



Bundesministerium
für Verkehr und
digitale Infrastruktur

BAW/BfG-Kolloquium

Technisch-biologische Ufersicherungen

→ *Perspektiven für Wasserstraßen*

Dr. rer. nat. Dirk Engelbart

18./19. Juni 2018

Worms

Einführung

Flüsse erfüllen eine Vielzahl an Funktionen und sind den unterschiedlichsten Nutzungsansprüchen ausgesetzt

- **Landschaftselement**
- **Kulturraum**
- **Energiegewinnung**
- **Erholung**
- **Schifffahrt**
- **Lebensraum**



Einführung

Die **Nutzung als Verkehrsweg** erfordert:

- Gewährleistung des Wasserabflusses
- Sicherung des Eigentums Dritter
- Verhinderung von Erosionserscheinungen infolge schiffahrtlicher Belastungen
- ...

dies bedeutet:

- stetige Anpassung der Gewässerlandschaft an veränderte gesellschaftliche Rahmenbedingungen
- oftmals Verlust der Strukturvielfalt im Uferbereich



Handlungsbedarf

- **Ausbau und Unterhaltung** von Bundeswasserstraßen müssen in zunehmendem Maße **ökologische Aspekte** berücksichtigen:
 - nachhaltige Weiterentwicklung des umweltfreundlichen Verkehrsträgers Wasserstraße
 - Erfordernis der heutigen Gesellschaft und Anspruch zukünftiger Generationen
 - Schutz der Lebensgrundlagen des Menschen
- Europäische **Richtlinien u. gesetzl. Grundlagen**
 - Europäische Wasserrahmenrichtlinie
→ **WHG**
 - Fauna-Flora-Habitat Richtlinie
→ **BNatSchG**



Politische Vorgaben

Koalitionsverträge der letzten Legislaturperioden

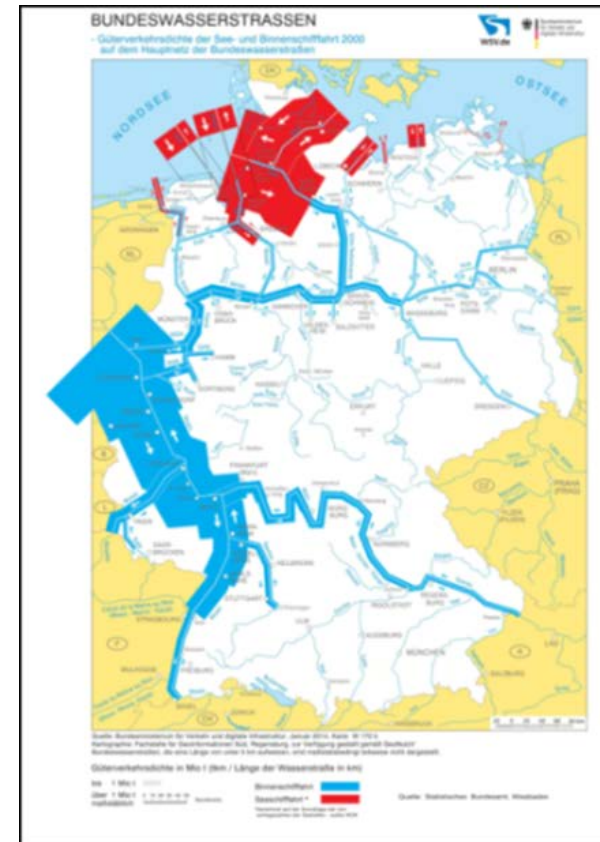
- *Eine wesentliche Aufgabe unserer Mobilitätspolitik ist die Vereinbarkeit von Verkehr und Umwelt.*
- *Die Durchgängigkeit der Flüsse für wandernde Fische muss wiederhergestellt werden.*
- *Es wird ein Bundesprogramm „**Blaues Band**“ aufgelegt, um die Renaturierung von Fließgewässern und Auen zu fördern.*
- *... Dazu wollen wir die Umsetzung der „**Nationalen Strategie zur biologischen Vielfalt**“ forcieren.*



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**

Verkehrlicher Hintergrund

Kategorisierung

Bundesverkehrswegeplan 2013 (BMVI 2016)

Kernnetz

Kategorien

A: Ersatzinvestitionen und Ausbau

B: Ersatzinvestitionen und Optimierungen

C: kein Ausbau, aber Erhalt

Nebennetz

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



Bundesprogramm „Blaues Band Deutschland“

→ *Politische Entscheidungen*

- **Bundeskabinett** hat am 01. Februar 2017 auf Vorschlag von Verkehrsminister Alexander Dobrindt u. Umweltministerin Barbara Hendricks das Bundesprogramm „**Blaues Band Deutschland**“ beschlossen.
- **Deutscher 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 u. personellen Ressourcenausstattung vorzulegen.



Bundesprogramm „Blaues Band Deutschland“ → *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“

→ *Langfristige Orientierung*

- ❖ Das **Bundesprogramm „Blaues Band Deutschland“** liefert einen Handlungsrahmen für die nächsten Jahre / Jahrzehnte
- ❖ Es soll bis zum **Jahr 2050** in wesentlichen Teilen umgesetzt sein!
- ❖ Als langfristige Orientierung werden im Programm **Leitbilder und Ziele** formuliert
- ❖ Das Programm enthält keine Aussagen zu konkreten Wasserstraßen oder Abschnitten davon. Die Identifizierung fraglicher Wasserstraßen wird erst in einem zweiten Schritt vorgenommen
- ❖ Die **Maßnahmenumsetzung** erfolgt nach Ressourcenausstattung durch den **Bundeshaushalt** (*Gesetzgeber*), nach fachl. **Priorisierungskriterien** und nach vor Ort gemeinsam entwickelten **Maßnahmenvorschlägen**

Bundesprogramm „Blaues Band Deutschland“ → *8-Punkte-Programm*

- (1) **Bis 2020:** Schaffung der rechtlichen und organisator. Voraussetzungen
- (2) **Bis 2018:** Etablierung Förderprogramm für Auen-Renaturierung (BMU)
- (3) Erstellung von Entwicklungskonzepten für **Nebenwasserstraßen**
- (4) Kontinuierliche Umsetzung von Renaturierungsprojekten als „*Ökologische Trittsteine*“ im **Kernnetz**
- (5) Bis 2018 Etablierung eines bundesweiten **Fachkonzeptes** „*Biotop-Verbund Gewässer und Auen*“
- (6) Ständige Integration der Leitbilder bei Ausbau und Unterhaltung
- (7) Vorbildliche Einbeziehung der Flächen der öffentlichen Hand
- (8) Regelmäßige Erfolgskontrollen

Bundesprogramm „*Blaues Band Deutschland*“

→ *Rechtliche Rahmenbedingungen*

- nach **BWaStrG**
- nach **WHG**
 - **seit Herbst 2008**
Wasserwirtschaftliche Unterhaltung der Bundeswasserstraßen → Bund als **Eigentümer**
 - **seit 01.03.2010**
Erhaltung und Wiederherstellung der ökolog. **Durchgängigkeit** an BWaStr soweit es Ziele der EG-WRRL erfordern → hoheitl. Aufgabe
 - **angestrebt** (2019)
wasserwirtschaftlicher Ausbau zur Umsetzung der WRRL an Bundeswasserstraßen



Bundesprogramm „Blaues Band Deutschland“ → *Ökologische Trittsteine im Kernnetz*

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

- Entwicklungsflächen u. 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** bei der Umsetzung des Bundesprogramms „*Blaues Band Deutschland*“



Anwendung naturnaher Bauweisen

→ *Beispiele*

- **Ökologische Optimierung** der Regelungsbauwerke
- Einbeziehg. **strukturverbessernder Ziele** in neue Regelungsbauwerke
- Herstellung von **Strukturvielfalt im Fluss**, an den Ufern und im Vorland
- **Abflachung** von **Gleitufern**
- **Anbindung** von **Nebenrinnen** und „**Aufreißen**“ der Uferlinie
- Überprüfung nicht mehr zukunfts erforderlicher **Nutzungen und Bauweisen**



Anwendung naturnaher Bauweisen

→ *Forschungsvorhaben*

- Ingenieurbiologische Ufersicherungsmaßnahmen haben eine lange Tradition im Wasserbau
- **seit 2004** Forschungsprojekt von **BAW** u. **BfG**
- „Alternative **technisch-biologische Ufersicherungen** an Binnenwasserstraßen“
 - Naturversuche
 - Modellversuche
 - Versuchsstrecken

→ **Versuchsstrecke am Rhein**



Anwendung naturnaher Bauweisen

→ *Versuchsstrecke*

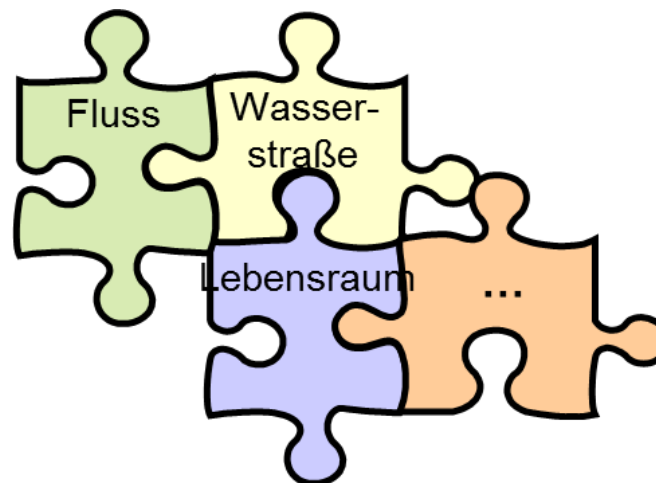
Zielsetzungen der Versuchsstrecke

- Erfahrungswissen aufbereiten
- Ermittlung sowohl der technischen als auch der ökologischen **Wirksamkeit** verschiedener **technisch-biologischer Ufersicherungen**
- Gewinnung verlässlicher Werte über das **Widerstandsverhalten** der Bauweisen bzw. über die **Zerstörungsprozesse** und deren auslösende Größe



Ausblick

- Verknüpfung zwischen **Natura 2000**-Richtlinien bzw. **WRRL** und Infrastrukturplanung schaffen
- Verknüpfung verkehrswasserbaulicher und ökologischer Maßnahmen forcieren
- Akzeptanzerhöhung für verkehrliche Maßnahmen durch frühzeitige Einbeziehung ökologischer Zielsetzungen in integrierten Projekten
- Sektorale Fachplanungen sind kaum geeignet, die vielfältigen Nutzungsansprüche zu regeln → **integrierte Flussgebietsplanung** erfordert eine übergreifende und **ganzheitliche** Betrachtung





Bundesministerium
für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Vielen Dank für ihre Aufmerksamkeit!

Dr. Dirk Engelbart

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI)

Referat WS 14 - Umweltschutz für die Wasserstraßen, Anpassung an den Klimawandel, Gewässerkunde, BfG
53175 Bonn

Dirk.Engelbart@bmvi.bund.de

Tel. +49 (0) 228 300 4240

Fax +49 (0) 228 300 807 4240

www.bmvi.de