



140000095596

Hessisches Ministerium für Umwelt, Klimaschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz	
Eing.: 23 Juni 2015	
Nr.:	Anl.:

**WSV.de**
**Wasser- und
Schifffahrtsverwaltung
des Bundes**
**Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt
Postfach 68 09 · 97018 Würzburg**
**vorab per Fax
Hessisches Ministerium für Umwelt, Klima-
schutz,
Landwirtschaft und Verbraucherschutz
Mainzer Straße 80
65189 Wiesbaden**
**Generaldirektion
Wasserstraßen und
Schifffahrt
- Außenstelle Süd -
Worthstraße 19
97082 Würzburg**

Ihr Zeichen

**Mein Zeichen
3600P-143.1/26 IV**
**Datum
22. Juni 2015**
**Sabrina Betz
Telefon 0931 4105-392
Telefax 0931 4105-380**
**Zentrale 0931 4105-0
Telefax 0931 4105-380
ast-sued.gdws@wsv.bund.de
www.ast-sued.gdws.wsv.de**
Umsetzung der EG-Wasserrahmenrichtlinie (2000/60/EG)
**Entwurf des Bewirtschaftungsplans Hessen 2015 - 2021,
des Maßnahmenprogramms Hessen 2015 - 2021 sowie
des Umweltberichts zur Strategischen Umweltprüfung zum Maß-
nahmenprogramm.**
**Stellungnahme der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt
- Außenstelle Süd**
Sehr geehrte Damen und Herren,

das Land Hessen hat gemäß § 54 des Hessischen Wassergesetzes (HWG) durch die oberste Wasserbehörde Dokumente veröffentlicht, die der Umsetzung der WRRL dienen.

Hierzu gehören der Entwurf des Bewirtschaftungsplanes 2015 - 2021, der Entwurf des Maßnahmenprogramms 2015 - 2021 sowie der dazugehörige Entwurf des Umweltberichts zum Hessischen Maßnahmenprogramm sowie weitere, sog. Hintergrunddokumente und -informationen. Des Weiteren wurde das Chapeau-Kapitel der FGG Rhein veröffentlicht.

Im Folgenden nehme ich hierzu Stellung für die Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt - Außenstelle Süd - und Ihren nachgeordneten Wasser- und Schifffahrtsämtern im Bereich Süd.

Diese Stellungnahme ersetzt nicht mein Einvernehmen zum Bewirtschaftungsplan und zum Maßnahmenprogramm, welches gem. § 7 Abs. 4 Satz 1 Wasserhaushaltsgesetz (WHG) erforderlich ist, soweit die Verwaltung der Bundeswasserstraßen berührt ist. Gleiches gilt für die Umsetzung der einzelnen Maßnahmen an einer Bundeswasserstraße; auch dafür ist jeweils das Einvernehmen der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) nötig.

**Bankverbindung
Bundeskasse Halle/Saale
Dienststz Weiden/Oberpfalz
IBAN: DE08 7500 0000 0076
0010 07
BIC: MARKDEF 1750**

Seite 1 von 25

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

I. Zuständigkeit der GDWS - Ast. Süd für die Erteilung des Einvernehmens

An dieser Stelle weise ich bereits jetzt klarstellend darauf hin, dass für die Erteilung des Einvernehmens nunmehr die örtlich zuständigen Außenstellen der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt (GDWS) zuständig sind. Im Rahmen der Umstrukturierung der WSV wurde mit Einführungserlass zum 01.05.2013 die Generaldirektion Wasserstraßen als Mittelbehörde im Geschäftsbereich des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS), nunmehr das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), errichtet. Die Aufgaben der bisherigen Wasser- und Schifffahrtsdirektionen wurden in die GDWS überführt. Die vormaligen Wasser- und Schifffahrtsdirektionen wurden mit Wirkung zum 01.05.2013 Außenstellen der GDWS an ihren jeweiligen Standorten (Bekanntmachung zur Errichtung der GDWS vom 26.04.2013, veröffentlicht im Bundesanzeiger Allgemeiner Teil vom 30.04.2013).

Ich bitte Sie zu veranlassen, der GDWS - Ast. Süd die finalen Entwürfe nach Behandlung und Einarbeitungen aller Stellungnahmen der Öffentlichkeit zum Zwecke der Erteilung des Einvernehmens zu übermitteln. Hierzu würde es die Erteilung des Einvernehmens erleichtern, wenn Sie uns Dokumente zuleiten, aus denen die vorgenommenen Änderungen ersichtlich sind.

II. Betroffene Bundeswasserstraßen im hessischen Anteil am Flussgebiet des Rheins

Der Zuständigkeitsbereich der GDWS - Ast Süd - ist betroffen durch den hessischen Teil der Bundeswasserstraße Main, der sich auf einer Länge von ca. 77 km zwischen Main-km 0 und Main-km 77,09 von seiner Einmündung in den Rhein in Mainz bis Seligenstadt/ Mainhausen erstreckt.

Für den hessischen Main sind zwei Wasserkörper ausgewiesen („Main oberhalb Kahl“ (DEBY_2_F146) und „Main-Hessen“ (DEHE_24.1) (vgl. Kapitel 5.2.3, Seite 199). Beide sind als erheblich veränderter Wasserkörper in Hessen ausgewiesen (vgl. Kapitel 5, S. 199 und Anhang 2-1).

In diesen Wasserkörpern liegen die Staustufen Kostheim (Main-km 3,17), Eddersheim (Main-km 15,6), Griesheim (Main-km 28,72), Offenbach (Main-km 38,44), Mühlheim (Main-km 53,04) und Krotzenburg (Main-km 63,73).

III. Zu den veröffentlichten Unterlagen

1. Bewirtschaftungsplan 2015 – 2021 (Entwurf)

Kapitel 0, Einleitung, 3. Absatz von oben, S. 2:

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

Hier hat sich ein Tippfehler eingeschlichen: Hier müsste es meines Erachtens statt 21. Juni „22.“ Juni heißen.

Kapitel 1, Tab. 1-3, S. 6:

Müsste hier nicht eine der beiden Überschriften „Fließgewässertypen“ (jeweils 3. und 4. Spalte von rechts) den Zusatz (BP „2015 – 2021“) erhalten?

Kapitel 1.2.2, Abgrenzung der Oberflächenwasserkörper, Tab. 1-5, S. 10f:

Die Änderungen am Wasserkörper DEBY_2_F146, Main oberhalb Kahl, und DEHE_24.1, Main – Hessen, werden zur Kenntnis genommen.

Der Wasserkörper Main DEBY24_0_100969 (1. Bewirtschaftungszyklus 2009 – 2015) mit einer Länge von 77,5 km wurde also nunmehr im zweiten Bewirtschaftungszyklus in die zwei oben genannten Wasserkörper aufgeteilt. Die Länge des Wasserkörpers DEBY_2_F146 wird mit 10,4 km angegeben, die des DEHE_24.1 mit 68 km Länge. Insgesamt ergibt sich somit eine Gesamtlänge des hessischen Anteils am Main von 79,2 km; im Ergebnis ist er also 1,7 km länger geworden.

Nach Flusskilometern erstreckt sich DEHE_24.1 von Main-km 0 bis Main-km 68, DEBY_2_F146 von Main-km 68 bis Main-km 77,09. Der bayerische Wasserkörper 2_F146 erstreckt sich nach Informationen der Regierung von Unterfranken von Main-km 66.6 bis 101,4.

Sind die oben dargestellten Angaben und Schlussfolgerungen korrekt, v.a. die unterschiedlichen Anfangs-Flusskilometer von DEBY_2_F146 auf hessischer und bayerischer Seite?

Kapitel 2, Tab. 2-8, S. 41:

Bitte überprüfen Sie, ob im Hinblick „seit dem Jahr 2009“ die Fischauf- und Fischabstiegsanlage am Wasserkraftwerk an der Staustufe Kostheim ergänzt werden kann.

Kapitel 4, Tab. 4-10, S. 109:

Hier müsste m. E. die WK-Nummer des Wasserkörpers Main angepasst werden.

Kapitel 5, Verschlechterung des Zustands eines Oberflächengewässers, S. 176:

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

Es bleibt abzuwarten, ob möglicherweise sogar die Herstellung einer Fischaufstiegsanlage an einer Staustufe eine „Änderung der physischen Eigenschaft eines Oberflächengewässerkörpers“ bewirkt, die zu einer (vorübergehenden) Verschlechterung des Zustands führen kann. Dies ist u.a. abhängig davon, welcher Maßstab an das Verschlechterungsverbot durch den EuGH gestellt wird.

Kapitel 5.2.3 Erheblich veränderte Wasserkörper, Tab. 5-4 Ausweisungsgründe der in Hessen als HMWB ausgewiesene Wasserkörper, S. 191:

Die Ausweisung der Wasserkörper, die den hessischen Anteil des Mains bilden, als erheblich veränderter Wasserkörper entspricht der Einschätzung der WSV. Die Begründung hierzu ist jeweils nicht zu beanstanden.

Kapitel 5.2.3.2 Schifffahrt, Absatz 1 und 2, S. 197f:

Bei der Planung und Umsetzung der Bewirtschaftungsziele ist den Belangen der Schifffahrt, insbesondere Sicherheit und Leichtigkeit, Rechnung zu tragen. Insbesondere darf der widmungsgemäße Bestimmungszweck der Bundeswasserstraßen nicht gefährdet werden. Sie müssen als Verkehrswege ähnlich wie Bahnstrecken und Straßen in technischer Hinsicht unterhalten und bedarfsgerecht ausgebaut werden.

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

Main oberhalb Kahl WK DEBY_2_F146 und Main Hessen WK DEHE_24.1 (S. 200f):

Als Bewirtschaftungsziele ist neben der strukturellen Aufwertung von Staubereichen die weiträumige Aufwertung der Uferzonen die Verbesserung der Anbindung an die Gewässeraue und die Entwicklung einer standorttypischen Ufer- und Auenvegetation genannt.

Wie bei der strukturellen Aufwertung von Staubereichen sind auch die übrigen Bewirtschaftungszielen nur in enger Abstimmung mit der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) zu realisieren.

Bei der Umsetzung der Ziele 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 Fahrinne kommt. In jedem Fall ist der Ein- und Auslaufbereich besonders vor Erosion zu schützen, etwa mit Steinen.

Besonders hervorheben möchte ich für eine weitere gute Zusammenarbeit bei der Umsetzung der WRRL an der Bundeswasserstraße Main in Hessen.

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

im Zusammenhang folgende Sätze aus Kapitel 6.1 Wirtschaftliche Bedeutungen der Wassernutzungen, S. 240:

„Bei einer Nutzung von Gewässern als Wasserstraße stellt sich im Einzelfall die Frage, welche konkreten gewässerverbessernden Maßnahmen erforderlich und möglich sind, um die Schifffahrt in der gewünschten Qualität und Quantität auf Dauer zu ermöglichen. [...] Dementsprechend ist eine Bewertung nur im Rahmen der Einzelfallbetrachtung für das jeweilige Gewässer möglich, welche die verschiedenen Ansprüche an das Gewässer in Einklang bringen muss.“

Im Übrigen verweise ich auf meine Stellungnahme zum Umweltbericht zum Maßnahmenprogramm, zum Maßnahmenprogramm selbst und Anhang 9 des Maßnahmenprogramms.

Kapitel 7.1.1.1 Hydromorphologie, Tab. 7-1 und Abb. 7-1, Stand der Maßnahmenumsetzung zur Verbesserung der Gewässerstruktur und zur Wiederherstellung der Durchgängigkeit, S. 246:

Weshalb sind hier die erforderlichen Maßnahmen an den Bundeswasserstraßen in Hessen ausgenommen? Dies erscheint widersprüchlich zu den Steckbriefen in Anhang 3 und Anhang 9 des Maßnahmenprogramms, in denen u.a. Maßnahmen an Bundeswasserstraßen beschrieben sind. Hier wäre meines Erachtens eine Klarstellung angebracht.

Kapitel 7.1.1.1 Hydromorphologie, Abb. 7-2 Stand der Maßnahmenumsetzung nach Maßnahmengruppen, S. 247:

Auch hier sind die erforderlichen Maßnahmen an den Bundeswasserstraßen in Hessen ausgenommen.

Informationen zur Herstellung der linearen Durchgängigkeit an der Bundeswasserstraße Main dürften Ihnen von Seiten der WSV bereits vorliegen bzw. kann ich Ihnen diese gerne auf Anfrage zur Verfügung stellen.

Kapitel 7.1.1.1 Hydromorphologie, Abb. 7-3 Kosten der Maßnahmenumsetzung zur Verbesserung der Gewässerstruktur und zur Wiederherstellung der Durchgängigkeit, S. 248:

Hier sind ebenfalls die erforderlichen Maßnahmen an den Bundeswasserstraßen in Hessen ausgenommen.

Informationen über Kostenschätzungen zur Herstellung der linearen Durchgängigkeit an der Bundeswasserstraße Main dürften Ihnen von Seiten der WSV bereits vorliegen bzw. kann ich Ihnen diese gerne auf Anfrage zur Verfügung stellen.

Kapitel 7.2.1.1 Hydromorphologie, 2. Absatz von unten, S. 255 sowie Kapitel 7.3.9 Maßnahmen gegen signifikant nachteilige Auswirkungen, S. 263:

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

Die konkrete und unmittelbare Planung und Realisierung von Maßnahmen, die einen wasserwirtschaftlichen Ausbau – z. B. Maßnahmen zur Renaturierung – darstellen, ist nicht Aufgabe der WSV. Die WSV erfüllt ihre Aufgaben in Hinblick auf die WRRL gemäß den Vorgaben aus §§ 8, 12 WaStrG und §§ 34, 39 WHG. Seit Anerkennung der wasserwirtschaftlichen Eigentümerverantwortung des Bundes werden verkehrliche Unterhaltungsmaßnahmen zudem mit dem Ziel vorgenommen, auch die ökologische Funktionsfähigkeit zu fördern.

Kapitel 7.3.5 Maßnahmen bezüglich Entnahmen und Aufstauungen, Begrenzung der Entnahme und der Aufstauung, S. 260:

Eine Pflicht zur Errichtung eines Fischpasses bei einer vorhandenen oder neu zu errichtenden Stauanlage an einem Oberflächengewässer dürfte hinsichtlich der Zulässigkeit des fortlaufenden Betriebs oder des Neubaus der Stauanlage dann bestehen, 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.

Kapitel 7.4.1 Maßnahmen zu verschiedenen Belastungsarten, Abflussregulierung, morphologische Veränderungen, S. 270f:

Hinsichtlich der Maßnahmen zur Erhaltung und Wiederherstellung der Durchgängigkeit der Staustufen an Bundeswasserstraßen, welche die WSV errichtet oder betreibt, verweise ich als Grundlage für die Priorisierung der erforderlichen Durchgängigkeitsmaßnahmen auf das „Priorisierungskonzept – Erhaltung und Wiederherstellung der ökologischen Durchgängigkeit der Bundeswasserstraßen“ (BMVBS 2012), welches derzeit fortgeschrieben wird (vgl. Kapitel 14.2).

An Bundeswasserstraßen dürfte die Umgestaltung von Wanderhindernissen in der Regel nicht im Rahmen der Gewässerunterhaltung durchführbar sein. Die Herstellung oder wesentliche Umgestaltung von Einrichtungen oder Gewässerteilen im Sinne des § 1 Abs. 4 Nr. 3 WaStrG – dies sind Einrichtungen, die der Erhaltung oder Wiederherstellung der Durchgängigkeit dienen – gilt nach § 12 Abs. 2 Satz 2 WaStrG als Ausbau.

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

Kapitel 8.1, Gebietsspezifisches Maßnahmenprogramm für den Hessischen Main, S. 277:

Das gebietsspezifische Maßnahmenprogramm wurde im Rahmen des ersten Bewirtschaftungszyklus erstellt. Eine konkrete Abstimmung im Rahmen der Vorbereitung des zweiten Bewirtschaftungszyklus fand mit der WSV nicht statt.

Kapitel 13.5, Änderung von Strategien zur Erfüllung der Umweltziele, S. 303:

Bei der detaillierten Maßnahmenabstimmung ist die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes als weitere Adressatin aufzunehmen.

Anhang 1-23 Wanderhindernisse:

Die Staustufen Kostheim, Eddersheim, Griesheim, Offeribach und Kleinstheim verfügen über (ältere) Fischaufstiegsanlagen. Diese Anlagen sollten in der Karte aus diesem Grund nicht als „unpassierbar“, sondern als „weitgehend unpassierbar“ definiert werden.

Anhang 2-1 Auflistung der erheblich veränderten Wasserkörper in Hessen

Meines Erachtens müsste unter dem Wasserkörper Main oberhalb Kahl DEBY_2_F146 Folgendes ergänzt werden: „(Ausweisungsprüfung erfolgte durch Bayern)“ (vgl. Fußnote 15, Entwurf Bewirtschaftungsplan Hessen 2015 – 2021, S. 188).

Anhang 2-10 Ausweisungsbogen HMWB

Der dort befindliche einheitliche Ausweisungsbogen stellt nur ein Muster dar.

Zum Muster-Ausweisungsbogen nehme ich wie folgt Stellung:

Bzgl. der speziellen Maßnahmen an Bundeswasserstraßen (siehe S. 8, 13 des Ausweisungsbogens) wird kein Maßnahmenträger genannt. Die meisten der aufgeführten Maßnahmen erfüllen den Tatbestand einer wasserwirtschaftlichen Ausbaumaßnahme. Die WSV sieht sich nur in der Verantwortung für die wasserwirtschaftliche Unterhaltung.

Unabhängig von der Trägerschaft ist zu beachten, dass hydromorphologische Maßnahmen vorab bezüglich ihrer Auswirkungen auf die Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs zu untersuchen sind. Eine detaillierte Untersuchung der Auswirkungen ist bei konkreten Planungen durchzuführen.

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

Im Übrigen rege ich Folgendes an:

Im Anhang 2-10 sollten die 19 Ausweisungsbögen – in Kapitel 1.2.3 des Bewirtschaftungsplans sind 20 Fließgewässer genannt, die als HMWB durch das Land Hessen ausgewiesen sind (vgl. Anhang 2-1) – eingefügt werden.

Diese findet man ansonsten nur unter Nr. 1, Hintergrunddokumente Bewirtschaftungsplan/ Maßnahmenprogramm (Oberflächengewässer – Biologie/Struktur im Anhang 2-14, um von dort weiter auf die Seite www.flussgebiete.hessen.de -> Information -> Hintergrundinformationen 2015-2021 verwiesen zu werden. (vgl. Sie bitte im Übrigen auch unter Anhang 2-14 meine weiteren Anmerkungen).

Anhang 2-12

Hier ist noch die alte Wasserkörper Nr. DEHEBY24_0_100969 für den Main verwendet worden. Diese müsste m. E. an die neue Bezeichnung anpassen werden.

Anhang 2-14 Liste der Hintergrunddokumente für BP/MP 2015-2021 (nicht abschließend)

*Hintergrunddokumente Bewirtschaftungsplan/ Maßnahmenprogramm
(Oberflächengewässer – Biologie/Struktur)*

Zu Nr. 1 Ausweisungsbogen „Main – Hessen DEHE_24.1“ als erheblich veränderte ausgewiesener Wasserkörper (HMWB)

Schritt 7.2

Die Änderungen der Nutzungen im Vergleich zum Ausweisungsbogen Main 2009 werden zur Kenntnis genommen.

Schritt 8.1:

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

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. Insbesondere erscheint Schritt 8.3 im Vergleich zu 8.2 widersprüchlich, wenn die technische Durchführbarkeit dieser „anderen Möglichkeit“ mit „nein“ angekreuzt ist.

**WSV.de**Wasser- und
Schiffahrtsverwaltung
des Bundes**Schritt 10.1:**

In den Nebenbemerkungen müsste es meines Erachtens jeweils „Potenzial“ heißen statt „Zustand“. Dies ist ggf. auch bei Schritt 10.4 unten bei Phyto-benthos und Phytoplankton anzupassen.

Schritt 10.2 bzw. Schritt 11.3:

Die dortigen Informationen stimmen teilweise nicht mit den Inhalten zum Wasserkörper in Anhang 3 überein. Dies gilt auch für die Festlegung der Maßnahmen von Schritt 10.2 in Schritt 11.3.

Ich bitte um Überprüfung und ggf. Korrektur.

Zu Nr. 2:

Die Ergebnisse der Literaturrecherche werden zur Kenntnis genommen. Ich weise darauf hin, dass der Link zur Ergebnistabelle leider nicht funktioniert (Stand Juni 2015).

Zu Nr. 3:

Der hessische Anteil des Mains wurde im Rahmen dieser Untersuchung nicht betrachtet.

Zu Nr. 4:

Der Bericht zur Gewässergütekarte inklusive Karte wird zur Kenntnis genommen.

Zu Nr. 5 bis 10:

Die eingestellten Hintergrundinformationen des Ingenieurbüros Umweltinstitut Höxter (UIH) aus dem Jahr 2008 – Nr. 5 bis 10 – waren bereits Bestandteil der Hintergrunddokumente 2009 – 2015, sodass ich hier im Übrigen auf die Stellungnahme der GDWS – Ast. Süd – vom 22. Juni 2009 verweise.

Zu Nr. 13 Maßnahmenkatalog Hydromorphologie Hessen – mit Erläuterungen

Hier fehlen Erläuterungen zu den „noch neu aufzunehmenden Maßnahmenarten der Hydromorphologie“ (vgl. Maßnahmenprogramm (Entwurf), Tab. 3-2, S. 62). Diese gilt es meines Erachtens zu ergänzen.

Zu Nr. 14:

Die Entwicklungsfreudigkeit des hessischen Anteils des Mains wird anhand der Karten als niedrig bis sehr niedrig eingestuft, das Entwicklungspotenzial überwiegend „sehr niedrig“. Dies wird zur Kenntnis genommen.

Anhang 3: Chapeau-Kapitel der FGG Rhein (Entwurf)**Einführung, „Umsetzung, Zuständigkeit und Koordinierung“, S. 1:**

Unterstreichen möchte ich hier die Aussage, dass die praktische Umsetzung der Vorgaben der Richtlinie im deutschen Rheingebiet den 8 Bundesländern obliegt. In Abb. 1 „Zeitplan zur Umsetzung der WRRL“ sind in der

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

unteren dunkelblauen Zeitschiene von Anfang 2012 bis Ende 2015 hinter das Wort „Anhörung“ die Worte „Einvernehmen der WSV.“ zu ergänzen.

Kapitel 1.5 „Biodiversität und invasive Arten“, S. 15:

Hierzu folgender Hinweis aus aktuellem Anlass:

Die Zuwanderung der Schwarzmeergrundeln aus dem Donaugebiet wurde zunächst sehr negativ für die Fischfauna des Mains eingeschätzt. Zwischenzeitlich zeigen aber die Entwicklung der Fangzahlen sowie Untersuchungen des Mageninhalts von Fischen, dass sich im Laufe der vergangenen Jahre im gesamten Main die piscivoren Arten an diese neue Nahrungsquelle angepasst haben. So kam es zur Zunahme bei Raubfischarten wie Flussbarsch, Zander, Hecht und Wels. (vgl. PLÖG-Consult, Stichprobenerfassung zur Überprüfung des fischereibiologischen Zustandsberichts von 2009 zum Ausbau der Bundeswasserstraße Main in den Stauhaltungen Ottendorf und Knetzgau).

Ob u. a. die Verbesserung der Durchgängigkeit (vgl. letzter Satz auf S. 15) dazu beitragen kann, Massenentwicklungen gebietsfremder Arten entgegenzuwirken, bleibt abzuwarten.

Kapitel 5 „Umwelt-/Bewirtschaftungsziele“, S.31ff:

Vor Anwendung von abweichenden (weniger strengen) Bewirtschaftungszielen nach § 30 WHG zunächst zu prüfen, ob nicht mit Fristverlängerungen nach § 29 WHG die Ziele dennoch zu erreichen sind (vgl. S. 32, dritter Absatz unter Abb. 5 „Abwägungsprozess bei der Zielerreichung (Fristverlängerung-abweichende Bewirtschaftungsziele“) ist grundsätzlich nachvollziehbar.

Aus der Tabelle 15 ist ersichtlich, dass bereits das Bundesland Nordrhein-Westfalen für 7 Oberflächenwasserkörper weniger strenge Bewirtschaftungsziele in Anspruch genommen hat.

Für Oberflächenwasserkörper, die Bundeswasserstraßen bilden, bestehen aufgrund der vielen verschiedenen Nutzungen durch den Menschen – u. a. Wasserkraft, Wärmeeinträge aus Kraftwerken, Abwassereinleitung, Angelwirtschaft, Groß- und Freizeitschifffahrt – Hinweise darauf, dass weniger strenge Bewirtschaftungsziele geboten sein können. Für einige dieser Oberflächenwasserkörper kann das Bewirtschaftungsziel des guten ökologischen Zustands/ Potentials und des guten chemischen Zustands aufgrund der anthropogen beeinflussten Gegebenheiten an Ufer und Gewässersohle sowie aufgrund unverhältnismäßiger Kosten- bzw. Nutzungsfolgen möglicherweise nicht bis 2027 erreicht werden. Ein Prüfauftrag für weniger strenge Umweltziele an Bundeswasserstraßen wird deshalb spätestens im dritten Bewirtschaftungszyklus als erforderlich angesehen.

Kapitel 6 „Wirtschaftliche Analyse der Wassernutzungen“, S. 37:

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

Die Intensität der Wassernutzung „Schifffahrt“ wird sich bis 2021 im Einzugsgebiet der FGG Rhein nicht wesentlich reduzieren, sondern dürfte sich durch den geplanten Ausbau der Bundeswasserstraße Main in den Stauhaltungen Wipfeld, Garstadt und Schweinfurt sowie durch das beantragte Vorhaben zum Ausbau der Bundeswasserstraße Main in den Stauhaltungen Ottendorf und Knetzgau erhöhen.

2. Umweltbericht (Entwurf) zum Hessischen Maßnahmenprogramm 2015 -2021

Kapitel 6.3. Umweltwirkungen der Maßnahmengruppe „Morphologische Veränderungen und Abflussregulierung“, S. 43ff:

Die Erläuterungen finden sich m. E. für interessierte Leser besser unter folgender Pfadbeschreibung: Internetseite -> Öffentlichkeitsarbeit -> Konzeption und Aktivitäten -> Beteiligungsplattformen -> Maßnahmenkatalog Morphologie.

Ansonsten könnte man an dieser Stelle im Kapitel zusätzlich oder alternativ auf Anhang 2-14 des Bewirtschaftungsplans, dort auf Nr. 13, verweisen.

Kapitel 6.3.2: Tabelle 13, S. 47ff:

Hier ist ggf. nochmals die Gesamteinschätzung bei Klima/Luft - ++ - als Ergebnis von +/+0 zu überprüfen.

Kapitel 6.3.4. Maßnahmengruppe: Ökologisch verträgliche Abflussregulierung, S. 53:

Wenn bei SK 4.6 mit Wasserentnahme die Nutzung des vorhandenen Wassers zum Zwecke der Schifffahrt gemeint ist, so kann einer Reduzierung der Entnahme nicht zugestimmt werden, soweit die Wassermengen erforderlich sind, um die Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs (Stauhaltung; ausreichende Fahrwasserliefere; Wassermengen für Schiffs- und Bootschleusen) und um eine Auffindbarkeit und Passierbarkeit der Fischaufstiegsanlagen zu gewährleisten.

Kapitel 6.3.6 Maßnahmengruppe: Maßnahmen an Bundeswasserstraßen, S. 58:

Insbesondere SK6.13, Einstellen/Einschränken der Freizeitschifffahrt (außerhalb verkehrlich bedeutsamer Bereiche) ist nach WaStrG nicht möglich, da gemäß § 5 Satz 1 WaStrG 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 Freizeitschifffahrern auferlegt

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

wird, zu besonderen Bereichen einen gewissen Abstand einzuhalten (vgl. auch oben).

Soweit Ziel der Maßnahme der Schutz wasserabhängiger FFH-Gebiete o.ä. ist, so könnte möglicherweise § 59 BNatSchG bzw. § 27 Hessisches Ausführungsgesetz zum Bundesnaturschutzgesetz eine Rechtsgrundlagen zur Regelung des Erholungsverkehrs sein.

Zu den übrigen Maßnahmenarten der o.g. Maßnahmengruppe vergleichen Sie bitte meine Stellungnahme zum Entwurf des Maßnahmenprogramms.

Abschließend verweise ich auf meine Stellungnahme vom 30. Oktober 2014, 3600P-143.1/26 IV; zur Strategischen Umweltprüfung des Maßnahmenprogramms zur Umsetzung der Wasserrahmenrichtlinie; Stellungnahme zur Festlegung des Untersuchungsrahmens nach § 14 f des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG).

3. Maßnahmenprogramm 2015 - 2021 (Entwurf)

Kapitel 1.2 Zielsetzung/ Strategie, S. 6:

Für die Wasserkörper DEHE_24.1 und DEBY_2_F146 wurde die Frist zur Erreichung der Bewirtschaftungsziele bis 2027 verlängert (Anhang 3: Ergebnistabelle Maßnahmenprogramm Oberflächengewässer). Neben der Möglichkeit der Fristverlängerung sollte m. E. spätestens im 3. Bewirtschaftungszyklus eine Festlegung weniger strenger Bewirtschaftungsziele geprüft werden. Bitte vergleichen Sie hierzu auch die Ausführungen oben unter Chapeau-Kapitel, Kapitel 5 „Umwelt-/Bewirtschaftungsziele“, S.31ff.

Kapitel 1.3 Vorgehensweise zur Aufstellung des Maßnahmenprogramms, S. 9:

Es erfolgte im aktuellen Bewirtschaftungszyklus keine Beteiligung der Wasser- und Schiffahrtsämter.

Kapitel 2.4.1 Begrenzung der Entnahme und der Aufstauung, Absatz 4, S. 31:

Vergleichen Sie bitte hierzu meine Ausführungen unter 1., Bewirtschaftungsplan (Entwurf), Kapitel 7.3.5 „Maßnahmen bezüglich Entnahmen und Aufstauungen, Begrenzung der Entnahme und der Aufstauung, S. 260“.

Kapitel 2.8.1 Rechtliche Umsetzung, S. 40:

Hier rege ich an, im ersten Satz am Ende noch den fehlenden gesetzliche Wortlaut zu ergänzen: „[...] wieder in einen naturnahen Zustand zurückzu-



WSV.de

Wasser- und
Schifffahrtsverwaltung
des Bundes

führen, wenn überwiegende Gründe des Wohls der Allgemeinheit dem nicht entgegenstehen."

Kapitel 3.1.2.1 Morphologische Veränderungen.

Kapitel 3.1.2.1.3. Absatz, S. 60:

Bitte vergleichen Sie hierzu meine Ausführungen oben unter 2. Umweltbericht, Kapitel 6.3, Umweltwirkungen der Maßnahmengruppe „Morphologische Veränderungen und Abflussregulierung“, S. 43ff.

Tab. 3-1 Maßnahmengruppen und Maßnahmenarten zur Verbesserung der Hydromorphologie, S. 60ff:

Zur Maßnahmengruppe 6 (spezielle Maßnahmen an Bundeswasserstraßen):

Es handelt sich um Maßnahmenarten, die erhebliche hydraulische Auswirkungen haben können. Die Machbarkeit ist unter Einbeziehung der GDWS Ast. Süd, ihren nachgeordneten Behörden und BAW bzw. BfG zu überprüfen. Im Übrigen muss im weiteren Verlauf der Genehmigungsverfahren geprüft werden, welche Maßnahmen sich durch die WSV im Rahmen ihrer Zuständigkeit – verkehrlicher Gewässerausbau sowie hoheitliche und wasserwirtschaftliche Unterhaltung – realisieren lassen können.

Zu den dort gelisteten Maßnahmenarten im Einzelnen:

- „Gezielte Baggergutunterbringung in tiefere Gewässerabschnitte“:
Hier darf nur unbelastetes Material verwendet 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.
- „Entfernung von Uferverbau oberhalb der Mittelwasserlinie“:
Generell kann eine Uferverbauentfernung eine Gefährdung des Betriebsweges bedeuten. Durch die Entfernung könnte es u. a. bei Hochwasserabflüsse zu Uferabbrüchen und damit zum Verlust eines befestigten Betriebsweges kommen. Die Entfernung von Uferverbau ist nur an solchen Stellen möglicherweise umsetzbar, wo das Ufer keiner besonderen Beanspruchung durch Strömung oder Wellenschlag ausgesetzt ist. Ebenfalls muss sichergestellt sein, dass es durch Wellenschlag zu keiner Erosion mit Eintrag von Material in die Fahrinne kommt, um die Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs nicht zu beeinträchtigen.
- „Gerinneaufweitung oberhalb der Mittelwasserlinie“:
Auch hierbei muss sichergestellt werden, dass eine Erosion und ein Materialeintrag bei Hochwasser ausgeschlossen ist. Grundstückserwerb für diese Maßnahme darf nicht nötig sein.

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

- **Anlegen von Gewässerentwicklungstreifen an Bundeswasserstraßen:**
Es ist zu berücksichtigen, dass Betriebswege und die Ufersicherungen grundsätzlich erhalten bleiben müssen. Eine versuchsweise Anlegung von Gewässerstreifen kann nur an wenig beanspruchten Streckenabschnitten stattfinden. Durchgehende Streifen sind wegen den an der Wasserstraße befindlichen Anlagen und Bauwerken unmittelbar am Ufer nicht möglich. Ebenso sollte die Fahrrinne möglichst weit vom Ufer entfernt sein, damit Entwicklungsmöglichkeiten ohne Beeinträchtigung der Schifffahrt möglich sind und der Wellenschlag minimiert wird.

- **„Nutzung des bisherigen Ufers, befestigten Ufers als „schützende Uferlinie“**

Bei diesem Punkt ist nicht klar, wie die Veränderungen des Ufers aussehen sollen.

Sollten die „schützende Uferlinie“ durch eine Uferrücknahme hinter der Uferlinie und damit eine Situation wie bei der Einrichtung von Längswerken geschaffen werden, so gilt das unten zum Neubau von Längswerken Ausgeführte. Im Übrigen darf ein Grundstückserwerb sowie eine Verlegung von Betriebswegen für diese Maßnahme nicht nötig sein.

- **„Verwendung von Lebendbaumaßnahmen“**

Aufgrund der geringeren Nutzungsdauer im Vergleich zu herkömmlichen Baumaßnahmen ist eine besondere Nutzen-Kosten-Prüfung erforderlich. Lebendverbau ist insbesondere aus Sicherheitsgründen nur in gering durch Wellenschlag belasteten Uferbereichen denkbar. Geeignete Versuchsstrecken am hessischen Teil des Mains sind in enger Abstimmung mit der WSV zu suchen.

- **„Neubau von Buhnen/ Längswerken“**

Hier wird in das Regelungssystem des Flusses eingegriffen. Die hydromorphologischen Veränderungen sind vorab zu untersuchen. Insbesondere sind negative Einflüsse auf die der Schifffahrt zur Verfügung stehende Wassertiefe und das Lichttraumprofil zu vermeiden (WSP-Absenkungen bei niedrigen Abflüssen bzw. WSP-Anhebungen (Brückendurchfahrten)). Vor allem muss der notwendige Abstand zur Fahrrinne eingehalten werden. Ebenfalls darf der Hochwasserabfluss hierdurch nicht gestört werden. Weiter sollte es im Ergebnis zu keinem kanalartigen Charakter kommen. Ggf. sind die neuen Bauwerke besonders zu kennzeichnen.

- **„Rückbau von Buhnen (mit Dynamisierung der Ufer)“**

Bei der Rücknahme der Buhnen und der gewünschter 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.

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

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

Auch hier wird in das bisherige Regelungssystem des Flusses eingegriffen; sodass mögliche hydromorphologische Veränderungen vorab zu untersuchen sind. Es dürfen durch die Optimierungen keine nachteiligen Wirkungen auf die Schifffahrt und die Unterhaltung entstehen. Im Übrigen ist hier ebenfalls auf den nötigen Abstand zur Fahrrinne zu achten, negative Veränderungen auf den Hochwasserabfluss sind zu vermeiden. Bis zum höchsten schiffbaren Wasserstand müssen die Bühnen und Längswerke zum Schutz der Schifffahrt weiterhin sichtbar sein.

- „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. Die Nutzung der Betriebswege zu Unterhaltungszwecken darf nicht maßgeblich eingeschränkt werden. Diese ist vor allem in besonders stark beanspruchten Bereichen – wie in der Nähe einer Staustufe - unbedingt zu erhalten.

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.

Zudem ist zu beachten, dass Betriebswege vielfach den Kommunen zur Nutzung als Radweg überlassen wurden. Diese Nutzung muss ebenfalls weiterhin gewährleistet bleiben.

- Einstellen/ Einschränken der Freizeitschifffahrt (außerhalb der verkehrlich bedeutsamen Bereiche)
Ein Einstellen der Freizeitschifffahrt ist ausgeschlossen. Denn gem. § 5 Satz 1 WaStrG 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 Freizeitschifflern auferlegt wird, zu besonderen Bereichen einen gewissen Abstand einzuhalten.

Zum Hinweis auf § 59 BNatSchG bzw. § 27 Hessisches Ausführungsgesetz zum BNatSchG vgl. oben

- 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.

Sollten diese Zonen durch Einschränkung der Freizeitnutzung geschaffen werden, so gilt das zuvor zum Einstellen/ Einschränken der Freizeitschifffahrt Ausgeführte.

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

Tab. 3-2 Noch neu aufzunehmende Maßnahmenarten der Hydromorphologie, S. 62:

Heißt „künftig“ bzw. „noch neu aufzunehmende Maßnahmen“, dass diese Maßnahmen im Maßnahmenprogramm 2015 – 2021 noch nicht berücksichtigt worden sind? Im Umweltbericht (vgl. oben) wurden diese jedenfalls schon ausdrücklich aufgelistet, vgl. dort Kapitel 6.3.4.
Ich bitte um Klarstellung.

Im Hintergrunddokument Nr. 13 des Bewirtschaftungsplans fehlen Erläuterungen zu den „noch neu aufzunehmenden Maßnahmenarten der Hydromorphologie“ (vgl. oben unter Anhang 2-14 des Bewirtschaftungsplans). Diese gilt es zu ergänzen.

Insbesondere die Maßnahme zur Reduzierung der Wasserentnahme für die Schifffahrt ist nicht eindeutig (vgl. oben meine Stellungnahme zum Umweltbericht (Entwurf) unter dem vorgenannten Kapitel); es ist nicht konkret erkennbar, welche negativen Ursachen hierdurch primär aufgehoben werden sollen.

S. 62f:

Die Maßnahmen zur Entwicklung der gewässerökologisch notwendigen Strukturen sind – so die Angabe dort – in der Regel auf 35 % der genannten Strecken umzusetzen. Die tatsächliche Umsetzungsmöglichkeit könne erst im Rahmen weiterer Planungen ermittelt werden kann. Das wird meinerseits ausdrücklich bestätigt.

Umsetzung der Maßnahmen, S. 64:

Zur Umsetzung der Maßnahmen erfolgte keine Kommunikation (s.o.)

Die WSV erstellt keine gewässerökologischen Unterhaltungspläne im Sinne der WRRL. Jedoch berücksichtigen die Unterhaltungspläne der WSV die Belange der WRRL.

Umsetzung der Maßnahmen, Abb. 3-5, S. 67:

Die Karten mit den Maßnahmenvorschlägen sind aus dem Jahr 2008 und sind in einem Abstimmungsprozess mit dem Büro UIH und dem RP Darmstadt entstanden. Im aktuellen Bewirtschaftungszyklus wurden keine Maßnahmen abgestimmt.

Der Aussage, „Die Maßnahmen unterliegen trotz dieser ersten Einstufung einer abschließenden, ortsbezogenen Beurteilung, die dann innerhalb der erforderlichen Detail- und Genehmigungsverfahren erfolgen muss.“ stimme ich einvernehmlich zu.

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

Anhang 3: Ergebnistabelle Maßnahmenprogramm Oberflächengewässer

In der Tabelle sind für den Wasserkörper DEHE_24.1 in der Spalte „Maßnahmengruppen Struktur“ verschiedene Maßnahmen - Bereitstellung von Flächen; Entwicklung naturnaher Gewässer-, Ufer- und Auenstrukturen, Herstellung der linearen Durchgängigkeit sowie Maßnahme an Bundeswasserstraße – aufgeführt, die Auswirkungen auf den für die Schifffahrt erforderlichen Zustand der Bundeswasserstraße oder des Verkehrs auf der Wasserstraße haben können.

Zu den Maßnahmen „Bereitstellung von Flächen“, „Entwicklung von naturnaher Gewässer-, Ufer- und Auenstrukturen“, Maßnahme an Bundeswasserstraße“ sind nur Angaben zur Fläche und Länge in km gemacht. Eine örtliche Zuordnung ist nicht möglich. Somit können die Maßnahmen nicht konkret beurteilt werden.

Bei der Maßnahme Herstellung der linearen Durchgängigkeit werden 8 „beplante“ Wanderhindernisse genannt. Davon dürften 7 die Durchgängigkeitsmaßnahmen der WSV an den unter 1. genannten Staustufen sein.

Für den Wasserkörper DEBY_2_F146 sind keine Maßnahmen aus der Maßnahmengruppe Struktur vorgesehen. Solche sind jedoch im Anhang 9, Maßnahmen-Steckbriefe zur Gewässerstruktur, aufgeführt (vgl. unten). Ich bitte um entsprechende Ergänzung.

Anhang 9 Maßnahmen-Steckbriefe zur Gewässerstruktur

DEBY_2_F146 Main oberhalb Kahl

Maßnahmennummer 74192; „Entwicklung naturnaher Gewässer-, Ufer- und Auenstrukturen, Hauptakteur/ Träger: Kommune, Verband
Anhand der ID_GIS ist nicht ersichtlich, wo die Maßnahmen verortet ist.

Bezüglich der Maßnahmengruppe „Entwicklung naturnaher Gewässer-, Ufer- und Auenstrukturen“ wird darauf hingewiesen, dass aufgrund der Inhalte der Kurzbeschreibung noch keine inhaltliche Stellungnahme abgegeben werden kann. Bei der weiteren Planung ist den Belangen der Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs Rechnung zu tragen.

Da der Planungszustand „Vorschlag“ lautet, gehe ich davon aus, dass Sie sich im weiteren Planungsverlauf mit dem zuständigen Wasser- und Schifffahrtsamt Aschaffenburg in Verbindung setzen, und die Machbarkeit und Umsetzbarkeit der Maßnahmen im Einzelnen abstimmen.

Maßnahmennummer 74666; „Maßnahmen an Bundeswasserstraßen“, hier: Absenkung des Betriebswegs; dadurch zeitweise Bespannung von Flurtrinne/Überflutung von Auenbereichen“, Hauptakteur/Träger:

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

Anhand der ID_GIS ist nicht ersichtlich, wo die Maßnahme verortet ist.

Als Hauptakteur/Träger ist der Bund genannt.

Aus Sicht der WSV müssen Betriebswege generell 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. (vgl. Stellungnahme zu den Maßnahmengruppen und Maßnahmenarten oben unter Tab. 3-1, S. 60ff des Maßnahmenprogramms).

Da der Planungszustand „Vorschlag“ bzw. „Machbarkeit prüfen“ lautet, gehe ich davon aus, dass Sie sich demnächst im weiteren Planungsverlauf mit dem zuständigen Wasser- und Schifffahrtsamt Aschaffenburg in Verbindung setzen, um die Absenkung des Betriebsweges vorzustellen. Hier wird insbesondere eine Nutzen-Kosten-Analyse erforderlich sein.

Diese beiden Maßnahmenarten sind nicht im Anhang 3 in der Spalte „Maßnahmengruppe Struktur“ aufgeführt (vgl. oben).

DEHE 24.1 Main – Hessen

Seite 1 von 16

Maßnahmennummer 57662; „Herstellung der linearen Durchgängigkeit“, hier: Kostheim, Hauptakteur/Träger: Privater Träger

Das Umgehungsgerinne an der Staustufe Kostheim ist zwar fertig gestellt worden, jedoch weisen die Funktionskontrollen der Fischaufstiegs- und Fischabstiegshilfen Defizite an beiden Anlagen auf. Es wurden durch die zuständige Genehmigungsbehörde Nachbesserungen verlangt. Derzeit plant der Träger des Vorhabens den Bau eines 2. Einstiegs (vgl. Bewirtschaftungsplan (Entwurf), Kapitel 5.2.3.2, S. 201).

Hier fehlt im Vergleich zur Maßnahmenbezeichnung bei Griesheim, Offenbach, Mühlheim und Krotzenburg ein Hinweis auf „machbar“ oder „Machbarkeit prüfen“

Maßnahmennummer 57678; „Herstellung der linearen Durchgängigkeit“, hier: Eddersheim, Hauptakteur/Träger: Bund

Die geplante Anlage an der Staustufe Eddersheim ist eine Pilotanlage der WSV. Der voraussichtliche Baubeginn ist aktuell bis 2018 vorgesehen.

Die „einmalige Kostenschätzung“ wird zur Kenntnis genommen.

Hier fehlt im Vergleich zur Maßnahmenbezeichnung bei Griesheim, Offenbach, Mühlheim und Krotzenburg ein Hinweis auf „machbar“ oder „Machbarkeit prüfen“.

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

Maßnahmennummer 60470; „Herstellung der linearen Durchgängigkeit“, hier: Griesheim, Hauptakteur/Träger: Kommune/Verband
Der Träger „Kommune/Verband“ ist nicht bekannt.

Die WSV plant hier ebenfalls die Herstellung der Durchgängigkeit der Staustufe Griesheim. Ein voraussichtlicher Baubeginn ist nach 2021 vorgesehen.

Bitte teilen Sie uns den Träger „Kommune/Verband“ mit, um ggf. Synergieeffekte zu erzielen.

Die „einmalige Kostenschätzung“ wird zur Kenntnis genommen.

Maßnahmennummer 60484; „Herstellung der linearen Durchgängigkeit“, hier: Offenbach, Hauptakteur/Träger: Privater Träger
Zwischen der Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch die WSV, und dem Land Hessen wurde im März 2013 eine Vereinbarung über den Neubau von Fischaufstiegsanlagen an den zwei Staustufen des hessischen Mains in Offenbach am Main und Mühlheim am Main geschlossen. Danach übernimmt das Land Hessen im Wege der Amtshilfe für die WSV die Planung und Errichtung der notwendigen Fischaufstiegsanlagen. (vgl. Bewirtschaftungsplan (Entwurf), Kapitel 14.2 S. 308)

Demnach müsste es hier bei Hauptakteur/Träger „Bund“ heißen. Ich bitte um eine entsprechende Überprüfung.

Der voraussichtliche Baubeginn für beide Anlagen ist aktuell bis 2021 vorgesehen.

Ist der Hinweis in der Maßnahmenbezeichnung „Machbarkeit prüfen“ noch aktuell?

Die „einmalige Kostenschätzung“ wird zur Kenntnis genommen.

Maßnahmennummer 60488; „Herstellung der linearen Durchgängigkeit“, hier: Mühlheim, Hauptakteur/Träger: Bund
Zum voraussichtlichen Baubeginn vgl. oben.

Die „einmalige Kostenschätzung“ wird zur Kenntnis genommen.

Maßnahmennummer 60492; „Herstellung der linearen Durchgängigkeit“, hier: Krotzenburg, Hauptakteur/Träger: Privater Träger
Der voraussichtliche Baubeginn ist gemäß dem fortgeschriebenen Priorisierungskonzept des Bundes zur Erhaltung und Wiederherstellung der ökologischen Durchgängigkeit der Bundeswasserstraßen aktuell bis 2021 vorgesehen.

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

**Maßnahmennummer 74512; „Maßnahmen an Bundeswasserstraßen“,
hier: Entfernung Uferverbau, Hauptakteur/Träger: Bund**
Anhand der ID_GIS ist nicht ersichtlich, wo die Maßnahme verortet ist.

Als Hauptakteur/Träger ist der Bund genannt.
Ein aktiver Rückbau von Uferbefestigungen wird zurzeit nicht betrieben.
Diese werden der Sukzession überlassen.

Aus Sicht der WSV kann eine Entfernung des Uferverbaus eine Gefährdung des Betriebswegs darstellen, insbesondere können in Folge der Entfernung bei Hochwasserabflüssen Uferabbrüche passieren und die Gefahr für Einträge in die Fahrrinne und eine Beeinträchtigung der Schifffahrt erhöht sich. Eine Entfernung des Uferverbaus ist nur an geeigneten Stellen möglich. (vgl. Stellungnahme zu den Maßnahmengruppen und Maßnahmenarten oben unter Tab. 3-1, S. 60ff des Maßnahmenprogramms).

Da der Planungszustand „Beratung“ ist und ausweislich der Maßnahmenbezeichnung „Machbarkeit prüfen“ vermerkt ist, gehe ich davon aus, dass Sie sich im weiteren Planungsverlauf mit dem zuständigen Wasser- und Schifffahrtsamt Aschaffenburg in Verbindung setzen, um eine Entfernung von Uferverbau im Einzelnen zu prüfen.

Die „einmalige Kostenschätzung“ wird zur Kenntnis genommen.

Seite 12 von 16

**Maßnahmennummer 74516; „Maßnahmen an Bundeswasserstraßen“,
hier: Gerinneaufweitung, Hauptakteur/Träger: Bund**
Anhand der ID_GIS ist nicht ersichtlich, wo die Maßnahmen verortet sind.

Als Hauptakteur/Träger ist der Bund genannt.
Da eine Verortung aufgrund fehlender Flusskilometer nicht möglich war und im Übrigen keine konkrete Beschreibung der einzelnen Maßnahmen vorliegt, kann hier keine abschließende Stellungnahme über eine Trägerschaft des Bundes gegeben werden. Diese oder eine andere Trägerschaft ist im Rahmen der weiteren Beratung zu klären.

Für die grundlegenden Hinweise zur Maßnahmenart „Gerinneaufweitung“ verweise ich auf meine Stellungnahme unter 3., Tab. 3-1, S. 60ff des Maßnahmenprogramms.

Da der Planungszustand „Beratung“ ist und ausweislich der Maßnahmenbezeichnung „Machbarkeit prüfen“ vermerkt ist, gehe ich davon aus, dass Sie sich im weiteren Planungsverlauf mit dem zuständigen Wasser- und Schifffahrtsamt Aschaffenburg in Verbindung setzen, um eine Gerinneaufweitung im Einzelnen zu prüfen.

Die „einmalige Kostenschätzung“ wird zur Kenntnis genommen.

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

Maßnahmennummer 74570; „Maßnahmen an Bundeswasserstraßen“, hier: Gerinneaufweitung, Hauptakteur/Träger: Bund
Anhand der ID_GIS ist nicht ersichtlich, wo die Maßnahme verortet ist.

Als Hauptakteur/Träger ist der Bund genannt.

Da eine Verortung aufgrund fehlender Flusskilometer nicht möglich war und im Übrigen keine konkrete Beschreibung der einzelnen Maßnahmen vorliegt, kann hier keine abschließende Stellungnahme über eine Trägerschaft des Bundes gegeben werden. Diese oder eine andere Trägerschaft ist im Rahmen der Prüfung des Vorschlags zu klären.

Für die grundlegenden Hinweise zur Maßnahmenart „Gerinneaufweitung“ verweise ich auf meine Stellungnahme unter 3., Tab. 3-1, S. 60ff des Maßnahmenprogramms.

Da der Planungszustand „Vorschlag“ ist und ausweislich der Maßnahmenbezeichnung „machbar“ vermerkt ist, gehe ich davon aus, dass Sie sich demnächst mit dem zuständigen Wasser- und Schifffahrtsamt Aschaffenburg in Verbindung setzen, um eine Gerinneaufweitung im Einzelnen vorzustellen.

Die „einmalige Kostenschätzung“ wird zur Kenntnis genommen.

Seite 13 von 16

Maßnahmennummer 74574; „Maßnahmen an Bundeswasserstraßen“, hier: Nutzung Ufer als schützende Uferlinie, Hauptakteur/Träger: Bund
Anhand der ID_GIS ist nicht ersichtlich, wo die Maßnahmen verortet sind.

Als Hauptakteur/Träger ist der Bund genannt.

Da eine Verortung aufgrund fehlender Flusskilometer nicht möglich war und im Übrigen keine konkrete Beschreibung der einzelnen Maßnahmen vorliegt, kann hier keine abschließende Stellungnahme über eine Trägerschaft des Bundes gegeben werden. Diese oder eine andere Trägerschaft ist im Rahmen der Prüfung des Vorschlags zu klären.

Für die grundlegenden Hinweise zur Maßnahmenart „Nutzung des bisherigen Ufers, befestigten Ufers als „schützende Uferlinie““ verweise ich auf meine Stellungnahme unter 3., Tab. 3-1, S. 60ff des Maßnahmenprogramms.

Da der Planungszustand „Vorschlag“ ist und ausweislich der Maßnahmenbezeichnung „Machbarkeit prüfen“ vermerkt ist, gehe ich davon aus, dass Sie sich demnächst im weiteren Planungsverlauf mit dem zuständigen Wasser- und Schifffahrtsamt Aschaffenburg in Verbindung setzen, um die einzelnen Maßnahmen vorzustellen.

Die „einmalige Kostenschätzung“ wird zur Kenntnis genommen.

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

**Maßnahmennummer 74634; „Maßnahmen an Bundeswasserstraßen“,
hier: Neubau Buhnen/Längswerke, Hauptakteur/Träger: Bund**
Anhand der ID_GIS ist nicht ersichtlich, wo die Maßnahmen verortet sind.

Als Hauptakteur/Träger ist der Bund genannt.

Da eine Verortung aufgrund fehlender Flusskilometer nicht möglich war und im Übrigen keine konkrete Beschreibung der einzelnen Maßnahmen vorliegt, kann hier keine abschließende Stellungnahme über eine Trägerschaft des Bundes gegeben werden. Diese oder eine andere Trägerschaft ist im Rahmen der Beratung zu klären.

Für die grundlegenden Hinweise zur Maßnahmenart verweise ich auf meine Stellungnahme unter 3., Tab. 3-1, S. 60ff des Maßnahmenprogramms.

Da der Planungszustand „Beratung“ ist und ausweislich der Maßnahmenbezeichnung „Machbarkeit prüfen“ vermerkt ist, gehe ich davon aus, dass Sie sich im weiteren Planungsverlauf mit dem zuständigen Wasser- und Schifffahrtsamt Aschaffenburg in Verbindung setzen, um den Neubau von Buhnen/Längswerken im Einzelfall zu prüfen.

Die „einmalige Kostenschätzung“ wird zur Kenntnis genommen.

**Maßnahmennummer 74648; „Maßnahmen an Bundeswasserstraßen“,
hier: Optimierung Längswerke, Hauptakteur/Träger: Bund**
Anhand der ID_GIS ist nicht ersichtlich, wo die Maßnahmen verortet sind.

Als Hauptakteur/Träger ist der Bund genannt.

Da eine Verortung aufgrund fehlender Flusskilometer nicht möglich war und im Übrigen keine konkrete Beschreibung der einzelnen Maßnahmen vorliegt, kann hier keine abschließende Stellungnahme über eine Trägerschaft des Bundes gegeben werden. Diese oder eine andere Trägerschaft ist im Rahmen des Vorschlags zu klären.

Für die grundlegenden Hinweise zur Maßnahmenart verweise ich auf meine Stellungnahme unter 3., Tab. 3-1, S. 60ff des Maßnahmenprogramms.

Da der Planungszustand „Vorschlag“ ist und ausweislich der Maßnahmenbezeichnung „Machbarkeit prüfen“ vermerkt ist, gehe ich davon aus, dass Sie sich im demnächst weiteren Planungsverlauf mit dem zuständigen Wasser- und Schifffahrtsamt Aschaffenburg in Verbindung setzen, um die Optimierung von Buhnen/Längswerken vorzustellen.

Die „einmalige Kostenschätzung“ wird zur Kenntnis genommen.

Seite 14 von 16

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

**Maßnahmennummer 74670; „Maßnahmen an Bundeswasserstraßen“,
hier: (Betriebs-)Weg verlegen, Hauptakteur/Träger: Bund**
Anhand der ID_GIS ist nicht ersichtlich, wo die Maßnahmen verortet sind.

Als Hauptakteur/Träger ist der Bund genannt.

Aus Sicht der WSV müssen Betriebswege generell erhalten bleiben, da sie wichtige Rettungswege darstellen und der Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs dienen. Insbesondere darf die Nutzung zum Zweck der Unterhaltung nicht erheblich eingeschränkt werden. Zudem ist vielfach die Nutzung der Betriebswege den Kommunen zur Nutzung als Radwege überlassen. Eine Verlegung des Betriebsweges ist somit intensiv im Einzelfall zu prüfen. (vgl. Stellungnahme zu den Maßnahmengruppen und Maßnahmenarten oben unter Tab. 3-1, S. 60ff des Maßnahmenprogramms).

Da der Planungszustand „Vorschlag“ ist und ausweislich der Maßnahmenbezeichnung „Machbarkeit prüfen“ vermerkt ist, gehe ich davon aus, dass Sie sich demnächst im weiteren Planungsverlauf mit dem zuständigen Wasser- und Schifffahrtsamt Aschaffenburg in Verbindung setzen, um die Verlegung der Betriebswege vorzustellen. Hier wird insbesondere eine Nutzen-Kosten-Analyse erforderlich sein.

Die „einmalige Kostenschätzung“ wird zur Kenntnis genommen.

**Maßnahmennummer 74706; „Maßnahmen an Bundeswasserstraßen“,
hier: Schaffung störungsarmer Zonen, Hauptakteur/Träger: Bund**
Anhand der ID_GIS ist nicht ersichtlich, wo die Maßnahmen verortet sind.

Als Hauptakteur/Träger ist der Bund genannt.

Da eine Verortung aufgrund fehlender Flusskilometer nicht möglich war und im Übrigen keine konkrete Beschreibung der einzelnen Maßnahmen vorliegt, kann hier keine abschließende Stellungnahme über eine Trägerschaft des Bundes gegeben werden. Diese oder eine andere Trägerschaft ist im Rahmen des Vorschlags zu klären.

Für die grundlegenden Hinweise zur Maßnahmenart „Schaffung störungsarmer Zonen“ verweise ich auf meine Stellungnahme unter 3., Tab. 3-1, S. 60ff des Maßnahmenprogramms.

Da der Planungszustand „Vorschlag“ ist und ausweislich der Maßnahmenbezeichnung „Machbarkeit prüfen“ vermerkt ist, gehe ich davon aus, dass Sie sich demnächst im weiteren Planungsverlauf mit dem zuständigen Wasser- und Schifffahrtsamt Aschaffenburg in Verbindung setzen, um die Schaffung störungsarmer Zonen vorzustellen.

Auf die „einmalige Kostenschätzung“ in Höhe von 0 Euro wird hingewiesen. Ggf. ist die Schätzung zu korrigieren.

**Maßnahmennummer 74708; „Maßnahmen an Bundeswasserstraßen“,
hier: (Betriebs-)Weg verlegen, Hauptakteur/Träger: Bund**
Anhand der ID_GIS ist nicht ersichtlich, wo die Maßnahmen verortet sind.

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

Als Hauptakteur/Träger ist der Bund genannt.

Aus Sicht der WSV müssen Betriebswege generell erhalten bleiben, da sie wichtige Rettungswege darstellen und der Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs dienen. Insbesondere darf die Nutzung zum Zweck der Unterhaltung nicht erheblich eingeschränkt werden. Zudem ist vielfach die Nutzung der Betriebswege den Kommunen zur Nutzung als Radwege überlassen. Eine Verlegung des Betriebsweges ist somit intensiv im Einzelfall zu prüfen. (vgl. Stellungnahme zu den Maßnahmengruppen und Maßnahmenarten oben unter Tab. 3-1, S. 60ff des Maßnahmenprogramms).

Da der Planungszustand „Vorschlag“ ist und ausweislich der Maßnahmenbezeichnung „machbar“ vermerkt ist, gehe ich davon aus, dass Sie sich demnächst mit dem zuständigen Wasser- und Schiffsamt Aschaffenburg in Verbindung setzen, um die Verlegung der Betriebswege vorzustellen. Hier wird insbesondere eine Nutzen-Kosten-Analyse erforderlich sein.

Die „einmalige Kostenschätzung“ wird zur Kenntnis genommen.

Maßnahmennummer 74752; „Maßnahmen an Bundeswasserstraßen“, hier: Schaffung störungsarmer Zonen, Hauptakteur/Träger: Bund
Anhand der ID_GIS ist nicht ersichtlich, wo die Maßnahmen verortet sind.

Als Hauptakteur/Träger ist der Bund genannt.

Da eine Verortung aufgrund fehlender Flusskilometer nicht möglich war und im Übrigen keine konkrete Beschreibung der einzelnen Maßnahmen vorliegt, kann hier keine abschließende Stellungnahme über eine Trägerschaft des Bundes gegeben werden. Diese oder eine andere Trägerschaft ist im Rahmen des Vorschlags zu klären.

Für die grundlegenden Hinweise zur Maßnahmenart „Schaffung störungsarmer Zonen“ verweise ich auf meine Stellungnahme unter 3., Tab. 3-1, S. 60ff des Maßnahmenprogramms.

Da der Planungszustand „Vorschlag“ ist und ausweislich der Maßnahmenbezeichnung die Maßnahmen „machbar“ sind, gehe ich davon aus, dass Sie sich demnächst mit dem zuständigen Wasser- und Schiffsamt Aschaffenburg in Verbindung setzen, um die Schaffung störungsarmer Zonen vorzustellen.

Auf die „einmalige Kostenschätzung“ in Höhe von 0 Euro wird hingewiesen. Ggf. ist die Schätzung zu korrigieren.

Seite 1 bis 16: Übrige Maßnahmennummern

Hinsichtlich der sonstigen Maßnahmen, insbesondere aus den Maßnahmengruppen „Bereitstellung von Flächen“, „Entwicklung naturnaher Gewässer-, Ufer- und Auenstrukturen, Sonstige strukturelle Maßnahmen von S. 1 bis 16 des Maßnahmen-Steckbriefs wird darauf hingewiesen, dass aufgrund der groben Planung noch keine inhaltliche Stellungnahme zur Machbarkeit

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

bzw. Realisierbarkeit am WK DEHE_24.1 aus Sicht der WSV abgeben werden kann.

Bei den weiteren Planungen ist den Belangen der Sicherheit der Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs Rechnung zu tragen. Eine Bewertung der einzelnen Maßnahmen ist nur im Rahmen der Einzelfallbetrachtung möglich, welche die verschiedenen Ansprüche in Einklang bringen muss (vgl. Kapitel 6.1, S. 240). Zur weiteren guten Zusammenarbeit bei der Umsetzung der WRRL an der Bundeswasserstraße Main in Hessen wird eine intensive Kommunikation weiterhin für erforderlich gehalten.

Für Rückfragen stehe ich Ihnen gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrag

Betz