



**WSV.de**

Wasser- und  
Schifffahrtsverwaltung  
des Bundes

**Wasser- und Schifffahrtsdirektion Süd**  
Postfach 68 09 · 97018 Würzburg

Hessisches Ministerium für Umwelt, Energie,  
Landwirtschaft und Verbraucherschutz  
Postfach 31 09  
65021 Wiesbaden

**Wasser- und  
Schifffahrtsdirektion Süd**  
Wörthstraße 19  
97082 Würzburg

22. Juni 2009

**Dr. Petra Nethövel**  
Telefon +49 (0)931 4105 392  
Telefax +49 (0)931 4105 380

Zentrale (0)931 4105 0  
Telefax (0)931 4105 380  
wsd-sued@wsv.bund.de  
www.wsd-sued.wsv.de

## **Umsetzung der EG-Wasserrahmenrichtlinie (2000/60/EG)**

### **Entwurf des Bewirtschaftungsplans Hessen 2009, des Maßnahmenprogramms Hessen 2009 sowie des Umweltberichts zur Strategischen Umweltprüfung zum Maßnahmenprogramm**

**Ihr Schreiben vom 6. April 2009**

### **Stellungnahme der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Süd**

Sehr geehrter Herr Dr. Bouwer,

sehr geehrte Damen und Herren,

das Land Hessen hat gemäß § 5 Abs. 4 des Hessischen Wassergesetzes (HWG) durch die oberste Wasserbehörde Dokumente veröffentlicht, die der Umsetzung der WRRL dienen. Hierzu gehören der Entwurf des Bewirtschaftungsplanes, der Entwurf des Maßnahmenprogramms sowie weitere, sog. Hintergrunddokumente und –informationen.

Im Folgenden nehme ich hierzu (unter I.) Stellung für die Wasser- und Schifffahrtsdirektion Süd, gemäß § 5 Abs. 5 Satz 2 HWG. Damit verbinde ich (unter II.) Hinweise zur Herstellung der Durchgängigkeit.

Diese Stellungnahme ersetzt nicht mein Einvernehmen zum Bewirtschaftungsplan und zum Maßnahmenprogramm, welches gem. § 4 Abs. 1 Satz 6 HWG i.V.m. § 1 b Abs. 2 Nr. 4 Wasserhaushaltsgesetz (WHG) erforderlich ist, soweit Verwaltungszuständigkeiten des Bundes berührt sind. Gleiches gilt für die Umsetzung der einzelnen Maßnah-

men; auch dafür ist jeweils das Einvernehmen der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes nötig.

## **I. Zu den veröffentlichten Unterlagen**

### **1. Bewirtschaftungsplan (Entwurf)**

- Kapitel 5, Seite 42: Die Ausweisung des Mains als erheblich veränderter Wasserkörper entspricht der Einschätzung der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes und deckt sich mit der Einstufung des Mains als HMWB in Bayern. Die Begründung hierzu ist nicht zu beanstanden.
- Kapitel 5, Seite 43: Als wesentliches Bewirtschaftungsziel wird auch die Anbindung von Seiten- und Nebengewässern genannt. Dabei ist jeweils zu beachten, dass keine negativen Auswirkungen auf die nautischen Verhältnisse entstehen. Ferner ist sicher zu stellen, dass es – etwa aufgrund geänderter Strömungsverhältnisse – nicht zu einer Ablagerung von Sedimenten in der Fahrrinne kommt. In jedem Fall ist der Ein- und Auslaufbereich besonders vor Erosion zu schützen, etwa mit Steinen.

### **2. Maßnahmenprogramm (Entwurf)**

- Kapitel 3, Seite 26: Zu den dort als Maßnahmengruppe 6 (Spezielle Maßnahmen an Bundeswasserstraßen) gelisteten Maßnahmen im Einzelnen:
  - „Gezielte Baggergutunterbringung in tiefere Gewässerabschnitte“

Hierbei muss sichergestellt werden, dass nur unbelastetes Material verwendet wird. Da die Maßnahme am Main bisher nicht durchgeführt wurde, muss mit besonderer Vorsicht gearbeitet werden. Das Wiedereinbringen von Baggermaterial ist der Entnahme aus morphologischen Gründen zwar grundsätzlich vorzuziehen. Allerdings bedarf dies vorher eingehender Untersuchungen zur Ermittlung der geeigneten Stellen, die morphologisch sinnvoll sind und zu keiner Beeinträchtigung der Schifffahrt führen.



**WSV.de**

Wasser- und  
Schifffahrtsverwaltung  
des Bundes

- „Entfernung von Uferverbau oberhalb der Mittelwasserlinie“

Das ist nur dort möglich, wo das Ufer keiner besonderen Beanspruchung durch Strömung oder Wellenschlag ausgesetzt ist. Es muss sichergestellt sein, dass es durch Wellenschlag zu keiner Erosion mit Eintrag von Material in die Fahrrinne kommt.

- „Gerinneaufweitung oberhalb der Mittelwasserlinie“

Auch hierbei muss sichergestellt werden, dass eine Erosion und ein Materialeintrag bei Hochwasser ausgeschlossen ist. Die abgeflachten Ufer müssen bei Überströmung stand sicher gegen Erosion sein, z.B. durch geeigneten geschlossenen Bewuchs (z.B. Grasnarbe). Grundstückserwerb für diese Maßnahme darf nicht nötig sein.

- „Anlegen von Gewässerentwicklungstreifen an BWStr“

Eine derartige versuchsweise Anlegung von Streifen kann nur an wenig beanspruchten Streckenabschnitten stattfinden. Eine besondere Beobachtung ist nötig. Das Anlegen der Gewässerentwicklungstreifen muss im Einzelfall auf Durchführbarkeit geprüft werden. Durchgehende Streifen sind wegen den an der Wasserstraße befindlichen Anlagen und Bauwerken unmittelbar am Ufer nicht möglich.

- „Verwendung von Lebendbaumaßnahmen“

Hier ist aufgrund der geringeren Nutzungsdauer im Vergleich zu herkömmlichen Baumaßnahmen eine besondere Nutzen-Kosten-Prüfung erforderlich. Lebendverbau ist aus Sicherheitsgründen und wirtschaftlichen Gesichtspunkten nur in gering durch Wellenschlag belasteten Uferbereichen denkbar.

- „Neubau von Buhnen/Längswerken“

Der Hochwasserabfluss darf hierdurch nicht gestört werden. Es muss sichergestellt werden, dass es zu keinem kanalartigen Charakter kommt. Vor allem muss der notwendige Abstand zur Fahrrinne eingehalten werden. Ggf. sind die neuen Bauwerke besonders zu kennzeichnen. Negative Einflüsse auf die der Schifffahrt zur Verfügung stehende Was-



**WSV.de**

Wasser- und  
Schifffahrtsverwaltung  
des Bundes

sertiefe und das Lichtraumprofil sind zu vermeiden (WSP-Absenkungen bei niedrigen Abflüssen bzw. WSP-Anhebungen (Brückendurchfahrten)).

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

Auch hier darf es nicht zu negativen Veränderungen des Hochwasserabflusses kommen, zudem ist wiederum der nötige Abstand zur Fahrrinne einzuhalten. Bis zum höchsten schiffbaren Wasserstand sollten die Buhnen und Längswerke weiterhin sichtbar sein, zum Schutz der Schifffahrt.

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

Die Nutzung der Betriebswege zu Unterhaltungszwecken darf nicht maßgeblich eingeschränkt werden. Zu tief darf die Absenkung nicht sein, um auch bei Hochwasser nutzbar zu bleiben. Die Nutzbarkeit / Befahrbarkeit ist besonders in stark beanspruchten Bereichen – in der Nähe von Staustufen – unbedingt zu erhalten. Alternativ müssen die Betriebswegabschnitte oberhalb und unterhalb der Absenkung von beiden Seiten über das öffentliche Verkehrsnetz erreichbar sein, um Unterhaltungs- und insbes. Notfalleinsätze weiterhin durchführen zu können. Zudem ist zu beachten, dass Betriebswege vielfach den Kommunen zur Nutzung als Radweg überlassen wurden. Diese Nutzung muss weiterhin gewährleistet bleiben.

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

Ein Einstellen der Freizeitschifffahrt ist ausgeschlossen. Denn gem. § 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. Allenfalls eine geringe Einschränkung der Freizeitschifffahrt ist denkbar, etwa indem den Freizeitschiffern auferlegt wird, zu besonderen Bereichen einen gewissen Abstand einzuhalten.

- „Schaffung störungsarmer Zonen“

Sollten diese Zonen durch Einrichtung von Längswerken geschaffen werden, so gilt das zuvor zum Neubau von Längswerken Ausgeführte: Der Hochwasserabfluss sowie der nötige Abstand zur Fahrrinne müssen gewahrt bleiben.

- Kapitel 3, S. 26: Die verorteten Maßnahmenvorschläge werden – so die Angabe dort – auf 35 % der genannten Strecken umgesetzt. Die tatsächliche Umsetzungsmöglichkeit könne erst im Rahmen weiterer Planungen ermittelt werden kann. Das wird meinerseits ausdrücklich bestätigt.

### **3. Formelle Hintergrunddokumente**

#### **a) UIH Ingenieur- und Planungsbüro Umweltinstitut Höxter und Ingenieurbüro Wolfgang Klein: Erarbeitung von Grundlagen für ein hydromorphologisches Maßnahmenprogramm für den Main in Hessen – Gesamtbericht**

- Teil A, S. 45: Hier hat sich ein Fehler eingeschlichen. Richtig ist, dass die Maßnahme 2.5 am Main insgesamt an rund 60,5 km verortet wurde. Dabei entfallen auf das linke Ufer 33,5 km und auf das rechte Ufer 27,0 km.
- Teil A, S. 18: Hervorzuheben ist der dortige Hinweis: Alle Maßnahmen sind trotz ihrer vorläufigen Einstufung im üblichen Planungs- und Genehmigungsverfahren hinsichtlich ihrer Auswirkung auf die Schifffahrt selbst und den Main als Schifffahrtsstraße zu untersuchen. Dabei dürften sich auch noch weitere Konflikte mit anderen Interessen (z.B. Leitungen im Uferbereich, Grunderwerb, Freizeitnutzungen u.ä.) ergeben.

#### **b) Ausweisungsbögen von als erheblich verändert ausgewiesenen Wasserkörpern (HMWB): HMWB Main DEHE-BY24\_0\_100969**

- Schritt 8.1: Hier wird als „andere Möglichkeit“ die Verlagerung bzw. Einstellung von Fahrgastschifffahrt genannt und befürwortet. Dies widerspricht der Gesetzeslage. Nach § 5 des Bundeswasserstraßengesetzes ist jedermann, also auch den Betreibern von Fahrgastschiffen, die Nutzung der Bundeswasserstraßen zu gewähren.



**WSV.de**

Wasser- und  
Schifffahrtsverwaltung  
des Bundes

- Schritt 8.3: Hier wird die Verlagerung des Gütertransports von der Wasserstraße auf die Schiene als bessere Umweltoption dargestellt. Dies widerspricht dem Ergebnis anerkannter Studien zur Umweltfreundlichkeit des Gütertransports auf dem Wasser.

#### **4. Informelle Hintergrunddokumente:** Beteiligungsplattformen (punktförmige Einträge und Morphologie): Beteiligungsplattform für den Bereich Mainschlauch

Liste Maßnahmen Morphologie –Struktur, S. 8: Die Tabelle weist den Bund für den gesamten hessischen Main (km 77,4) als Hauptakteur/Träger aus. Angesichts der geltenden Rechtslage ist das jedoch nicht der Fall. Auch in wasserwirtschaftlicher Hinsicht ist der Bund nur für diejenigen Maßnahmen verantwortlich, die sich als Unterhaltung darstellen, nicht jedoch für solche, die bereits dem Ausbau zuzurechnen sind:

Die Verantwortung des Bundes als Eigentümer für die wasserwirtschaftliche Unterhaltung der Bundeswasserstraße Main gem. § 29 Abs. 1 Satz 1 WHG i.V.m. § 9 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 HWG endet dort, wo die Unterhaltung endet und der Ausbau beginnt. Im Übrigen findet die Eigentümerversantwortung des Bundes ihre Grenzen in den örtlichen Begrenzungen der Bundeswasserstraßen.

Was die mögliche, künftige Verantwortung des Bundes für Maßnahmen zur Herstellung der Durchgängigkeit angeht, so verweise ich auf die Ausführungen unter II.

#### **5. Zusammenfassung**

Nach dem derzeitigen Kenntnisstand wird das Einvernehmen der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Süd zu den Endfassungen von Bewirtschaftungsplan und Maßnahmenprogramm 2009 erteilt werden können. Ich gehe davon aus, dass meine Stellungnahme bei der Überarbeitung der Entwürfe Berücksichtigung findet.

#### **II. Zur Herstellung der Durchgängigkeit**

Nach dem Entwurf des Gesetzes zur Neuregelung des Wasserrechts vom 11.03.2009 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).



**WSV.de**

Wasser- und  
Schifffahrtsverwaltung  
des Bundes

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.

In den Entwürfen zum Bewirtschaftungsplan und zum Maßnahmenprogramm 2009 des Landes Hessen finden sich keine detaillierten zeitlichen Vorgaben zur Herstellung der Durchgängigkeit an einzelnen benannten Staustufen. Allerdings enthält Anhang 3-1 zum Maßnahmenprogramm Oberflächengewässer zum Wasserkörper Nr. DEHEBY 24\_0\_100969 (Gewässer: Main) für eine Länge von 77,5 km die Angabe, dass es dort „0“ „(weitgehend) unpassierbare Wanderhindernisse“ gebe. Dafür wiederum wird trotz Fristverlängerung ein Maßnahmenbeginn „ab sofort“ (im 1. Turnus bis 2015) vorgesehen. Betroffen sind damit die 6 Stauanlagen am 77,5 km langen hessischen Main. Nach der Priorisierung der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes genießt allerdings die Wehranlage Krotzenburg lediglich geringe Priorität für die Herstellung der Durchgängigkeit und auch die übrigen Schleusen-/Wehranlagen am hessischen sind nur mit einer mittleren fachlich-biologischen Priorität für die Herstellung der Durchgängigkeit eingestuft: Kostheim, Eddersheim, Griesheim, Offenbach und Mühlheim. Einer Herstellung der Durchgängigkeit an den 6 betroffenen Wehranlagen bereits im ersten Bewirtschaftungszeitraum (bis 2015) kann daher meinerseits - jedenfalls nicht für alle 6 Staustufen allgemein – nicht uneingeschränkt zugestimmt werden. Daher ist als Zeitraum für den Beginn der Maßnahmen zur Durchgängigkeit nicht pauschal „ab sofort“ anzugeben. Das Maßnahmenprogramm ist daher in seiner Anlage 3-1 in Hinblick auf den Main für den Wasserkörper Nr. DEHEBY 24\_0\_100969 entsprechend zu ändern bzw. mit einem Vorbehalt zu versehen, der eine Abstimmung mit der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes für jede einzelne Staustufe nötig macht.

Im Übrigen könnte sich Ihrerseits eine weitergehende Priorisierung von Durchgängigkeitsmaßnahmen künftig aus dem „Masterplan Wanderfische Rhein“ ergeben, auf den der Bewirtschaftungsplan im Kapitel 5, S. 43 verweist. Dieser wird von der Internationalen Kommission zum Schutz des Rheins (IKSR) bis Ende 2009 fertig gestellt. Anschließend wird er zur Anlage des IKSR-Bewirtschaftungsplanes Rhein (Teil A) für die internationale Flussgebietseinheit Rhein (siehe IKSR-Bewirtschaftungsplan Kapitel 7.11, S. 48). Darin werden gewissen Vorranggewässern die zeitliche Priorität für Durchgängigkeitsmaßnahmen zugewiesen – für die Zeit vor und nach 2015. Insofern ist künftig eine Abstimmung angezeigt mit dem genannten Priorisierungskonzept der



**WSV.de**

Wasser- und  
Schifffahrtsverwaltung  
des Bundes

Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes. Dieses sieht ebenfalls eine zeitliche Rangfolge von Maßnahmen zur Durchgängigkeit an bundeseigenen Stauanlagen vor.

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag

Petra Nethövel