

# **Aktuelles von der EU-Wasserrahmenrichtlinie Vereinbarung zur Durchgängigkeit der Mosel unterzeichnet**

## **Umweltministerin Conrad und WSV-Präsident Joeris: „Gewässerökologie gewinnt dank Vereinbarung zum Ausbau der Mosel“**

Die Mosel zwischen Koblenz und Thionville/Frankreich ist eine Großschifffahrtsstraße mit drei Meter tiefer Fahrrinne, 40 Meter Breite und 14 Staustufen, davon 10 in Deutschland. Die Mosel ist aber auch ein Gewässer, in dem Fische wie Aale, Barben, Rotaugen, Zander, Groppe, Bitterling oder Steinbeißer und andere Wasserlebewesen wie Krebse und Muscheln leben und im Fluss wandern.

Freien Durchgang für Fische und für Schiffe auf und in der Mosel – dieses Ziel verfolgen Umweltministerin Margit Conrad und Heinz-Josef

Joeris, Präsident der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Südwest (WSD) gemeinsam. Zum erfolgreichen Abschluss entsprechender Verhandlungen

zwischen dem Land Rheinland-Pfalz und der Bundesrepublik Deutschland unterzeichneten Conrad und Joeris heute in Mainz eine

öffentlich-rechtliche Vereinbarung. Zweck der Vereinbarung ist: Planung, Errichtung und dauerhafte Unterhaltung der notwendigen Fischwechsellanlagen an den 10 Staustufen Koblenz, Lehmen, Müden, Fankel, St. Aldegund, Enkirch, Zeltingen, Wintrich, Detzem und Trier.

„Gleichzeitig mit dem weiteren Ausbau der Schifffahrtsstraße durch den Bau von zweiten Schleusen werden die ökologischen Bedingungen der Mosel erheblich verbessert. Ein dauerhafter ökologischer Effekt für Natura 2000 ist zu erwarten“, stellte Ministerin Conrad fest. „Die Planung und Zusammenarbeit mit der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Südwest ist schon heute ein Erfolgsprojekt: neue Fischwechsellanlagen sollen die Staustufen der Mosel für die Wasserlebewesen, insbesondere für die bekannten Langdistanzwanderfische wie Lachs, Meerforelle und Meerneunauge passierbar machen. Für die Biodiversität dieses bedeutenden Gewässers ist die Kooperation ein großer Gewinn.“

Der zunehmende Schiffsverkehr macht den Bau von zweiten Schleusen an den Moselstaustufen notwendig. „Die Wasserstraße Mosel wurde für eine jährliche Gütermenge von rund 10 Millionen Gütertonnen für die Großschifffahrt ausgebaut“, erläuterte Präsident Heinz-Josef Joeris. „Bedingt durch das hohe Verkehrsaufkommen und ein jährliches Gütertransportaufkommen von rund 16 Millionen Gütertonnen an der Mosel muss die Schifffahrt heute bereits bis zu 15 Stunden auf Schleusungen warten. Mit dem Neubau der 2. Moselschleusen entspannen wir diese Situation

deutlich.“

Für den naturschutzrechtlich notwendigen Ausgleich dieser Baumaßnahmen strebten Umweltministerium und Wasser- und Schifffahrtsdirektion Südwest frühzeitig eine Vereinbarung zur Wiederherstellung der Durchgängigkeit der Mosel an. Joeris: „Bei der Planung arbeiten wir eng mit den Landesbehörden zusammen und berücksichtigen die Interessen der Naturschutzverbände. Diese wurden frühzeitig von der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Südwest und dem Umweltministerium über die Vereinbarung informiert.“ Das Konzept der Struktur- und Genehmigungsdirektion Nord beziffert die Baukosten für die ersten 6 Fischwechsellanlagen auf rund 20 Millionen Euro. Davon trägt die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung im Wesentlichen für die Kompensation der jeweils zweiten Schleusen ca. 14 Millionen Euro. Da auch das Land an der Mosel als Gewässer erster Ordnung ausbau- und unterhaltungspflichtig ist, übernimmt Rheinland-Pfalz 6,05 Millionen Euro.

Ziel ist die Wiederherstellung der Fischdurchgängigkeit der Mosel von der Mündung bis zur Staustufe oberhalb Trier. Der Bund stellt für die Kompensation der Eingriffe, die mit dem Bau der zweiten Schleusen entstehen, Mittel zur Verfügung – diese erhält das Land für den Bau von Fischwechsellanlagen. Ihr Bau beginnt von der Mündung bei Koblenz und weiter stromaufwärts. Grundlage für die Planung der Fischwechsellanlagen ist ein im Auftrag der Struktur- und Genehmigungsdirektion Nord erstelltes „Konzept zur Wiederherstellung der aquatischen Durchgängigkeit“ für die Mosel. Es zeigt für jede der 10 Staustufe Lösungsvarianten auf, wie durch den Bau neuer Anlagen der Aufstieg der Fische zu verbessern ist.

„Die Herstellung der Durchgängigkeit von Gewässern ist ein wichtiger Baustein unserer Biodiversitätsstrategie“, sagte Umweltministerin Conrad. Querbauwerke im Strom wie etwa Staustufen unterbrechen den Gewässerfluss und verhindern die lebensnotwendige Auf- und Abwanderung zum Beispiel von Lachs, Aal und Meerforelle. Auch andere Fischarten und Kleinlebewesen, die Nahrungsgrundlage höherer Tierarten bilden, sind in ihrem Lebenszyklus auf Wandlungsmöglichkeiten angewiesen.“

## **Anhang**

**Auswahl von Gewässern, wo in den vergangenen Jahren wieder die Durchgängigkeit für Fische hergestellt wurde:**

### **Ahr**

Nach der gelungenen Renaturierung der Ahrmündung wurden bis heute 46 Sohlabstürze

und Wehranlagen umgebaut, so dass mit einem

Investitionsaufwand von rund 3 Millionen Euro jetzt die ersten ca. 70 Kilometer der Ahr wieder durchgängig sind. Seit 1998 ist die Rückkehr von ins Meer abgewanderten Fischen in die Ahr nachweisbar. 1995 konnten erstmals Junglachse in der Ahr ausgesetzt werden. Seit 1998 ist die Rückkehr von ins Meer abgewanderten Fischen in die Ahr nachweisbar. Dies zeigt, dass die bisherigen Maßnahmen erfolgreich waren.

#### **Sieg und Nister**

Die Sieg ist das erste Gewässer im Rheineinzugsgebiet, in dem der Lachs sich wieder natürlich fortpflanzt. Grundlage hier waren umfangreiche Umbauarbeiten an den vorhandenen Querbauwerken. Im rheinland-pfälzischen Teil der Sieg und der Nister wurden dazu in den vergangenen Jahren 8 Wehre mit einem Bauvolumen von rund 640.000 Euro umgebaut.

#### **Saynbach**

Mit Abschluß der Umbauarbeiten am „Wasserfall Isenburg“ konnte das letzte von 12 Querbauwerken am Saynbach 2008 durchgängig gestaltet werden. Hierfür wurden insgesamt rund 0,5 Millionen Euro investiert.

#### **Wieslauter**

In diesem Jahr wird das dritte von vier Wehren an der Wieslauter durchgängig gemacht werden. Einschließlich der geschätzten Kosten für die vierte Anlage werden nach Abschluss der Arbeiten rd. 0,75 Millionen Euro in die Umgehungsgerinne investiert werden.