

## **PROTOKOLL 5**

### **Auf dem Weg zu einem Interessenausgleich zwischen Gewässerökologie und Schifffahrt Gemeinsame Empfehlungen der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) und der Internationalen Kommission zum Schutz des Rheins (IKSR)**

#### **Beschluss**

Die Zentralkommission,

in dem Bewusstsein, dass Unterhaltung und Ausbau des Rheins als Wasserstraße für die Gewährleistung der Sicherheit und Leichtigkeit der Schifffahrt wie auch zur Bewältigung der künftigen Verkehrszuwächse notwendig sind,

eingedenk der Tatsache, dass die Binnenschifffahrt ein sehr umweltfreundlicher Verkehrsträger ist und die Zentralkommission wie auch die nationalen Schifffahrts- und Wasserstraßenverwaltungen bereits in der Vergangenheit in einem erheblichen Umfang Maßnahmen ergriffen haben, die der Erreichung gewässerökologischer Ziele dienen,

in der Erkenntnis, dass ein konstruktiver Interessenausgleich zwischen Gewässerökologie und Schifffahrt der nachhaltigen Entwicklung der Rheinschifffahrt dient,

in dem Bestreben, ihre Zusammenarbeit mit der IKSR zu vertiefen,

mit Bezug auf ihren Beschluss

- 2004-I-11, in dem sie ihre Bereitschaft, die Umsetzung der Wasserrahmenrichtlinie zu unterstützen, festgestellt und dazu konkrete Maßnahmen beschlossen hat,
- 2005-II-12, in dem sie aus Anlass der Bestandsaufnahme nach der Wasserrahmenrichtlinie eine Integration der Ziele, die mit der Entwicklung der Binnenschifffahrt und mit der Umsetzung der Wasserrahmenrichtlinie verfolgt werden, vorgeschlagen hat,

nimmt nach Information ihres Generalsekretärs über den gemeinsamen Workshop von ZKR und IKSR „Gewässerstrukturmaßnahmen am Rhein: best practice?“ am 24. und 25. April 2008 in Straßburg die beiliegenden gemeinsam erzielten Ergebnisse von IKSR und ZKR zur Kenntnis,

bittet ihre Mitgliedsstaaten, diese Ergebnisse aufzugreifen,

beauftragt ihren Ständigen Technischen Ausschuss, die Umsetzung zu begleiten und dabei die Ziele für Unterhaltung und Ausbau der Wasserstraße Rhein zur Gewährleistung der Sicherheit und Leichtigkeit der Schifffahrt wie auch zur Bewältigung der künftigen Verkehrszuwächse einzubeziehen

schlägt der IKSR vor, gleichermaßen zu verfahren im Hinblick auf die gewässerökologischen, Ziele.

#### **Anlage**

**Gemeinsame Empfehlungen der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR)  
und der Internationalen Kommission zum Schutz des Rheins (IKSR)**

**„Gewässerstrukturmaßnahmen am Rhein: best practice?“  
Auf dem Weg zu einem Interessenausgleich  
zwischen Gewässerökologie und Schifffahrt**

**Ergebnisse des Workshops vom 24.-25.4.2008 in Straßburg**

Die Bilanz 2005 über die Umsetzung des IKSR-Programms „Rhein 2020“ hat aufgezeigt, dass das Ziel „Erhöhung der Strukturvielfalt am Rheinhauptstrom“ nicht erreicht wurde. Die Wasserrahmenrichtlinie (WRRL) zielt gleichfalls auf eine Verbesserung der Gewässerstruktur ab. Der Rhein und alle größeren Nebenflüsse sind laut WRRL als erheblich verändert eingestuft worden, d.h., das gute ökologische Potenzial ist zu erreichen.

Zur Entlastung der Umwelt strebt die Verkehrspolitik eine verstärkte Nutzung der Binnenschifffahrt an. Der Rhein ist im Verbund mit seinen großen Nebenflüssen die bedeutendste Wasserstraße Europas. Unterhaltung und Ausbau dieser Wasserstraße sind für die Gewährleistung der Sicherheit und Leichtigkeit der Schifffahrt wie auch zur Bewältigung des künftigen Verkehrszuwachses notwendig.

Daher ist eine enge Zusammenarbeit zwischen den für die Unterhaltung der Schifffahrtsstraßen und die Verbesserung der Gewässerökologie verantwortlichen Behörden erforderlich.

IKSR und ZKR beschreiten deshalb den Weg zu einem konstruktiven Interessenausgleich zwischen Gewässerökologie und Schifffahrt und haben „best practice“- **Maßnahmen für Gewässerstruktur, -unterhaltung und -ausbau** formuliert. Die Ergebnisse des Workshops bilden dafür die Basis.

**Als „Best practice“- Maßnahmen für Gewässerstruktur, -unterhaltung und –ausbau werden aus fachlicher Sicht empfohlen:**

1. Naturnahe Gestaltung der Gewässerunterhaltung (so wenig wie möglich, soviel wie für die Unterhaltung und Weiterentwicklung des Rheins als Schifffahrtsstraße nötig), mit möglichst geringen Auswirkungen auf die Gewässerökologie, wo technisch und wirtschaftlich vertretbar.
2. Identifizierung von Bereichen/Streckenabschnitten an erheblich veränderten oder künstlichen Gewässern, an denen – ohne die Schifffahrt zu beeinträchtigen - die Strukturvielfalt wieder entwickelt und die ökologische Durchgängigkeit (u.a. Anbindung der Zuflüsse) verbessert werden kann, auch in kleinen Bereichen; falls erforderlich, auch Einbeziehung kulturhistorischer Aspekte.
3. Entwicklung bautechnischer Maßnahmen für bestimmte Streckenabschnitte, die eine ökologischere Gewässerunterhaltung ermöglichen.
4. Suche nach technischen Lösungen, um die Auswirkungen des Wellenschlages zu begrenzen: einerseits durch ingenieurbioologische Maßnahmen, mit denen die Ufer geschützt werden können, andererseits durch Forschungsprojekte im Schifffahrtsbereich.

5. Maßnahmen an der Sohle so gestalten, dass sie zur Verbesserung des Geschiebehaushaltes und zur Verminderung der Sohlenerosion beitragen; Identifizierung von Streckenabschnitten mit Geschiebedefiziten, an denen – ohne die Schifffahrt zu beeinträchtigen - eine natürliche Geschiebeverlagerung (durch Seitenerosion) wieder zugelassen oder begünstigt werden kann.
6. Maßnahmen im Uferbereich
  - a) Rückbau von Uferbefestigungen; Verbesserung der Zugänglichkeit zum Wasser, auch mit einfachen Maßnahmen; Schaffung von Vorländern in den gestauten Bereichen;
  - b) Optimierung der Strombauwerke, ökologischere Gestaltung der Buhnen, Parallelleitwerke wo räumlich möglich;
  - c) Schutz vor Wellenschlag; Einbeziehung der Schwall-Sunk-Problematik;
  - d) Erhöhung der Strömungsvielfalt.
7. Maßnahmen im Ufer- und Auenbereich
  - a) Verbesserung der lateralen Vernetzung mit dem Gewässerumfeld, wo möglich u. a. durch die Anlage von Nebengerinnen (mit ausreichender und unterschiedlicher Strömung), damit die Trittsteinfunktion von Ufer und Gewässerumfeld im Biotopnetz optimiert wird;
  - b) Förderung der naturnahen Anbindung der Zuflüsse im Mündungsbereich zum Rhein.
  - c) Einbeziehung, wo möglich, der Deichrückverlegungen (auch aus Hochwasserschutzgründen sinnvoll) zur Auenausweitung in die Maßnahmenplanung.

### **Empfehlungen zum gemeinsamen Vorgehen und zur Nutzung von Synergien**

1. Stärkung der Transparenz (d.h. Information über Planungen zur Unterhaltung der Wasserstraße oder zur Verbesserung der Gewässerökologie) und Zusammenarbeit zwischen Schifffahrt, anderen Nutzungen (z.B. Wasserkraft, Kommunen, Hochwasserschutz, Kühlwasser) und dem Gewässerschutz; Schaffen von Vertrauen und Förderung eines gemeinsamen Verständnisses durch das Zusammenbringen aller Akteure; Aufstellen gemeinsamer Spielregeln für die Maßnahmen und für die Zusammenarbeit von IKSR und ZKR.
2. Identifizierung und Nutzung von Win-Win-Situationen; d.h. Nutzen aus der Vielfalt der Bedürfnisse (Schifffahrt/Schutz/Hochwasser/Ökologie ...) ziehen, um auch für die Finanzierung gemeinsame, zwischen den verschiedenen Handlungsträgern abgestimmte und koordinierte Projekte auf den Weg zu bringen. Vorrangig „Quick wins“ (d.h. unproblematisch und daher schnell zu realisierende Maßnahmen) umsetzen; lokale Maßnahmen identifizieren (Gesamtschau für das ganze Fließgewässer: wo ist was machbar?).
3. Förderung des gegenseitigen Verständnisses für die Möglichkeiten und Zwänge der beteiligten Akteure durch gemeinsame projektbezogene Ziele, Maßnahmenableitung, Verantwortung für die Umsetzung und ggf. Finanzierung.
4. Initiieren eines iterativen Prozesses durch Erfolgskontrollen bei durchgeführten Maßnahmen (einschließlich erforderlichem Spielraum für Erprobung und Entwicklung); damit fortlaufende Anpassung der jetzt beschriebenen „Best practice“ an die jeweiligen Erfahrungen und den technischen Kenntnisstand; zeitliche und räumliche Orientierung der Erfolgskontrolle von Maßnahmen an den festgelegten WRRL-Zyklen.

5. Erstellen verbindlicher Vereinbarungen für die mögliche Maßnahmenumsetzung auf den verschiedenen Ebenen zwischen den jeweiligen Akteuren, wobei alle Synergien z.B. mit dem Naturschutz, Hochwasserschutz, Wasserkraftgewinnung etc. zu nutzen sind.

**Empfehlungen zum Untersuchungsbedarf,  
d.h. insbesondere technische Wissenslücken schließen**

1. Weitere Erforschung der Wirkungszusammenhänge Morphologie/Biologie.
2. Weiterentwicklung der Schiffstechnik, um ungünstige Auswirkungen auf die Gewässerökologie zu vermindern.