung für die Verwendung von Lebendbaumaßnahmen. Hierzu ist für die jeweilige Bundeswasserstraße ein ausreichend langer, repräsentativer Uferabschnitt zu wählen. Nur bei entsprechend positiven Ergebnissen ist eine Umset-



WSV.de

Wasser- und
Schifffahrtsverwaltung
des Bundes

zung in anderen Bereichen mit ähnlichen Strömungsverhältnissen möglich. Gegebenenfalls sind weitere Untersuchungen erforderlich.

„Neubau von Buhnen/Längswerken“

Zur abschließenden Beurteilung einer konkreten Maßnahme ist das Vorliegen eines hydraulischen Nachweises dafür erforderlich, dass es keine negativen Folgen für die Schifffahrt gibt. Von besonderem Interesse sind hierbei die Veränderungen in der Sohlschubspannung, die Wasserspiegeldifferenzen (NW/MW/HW) und die Strömungsänderungen.

„Rückbau von Buhnen (mit Dynamisierung der Ufer)“

Sofern dies auch an Bundeswasserstraßen vorgesehen ist, kann dieser Maßnahme grundsätzlich nicht zugestimmt werden, da durch den Rückbau von Buhnen die Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs gefährdet ist.

Sollte diese Maßnahme durch eine andere kompensiert werden, so ist ein hydraulischer Nachweis zu erbringen, der aufzeigt, dass beide Maßnahmen keine negativen Auswirkungen auf die Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs, den Geschiebehaushalt sowie den Hochwasserabfluss haben.

„Optimierung von Buhnen und Buhnenfeldern“, „Optimierung von Längswerken“

Grundlage für eine Buhnumgestaltung ist die Durchführung eines Pilotprojektes. Nur bei entsprechend positiven Ergebnissen ist eine Umsetzung in anderen Bereichen mit ähnlichen Strömungsverhältnissen möglich. Gegebenenfalls sind zur abschließenden Beurteilung weitere Untersuchungen nötig.

Bisherige Ergebnisse an Bundeswasserstraßen haben gezeigt, dass eine Kerbe nur dauerhaft Bestand hat, wenn sie keiner starken Strömung ausgesetzt ist. Dies ist bei der Auswahl der Buhnenfelder zu berücksichtigen.

Die Breite sowie die maximale Höhe/Tiefe der Kerbe sind entsprechend der Empfehlungen der Bundesanstalt für Wasserbau zu wählen.



WSV.de

Wasser- und
Schifffahrtsverwaltung
des Bundes

Der Abstand Kerbe – Ufer beträgt i.d.R. 1/3 der Bühnenlänge, mindestens jedoch 20 m. Eine Umgestaltung der Bühnen mit einer Bühnenlänge unter 40 m bis 50 m ist wegen des Mindestabstands zum Bühnenkopf bzw. zum Ufer nicht möglich.

Die Bühnenwurzel muss immer gesichert bleiben: ein Uferrückbau ist an dieser Stelle nicht möglich. Der Bühnenkörper muss so gestaltet sein, dass er dem hydraulischen Angriff bei allen Wasserständen standhält. Des Weiteren ist vorab ein Nachweis zu erbringen (z.B. 2d-HN-Modell), dass die hydraulische Wirksamkeit der Bühnen (z.B. infolge von unterbrochenen Parallelwerken zwischen den Bühnenköpfen) aufrechterhalten bleibt. Gleiches gilt für das Umgestalten von Längswerken.

„Absenkung des (Betriebs-)Wegs“, „Verlegung des (Betriebs-)Wegs“

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. 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)“

Eine Einstellung bzw. Einschränkung der Freizeitschifffahrt ist an Bundeswasserstraßen nicht möglich. Gemäß § 5 Satz 1 Bundeswasserstraßengesetz darf jedermann im Rahmen der Vorschriften des Schifffahrtsrechts einschließlich des Schifffahrtsabgabenrechts sowie der Vorschriften des Bundeswasserstraßengesetzes die Bundeswasserstraßen mit Wasserfahrzeugen befahren.

Ergänzende Anmerkungen zu Kap. 3, S. 26:

- Bei der Rücknahme der Ufersicherung und der Dynamisierung im Bereich von Bühnen ist zu berücksichtigen, dass die Standsicherheit von Bühnen i.d.R. nur mit funktionierender Uferbefestigung gewährleistet werden kann. Daher ist ein Rückbau insbesondere im



WSV.de

Wasser- und
Schifffahrtsverwaltung
des Bundes

Bereich der Buhnenwurzeln nicht möglich. Auch Hektometer und Schifffahrtszeichen müssen gesichert bleiben.

Generell kann eine Uferentsteinung eine Gefährdung des Betriebsweges bedeuten, insbesondere dann, wenn diese Maßnahmen nicht im Gleithangbereich vorgesehen sind. Durch die Entsteinung kommt vor allem bei Hochwasserabflüssen zu Uferabbrüchen und damit zum Verlust des befestigten Betriebsweges. Zusätzlich kann sich je nach örtlichen Randbedingungen das Material in der Fahrinne ablagern und damit zur Beeinträchtigung der Leichtigkeit und Sicherheit des Schiffsverkehrs führen.

- Am Rhein gibt es ökologisch wertvolle Kiesbänke, die nicht angebaggert werden sollten, um Verlagerungen bzw. deren Zerstörung zu vermeiden. Die ursprüngliche Steinschüttung ist oftmals durch Kies überdeckt. Generell ist auch zu beachten, dass diese Kiesbänke gern als Naherholungsgebiet bzw. als Badestrände genutzt werden und bei entsprechender Wetterlage stark bevölkert sind.

V. Formelle Hintergrunddokumente

1. „Grundlagen für ein hydromorphologisches Maßnahmenprogramm für den Rhein in Hessen“ (Planungsbüro Koenzen)

Die detaillierten Pläne des Planungsbüros Koenzen wurden im Wesentlichen mit dem Wasser- und Schifffahrtsamt Mannheim abgestimmt. Bei der ins Internet gestellten und der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Südwest zugesandten Version handelt es sich um die dem Wasser- und Schifffahrtsamt Mannheim im Oktober 2008 zugesandten Pläne, in denen sich die Anmerkungen des Wasser- und Schifffahrtsamtes vom 30.10.2008 nicht wiederfinden. Das Wasser- und Schifffahrtsamt Mannheim hat das Hessische Landesamt für Umwelt und Geologie im April 2009 darauf hingewiesen, dass sich seine Anmerkungen nicht in den Plänen wiederfinden. Das Hessische Landesamt für Umwelt und Geologie hat zugesagt, die Pläne entsprechend zu überarbeiten.

Die Wasser- und Schifffahrtsdirektion Südwest geht daher davon aus, dass folgende Anmerkungen bei Überarbeitung der Pläne Beachtung finden:

Rhein-km 469,8 – 473,0:

Eine Entfernung oberhalb von MW ist zwischen Rhein-km 470,8 – 472,0 möglich. Voraussetzung ist die Erhaltung des Weges und der Si-



WSV.de

Wasser- und
Schifffahrtsverwaltung
des Bundes

cherungen im Bereich der Schilder und der Hektometerpunkte. Zwischen Rhein-km 469,8 und 470,8 befindet sich ein eingekiestes Buhnenfeld. Dieses ist so zu erhalten.

Rhein-km 450 – 451:

Eine Absenkung des Betriebsweges ist nicht möglich.

2. Ausweisungsbögen von als erheblich verändert ausgewiesenen Wasserkörpern (HMWB)

In einigen Ausweisungsbögen werden unter Schritt 8 als „andere Möglichkeiten“ die Verlagerung bzw. Einstellung von Freizeit- und Erholungseinrichtungen sowie die Verlagerung bzw. Einstellung der Fahrgastschifffahrt genannt und befürwortet (z.B. Ausweisungsbogen für den Wasserkörper Lahn/Gießen DEHE_258.3).

Unklar ist, ob zu Freizeit- und Erholungseinrichtungen auch solche Einrichtungen gehören, die der Freizeit und Erholung auf dem Wasser dienen.

Eine Einstellung bzw. Einschränkung der Freizeitschifffahrt einschließlich der Fahrgastschifffahrt ist an Bundeswasserstraßen nicht möglich (vgl. § 5 Bundeswasserstraßengesetz).

VI. Verantwortlichkeit der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung für wasserwirtschaftliche Unterhaltung und Grenzen der Unterhaltungspflicht

Die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung führt die wasserwirtschaftliche Unterhaltung als Gewässereigentümer durch, sie handelt hierbei nicht hoheitlich. Die verfassungsrechtliche Zuständigkeit für die Wasserwirtschaft verbleibt bei den Ländern. Dies gilt auch für die Umsetzung und Zielerreichung der WRRL als Teil der Wasserwirtschaft. Daher ist die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung auch nicht für den gesamten Bereich der Wasserwirtschaft (einschließlich Gewässergüte, Grundwasserschutz, Hochwasserschutz usw.) an Bundeswasserstraßen zuständig, sondern nur für den eng umgrenzten Bereich der Unterhaltung als Eigentümer.

Der Bund ist verpflichtet, als Eigentümer der Bundeswasserstraße und Unterhaltungsverpflichteter im Sinne von §§ 28 und 29 WHG die im einvernehmlich mit der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung aufgestell-



WSV.de

Wasser- und
Schifffahrtsverwaltung
des Bundes

ten Maßnahmenprogramm beschriebenen Maßnahmen, die der Pflege und Entwicklung zugeordnet werden können, zu ergreifen.

Die Unterhaltungspflicht nach Wasserrecht knüpft an das Gewässereigentum und/oder an das Eigentum an Ufergrundstücken an. Das Gewässereigentum und das Eigentum am Ufergrundstück können auseinanderfallen. Wasserwirtschaftliche Unterhaltungsmaßnahmen durch die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung beschränken sich auf die im Eigentum der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung stehenden Grundstücke.

Die wasserwirtschaftliche Unterhaltungsverpflichtung erstreckt sich soweit erforderlich auf das Ufer, geht aber nicht darüber hinaus. Befinden sich an das Ufer angrenzende Flächen im Eigentum der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung, können ökologische Maßnahmen auf diesen Flächen nicht mit der Pflicht zur wasserwirtschaftlichen Unterhaltung begründet werden.

Dienen verkehrliche Maßnahmen gleichzeitig der Umsetzung der WRRL, sind diese insgesamt als hoheitliche Aufgaben der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung zu betrachten.

Nach dem derzeitigen Kenntnisstand wird das Einvernehmen zu den Bewirtschaftungsplänen erteilt werden können. Ich gehe davon aus, dass die Stellungnahme der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Südwest bei der Überarbeitung der Entwürfe Berücksichtigung findet.

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrag


Steinhagen