



Bundesministerium
für Verkehr und
digitale Infrastruktur



DUH-Workshop „Lebendige Flüsse V“ 2017

05. Oktober 2017, Moos

Dr. rer.nat. Dirk Engelbart / BMVI



Bundesprogramm „Blaues Band Deutschland“ - Veranlassung

Im Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD für die 18. Legislaturperiode haben sich die Regierungsparteien verständigt:

„Es wird ein Bundesprogramm „Blaues Band“ aufgelegt, um die Renaturierung von Fließgewässern und Auen zu fördern...“

Berlin, 23.09.2015
Startschuss für das Blaue Band



Bonn, 08.12.2015
Statuskonferenz Blaues Band

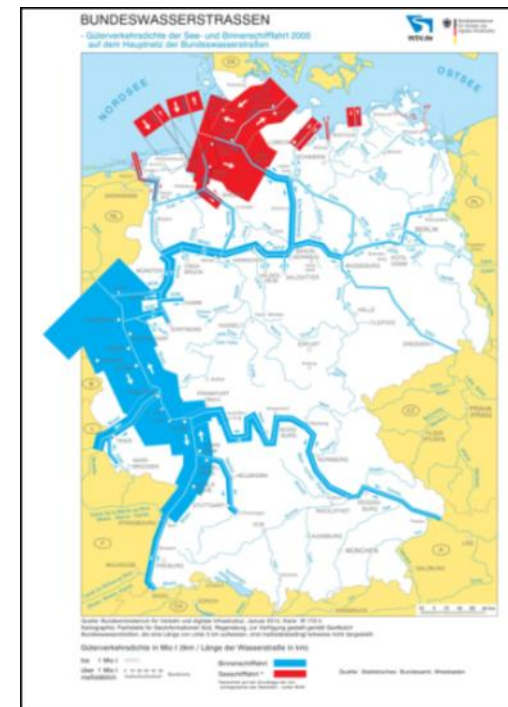




Verkehrlicher Hintergrund



Länge der Binnenwasserstraßen **7.300 km**

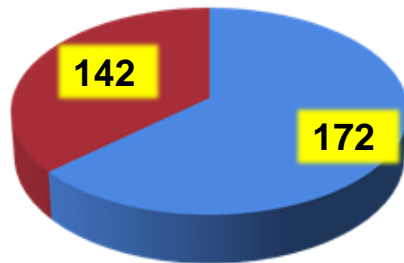


Länge der Binnenwasserstraßen mit bedeutsamen
Beiträgen für den Güterverkehr = **4.500 km**,
ohne bedeutsame Beiträge = **2.800 km**



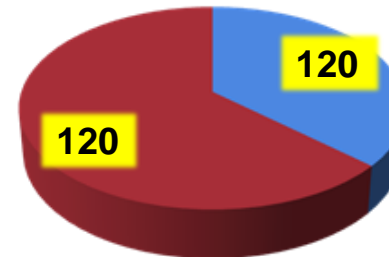
Infrastruktur/Bauwerkszustand

Schleusen



■ Hauptwasserstraßen
■ Nebenwasserstraßen

Wehre



■ Hauptwasserstraßen
■ Nebenwasserstraßen

- Die **Substanzreserven** sind bei einem erheblichen Anteil des Bauwerksbestandes in den Bundeswasserstraßen **nahezu aufgebraucht**.
- Der in den nächsten Jahren indisponible **Ersatzinvestitionsbedarf** wird die absehbar verfügbaren Ressourcen übersteigen.
- Die Aufgaben müssen daher **nach Wichtigkeit und Dringlichkeit priorisiert** werden.



Kategorisierung

- Bundesverkehrswegeplan 2030 (BMVI 2016)

Kernnetz

Kategorien

A: Ersatzinvestitionen und Ausbau

B: Ersatzinvestitionen und Optimierungen

C: kein Ausbau, aber Erhalt

Nebennetz

Wasserstraßen außerhalb des Kernnetzes
= Nebenwasserstraßen (*Güterverkehrsaufkommen
unter 600.000 t/a*)





Bundesprogramm „Blaues Band Deutschland“

- Ökologischer Hintergrund

- Defizite bei der Umsetzung europarechtlicher und nationaler Verpflichtungen
 - Beiträge zur Umsetzung der **EG-WRRL**, der **Natura 2000 Richtlinien** und der Nationalen **Strategie zur Biologischen Vielfalt**
 - Errichtung eines **Biotopverbundes** von nationaler Bedeutung



Bundesprogramm „Blaues Band Deutschland“ - Politische Entscheidungen

- Das Bundeskabinett hat am 01. Februar 2017 auf Vorschlag von Verkehrsminister Alexander Dobrindt und Umweltministerin Barbara Hendricks das Bundesprogramm „Blaues Band Deutschland“ beschlossen.
- Der Deutsche Bundestag hat am 18. Mai 2017 (ohne Gegenstimmen) die geplante Aufgabenerweiterung der WSV begrüßt und die Bundesregierung aufgefordert, zügig Vorschläge für einen belastbaren Rechtsrahmen und zur finanziellen und personellen Ressourcenausstattung vorzulegen.





Bundesprogramm „Blaues Band Deutschland“

- 3 Zielsetzungen

Verkehr

- Anpassung des Infrastrukturstandards an Nebenwasserstraßen mit veränderten gesellschaftlichen Anforderungen verknüpfen

Umwelt- und Naturschutz

- Errichtung eines Biotopverbundes von nationaler Bedeutung

Freizeit und Erholung

- Schaffung von naturnahen Flusslandschaften mit hoher Beliebtheit bei den Menschen und regionaler Wertschöpfung

→ *Zukunftsperspektive für die 2.800 km Nebenwasserstraßen*





Bundesprogramm „Blaues Band Deutschland“

- Acht-Punkte-Programm

- (1) Bis 2020 Schaffung der rechtlichen und organisatorischen Voraussetzungen
- (2) Bis 2018 Etablierung eines Förderprogramms für Auenrenaturierung beim BMUB
- (3) Erstellung von Entwicklungskonzepten für Nebenwasserstraßen
- (4) Kontinuierliche Umsetzung von Renaturierungsprojekten als „Ökologische Trittsteine“ im Kernnetz
- (5) Bis 2018 Etablierung eines bundesweiten Fachkonzeptes „Biotopverbund Gewässer und Auen“
- (6) Ständige Integration der Leitbilder bei Ausbau und Unterhaltung
- (7) Vorbildliche Einbeziehung der Flächen der öffentlichen Hand
- (8) Regelmäßige Erfolgskontrollen



Rechtliche und organisatorische Voraussetzungen

Hintergrund:

- Beachtung der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit, ggfs. daraus resultierende Absenkung des Infrastrukturstandards
- Konzentration der WSV auf die Berufsschifffahrt, fehlende Orientierung auf Freizeit und Tourismus sowie Umweltbelange
- Zuständigkeit für die Umsetzung der Wasserrahmenrichtlinie (WRRL) an Bundeswasserstraßen ist zwischen Bund und Ländern strittig



Rechtliche und organisatorische Voraussetzungen

- geltender Rechtsrahmen nicht ausreichend, um den an die WSV gestellten gesellschaftspolitischen Anforderungen gerecht zu werden.
 - **Schaffung belastbarer Rechtsgrundlagen**
 - Ziel des Bundes ist es, die wasserwirtschaftlichen Unterhaltungs- und Ausbaumaßnahmen, die für die Erreichung der Ziele nach WRRL erforderlich sind, als hoheitliche Aufgabe der WSV in das Bundeswasserstraßengesetz aufzunehmen
 - ausdrücklich nicht angestrebt werden die Übernahme weiterer wasserwirtschaftlicher Aufgaben, wie z.B. der Hochwasserschutz und die Gewässerreinigung



Rechtliche und organisatorische Voraussetzungen

- Der Bund stellt eigene Personal- und Haushaltsmittel bereit und bleibt Eigentümer der Nebenwasserstraßen
 - Klares Bekennnis des Bundes zu seiner Verantwortung
 - Auflösung der Konkurrenzsituation zwischen Haupt- und Nebenwasserstraßen
 - Herstellung von Transparenz über die Mittelverwendung
- Die Verwaltung der Nebenwasserstraßen wird schrittweise innerhalb der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes in einem eigenen Organisationszweig gebündelt
 - Ausrichtung der Verwaltung auf die Infrastruktur an Nebenwasserstraßen und deren Anforderungen




Entwicklungskonzepte für Nebenwasserstraßen

- Entwicklungskonzepte beschreiben die zukünftigen Infrastrukturen und Nutzungen, Art und Umfang der Unterhaltung sowie die verkehrlichen und ökologischen Ziele für einzelne Wasserstraßen oder deren Abschnitte
- frühzeitige Berücksichtigung der vielfältigen Belange (Verkehr, Freizeitnutzung, Wasserwirtschaft, Naturschutz...) in einem iterativen Prozess unter Einbeziehung aller Akteure
- Beachtung der geltenden rechtlichen Rahmenbedingungen und der veränderten gesellschaftlichen und politischen Anforderungen
- Umsetzung durch die Bundes- und Landesbehörden in ihrem jeweiligen Zuständigkeitsbereich, ggfs. Dritte



Pilotprojekt für ein Entwicklungskonzept

 EU-LIFE-Projekt „Living Lahn“



Ökologische Trittsteine im Kernnetz

- *an Nebenwasserstraßen Renaturierungsprojekte auf Basis von übergreifenden Konzeptionen*

- Umsetzung lokaler Maßnahmen im Kernnetz („**Trittsteine**“), wo mit verkehrlichen Zielen vereinbar

 - Entwicklungsflächen und Verbindungsachsen zur Sicherstellung der Funktionsfähigkeit des geplanten Nationalen Biotopverbundes
 - Ausgangspunkt und Zwischenstation für den Artenaustausch
 - z.Zt. **5 Modellprojekte** an Rhein und Weser
 - Transfer der dort gewonnenen Erfahrungen in die spätere Umsetzung des Bundesprogramms Blaues Band Deutschland



Ökologische Trittsteine im Kernnetz

- Modellprojekte Blaues Band

1. Mittelweser, *Auenrenaturierung* Weserschleifen
2. Rhein, *Uferstrukturierung* Laubenheim
3. Unterweser, *Reaktivierung* Rechter Nebenarm
4. Rhein, *Uferrevitalisierung* Monsterloch
5. Rhein, *Uferentsicherung* Kühkopf-Knoblochsau

I. EU-LIFE-Projekt Lahn „LiLa“





Förderprogramm des BMUB

- Fortführung der 5 Modellprojekte
- Förderung von Renaturierungsmaßnahmen durch Dritte auf Flächen, die nicht dem Bund gehören
- Ankauf von Flächen in den Auen
- Durchführung von Renaturierungsmaßnahmen in den Auen auf Flächen des Bundes
- Errechneter Mittelbedarf 12 – 15 Mio. € jährlich



Bundesweites Fachkonzept „Biotopverbund Gewässer und Auen“

Ziele:

- Schwerpunkträume aus Bundessicht definieren
- Maßnahmen-Priorisierung ermöglichen
- Abstimmung mit Fachplanungen der Länder (Biotopverbund, WRRL, Natura 2000)

Bearbeitungsstand:

- Konzeptentwicklung durch IMA Blaues Band
- FuE-Vorhaben beauftragt
- Einrichtung einer Projektarbeitsgruppe mit Länderfachbehörden

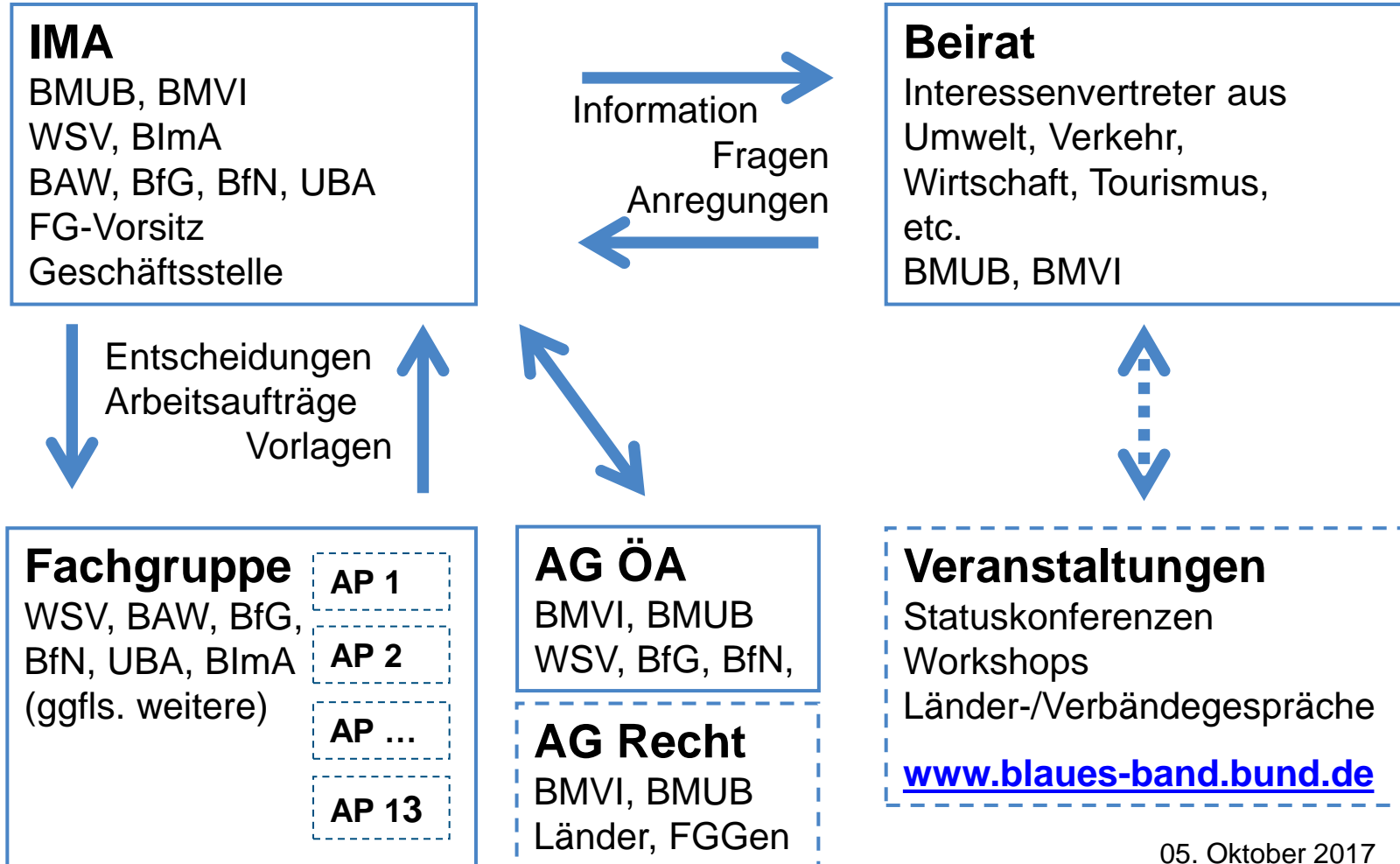


Erfolgskontrollen und Qualitätssicherung

- Umsetzungsbericht in jeder Legislaturperiode
- Aktualisierung Auenzustandsbericht
- Monitoring für jedes einzelne Renaturierungsprojekt
- Weiterentwicklung der Datengrundlagen
- Begleitende Forschung (BMUB, BMVI, BMBF)



Erarbeitungs- und Beteiligungsprozess





Maßnahmen der Bundeswasserstraßenverwaltung

Zuerst: Welchen Beitrag kann die WSV nicht leisten?

- keine Funktionsbeschränkung des Verkehrsweges
- keine Maßnahmen, die zu einer Verkehrsverlagerung von der Wasserstraße auf andere, weniger umweltfreundliche Verkehrsträger führen

Aber! Das Hauptaugenmerk liegt darauf:

Welchen Beitrag kann die WSV leisten?





Maßnahmen der Bundeswasserstraßenverwaltung - I

Ökologische Durchgängigkeit „Auf und Ab“

- gesetzliche Verantwortung seit 2010
- Wasserstraßen vernetzen Lebensräume; für wandernde Fischarten und andere Lebewesen sind sie Hauptverbindungsgewässer
- derzeit ist die ökologische Durchgängigkeit an ca. 260 Staustufen der WSV nicht ausreichend gegeben
- für die WRRL-Zielerreichung ist die Wiederherstellung der ökologischen Durchgängigkeit der meisten BWaStr erforderlich
- Es geht um den Aufstieg, den Abstieg und den Fischschutz (Wasserkraftanlagen!)
 - *hochkomplexes Thema mit großem Forschg.bedarf + Mitwirkung aller Beteiligten*





Maßnahmen der Bundeswasserstraßenverwaltung - II

Ökologische Durchgängigkeit „Auf und Ab“

- Einordnung der neuen **rechtlichen Verpflichtung** in das Portfolio der Aufgaben und Verpflichtungen der WSV
- Priorisierungskonzept „Durchgängigkeit Bundeswasserstraßen“ → *s. Bild*
- Umsetzung erforderlicher Maßnahmen zur Herstellung der Durchgängigkeit an Staustufen der BWaStr
 - Planung, bauliche Umsetzung (GDWS, WSÄ/WNÄ)
 - fachliche Begleitung (BfG, BAW)
- Kommunikation und Vernetzung auf verschiedenen Ebenen Kooperation innerhalb u. außerhalb des Ressorts herstellen (BMVI, WSV, BfG, BAW → BMUB, Länder, Wasserkraft...)





Maßnahmen der Bundeswasserstraßenverwaltung - III Ökologische Durchgängigkeit „Längs und Quer“

- Anlagen zur Erreichung oder Verbesserung der **Durchgängigkeit** an Bauwerken
 - Brückendurchlässe für Fischotter am Oder-Havel-Kanal
 - Wildausstiege an Spundwandstrecken für Säuger an der Havel
 - Amphibientunnel, z.B. Straßenunterführungen am Mittellandkanal



Foto: BMVI



Foto: BMVI



Foto: BMVI



Maßnahmen der Bundeswasserstraßenverwaltung – IV

→ **Renaturierungsbsp.** (bereits umgesetzt!)

- Ökologische Optimierung der Regelungsbauwerke
Einbeziehung strukturverbessernder Ziele in neue
Regelungsbauwerke
 - Leitwerk am Rhein
- Nutzung fahrrinnenferner Bereiche des Ufers
und der Vorländer zur Maßnahmengestaltung
Zulassung der morphologischen Dynamik außerhalb des
Fahrrinnenkastens
 - Kompensationsmaßnahme an der Unterweser
- Überprüfung nicht mehr zukunftserforderlicher
Nutzungen und Bauweisen
 - Entfernung der Steinschüttung am Rhein
(hier in Kooperation mit NABU)





Maßnahmen der Bundeswasserstraßenverwaltung - V

- Maßnahmengestaltung im Vorland
 - Biberrettungshügel in der Elbaue als hochwasserfreien Rückzugsbereich und zum Schutz der Elbdeiche vor Biberbauten
- Schaffung von Uferstrukturen
 - Kanalbegleitende Wälle am Mittellandkanal als lineare Verbindungselemente für wärmeliebende Tierarten (z.B. Zauneidechsen)
 - Flachwasserbereiche am Main als „Kinderstuben“ und Trittsteine für Fische



Magdeburg



Eisenbahntunnel
(18m Wallhöhe)



Leitwerk, um Laichzonen
zu ermöglichen



Maßnahmen der Bundeswasserstraßenverwaltung - VI

• Anwendung naturnaher Bauweisen

➤ Alternative technisch-biologische Ufersicherungen an Binnenwasserstraßen

- Ufersicherung an der Mittelweser **Alternat.zu Steinschüttgn.**
- Schaffung beruhigter Uferbereiche durch abgesenkte Spundwände am Mittellandkanal
- Einbau von Vegetationsmatten an der Unteren Havel-Wasserstraße
- Versuchsstrecke am Rhein

➔ Forschungsprojekt von **BfG** und **BAW**

- Naturversuche
- Modellversuche
- Versuchsstrecken

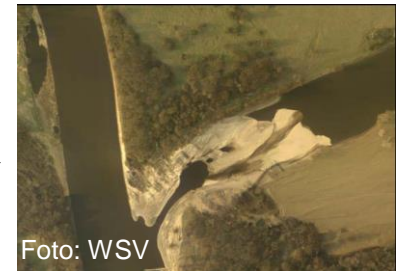
<http://ufersicherung.baw.de/de>





Maßnahmen der Bundeswasserstraßenverwaltung - VII

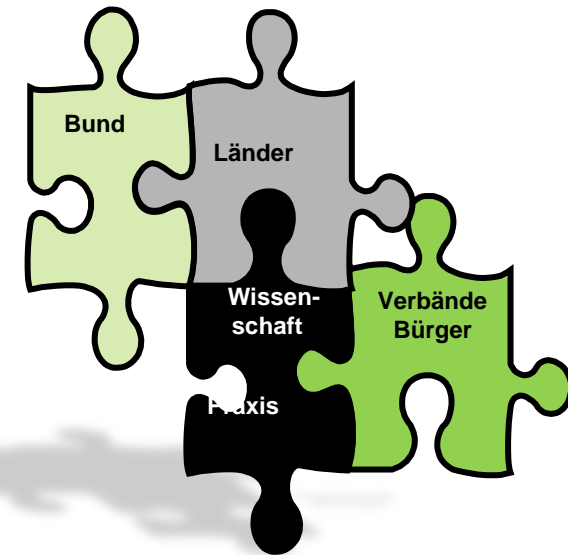
- Bereitstellung von WSV-Flächen und fachliche Unterstützung ökologischer **Maßnahmen Dritter**
 - Altarmbindung an der Mittelelbe
- Herstellung von Strukturvielfalt im Fluss, an den Ufern und im Vorland
 - Abflachung von Gleitufern an der Elbe
 - Anbindung von Nebenrinnen und „Aufreißen“ der Uferlinie am Oberrhein





Umweltgerechte Weiterentwicklung der BWaStr Ausblick

- Die umweltgerechte Weiterentwicklung der Bundeswasserstraßen ist eine gewaltige und generationenübergreifende Herausforderung.
- Der Bund erkennt an, dass insbesondere die Umsetzung der WRRL eine gesamtstaatliche Aufgabe ist.
- Die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung wird sich dieser neuen Herausforderung stellen und ihre Kompetenz und Erfahrung in die Gestaltung der Flusslandschaften einbringen.
- Wir setzen bei der Umsetzung auf die enge Zusammenarbeit mit allen Akteuren.



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.

Dr. Dirk Engelbart

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI)

Referatsleiter WS 14 - Klima- und Umweltschutz für die Wasserstraßen, Gewässerkunde, BfG

Robert-Schuman-Platz 1

53175 Bonn

Tel.: 0228/300-4240

E-Mail: dirk.engelbart@bmvi.bund.de

www.bmvi.de