



WSV

GD Wasserstraßen und Schifffahrt

Herrn Wayand

Brucknerstr. 2

55127 Mainz

mains.gdws@wsv.bund.de

Der Vorstand

Ihr Ansprechpartner:

RA Rolfjosef Hamacher

Rudolfstr. 171

50226 Frechen

Mobil: 0172 5909368

rolfjosef.hamacher@gmx.de

2021

Vorbereitendes Verfahren/Planfeststellungsverfahren für die Abladeoptimierung der Fahrrinnen am Mittelrhein, Teilabschnitt 2 „Lorcher Werth“ und „Bacharacher Werth“. hier: Unterlage zur Ermittlung des voraussichtlichen Untersuchungsumfangs für die Besprechung gemäß § 15 UVPG (Scopingunterlage)

Sehr geehrter Herr Wayand,

wir danken Ihnen für Ihr Schreiben vom 10.11.2021 und die damit eingeräumte Möglichkeit zur Stellungnahme im obengenannten Verfahren.

Der Rheinische Verein für Denkmalpflege und Landschaftsschutz (RVDL) setzt sich seit seiner Gründung im Jahr 1906 für den Schutz von Kulturdenkmälern und für die Erhaltung der Kulturlandschaften ein. Unser Vereinsgebiet umfasst Nordrhein-Westfalen, Rheinland-Pfalz, das Saarland und Hessen. Seit Februar 2021 sind wir als klageberechtigte Vereinigung im Sinne des § 3 UmwRG durch das Umweltbundesamt anerkannt. Die Anerkennung schließt den Denkmalschutz mit ein.

Der RVDL begrüßt grundsätzlich alle Maßnahmen, die zur Ertüchtigung von Binnenwasserstraßen führen, da sie eine Verlagerung von Teilen des Straßengüterverkehrs auf die Schifffahrt

erleichtern. Vor dem Hintergrund der damit verbundenen Minderung von Kohlendioxidemissionen kommt dem auch eine klimapolitische Bedeutung zu.

Dies entbindet nicht von der Aufgabe, einzelne der diesem Zweck dienenden Maßnahmen sorgfältig zu untersuchen und hierbei sowohl den zu erwartenden Eingriff in die Landschaft als auch etwaige Einflüsse auf die Artenvielfalt auf ihre Vermeidbarkeit hin überprüft bzw. ausgeglichen werden.

Was das Verfahren als solches betrifft, so vertreten wir nach wie vor die Auffassung, dass der Weg der Planverwirklichung mittels eines Maßnahmegesetzes im Sinne des MgvG kritisch bewertet werden muss. Die Zielrichtung des MgvG, den Rechtsschutz bei Einwendungen abzuschneiden, widerspricht europäischem Recht. Wir verweisen insoweit nur auf Art. 10a der Richtlinie 2003/EG i. V. mit Art. 2 der Richtlinie 2002/EG. Daraus ergibt sich, dass das Rechtsschutzverfahren der Aarhus-Konvention auch auf Planungen in Gesetzesform anwendbar ist. Wir behalten uns diesbezüglich also Rechtsmittel vor.

In dem nunmehr anstehenden Verfahren der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) erlauben wir uns, auf folgende, für die UVP maßgebliche Aspekte hinzuweisen:

1. Landschaftsschutz

Landschaftsschutzgebiete werden festgesetzt wegen ihrer Eigenart, Vielfalt und Schönheit. Neben dem Hinweis auf die Besonderheit sowie dem vielfältigen Arteninventar in Flora und Fauna wird hier die optische Erscheinung der Landschaft hervorgehoben. Wir verweisen hier einerseits auf das Bundesnaturschutzgesetz, andererseits auf die Rechtsnormen der EU, aber auch der Landschaftskonvention des Europarats.

Die geplanten Leitwerke werden das Jahr über wegen der klimabedingten Zunahme der Niedrigwasser-Perioden das Bild der Mittelrheinlandschaft deutlich länger prägen, als dies die bisherigen 100-jährigen Erfahrungen mit Hoch- und Niedrigwasser vermuten lassen. Mindestens neun Monate im Jahr dürften die Leitwerke 1,5 Meter oder mehr aus dem Wasser ragen. Dies bedeutet einen erheblichen unnatürlichen Eingriff in das gewohnte Landschaftsbild. Erst recht gilt das für den künftigen Teil 3, in dem sich das besonders sensible Naturdenkmal ‚Loreley‘ befindet.

Angesichts der außerordentlichen Dimension des in Rede stehenden Bauwerks lässt sich nicht ausschließen, dass der Status des oberen Mittelrheintals als Weltkulturerbe in Gefahr gerät. Insoweit bleibt die Haltung der UNESCO abzuwarten. Unabhängig davon ist es nach innerstaatlichem Recht unerlässlich, die Welterbekonvention mit ihrer jeweiligen Begründung in die Abwägung einzubeziehen¹. Um den Umfang des Landschaftseingriffs sachgerecht einschätzen zu können, erweist es sich darüber hinaus als unerlässlich, im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung eine Visualisierung herzustellen.

¹ Dazu Bogdany/Zacharias NJWwZ 97,527,531

2. Alternative: Fahrrinnenvertiefung durch Abfräsen des Flussbodens

Die obengenannten Aspekte lassen es angeraten erscheinen, nach Lösungen zu suchen, die einerseits die angestrebte Vertiefung der Fahrrinne gewährleisten, andererseits aber den Eingriff in die Landschaft minimieren.

Als Alternative dieser Art böte sich ein Abfräsen des Flussbodens innerhalb der Fahrrinne an, wie man es beispielsweise am ‚Binger Loch‘ vor Jahren praktiziert hatte. Dem liegen folgende Erwägungen hydrologischer Art zugrunde:

a. Der Bau von längsgerichteten Leitwerken soll den Durchfluss auf die Fahrrinne beschränken und auf diese Weise dort die Durchflussmenge vergrößern. Dies lässt in der Fahrrinne eine Erhöhung des Wasserpegels erwarten. Voraussetzung ist allerdings, dass sich innerhalb der Fahrrinne die Durchflussgeschwindigkeit nicht merkbar erhöht, in Richtung St. Goar mithin so etwas wie ein Wasserstau entsteht.

b. Die Vertiefung der Fahrrinne durch Abfräsen des Flussbodens anstelle des Baus von Leitwerken würde in der Fahrrinne wegen der dadurch bewirkten Vergrößerung der Durchflussfläche die Durchflussmenge erhöhen. Dieser Effekt würde verstärkt, wenn sich zusätzlich die Durchflussmenge im ‚Bypass‘ westlich der Inseln reduzieren ließe. Möglich wäre dies, wenn man das in der Fahrrinne abgefräste Material landschaftsschonend in den ‚Bypass‘ verbringen würde. Es wäre zu klären, welche Pegelerhöhung in der Fahrrinne sich durch das Abfräsen erwarten lässt.

Die UVP müsste sich gutachterlich mit diesen Alternativerwägungen auseinandersetzen (dazu S. 68 der Scopingunterlage).

3. Hydrologische Auswirkungen/Wasserrahmenrichtlinie

Ein weiterer Schwerpunkt der UVP muss die Auseinandersetzung mit der Hochwasserlage für die Anrainergemeinden sein. Hier wäre zu untersuchen, inwieweit das Bauwerk die derzeitige Situation verschärft und wo Retentionsräume zur Abschwächung der Hochwassersituation ausgewiesen werden. Dabei sollte die Aufwertung des Naherholungsgebietes im Bereich historisches Strandbad und südlicher Bühnenlandschaft (Rheinkilometer 542,8 – 541,0) als mögliche Alternative in eine Bewertung einfließen.

Gleichsam umgekehrt wäre zu untersuchen, welche Folgen es hat, wenn bei entsprechenden Pegelständen westlich der Inseln, im obengenannten ‚Bypass‘, kein Durchfluss mehr stattfindet und so eine Stillwasserzone entsteht. Es müsste ausgeschlossen sein, dass sich diese



Stillwasserzone zur Brutstätte der für den Weinbau besonders schädlichen Kirschessigfliege entwickelt. Hiervon wären besonders Bacharach und Lorch betroffen. In den Weinbergen dieser Gemeinden würde die Fliege bedeutende Schäden verursachen. Auch die Auswirkungen auf die übrige Tierwelt und auf den Pflanzenbesatz müssten Gegenstand der Untersuchungen sein.

Wir weisen an dieser Stelle auf eine Problemzone hin, die sich auf der Strömungsseite des Bacharach Werths (Rheinkilometer 543,6-544,0) heute schon darstellt und eine weitere Ausprägung erfahren wird. An der Inselostseite sind an diversen Stellen, durch die verstärkte Strömung, Erosionsschäden im Uferbereich sichtbar. Die sogenannten Auskolkungen zeigen auf, dass die Uferwand massiv geschädigt wird.

Nicht zuletzt bedarf es im Rahmen der UVP einer Berücksichtigung der Auswirkungen auf sämtliche Uferzonen im Maßnahmebereich. Dies ergibt sich aus den Bestimmungen der Wasserrahmenrichtlinie i. V. mit § 27 Abs. 2 Nr. 1 WHG. Dabei nimmt bereits eine bloße Gefährdung der Uferregion einem Vorhaben die Genehmigungsfähigkeit.

Letzteres ergibt sich aus dem EuGH-Urteil vom 1.7.2015². Der EuGH hält in den Rn. 48 ff fest, dass es eine Pflicht zur Verhinderung von Verschlechterungen gibt. Nach Rn. 50 ist der Mitgliedstaat verpflichtet, Genehmigungen von Vorhaben zu versagen, wenn sie geeignet sind, den Zustand des fraglichen Wasserkörpers zu verschlechtern oder zu gefährden. Nach Rn. 51 kommt es nicht auf die Feststellung an, dass das Vorhaben tatsächlich eine Verschlechterung bewirkt. Es reicht aus, dass eine Verschlechterung bewirkt werden kann.

Eine Verschlechterung liegt schon dann vor, wenn sich mindestens eine Qualitätskomponente im Sinne des Anhangs V zur Richtlinie verschlechtert, auch wenn diese Verschlechterung nicht zu einer Veränderung der Einstufung des Oberflächenwassers nach der Richtlinie insgesamt führt. Eine der Qualitätskomponenten nach Anlage V ist die Struktur der Uferzone³.

Die UVP hat sich also besonders intensiv mit den Auswirkungen der obengenannten Art auf die Uferzone zu beschäftigen, da bereits bei einer Gefährdung die Genehmigungsfähigkeit nach Maßgabe der Wasserrahmenrichtlinie und deren nationaler Umsetzung nicht gegeben ist. Diese Auffassung vertritt auch das Verwaltungsgericht Koblenz⁴.

Zusätzlich möchten wir darauf hinweisen, dass Eingriffe der vorgesehenen Art erhebliche Auswirkungen auf die Gewässerökologie sowie die Gewässerbiologie haben werden. Sowohl die Flussgeschwindigkeit wie die tatsächliche Flussbreite werden sich verändern und das „Leben unter Wasser“ massiv beeinträchtigen. Insofern müssen in der UVP diverse Szenarien durchgespielt werden, was bei welchem Wasserstand sich unter den neuen Bedingungen verändert und welche Folgen dies beispielsweise für Flachwasserzonen im Uferbereich haben kann bzw. wird. Auch hier

² C-461/13, RS BUND

³ Anhang V, Qualitätskomponenten für die Einstufung des ökologischen Zustands, 1.1.1. Morphologische Bedingungen

⁴ Urteil v. 18.5.2017, 1 K 271/16 KO, S. 18, Marina Weingarten; bestätigt durch OVG RLP v. 1.5.2018, 1 A 11169/17

gelten vorrangig die Anforderungen der EU-Wasserrahmrichtlinie, bei deren Umsetzung Deutschland noch erheblichen Nachholbedarf hat.

4. ADN/Gefahrguttransporte

Besondere Vorschriften enthält das Europäische Übereinkommen vom 26.5.2000 über die internationale Beförderung von gefährlichen Gütern auf Binnenwasserstraßen (ADN)⁵.

Nach 7.1.5.2 des Abkommens müssen Schiffe mit Gefahrgütern von anderen Schiffen stets einen Abstand von 50 m einhalten. Im Genehmigungsverfahren wird sicherzustellen sein, dass diesem Erfordernis an jeder Stelle des Planungsbereichs genüge getan werden kann.

Weiteren Vortrag im kommenden Verfahrensgang behalten wir uns vor; eine Präklusion besteht nicht.

Gerne stehen wir auch zu einer mündlichen Erörterung zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Conrads

Hamacher

⁵ Publikation der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt