

Wasserstraßen

1. Rhein: W 27 Abladeverbesserung und Sohlenstabilisierung am Rhein zwischen Duisburg und Stürzelberg

Nach Ansicht der Naturschutzverbände sind Ausbauvorhaben am Rhein zur Verbesserung der Schifffahrt kritisch zu bewerten¹.

Mangelhafte Informationsbereitstellung

Aufgrund der vorliegenden Informationen ist es kaum möglich eine Stellungnahme zu den ökologischen Auswirkungen des BVWP-Projektes abzugeben. Offenbar liegen aber recht detaillierte Planungen vor, die es den SUP-Gutachtern erlauben Flächeninanspruchnahmen und Auswirkungen auf Schutzgebiete zu prognostizieren.

Die Naturschutzverbände fordern die Bereitstellung aussagekräftiger Informationen zum geplanten Projekt, die es erlauben die Projektauswirkungen insgesamt zu beurteilen. Hierzu gehören mindestens detaillierte Beschreibungen der geplanten bzw. der Bewertung im BVWP-Entwurf zugrundeliegenden Einzelmaßnahmen.

Geplante Maßnahmen

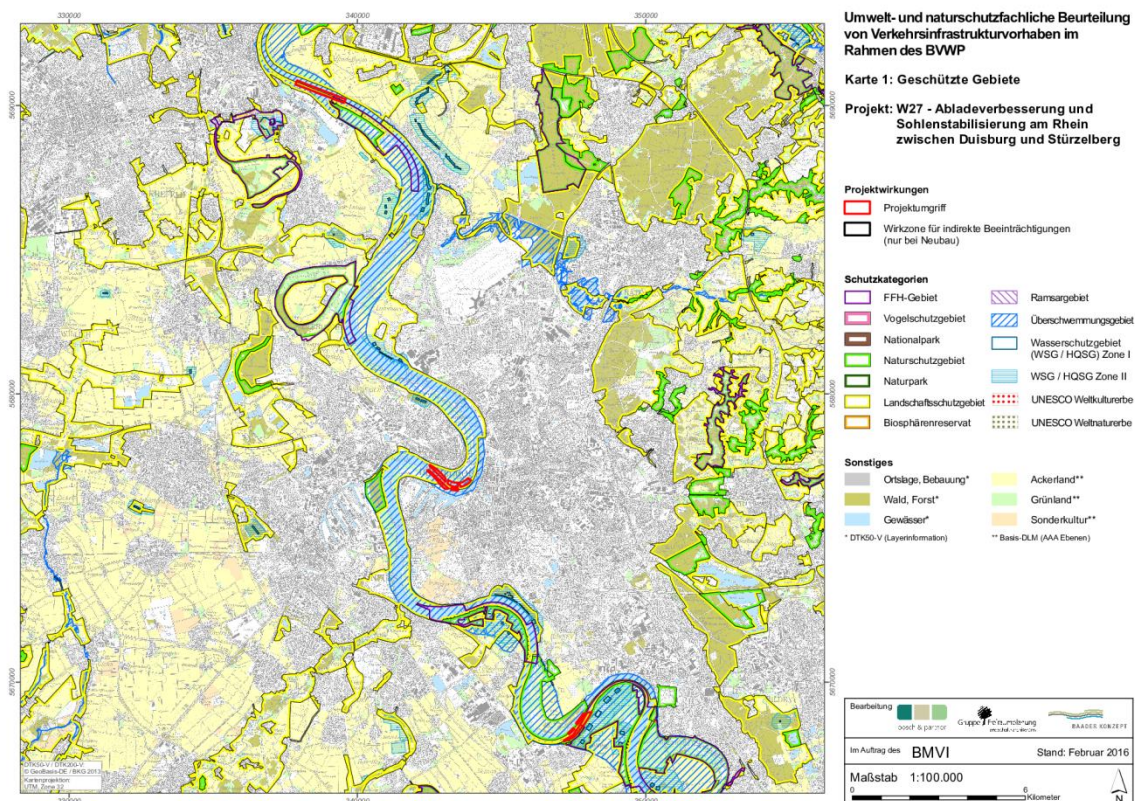
Laut Projektdossier soll eine Vergrößerung der Fahrrinntiefe (Fahrrinnenbreite 150 m) zwischen Duisburg und Neuss auf 2,80 m unter GIW und zwischen Neuss und Stürzelberg auf 2,70 m unter GIW erfolgen.

Beischieben wird die Maßnahme folgendermaßen:

Derzeit ist die Fahrrinntiefe zwischen Duisburg und Krefeld 2,80 m unter GIW und zwischen Krefeld und Köln 2,50 m unter GIW. Durch die gewählte Ausbauvariante soll die Befahrbarkeit auf eine Fahrrinntiefe von 2,80 m unter GIW zwischen Duisburg und Neuss und auf eine Fahrrinntiefe von 2,70 m unter GIW zwischen Neuss und Stürzelberg qualitativ verbessert werden.

Aus der Karte des Projektdossiers ergibt sich räumliche Lage der geplanten Maßnahmen:

¹ BUND NRW, NABU NRW, LNU NRW, 2015: „Bewertung der Naturschutzverbände in NRW zur geplanten ‚Abladeverbesserung‘ auf dem Rhein zwischen Duisburg und Köln“ http://www.bund-nrw.de/themen_und_projekte/verkehrspolitik/infrastruktur/vw/wasserstrassen/rheinvertaefung/



Aus der Bewertung der Umweltauswirkungen ergeben sich weitere Hinweise auf die geplanten Maßnahmen. Es ist die Rede von Uferrückverlegungen in den Bereichen Düsseldorf und Stürzelberg. Außerdem werden Baggerflächen in den Bereichen Krefeld und Stürzelberg erwähnt.

Weitere Informationen zur Art der geplanten Maßnahmen liegen nicht vor.

Bedarf

„Abladeverbesserung“ zielt grundsätzlich auf die Erhöhung der Lademenge bzw. der Ausnutzung der Ladekapazität der Güterschiffe (Abladung). Bei voller Abladung erreicht das Schiff seinen maximalen Tiefgang. Ist dieser Tiefgang größer als die abflussabhängig verfügbare Fahrrinntentiefe, muss die Abladung entsprechend reduziert und damit der Tiefgang angepasst werden, damit das Schiff nicht auf Grund läuft.

Grundsätzlich gilt also: Je größer der Tiefgang eines Schiffes, desto stärker und desto mehr Tage im Jahr sind Einschränkungen der Abladung infolge zu geringer Wassertiefe zu erwarten. Eine Abladeverbesserung fördert darüber hinaus überproportional die Wirtschaftlichkeit der großen Schiffe und verringert die Wettbewerbsfähigkeit der kleineren, an die aktuellen Tiefen- und Abflussverhältnisse besser angepassten Schiffe.

Die reale Entwicklung der Transportmengen auf dem Rhein ist erheblich hinter den Prognosen zum letzten BVWP zurück geblieben. Dem wachsenden Containersegment stehen dabei Abnahmen beim Massengut gegenüber. Der Verlust an Marktanteilen der Binnenschifffahrt beruht auf dem Rückgang des Anteils der Massengüter und der unzureichenden Einbindung der Binnenschifffahrt in die logistischen Ketten. Im aktuellen Ausbauzustand weist die Wasserstraße Rhein erhebliche Kapazitätsreserven auf.

Verhältnis zum Gesamtnetz

Das Projekt ist in engem Zusammenhang mit den beiden aktuell diskutierten, bzw. geplanten und realisierten Güter-Schnellbahntrassen Betuwe-Linie und Eiserner Rhein zu betrachten. Dabei sind diese beiden Trassen auch als Alternativen zur Abladeverbesserung am Rhein zu berücksichtigen.

Alternativenprüfung

Die Alternativenprüfung ist unvollständig. Einzige geprüfte Alternative ist die Abladeverbesserung auf der längeren Strecke zwischen Duisburg und Köln-Niehl.

Die SUP-Richtlinie gibt vor, dass alle vernünftigen Alternativen geprüft werden müssen. Neben baulichen Alternativen sind auch nicht-bauliche Alternativen zu berücksichtigen. Folgende Alternativen kommen in Betracht

- Ausbau rheinparalleler Verkehrsträger (Bahn) als alternative Transportkapazitäten zur Entschärfung von Engpässen infolge anhaltender extremer Niedrigwasser oder Havarien auf dem Rhein
- Verbesserungen der Schiffstechnik durch Förderung flussangepasster Binnenschiffe mit geringerem Tiefgang bei gleicher Transportkapazität. Gemäß gesetzlicher Vorgaben sind alle relevanten Möglichkeiten zur Optimierung der Schiffe und der Schiffstechnik im Sinne des „Stand der Technik“ zu nutzen.
- Weitere Konzepte der Abladeverbesserung: z.B. Reduktion der Fahrrinnen-Breite, Flexible Fahrrinne, Entschärfung von Engpässen durch Telematik

Umweltauswirkungen

Aufgrund der mangelhaften Informationsbereitstellung ist eine Stellungnahme zu den ökologischen Auswirkungen der geplanten Maßnahme kaum möglich.

Die genannten Uferrückverlegungen sind ohne weitere Erklärung jedenfalls nicht verständlich, da dies eine Aufweitung des Gewässers bedeutet und damit die Ablagerungstendenz in der Fahrrinne verstärkt. Das Projekt wird daher eine Kombination mit anderen Maßnahmen sein, die allerdings nicht genannt werden.

Im Projektdossier werden folgende Umweltauswirkungen genannt:

Erhebliche Beeinträchtigung von zwei FFH-Gebieten ist nicht auszuschließen:

- Durch das Vorhaben wird das FFH-Gebiet "Rhein-Fischschutzzonen zwischen Emmerich und Bad Honnef" tangiert, so dass aufgrund der zu erwartenden vorhabenbedingten Auswirkungen den LRT eine erhebliche Beeinträchtigung nicht gänzlich ausgeschlossen werden kann.
- Bei Stürzelberg wird der strukturreiche, rezent überflutete grünlanddominierte Rheinauenkomplex des FFH-Gebietes "Urdenbach - Kirberger Loch - Zonser Grind" randlich beansprucht, so dass erhebliche Beeinträchtigungen der naturnah

strukturierten Weidenufergebüsche und Silberweidenauwaldreste mit Sand- und Kiesbänken ebenfalls nicht ausgeschlossen werden können.

Flächeninanspruchnahme durch Baggerflächen:

- Bei Stürzelberg liegen die Baggerflächen teilweise innerhalb des NSG "Himmelgeister Rheinbogen".
- Östlich von Krefeld und bei Stürzelberg liegen Baggerflächen randlich innerhalb eines unzerschnittenen BfN-Kernraumes (feucht).
- Östlich von Krefeld liegen Baggerflächen innerhalb des LSG "Rheinuferbereich",

Flächeninanspruchnahme durch Uferrückverlegung:

- Im Bereich der Anpassung des Rheinufers bei Düsseldorf und Stürzelberg werden durch die Uferrückverlegung Flächen des ÜSG des Rheins in Anspruch genommen. "
- Bei Düsseldorf und Stürzelberg werden Flächen des LSG "Stadtgebiet Düsseldorf" bzw. Flächen des LSG "Rheinaue mit Altarmen und Vorland" durch Uferrückverlegung beansprucht.

Daraus folgt laut Projektdossier eine „mittlere Umweltbetroffenheit“. Diese aus der Bewertungssystematik des Umweltberichtes resultierende Bewertung ist irreführend. Die Betroffenheit von 2 FFH-Gebieten und einer Vielzahl von Schutzgebieten bedingt nach Ansicht der Naturschutzverbände auf jeden Fall eine „hohe Umweltbetroffenheit“.

Die Prognosen der SUP-Gutachter beziehen sich dabei außerdem nur auf die Flächeninanspruchnahme. Dies wird der Gesamtproblematik in keiner Weise gerecht. Auswirkungen der Maßnahme auf grundwassergebundene Lebensräume in rheinnahen Auen (z.B. Zonser Grind / Urdenbacher Kämpe) durch mögliche Absenkung der korrespondierenden Grundwasserstände wurden nicht berücksichtigt. Außerdem führt die Verbesserung der Abladetiefe zu einer einseitigen Begünstigung großer Schiffseinheiten, die in der Folge Ausbaumaßnahmen in den Rheinhäfen bedingen. Ausbau- und Erweiterungen der Häfen am Rhein führen entsprechend der Lage in den Rheinauen in der Regel zur Zerstörung oder erheblichen Beeinträchtigung ökologisch wertvoller Gebiete.

Es handelt sich zwar in Relation zur gesamten Strecke um drei relativ kurze Teilstrecken, insbesondere die Maßnahmenabschnitte Stürzelberg und Krefeld betreffen aber im Hinblick auf Naturschutzbelange sehr empfindliche Räume mit aktuell hochwertigen Uferstrukturen.

Grundsätzlich ist entscheidend, ob die Fahrrinne in den betroffenen Abschnitten einfach tiefer gelegt wird, so dass Wasserstände und korrespondierende Grundwasserstände vor Ort und stromaufwärts der Anpassungsstellen absinken, oder ob die Sohle auf dem aktuellen Niveau verbleibt und mehr Tiefe z.B. durch Einengung erreicht werden soll. Außerdem ist natürlich von Bedeutung, was mit der Sohle geschehen soll (Sohlpanzerung?).

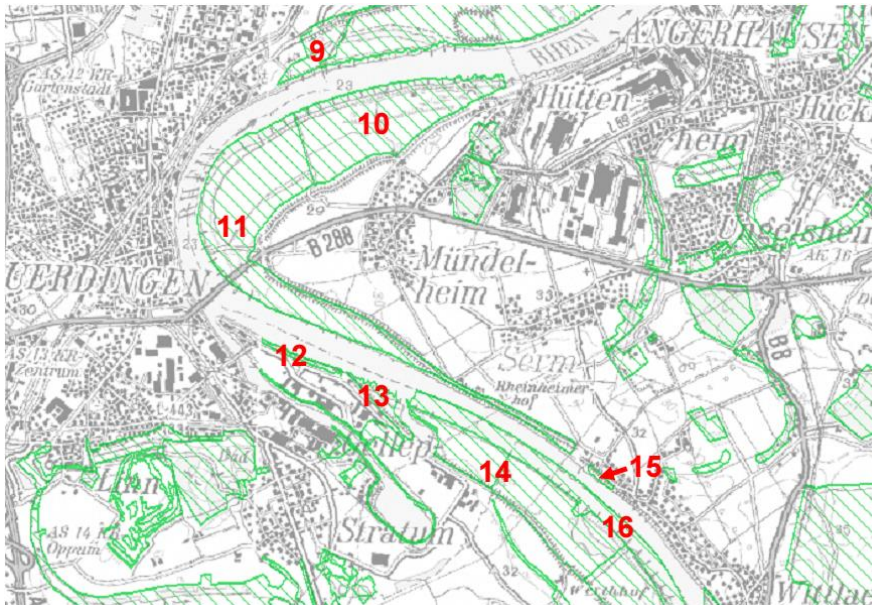
Die FFH-Fischschutzzonen sind zweimal randlich, bei Stürzelberg ggfls. auch direkt betroffen. In beiden Fällen liegt der Eingriff am unteren Ende der FFH-Abschnitte. Wenn es durch die Maßnahmen zu Wasserspiegelabsenkungen kommen sollte, so wirken sich diese insbesondere stromaufwärts aus und betreffen damit direkt die FFH-Uferabschnitte mit ihren Flachwasserzonen. Die Auswirkung auf die Wasserstände, insbesondere im Abflussbereich unter Mittelwasser, ist deshalb ein wichtiger Punkt zur Beurteilung der Maßnahmen. In ihren

Grundsatzpapieren betont die WSV allerdings, dass Wasserstandsneutralität zwingende Randbedingung sei.

Möglicherweise handelt es sich aber zum Teil auch um Erosionsstrecken mit aktuell sinkenden Sohlniveaus. Dann ist es theoretisch durchaus denkbar, dass man mit Anpassungsmaßnahmen Synergien erreichen kann und auch aus Naturschutzsicht positive Effekte erzielen kann.

Maßnahmenabschnitt Krefeld

Bei Krefeld sollen Baggerarbeiten stattfinden, scheinbar aber nur am linken Ufer. Hier wird die mögliche Beeinträchtigung des angrenzenden NSG „Die Spey“ nicht erwähnt.



12) BK-4606-0066 Brachfläche und Rheinufer nördlich der Bataverstraße (LSG, versch. Schutz, §) Durchzugsgebiet für Wasservögel. Die vegetationsarmen Kiesufer und Flachwasserzonen sind Lebensraum einer vielfältigen, spezialisierten Tier- und Pflanzenwelt.

13) BK-4606-0068 Deichvorland und Rheinufer nordwestlich des Yachthafens (LSG, Schutzstatus, §) Schutzwert durch kleinräumiges Nebeneinander unterschiedlich bewirtschafteter Grünlandflächen und z.T. blütenreicher Brachen, Verbindung mit naheliegenden NSG "Die Spey" und "Maigrund" beim Erhalt episodisch überfluteter Rheinuferabschnitte und Auenstrukturen.

14) BK-4606-910 NSG Die Spey (NSG, §) Struktureicher, rezent überfluteter grünlanddominierter Rheinauenkomplex. Überflutungsbereich teilweise noch naturnah strukturiert. Gebiet ist charakteristischer Ausschnitt der Rheinauenlandschaft mit vielfältiger Lebensraumausstattung und den dazugehörigen auentypischen Pflanzen- und Tiergemeinschaften.

15) BK-4606-001 Rheinufer Bockum (LSG) Basaltsteine, artenarm

16) BK-4606-201 Linkes Rheinufer im Bereich des NSG "Spey" (LSG, 3% NSG und NSG Erweiterungsvorschlag), Teil des FFH-Gebietes "Rhein-Fischschutzzonen zwischen Emmerich und Bad Honnef". Überwiegend unverbaute Ufer, flache, kiesig-sandige Uferzonen, Ruhigwasserbereiche zwischen den Buhnen und den steinigten Buhnen/Buhnenköpfen. Lebensraum und Trittstein (im Sinne eines Stepping-Stone-Konzeptes) für rheintypische Fischarten.

Der Umsetzungsfahrplan², in dem die mindestens erforderlichen Maßnahmen zur Erreichung der Bewirtschaftungsziele nach §§ 27 bis 31 des Wasserhaushaltsgesetzes dargestellt sind, sieht für den betroffenen Bereich strukturverbessernde Maßnahmen vor.

Insgesamt ist in diesem Bereich ein erhebliches Konfliktpotential gegeben. Entscheidend ist, was hier konkret geplant ist.

Maßnahmenabschnitt „Rheinknie Düsseldorf“

Im Abschnitt vor dem Rheinknie in Düsseldorf sind auf der rechten Seite hochwertige Kiesufer und strukturreiche Buhnenfelder mit Kiesufern betroffen. Diese sind gerade im Ballungsraum im Sinne eines ökologischen Korridors besonders bedeutsam.

Auch hier sieht der Umsetzungsfahrplan für den betroffenen Bereich strukturverbessernde Maßnahmen vor.

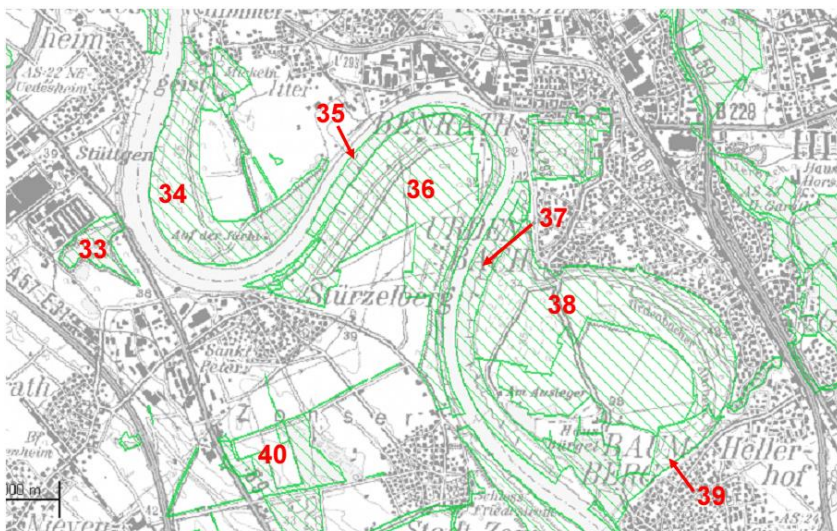
Ohne genaue Kenntnis der geplanten Maßnahmen ist eine Beurteilung der Auswirkungen hier kaum möglich. Entscheidend ist, was konkret geplant ist

Maßnahmenabschnitt Stürzelberg

Bei Stürzelberg ist von Baggerflächen die Rede. Während das Ufer rechts einförmig befestigt ist, gibt es links hochwertige tiefe Buhnenfelder, die zum Teil noch zum FFH-Fischschutzgebiet gehören. Scheinbar sollen an beiden Seiten Maßnahmen erfolgen, die rechts zudem auf das NSG Himmelgeister Rheinbogen übergreifen sollen. Es erschließt sich nicht, was das konkret bedeuten kann. Rechtsseitig muss eine Auflockerung der Ufersituation nicht grundsätzlich schaden. Es hängt also auch davon ab, wie das Ufer anschließend aussieht. Wichtig ist hier, ob es zu Beeinträchtigungen des zusammenhängenden NSG—Freiraumkorridors von den Urdenbacher Kämpen über das Zonser Grind bis zum Himmelgeister Rheinbogen kommt, dessen Qualität hier wesentlich auch von der zweimaligen Querung des Rheins geprägt wird. Der Zustand der Uferstrecken ist entsprechend wichtig.

Der Umsetzungsfahrplan sieht für den betroffenen Bereich strukturverbessernde Maßnahmen vor.

² Erstellung eines Umsetzungsfahrplans zur Herleitung hydromorphologischer Maßnahmen für die Planungseinheit PE_RHE_1500 (Rheinhauptlauf) im Teileinzugsgebiet Rhein/Rheingraben Nord http://www.rheingraben-nord.nrw.de/index.php/Rheingraben-Nord/Kooperationen_und_Umsetzungsfahrplaene/Regionale_Kooperation_Hauptgewaesser_Rhein



34) BK-4806-904 NSG Himmelgeister Rheinbogen (NSG) Biotopkomplex einer durch Bühnenfelder strukturierten Gleituferzone mit typischen Resten der Weich- und Hartholzaue. Biotopmosaik ergänzt durch Magerwiesenzone, Weideland (alte Kopfweidenbestände und gut erhaltenem Flutrelief), Ackerland und Parkanlage mit exotischen Gehölzen. Einige Kleingewässer. Größere Pappelkulturen, Ahorn- und Robinienforste sowie junge Laubholz-Aufforstungen. Auf dem Deich ist z.T. eine artenreiche Magerwiesenvegetation ausgebildet.

35) BK-4806-202 Rheinufer im Bereich des NSG "Zonser Grind" (LSG, 3% NGS + Erweiterungsvorschlag, §) Teil des FFH-Gebietes "Rhein-Fischschutzzonen zwischen Emmerich und Bad Honnef" und bildet durch überwiegend unverbaute Ufer, flache, kiesig-sandige Uferzonen, Ruhigwasserbereiche zwischen den Bühnen und steinige Bühnen/Bühnenköpfen einen wichtigen Lebensraum und Trittstein (im Sinne eines Stepping-Stone-Konzeptes) für rheintypische Fischarten.

36) BK-4807-999 NSG Zonser Grind (NSG) Grünlanddominierte Rheinschlinge, bei Hochwassern jährlich überflutetes strukturreiches Gebiet, Schwankende Wasserstände und Überflutungen ermöglichen naturnahe Strukturen und teilweise auch jährliche Substratumlagerungen. Diese Auendynamik - welche zunehmend eingeschränkt wird - ermöglicht die Existenz entsprechender Pionier- und Auenvegetation.

EU-Wasserrahmenrichtlinie und FFH-Richtlinie

Das Projekt W27 steht in Konflikt mit den Vorgaben der EU-Wasserrahmenrichtlinie (Verschlechterungsverbot und Verbesserungsgebot) und der FFH-Richtlinie.

Es ist in jedem Fall zumindest mit einer Verringerung des ökologischen Potenzials zu rechnen, wenn die Fahrrinne erweitert wird.

Das ökologische Potential des Rheins ist im hier betroffenen Abschnitt als „schlecht“ eingestuft³. Ausschlaggebender Faktor ist dabei das Makrozoobenthos. Diese Einstufung dürfte weitere Eingriffe erschweren⁴, weil jede weitere Änderung bezüglich des Makrozoobenthos, sei sie noch so minimal, eine Verschlechterung darstellt und mit den strengen Prüfkriterien nach Art.4.7 WRRL (inkl. 4.8. und 4.9.) vereinbar sein muss.

Erhebliche Beeinträchtigungen von zwei FFH-Gebieten sind auch nach Einschätzung der SUP-Gutachter nicht auszuschließen. (Vgl. hierzu Kapitel 10)

2. W 21 Verbesserung der Brückendurchfahrtshöhen für den 2-lagigen Containerverkehr auf RHK, WDK, DEK (-Süd und Henrichenburger Haltung) und DHK

Dieses Projekt ist "auf Basis der Vorbewertung ausgeschieden". Hierzu fehlt allerdings die entsprechende Transparenz, da die Kriterien der Selektion nicht bekannt sind. So mangelt es bei der o.g. Beurteilung der Ausbauprojekte für die Kanäle an einer integrierten Betrachtung aller Verkehrsträger.

Es ist einerseits wichtig, die Funktion der Binnenschifffahrt auf gleichen Transportrichtungen (West-Ost) gerade für den Massengüter- und Containertransport im Vergleich zum Straßen- und Schienentransport zu untersuchen und zu bewerten (insbesondere die Umweltbelange). Andererseits handelt es sich bei den Maßnahmen überwiegend um den Ersatzbau von Brücken, die aufgrund ihres Alters ersetzt werden müssen und deshalb nicht zur Disposition stehen. Mit der Aufnahme in den BVWP 2030 als langfristiger Rahmenplan muss das Ziel gesichert werden, einen 2-lagigen Containerverkehr zukünftig zu ermöglichen

Das Projekt sollte im BVWP 2030 als weiterer Bedarf dargestellt werden.

³ vgl. Steckbriefe der Planungseinheiten in den nordrhein-westfälischen Anteilen von Rhein, Weser, Ems und Maas - Bewirtschaftungsplan 2016-2021 - Oberflächengewässer und Grundwasser - Teileinzugsgebiet Rhein/Rheingraben Nord
<http://www.flussgebiete.nrw.de/index.php/WRRL/Bewirtschaftungsplan/2016-2021/Planungseinheitensteckbriefe#Planungseinheitensteckbriefe>

⁴ Vgl. Urteils des EuGH vom 1.7.2015; C-461/13