

## Kooperation zwischen Bund und Land am Beispiel des Niederrheins

Vortrag im Rahmen der Tagung „Umweltgerechte  
Weiterentwicklung der Bundeswasserstraßen“

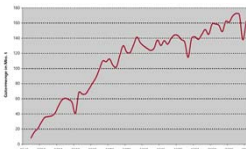
am 16.-17. September 2013 im BMVBS, Bonn

von Dipl.-Ing. Sebastian Messing

[www.bmvbs.de](http://www.bmvbs.de)

### Verkehrliche und wasserwirtschaftliche Motivation

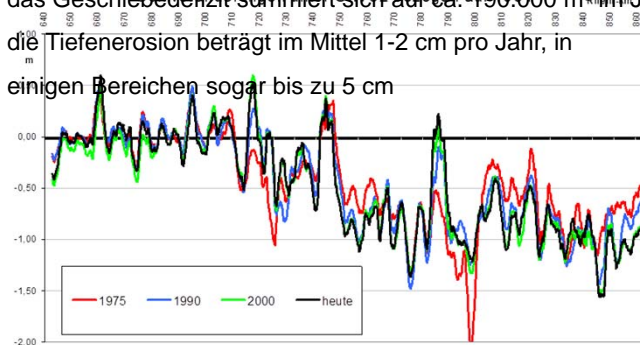
- Unterhaltung und Ausbau des Rheins im Sinne der §§ 7, 8 und 12 WaStrG bzw. § 1 BinSchAufG
- Ca. 200.000 Schiffseinheiten an der D/NL-Grenzen mit ca. 60,0 Mio. t Export und ca. 110,0 Mio. t Import im Jahr



- Unterhaltung der Gewässer gemäß §§ 39 und 40 WHG mit dem Ziel des Erhalts und der Förderung der ökologischen Funktionsfähigkeit des Gewässers insbesondere als Lebensraum von wild lebenden Tieren und Pflanze.

## Geologische, hydromorphologische, hydraulische Randbedingungen des Niederrheins

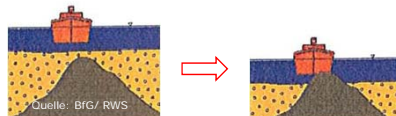
- der Niederrhein ist geprägt durch einen stetigen Abfall der Sohle
- das Geschiebedefizit summiert sich auf ca. 190.000 m<sup>3</sup> im Jahr
- die Tiefenerosion beträgt im Mittel 1-2 cm pro Jahr, in einigen Bereichen sogar bis zu 5 cm



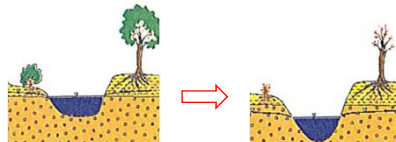
3

## Weitreichende Folgen für Schifffahrt, Umwelt und Anlieger

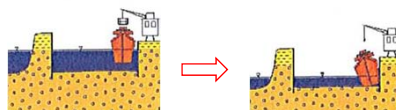
- Auswirkungen auf die Schifffahrt:



- Auswirkungen auf das Grundwasser und die Umwelt:



- Auswirkungen auf angrenzende Bauwerke:



4



Bundesministerium  
für Verkehr, Bau  
und Stadtentwicklung

## Gegenmaßnahmen der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung

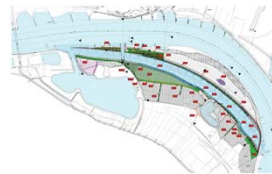
### a) klassisch

- Baggern und verklappen im Sinne einer Umlagerung
- Sohlstabilisierung und Grobkornanreicherung
- Bühnen- und Längswerksbau zur Regulierung des Niedrig- und Mittelwasserabfluss
- Geschiebezugabemaßnahmen



### b) erweitert

- Maßnahmen in Landflächen
- flexible (gesteuerte) Regulierungsbauwerke



5



Bundesministerium  
für Verkehr, Bau  
und Stadtentwicklung

## Planungen der WSV im Rahmen der Haushaltsunterlage „Erosionsverminderung Duisburg-Lobith“

Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes		Haushalt des Bundes		2. Haushaltsjahr	
Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes		Verkehr, Bau und Stadtentwicklung		1999/2000	
Aufgabenstellung		Kapitel 1203		Titel 140	
Maßnahmen nach dem Nachtrag Entwurf-HU		ab 1203		140 01	
		ab 1203		140 11	
		ab 1203		140 01	

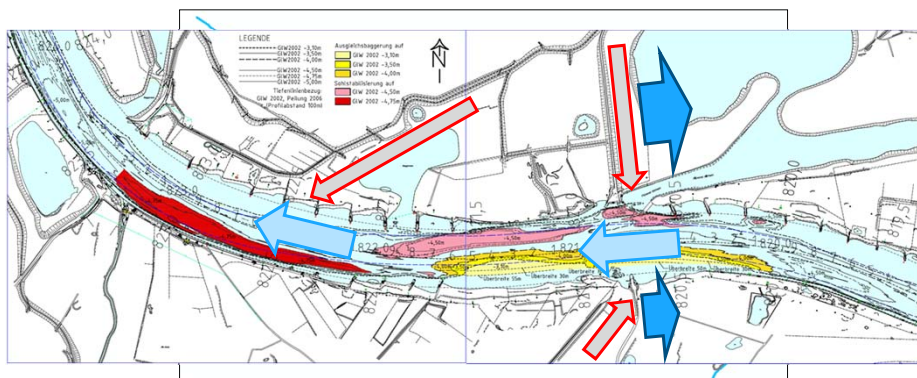
Nachtrag Entwurf-HU		Nr. 2a	
für		Erosionsverminderung Duisburg-Lobith	
Aufgabenstellung		Duisburg/Rhein, den 27.09.2007	
Geplante Kosten		4.000.000,00	
Geplante Kosten		4.000.000,00	
Geplante Kosten		4.000.000,00	

Ausgabenberechnung		Prästand: August 2007	
Erosionsverminderung zur Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse auf dem Rhein unter Berücksichtigung des Sohlgewichtes bei einer Fahrrinnenbreite von 2,50m unter GW zwischen Rhein-km 769,0 und 865,5		- Erosionsverminderung Duisburg - Lobith -	
Abschnitt	Menge	Gegenstand	Einzelkosten
5.2		Teilstracks Königswald aus D1 und D2, Rhein-km 818,5 - 822,0 (J.S.1)	
5.2.1		Schüttweise für Flächenverbau zur Stützung GW10-0,00m und Abdeckung im Übergangsbereich zur vord. Sohle, Betrachtung bis Rhein-km 822,5, ist in AU 520-1 Sohlstabilisierung Königswald - Hierweg aufgenommen worden, der AU schließt mit der angesetzten Entwurfsbreite ab	5.400.000,00
5.2.2		Boden unter Wasser baggern und positioniert verklappen mit 30% für Flächenverbau, ist in AU 520-1 integriert	4.400.000,00
5.2.3	2.000 m	Parallelwerk ökologisch modelliert hergestellt mit Bühnenbau	2.300.000,00
5.2.7	144.000 m³	Abtragen Erdbauübergang (E.G.) Witthaus Rose, Rückbau HHW-Rampe, incl. Aufnahme Pflasterung mit Tragschicht und nach Rückbau Wiederherstellung des Fahrganges mit Verbringung der Abtragmassen	3.780.000,00
		Beteiligung des BMVG zwecks Kostenteilung	25,25

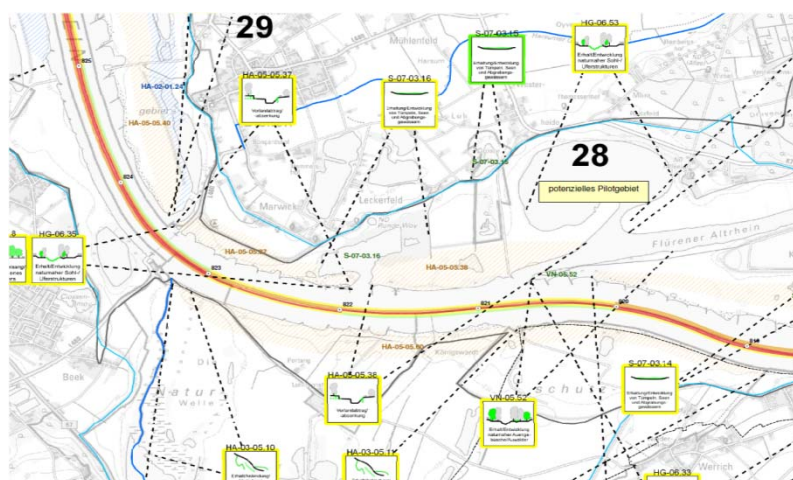
6

## Beispielprojekt am Niederrhein im Raum Wesel (27/28/29): Sohlstabilisierung Königswardt/ Marwick, Rhein-km 820



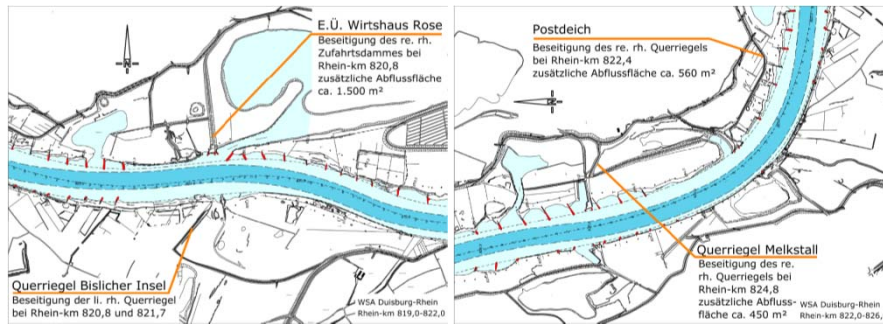
7

## Planungen des Landes aus Gründen des Hochwasserschutzes und der Wasserrahmenrichtlinie



8

## Projekt- oder Handlungsbereichen durchführbarer Maßnahmen in Kooperation zwischen WSV und NRW



9

## Ausblick

- Verkehrswasserbauliche und wasserwirtschaftliche Synergien sind im Rahmen der langjährigen, guten Zusammenarbeit zwischen Bund und Land am Niederrhein identifiziert! (win-win-win-Situationen).
- Es ist zu prüfen, wie auch weitere Interessensvertreter (Naturschutz, Landwirtschaft, Kommunen, etc.) von Beginn an bei den weiteren Planungsschritten angemessen (d.h. aktiv) beteiligt werden können.
- Bevor die identifizierten Maßnahmen umgesetzt werden können, sind gemeinsam - auch von politischer Seite - die
  - verwaltungs- und planungsrechtlichen,
  - personalrechtlichen und
  - finanziellen
 Randbedingungen zwischen Bund, Land und ggf. Kommunen zu klären, damit die Synergiepotentiale zeitnah genutzt werden können.

10

Wir sind auf dem richtigen Weg!



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Bundesministerium für Verkehr,  
Bau und Stadtentwicklung (BMVBS)

Dipl.-Ing. Sebastian Messing  
Referat WS 11 - Wasserstraßenmanagement Binnen und Küste  
Robert-Schuman-Platz 1  
D-53175 Bonn

Telefon: 0228 300 4214  
E-Mail: [sebastian.messing@bmvs.bund.de](mailto:sebastian.messing@bmvs.bund.de)

[www.bmvbs.de](http://www.bmvbs.de)