



Bundesministerium
für Digitales
und Verkehr

Erhaltung und Wiederherstellung der ökologischen Durchgängigkeit der Bundeswasserstraßen

Priorisierungskonzept und Maßnahmenpriorisierung des BMDV
Aktualisierung 2021

Verzeichnisse

Inhaltsverzeichnis

1.	Einführung.....	5
2.	Hintergrund.....	6
2.1	Rechtlicher und fachlicher Hintergrund.....	6
2.2	Handlungskonzeption des BMDV.....	7
3.	Grundlagen.....	8
4.	Maßnahmenbedarf.....	10
5.	Stand der Maßnahmenumsetzung.....	12
6.	Maßnahmenpriorisierung.....	13
7.	Zeitplanung.....	15
8.	Zusammenfassung und Ausblick.....	18
9.	Referenzen.....	19
10.	Anhang.....	20

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Nach Flussgebietseinheiten aufgeschlüsselte Anzahl der durch die WSV und Dritte umzusetzenden Maßnahmen zur Wiederherstellung der ökologischen Durchgängigkeit der Bundeswasserstraßen (Maßnahmenbedarf 2021).....	11
Tabelle 2:	Nach Flussgebietseinheiten aufgeschlüsselte Anzahl neuer Fischaufstiegsanlagen (Baujahr ab 2001) in den Bundeswasserstraßen (abgeschlossen bis 2021), Anzahl der durch die WSV bis 2021 ergriffenen und noch nicht abgeschlossenen Maßnahmen (ergriffen bis 2021) und Anzahl der bis 2021 ergriffenen Maßnahmen, die bis Ende 2027 abgeschlossen werden sollen (Handlungsziel 2027).....	12
Tabelle 3:	Öffentlich-rechtliche Vereinbarungen zwischen der WSV und einzelnen Bundesländern zur Wiederherstellung der ökologischen Durchgängigkeit in Bundeswasserstraßen.....	15

Tabellen im Anhang

Tabelle A.1: Gesamtübersicht der WSV-Maßnahmenpriorisierung und Zeitplanung bis zum Ergreifen der Maßnahmen (Stand 09/2021).....	21
Tabelle A.2: Stauanlagen in Bundeswasserstraßen, an denen nach Kenntnis der WSV Maßnahmen durch Dritte umgesetzt werden	27
Tabelle A.3: Stauanlagen ohne Maßnahmenbedarf, die bisher im Priorisierungskonzept (BMVBS 2012, BMVI 2015) mitgeführt wurden und in Abstimmung mit den Bundesländern künftig entfallen	28
Tabelle A.4: Stauanlagen in Bundeswasserstraßen mit neuen Fischaufstiegsanlagen (abgeschlossen bis 2021, Baujahr ab 2001).....	29

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Übersicht über den Stand der Maßnahmenumsetzung 2021 und die Maßnahmenplanung zur Wiederherstellung der ökologischen Durchgängigkeit der Bundeswasserstraßen (nach Flussgebietseinheiten aufgeschlüsselte Anzahl der Einzelmaßnahmen)	16
Abbildung 2: Kartographische Übersicht über den Stand der Maßnahmenumsetzung 2021 und die Maßnahmenplanung zur Wiederherstellung der ökologischen Durchgängigkeit der Bundeswasserstraßen	17

Abbildungen im Anhang

Abbildung A.1: Schematische Darstellung der Systematik der Maßnahmenpriorisierung für WSV-Maßnahmen zur Wiederherstellung der ökologischen Durchgängigkeit der Bundeswasserstraßen	20
--	----

1. Einführung

Anfang 2012 veröffentlichte das damalige Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung das Priorisierungskonzept mit einem Erläuterungsbericht zur Handlungskonzeption in seiner ersten Fassung (BMVBS 2012). Hiermit wurde der politisch-strategische Planungsrahmen für eine schrittweise Umsetzung der rechtlich und fachlich erforderlichen Maßnahmen zur Wiederherstellung der ökologischen Durchgängigkeit an den Stauanlagen der Bundeswasserstraßen bereitgestellt.

Die erste Fortschreibung des Priorisierungskonzeptes wurde 2015 parallel zu den aktualisierten Bewirtschaftungsplänen und Maßnahmenprogrammen für den zweiten Bewirtschaftungszeitraum der Wasserrahmenrichtlinie (WRRL) 2016 – 2021 veröffentlicht (BMVI 2015).

Im September 2020 lag eine erneute Sachstandsaktualisierung der Priorisierungsliste vor, die mit Blick auf die Aufstellung der Entwürfe der Bewirtschaftungspläne und Maßnahmenprogramme für den dritten Bewirtschaftungszyklus der WRRL 2022 – 2027 den Bundesländern zur Verfügung gestellt und im Detail im Anhörungsverfahren 2021 zwischen Bund und Ländern abgestimmt wurde. In der nun vorliegenden Form fasst das aktualisierte Priorisierungskonzept mit Stand 2021 flussgebietsübergreifend die Abstimmungsergebnisse von Bund und Ländern zusammen und dient der Information der Fach-Öffentlichkeit über die WRRL-Maßnahmen der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) zur Wiederherstellung der ökologischen Durchgängigkeit der Bundeswasserstraßen sowie deren Priorisierung und Zeitplanung.

Das Priorisierungskonzept wurde von Beginn an als „lebender“ Handlungsrahmen ausgelegt. Anpassungen können sich z. B. durch die Änderungen fachlicher, rechtlicher, administrativer oder (haushalts-)politischer Randbedingungen, aber auch aus dem Bestreben nach effizienter Aufgabenerledigung durch Bündelungen oder Synergien ergeben.

2. Hintergrund

2.1 Rechtlicher und fachlicher Hintergrund

Am 22. Dezember 2000 trat die WRRL (Richtlinie 2000/60/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2000 zur Schaffung eines Ordnungsrahmens für Maßnahmen der Gemeinschaft im Bereich der Wasserpolitik) in Kraft. Ihr Ziel ist es, den guten Zustand aller Oberflächengewässer und des Grundwassers zu erreichen. Mit der rechtlichen Umsetzung der WRRL im Wasserhaushaltsgesetz (WHG - Gesetz zur Ordnung des Wasserhaushalts) sowie in der Oberflächengewässerverordnung (OGewV - Verordnung zum Schutz der Oberflächengewässer) wurde in Deutschland ein zentraler Beurteilungsmaßstab für die Bewirtschaftung der Oberflächengewässer festgelegt. Danach sind oberirdische Gewässer so zu bewirtschaften, dass eine Verschlechterung vermieden wird und ein guter ökologischer Zustand - bzw. bei als künstlich oder erheblich verändert eingestuftem oberirdischen Gewässern ein gutes ökologisches Potenzial - wie auch ein guter chemischer Zustand erhalten oder erreicht werden. Die zentralen Instrumente zur Umsetzung der WRRL in die Praxis sind flussgebietsbezogene Bewirtschaftungspläne und Maßnahmenprogramme, die gemeinsam von den zuständigen Behörden der Bundesländer einer Flussgebietseinheit und gemäß § 7 Abs. 4 WHG im Einvernehmen mit der WSV aufgestellt werden.

Die ökologische Durchgängigkeit eines Fließgewässersystems sowohl stromauf als auch stromab ist zumeist eine wichtige Voraussetzung für die gewässertypspezifische Ausbildung der Fischfauna und der wirbellosen Kleinlebewesen (Makrozoobenthos) und damit für das Erreichen des guten ökologischen Zustands bzw. Potenzials der Oberflächengewässer. In den WRRL-Bewirtschaftungsplänen wird folglich die Verbesserung der ökologischen Durchgängigkeit der Oberflächengewässer als überregionaler Handlungsschwerpunkt und eine der wichtigen Fragen der Gewässerbewirtschaftung benannt.

Innerhalb der deutschen Flussgebietseinheiten oder internationalen Flussgebietseinheiten mit deutschem Anteil (Donau, Rhein, Maas, Ems, Weser, Elbe, Eider, Oder, Schlei/Trave und Warnow/Peene) gehören die großen Bundeswasserstraßen in der Regel zu den überregionalen Vorranggewässern, die für die diadromen (zwingend auf die Auf- und Abwärtswanderung zwischen Meer und Süßwasser angewiesenen) Langdistanz-Wanderfischarten wie z. B. Aal, Lachs, Meerforelle, Maifisch oder die Meer- und Flussneunaugen besonders wichtig sind. Für die gewässertypspezifische Entwicklung der Fischbestände in einem Flussgebiet ist die Vernetzung der überregionalen Vorranggewässer mit den regionalen Wanderwegen der potamodromen (nur im Süßwasser wandernden) Fischarten unerlässlich. Nur der ökologische Verbund im gesamten Fließgewässersystem eines Flussgebietes ermöglicht den Fischen, sich an die im Jahresverlauf stark ändernden Umweltbedingungen jeweils anzupassen und ihre typischen Laichplätze, Nahrungsgründe, Unterstände, Sommer- oder Winterlager aufzusuchen. Auch wenn die zurückgelegten Strecken des Makrozoobenthos deutlich geringer sind, ist die ökologische Durchgängigkeit für einzelne Arten von hoher Bedeutung. Somit beeinflusst die ökologische Durchgängigkeit der Bundeswasserstraßen nicht nur den ökologischen Zustand der Fische und des Makrozoobenthos in den Oberflächenwasserkörpern der Bundeswasserstraßen selbst, sondern auch in den mit ihnen verbundenen Wasserkörpern durchaus bis weit in die Oberläufe der Fließgewässer hinein. Der Erhalt und die Wiederherstellung der ökologischen Durchgängigkeit der Bundeswasserstraßen unterstützt das Erreichen der Ziele der WRRL im gesamten Flussgebiet.

Mit der am 1. März 2010 in Kraft getretenen Neufassung des WHG enthält erstmals ein Bundesgesetz Vorschriften über die Durchgängigkeit oberirdischer Gewässer und nach § 34 Abs. 3 WHG die Verpflichtung der WSV, an den von ihr errichteten oder betriebenen Stauanlagen der Bundeswasserstraßen Maßnahmen zur Erhaltung und Wiederherstellung der ökologischen Durchgängigkeit durchzuführen, soweit es die Ziele der WRRL erfordern. Die WSV handelt hierbei hoheitlich im Rahmen ihrer Aufgaben nach dem Bundeswasserstraßengesetz (WaStrG).

Zu den fischökologischen und hydraulisch-technischen Anforderungen wird die WSV von den Fachbehörden Bundesanstalt für Gewässerkunde (BfG) und Bundesanstalt für Wasserbau (BAW) beraten.

2.2 Handlungskonzeption des BMDV

Um bundesweit eine gleichermaßen ökologisch wie ökonomisch effiziente Aufgabenumsetzung bei der Wiederherstellung der ökologischen Durchgängigkeit der Bundeswasserstraßen zu ermöglichen, verfolgt das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) seit 2010 eine Handlungskonzeption, die gemeinsam mit der WSV, BfG und BAW erarbeitet und weiterentwickelt wurde und die folgenden Kernelemente aufweist:

- Einordnung der gesetzlichen Aufgabe zur Wiederherstellung der Durchgängigkeit in die höchste Prioritätsstufe innerhalb des WSV-Aufgabenportfolios. Damit steht sie hinsichtlich ihres verpflichtenden Charakters auf gleicher Stufe wie z. B. die Verkehrssicherungspflicht, wenn auch die in den Schutzbereich der Verkehrssicherungspflicht fallenden Rechtsgüter Leben und Gesundheit von Menschen in jedem Fall höherrangig einzustufen sind.
- Erarbeitung und regelmäßige Aktualisierung eines Priorisierungskonzeptes für die von der WSV durchzuführenden Maßnahmen.
- Schaffung von Arbeitsstrukturen für die Wahrnehmung der neuen Aufgaben durch die WSV und fortgesetzte Einwerbung personeller Verstärkung.
- Planung und Umsetzung konkreter Maßnahmen an den Bundeswasserstraßen durch die WSV. Mit dem Übergang der Verantwortung für die zur WRRL-Zielerreichung erforderlichen Durchgängigkeitsmaßnahmen an den Bundeswasserstraßen von den Ländern an die WSV können neue Synergien z. B. mit einem Wehersatzneubau genutzt werden.
- Multiprojektmanagement zum WSV-Bauprogramm „Ökologische Durchgängigkeit“ mit regelmäßigem Monitoring der Teilprojekte.
- Erarbeitung eines Handbuchs „Ökologische Durchgängigkeit“, das die Grundlage der WSV für die Planung, Errichtung und Funktionskontrolle von Fischaufstiegs- und Fischabstiegsanlagen an Bundeswasserstraßen ist. Das von WSV, BAW und BfG gemeinsam erarbeitete Handbuch schreibt die bisherige Arbeitshilfe „Fischaufstiegsanlagen an Bundeswasserstraßen“ (BAW/BfG 2015) fort. Zwischenzeitlich erarbeitete fachspezifische Regelungen werden als Ergänzung der von der WSV zu beachtenden spezifischen technischen Regeln des „Technischen Regelwerks – Wasserstraßen“ vorab verbindlich eingeführt.
- Unterstützung der Planung und Umsetzung der Maßnahmen durch BfG und BAW über
 - a) eine standortbezogene Fachberatung zur fachlichen Qualitätssicherung und Gewährleistung eines einheitlichen fachlichen und formalen Mindeststandards,
 - b) die Durchführung eines Forschungs- und Entwicklungsprogramms zum Schließen von Wissenslücken (BfG/BAW 2017) und
 - c) die Erarbeitung von Fachbeiträgen zur Weiterentwicklung von Regelwerken.
- Durchführung von WSV/BfG/BAW-Aussprachetagen für den Fachaustausch der Ämter mit BfG und BAW; Veranstaltung von BfG/BAW-Kolloquien für den breiten Wissenstransfer und den Fachaustausch mit Dritten.
- Austausch und Kooperation von BMDV, WSV, BfG und BAW mit den Umweltbehörden und WRRL-Verantwortlichen des Bundes und der Länder der jeweiligen Flussgebietseinheiten, mit Interessenvertreterinnen und -vertretern aus den Umweltverbänden und der Wasserkraft, mit wissenschaftlichen Einrichtungen sowie Planungsbüros und bauausführenden Firmen.

3. Grundlagen

Der zweiten Aktualisierung der Bewirtschaftungspläne und Maßnahmenprogramme der Länder für den nunmehr dritten Bewirtschaftungszeitraum 2022 - 2027 kommt eine besondere Bedeutung zu, da die Fristen für das Erreichen der Bewirtschaftungsziele nach Art. 4 Abs. 4 c) der WRRL (§ 29 Abs. 3 WHG) grundsätzlich nicht über das Ende des Zeitraums dieser zweiten Aktualisierung 2027 verlängert werden können.

In der Bund-/Länderarbeitsgemeinschaft Wasser (LAWA) besteht Einigkeit darüber, dass die ehrgeizigen Ziele der WRRL innerhalb der vorgesehenen Fristen mit den vorhandenen personellen und finanziellen Mitteln nicht flächendeckend erreichbar sind. Die vor über 20 Jahren entwickelten Zeitvorstellungen bezüglich des Zielzustands sind sehr anspruchsvoll und hinsichtlich der Herausforderung, in einem dicht besiedelten Staat wie Deutschland eine Vielzahl an erforderlichen Maßnahmen in meist mehrfach belasteten Wasserkörpern umzusetzen, auch besonders groß.

Die LAWA hat sich daher mit Fragen im Kontext der von der WRRL vorgesehenen Fristverlängerungen und Ausnahmen befasst sowie Vorgehensweisen und Hinweise zur Fortschreibung der Bewirtschaftungspläne und Maßnahmenprogramme für den dritten Bewirtschaftungszeitraum 2022 - 2027 erarbeitet. Im Ergebnis hat die LAWA festgehalten, dass die WRRL nach 2027 keinen belastbaren Lösungsansatz bereithält, wenn für einen Wasserkörper die Voraussetzungen der WRRL für die Begründung von Fristverlängerungen aufgrund natürlicher Gegebenheiten oder für neu geregelte bzw. neue Schadstoffe oder für die Festlegung weniger strenge Umweltziele nicht vorliegen.

Unter der Maßgabe, ein möglichst einheitliches, abgestimmtes Vorgehen innerhalb Deutschlands zu entwickeln, hat sich die LAWA daher auf einen Lösungsansatz mit den folgenden Eckpunkten verständigt:

- Die dritten Bewirtschaftungspläne und Maßnahmenprogramme müssen sämtliche für die Erreichung der Bewirtschaftungsziele nach derzeitigem Kenntnisstand erforderlichen Maßnahmen enthalten (sog. Vollplanung).
- Bis Ende 2027 müssen alle Anstrengungen unternommen werden, um so viele Wasserkörper wie möglich in den guten Zustand zu bringen bzw. so viele Maßnahmen wie möglich umzusetzen.
- In den Bewirtschaftungsplänen und Maßnahmenprogrammen für den dritten Bewirtschaftungszeitraum muss transparent und nachvollziehbar dargelegt werden, welche Maßnahmen bis wann ergriffen bzw. umgesetzt werden können und sollen, aus welchen Gründen dies ggf. nicht bis Ende 2027 geleistet werden kann und wann mit einer Umsetzung zu rechnen ist (sog. Transparenz-Ansatz).
- Die als richtig und auch im Sinne der System-Resilienz als bedeutsam erachteten Ziele der WRRL sollen nicht abgesenkt, sondern der gute Zustand bzw. das gute Potenzial sollen erreicht werden, auch wenn es länger dauert.

Die im März 2020 von der LAWA auf ihrer 159. Vollversammlung verabschiedeten Empfehlungen werden vom BMDV mitgetragen und sind daher eine wichtige konzeptionelle Grundlage für die Aktualisierung des Priorisierungskonzepts des BMDV zur Wiederherstellung der ökologischen Durchgängigkeit der Bundeswasserstraßen.

Die fachliche Grundlage für das Priorisierungskonzept bildet der BfG-Bericht „Herstellung der Durchgängigkeit an Staustufen von Bundeswasserstraßen - Fischökologische Einstufung der Dringlichkeit von Maßnahmen für den Fischaufstieg“ (BfG 2010). Der Bericht wurde im Jahr 2021/22 aktualisiert (BfG 2022). Er führt die Staustufen auf, an denen aus fischökologischer Sicht Maßnahmen zur Wiederherstellung der aufwärts gerichteten ökologischen Durchgängigkeit erforderlich sind und stuft die relative fischökologische Dringlichkeit dieser Maßnahmen ein. Es werden nur Staustufen mit einer Dringlichkeit versehen, für die die WSV gemäß WHG § 34 Abs. 3 zuständig ist.

Weitere Faktoren, die für die Priorisierung und Umsetzungsreihenfolge von Bedeutung sind, werden in Kapitel 6 erläutert.

Im Priorisierungskonzept 2012 (BMVBS 2012) und im 1. Fortschrittsbericht 2015 (BMVI 2015) wurden ausdrücklich nur die erforderlichen Maßnahmen für den Fischaufstieg gereiht. Auch die aktualisierte Maßnahmenpriorisierung 2021 orientiert sich am Bedarf für den Fischaufstieg. Für alle neuen WSV-Projekte zur Wiederherstellung der ökologischen Durchgängigkeit der Bundeswasserstraßen, die zum Erreichen der Ziele der WRRL umzusetzen sind, wird zu Beginn eines Planungsprozesses auch das Erfordernis von Fischabstiegsmaßnahmen über die WSV-Stauanlage geprüft. Eine gesonderte Priorisierung von Fischabstiegsmaßnahmen erfolgt nicht.

Ebenso ist das Erfordernis der Wiederherstellung der Durchgängigkeit für das Makrozoobenthos kein Priorisierungskriterium. Die Durchgängigkeit für das Makrozoobenthos wird bei der Umsetzung der Maßnahmen jeweils mit hergestellt, z. B. über ein für die Durchwanderbarkeit von Makrozoobenthos geeignetes Sohlsubstrat in Fischaufstiegsanlagen.

4. Maßnahmenbedarf

Das 2015 fortgeschriebene Priorisierungskonzept des Bundes (BMVI 2015) enthielt 187 Staustufen in Bundeswasserstraßen mit WSV-Maßnahmenbedarf (Block 1: Umsetzungsaktivitäten) und 47 Staustufen, an denen die Notwendigkeit von WRRL-Maßnahmen der WSV zur Wiederherstellung der ökologischen Durchgängigkeit wegen unklarer Zuständigkeit oder fehlender Fachinformationen zu prüfen war (Block 2: Prüfkategorien).

Für die im dritten Bewirtschaftungszyklus erforderliche Vollplanung musste an diesen 47 Staustufen abschließend über den WSV-Maßnahmenbedarf zum Erreichen der WRRL-Bewirtschaftungsziele entschieden werden. Zudem wurde der WSV-Maßnahmenbedarf an allen bereits 2015 priorisierten Staustufen in den Bundeswasserstraßen mit Stauanlagen anderer Betreiber oder aufgrund bereits realisierter Durchgängigkeitsmaßnahmen überprüft. Hierzu wurde für jede Staustufe ausgehend von den Informationen in den WRRL-Wasserkörpersteckbriefen, die von den Wasserwirtschaftsverwaltungen der Länder auf der Bund/Länder-Informations- und Kommunikationsplattform WasserBLICK bzw. im Geoportal der BfG¹ zur Verfügung gestellt werden, eine standortspezifische Analyse durchgeführt und die Dringlichkeit aus fischökologischer Sicht anhand der fachlich begründeten Kriterien des BfG-Berichts 1697 „Fischökologische Einstufung der Dringlichkeit von Maßnahmen für den Fischaufstieg“ (BfG 2022) eingestuft.

Die Prüfung des zur Zielerreichung der WRRL erforderlichen WSV-Maßnahmenbedarfs erfolgte für jede Staustufe in zwei Schritten:

1. Maßnahmenbedarf besteht, wenn die Wiederherstellung der ökologischen Durchgängigkeit zum Erreichen der Ziele der WRRL erforderlich ist und
 - a) die Staustufe nicht ökologisch durchgängig ist oder
 - b) an der Staustufe eine Fischaufstiegsanlage mit eingeschränkter Funktionsfähigkeit oder ein Querbauwerk mit eingeschränkter Passierbarkeit (z.B. Sohlschwelle) vorhanden ist oder
 - c) bei Staustufen mit Stauanlagen in mehreren Gewässerarmen mehrere Aufstiegsmöglichkeiten an der Staustufe erforderlich sind, mindestens eine aber fehlt oder nur eingeschränkt funktionsfähig ist.
2. Die zur WRRL-Zielerreichung erforderliche/n Maßnahme/n ist/sind gemäß § 34 Abs. 3 WHG durch die WSV umzusetzen, wenn die jeweilige Stauanlage an einer Bundeswasserstraße von der WSV errichtet oder betrieben wird.

Im Zuge des Anhörungsverfahrens für den dritten Bewirtschaftungszyklus der WRRL 2022 – 2027 wurde der zum Erreichen der Bewirtschaftungsziele erforderliche WSV-Maßnahmenbedarf zur Wiederherstellung der ökologischen Durchgängigkeit der Bundeswasserstraßen anlagenscharf mit Oberflächenwasserkörper-Bezug zwischen Bund und Ländern abgestimmt.

Im Ergebnis der Prüfung der zur Zielerreichung der WRRL erforderlichen Maßnahmen umfasst der WSV-Maßnahmenbedarf derzeit 217 Maßnahmen zur Wiederherstellung der ökologischen Durchgängigkeit der Bundeswasserstraßen (Tab. A.1, Anhang). Dabei wurde grundsätzlich an jeder Staustufe zunächst nur eine WSV-Maßnahme in die bundesweite Priorisierung aufgenommen. Sollte sich nach Abschluss dieser Maßnahme herausstellen, dass aufgrund von Abflussaufteilungen oder der Gewässerbreite an einer Staustufe mehr als eine WSV-Maßnahme erforderlich ist, um die Ziele der WRRL erreichen zu können, wird die Staustufe erneut in die WSV-Priorisierung aufgenommen.

An weiteren 10 Staustufen werden die zum Erreichen der WRRL-Ziele erforderlichen Maßnahmen durch Dritte als Betreiber von Stauanlagen in der Bundeswasserstraße umgesetzt (Tab. A.2, Anhang).

1 https://geoportal.bafg.de/mapapps/resources/apps/WKSB_2021/index.html?lang=de

Einen Gesamtüberblick über den Maßnahmenbedarf der WSV und Dritte an den Bundeswasserstraßen - für die Flussgebietseinheiten zusammengefasst - gibt Tabelle 1.

Tabelle 1: Nach Flussgebietseinheiten aufgeschlüsselte Anzahl der durch die WSV und Dritte umzusetzenden Maßnahmen zur Wiederherstellung der ökologischen Durchgängigkeit der Bundeswasserstraßen (Maßnahmenbedarf 2021).

Flussgebietseinheit	Maßnahmenumsetzung durch WSV	Maßnahmenumsetzung durch Dritte
Donau	8	0
Rhein	109	1
Ems	12	0
Weser	29	1
Elbe	51	5
Eider	1	0
Oder	7	3
Summe:	217	10

Für den Anschluss an die Fassungen des bundesweiten Priorisierungskonzeptes 2012 und 2015, die neben den Umsetzungsaktivitäten auch offene Prüfaktivitäten enthielten (siehe Anfang dieses Kapitels), werden im Anhang (Tab. A.3) auch die Staustufen aufgelistet, an denen nach erfolgter Prüfung und Abstimmung mit den Bundesländern kein WRRL-Maßnahmenbedarf zur Wiederherstellung der ökologischen Durchgängigkeit der Bundeswasserstraßen besteht.

5. Stand der Maßnahmenumsetzung

Mit der Sachstandsaktualisierung zur Fortschreibung der bundesweiten Priorisierung der Maßnahmen zur Wiederherstellung der ökologischen Durchgängigkeit der Bundeswasserstraßen wurde auch der Stand der bisherigen Maßnahmenumsetzung zum Ende des zweiten Bewirtschaftungszyklus erhoben.

Von 217 durch die WSV umzusetzenden Maßnahmen (Tab. 1) wurden bis zum Ende des zweiten Bewirtschaftungszyklus 52 Maßnahmen ergriffen, die noch nicht abgeschlossen werden konnten. Es wird davon ausgegangen, dass 35 der heute ergriffenen Maßnahmen bis zum Ende des dritten Bewirtschaftungszeitraums 2027 abgeschlossen werden. Eine WSV-Maßnahme gilt im Sinne der LAWA-Empfehlungen der 159. LAWA-Vollversammlung vom 20. März 2020 für die Definition des Umsetzungsstands einer Maßnahme als ergriffen, wenn die personellen und organisatorischen Bedingungen zur Planung der Maßnahme geschaffen wurden und als Projektstand mindestens zu verzeichnen ist, dass der verbindliche Projektauftrag zur Umsetzung der Maßnahme an den Träger des Vorhabens ergangen ist. Eine ergriffene Maßnahme gilt als abgeschlossen, wenn die Maßnahme umgesetzt bzw. fertiggestellt ist.

Das 2015 fortgeschriebene Priorisierungskonzept des Bundes (BMVI 2015) enthielt 11 Staustufen mit seit 2010 (d. h. seit der Verpflichtung der WSV gemäß § 34 Abs. 3 WHG) abgeschlossenen Durchgängigkeitsmaßnahmen. Mittlerweile unterstützen 18 Fischaufstiegsanlagen, die seit 2010 von Kommunen, Wasserkraftanlagenbetreibern und der WSV in den Bundeswasserstraßen in Betrieb genommen wurden, die Zielerreichung der WRRL in den jeweiligen Flussgebieten. Hinzu kommen 4 Staustufen, an denen zwischen dem Jahr 2000 (Inkrafttreten der WRRL) und dem Jahr 2010 Maßnahmen zur Wiederherstellung der ökologischen Durchgängigkeit abgeschlossen wurden und an denen seitens der Bundesländer kein weiterer WRRL-Maßnahmenbedarf zur Wiederherstellung der ökologischen Durchgängigkeit gesehen wird.

Einen Gesamtüberblick über den Stand der Maßnahmenumsetzung gibt Tabelle 2. Einzelheiten sind Tabelle A.1 und Tabelle A.4 (Anhang) zu entnehmen.

Tabelle 2: Nach Flussgebietseinheiten aufgeschlüsselte Anzahl neuer Fischaufstiegsanlagen (Baujahr ab 2001) in den Bundeswasserstraßen (abgeschlossen bis 2021), Anzahl der durch die WSV bis 2021 ergriffenen und noch nicht abgeschlossenen Maßnahmen (ergriffen bis 2021) und Anzahl der bis 2021 ergriffenen Maßnahmen, die bis Ende 2027 abgeschlossen werden sollen (Handlungsziel 2027).

Flussgebietseinheit	WSV / Dritte: abgeschlossen bis 2021	WSV: ergriffen bis 2021	WSV: Handlungsziel 2027
Donau	2	2	0
Rhein	13	24	16
Ems	0	3	3
Weser	1	2	2
Elbe	6	21	14
Eider	-	-	-
Oder	-	-	-
Summe:	22	52	35

6. Maßnahmenpriorisierung

Mit Abschluss der Prüfung des WSV-Maßnahmenbedarfs (Kap. 4) weist die Aktualisierung der bundesweiten Priorisierung 2021 nunmehr alle nach heutigem Kenntnisstand für das Erreichen der WRRL-Ziele erforderlichen WSV-Maßnahmen zur Wiederherstellung der ökologischen Durchgängigkeit der Bundeswasserstraßen aus.

Während für den Fortschrittsbericht 2015 noch sieben regionale Umsetzungskonzepte der damaligen Wasser- und Schifffahrtsdirektionen aktualisiert, bundesweit zusammengeführt und gereiht wurden, erfolgte die Reihung der Maßnahmen 2021 durch die an die Stelle der sieben Direktionen getretene Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt nach bundesweit einheitlichen Grundsätzen, die im Folgenden erläutert werden. Abbildung A.1 im Anhang stellt die Systematik der Aktualisierung der bundesweiten Priorisierung 2021 zusammenfassend dar.

Die bundesweite Priorisierung 2021 beginnt mit den bereits ergriffenen, noch laufenden WSV-Projekten zur Wiederherstellung der ökologischen Durchgängigkeit der Bundeswasserstraßen (Nr. 1 – 52, Anhang, Tab. A.1), die innerhalb folgender Gruppen nach geplantem Baubeginn des Projekts (Stand 09/2021) gereiht wurden:

- Projekte mit Forschungsanteil („Pilotanlagen“ Nr. 1 - 6)
- Projekte in Synergie mit vordringlichem Ersatzneubau eines systemkritischen Wehres (Nr. 7 - 26)
- Projekte in Synergie mit dem Ersatzneubau eines Wehres (Nr. 27 - 34)
- Projekte durch Vereinbarungen mit Dritten (z.B. Öffentlich-rechtliche Vereinbarungen mit den Ländern, Kompensationsverpflichtung) (Nr. 35 - 43)
- Weitere Projekte, die ausschließlich aus § 34 Abs. 3 WHG begründet sind (Nr. 44 - 52)

Danach folgen ab Nr. 53 die bis zum Ende des zweiten Bewirtschaftungszeitraums 2021 noch nicht ergriffenen WSV-Projekte (Anhang, Tab. A.1). Für deren Reihung wurde zwischen vorrangigem und nachrangigem Maßnahmenbedarf unterschieden und innerhalb dieser Gruppierung primär nach der fischökologischen Dringlichkeit des Maßnahmenbedarfs (BfG 2022) und sekundär nach dem mittleren Abfluss als grobes Maß für die Gewässergröße und die Lage der Staustufen stromauf im Gewässer gereiht:

a) Vorrangiger Maßnahmenbedarf

- WSV-Projekt an einer Staustufe ohne ökologische Durchgängigkeit, an der der Hauptmaßnahmenbedarf¹ an einer WSV-Stauanlage liegt oder
- WSV-Projekt an einer Staustufe mit mehreren Gewässerarmen und bereits vorhandener/n Fischaufstiegsanlage(n), wobei der Hauptmaßnahmenbedarf an der WSV-Stauanlage liegt und an dieser WSV-Stauanlage noch keine oder eine nicht funktionsfähige Fischaufstiegsanlage vorhanden ist.

b) Nachrangiger Maßnahmenbedarf

- (N1) WSV-Projekt an einer Stauanlage im Hauptwanderkorridor mit bereits vorhandener Fischaufstiegsanlage und diese vorhandene Fischaufstiegsanlage ist nur eingeschränkt funktionsfähig bzw. das WSV-Querbauwerk (z. B. Sohlschwelle) im Hauptwanderkorridor ist nur eingeschränkt passierbar

¹ Hauptmaßnahmenbedarf in der Zuständigkeit der WSV bedeutet, dass der Hauptabfluss an den meisten Tagen zwischen Q_{30} und Q_{330} über eine Stauanlage der WSV geht (= Hauptwanderkorridor).

- (N2) WSV-Projekt an einer Staustufe mit mehreren Gewässerarmen, wobei die Stauanlage im Hauptwanderkorridor bereits durchgängig ist und weiterer Maßnahmenbedarf an einer weiteren WSV-Stauanlage besteht
- (N3) WSV-Projekt an einer Staustufe mit mehreren Gewässerarmen ohne oder mit eingeschränkter ökologischer Durchgängigkeit, an der der Hauptmaßnahmenbedarf an der Stauanlage eines Dritten liegt und darüber hinaus weiterer Maßnahmenbedarf an einer WSV-Stauanlage besteht.

Die strenge Priorisierung der durch die WSV noch nicht ergriffenen WRRL-Maßnahmen zur Wiederherstellung der ökologischen Durchgängigkeit der Bundeswasserstraßen nach dieser bundesweit einheitlichen Systematik dient der WSV als Entscheidungsinstrument für die grundsätzliche Umsetzungsreihenfolge. Dennoch kann sich durch fachliche, rechtliche, administrative oder (haushalts-)politische Randbedingungen, aber auch aus dem Bestreben nach effizienter Aufgabenerledigung, durch die Bündelung von Projekten oder die Nutzung von Synergien mit verkehrswasserbaulichen und sicherheitsrelevanten Maßnahmen an den WSV-Stauanlagen eine abweichende Umsetzungsreihenfolge ergeben.

Diese Aspekte spiegeln sich bereits in den 52 bisher ergriffenen Maßnahmen wider, von denen allein 28 Projekte in Synergie mit dem Ersatzneubau eines Wehres zum Erhalt der verkehrlichen Infrastruktur aufgesetzt wurden und 10 Projekte über eine öffentlich-rechtliche Vereinbarung mit einem Bundesland geplant und umgesetzt werden. Dies setzt sich bei den in der bundesweiten Priorisierung folgenden 19 Maßnahmen, die noch bis zum Ende des dritten Bewirtschaftungszeitraum 2027 ergriffen werden können (Nr. 53 – 71), fort. Von diesen 19 Maßnahmen sind die Planung und Umsetzung von 13 Maßnahmen Gegenstand einer Vereinbarung mit den Bundesländern Rheinland-Pfalz für die Mosel und Niedersachsen für die Ems. Ein Projekt soll in Synergie mit einem Wehrersatz aufgesetzt werden. Nur 5 Projekte an Donau, Weser und Havel folgen damit der Priorisierung nach fischökologischer Dringlichkeit und Abfluss.

Damit verbleiben 108 Maßnahmen im vorrangigen Maßnahmenbedarf zur Wiederherstellung der ökologischen Durchgängigkeit der Bundeswasserstraßen auf den Plätzen Nr. 72 – 179 der bundesweiten Priorisierung. 38 Maßnahmen stehen im nachrangigen Maßnahmenbedarf auf den Plätzen Nr. 180 - 217.

Die Tabellen im Anhang ermöglichen mit der Auflistung der 217 priorisierten WSV-Maßnahmen (Tab. A.1) sowie 10 ausgewiesenen Maßnahmen Dritter (Kap. 4, Tab. A.2) und 22 bereits abgeschlossenen Maßnahmen der WSV und Dritter (Kap. 5, Tab. A.4) eine aktuelle Gesamtsicht auf die nach heutigem Kenntnisstand zum Erreichen der Bewirtschaftungsziele der WRRL erforderlichen Maßnahmen zur Wiederherstellung der ökologischen Durchgängigkeit der Bundeswasserstraßen.

7. Zeitplanung

Innerhalb des dritten WRRL-Bewirtschaftungszeitraums werden alle Anstrengungen unternommen, um bis Ende 2027 von den zur Zielerreichung erforderlichen Maßnahmen so viele wie möglich zu ergreifen. Es ist jedoch absehbar, dass aufgrund der komplexen fachlichen, räumlichen und rechtlichen Randbedingungen und begrenzter personeller und finanzieller Ressourcen bei Weitem nicht alle erforderlichen Maßnahmen zur Wiederherstellung der ökologischen Durchgängigkeit der Bundeswasserstraßen bis Ende 2027 umzusetzen sind.

Den Empfehlungen der 159. LAWA-Vollversammlung vom 20. März 2020 entsprechend ist zur Inanspruchnahme des Transparenz-Ansatzes (Kap. 3) für die Maßnahmen, welche aus heutiger Sicht nicht bis Ende 2027 ergriffen werden können, eine Zeitplanung anzugeben, wann diese Maßnahmen ergriffen sein werden.

Vor diesem Hintergrund sind die öffentlich-rechtlichen Vereinbarungen zwischen der WSV und einzelnen Bundesländern sowohl für einzelne WSV-Maßnahmen als auch für die Wiederherstellung der ökologischen Durchgängigkeit der gesamten Bundeswasserstraßen Mosel und Ems besonders hervorzuheben. Hierdurch können sowohl die fachlichen Kompetenzen als auch die personellen Kapazitäten der Bundesländer für eine frühzeitigere Maßnahmenumsetzung genutzt werden (Tab. 3). Trotz Übertragung der Trägerschaft von der WSV auf das Land werden die Maßnahmen in enger Zusammenarbeit zwischen der WSV und dem Land realisiert, da die WSV weiter die Kosten trägt und alle hoheitlichen Befugnisse gemäß Bundeswasserstraßengesetz bei der WSV verbleiben.

Tabelle 3: Öffentlich-rechtliche Vereinbarungen zwischen der WSV und einzelnen Bundesländern zur Wiederherstellung der ökologischen Durchgängigkeit in Bundeswasserstraßen.

Vereinbarung	Flussgebietseinheit	Bundesland	Gewässer	Stauanlage(n)
2010	Elbe	MV	Müritz-Elde-Wasserstraße	Lewitz
2010	Elbe	MV	Müritz-Elde-Wasserstraße	Neustadt-Glewe
2011	Rhein	RP	Mosel	Koblenz, Lehmen, Müden, Fankel, St. Aldegund, Enkirch, Zeltingen, Wintrich, Detzem, Trier
2013	Rhein	HE	Main	Offenbach, Mühlheim
2013	Rhein	NW	Ruhr	Duisburg
2015	Ems	NW	Ems	Rheine
2015	Rhein	HE	Lahn	Altenberg
2016	Weser	NI	Aller	Hademstorf
2020/21	Ems	NI	Ems	Herbrum, Hanekenfähr, Geeste, Varloh, Bollingerfähr, Düthe, Hilter, Hüntel, Listrup, Lingen, Beversunden

Der Zeitplanung der WSV liegen bei bereits ergriffenen Maßnahmen die vorhandenen Zeitpläne, bei noch nicht ergriffenen Maßnahmen die Erfahrungen aus der Umsetzung der bisher ergriffenen Maßnahmen zugrunde. Die Zeitplanung basiert zudem auf dem derzeit für die Wiederherstellung der ökologischen Durchgängigkeit zur Verfügung stehenden Personal in den Wasserstraßen-Neubauämtern (WNÄ) Helmstedt, Heidelberg, Aschaffenburg, Berlin und Magdeburg.

Für die WSV-Maßnahmen, die erst nach 2027 ergriffen werden können, wurde die Zeitplanung in 6-Jahres-Zyklen gestaffelt fortgeführt. Dabei wurden die in den o. g. öffentlich-rechtlichen Vereinbarungen mit einzelnen Bundesländern enthal-

tenen Zeitpläne übernommen. Zudem wurde berücksichtigt, wann die derzeit für die Wiederherstellung der ökologischen Durchgängigkeit der Bundeswasserstraßen zur Verfügung stehenden Personalkapazitäten in den (regional zuständigen) WNÄ aus den laufenden Durchgängigkeitsprojekten frei werden, um die nächste Maßnahme in dieser Region zu ergreifen. Daraus ergibt sich ein Zeitplan (Tab. A.1), in dem die Umsetzungsreihenfolge von der Maßnahmenpriorisierung (Kap. 6) abweicht.

Eine Übersicht über den Stand der Maßnahmenumsetzung zum Ende des zweiten Bewirtschaftungszeitraums 2021 sowie die zur WRRL-Zielerreichung noch zu ergreifenden Maßnahmen für die Wiederherstellung der ökologischen Durchgängigkeit der Bundeswasserstraßen geben die Abbildungen 1 und 2. Details können dem Anhang (Tab. A.1) entnommen werden.

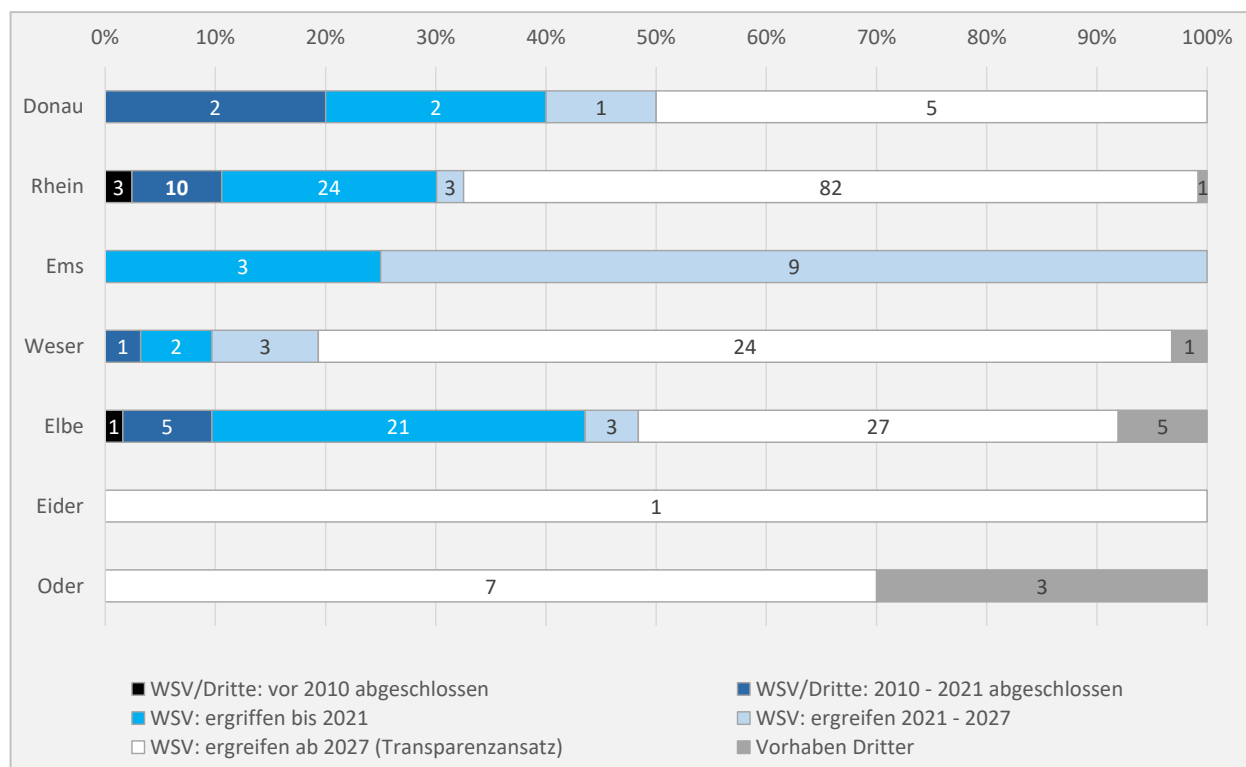
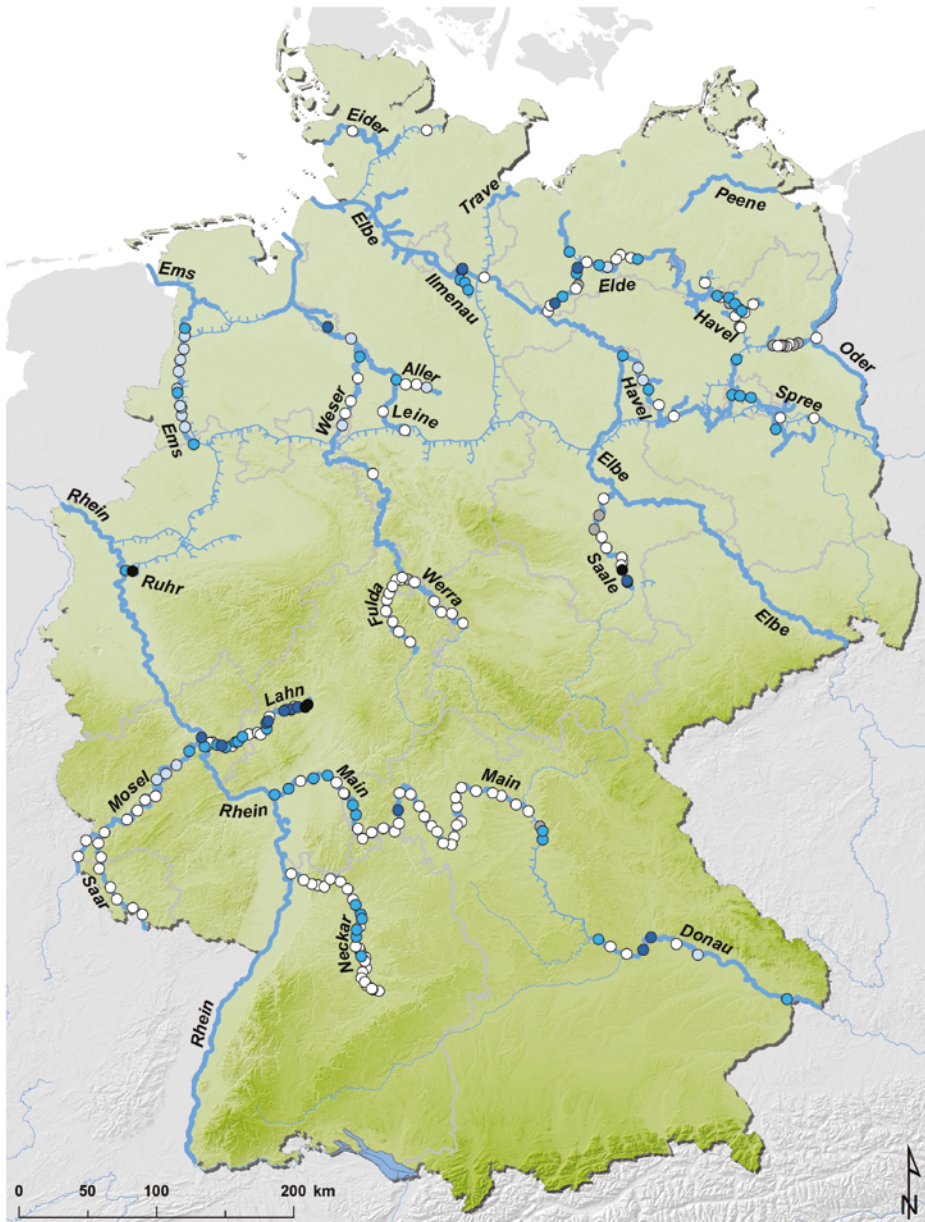


Abbildung 1: Übersicht über den Stand der Maßnahmenumsetzung 2021 und die Maßnahmenplanung zur Wiederherstellung der ökologischen Durchgängigkeit der Bundeswasserstraßen (nach Flussgebietseinheiten aufgeschlüsselte Anzahl der Einzelmaßnahmen).



Stand der Maßnahmenumsetzung

- WSV/Dritte: vor 2010 abgeschlossen
- WSV/Dritte: 2010 - 2021 abgeschlossen
- WSV: ergriffen bis 2021
- WSV: ergreifen 2021-2027
- WSV: ergreifen ab 2027 (Transparenzansatz)
- Vorhaben Dritter

Streckentyp

- BWaStr mit freier oder geregelter Flusstrecke
- Kanalstrecke
- Flusstrecke außerhalb BWaStr

© BfG 2022, Erstellt durch die Bundesanstalt für Gewässerkunde, Referat U4
 Kontakt: durchgaengigkeit@bafg.de
 Kartengrundlage: VeriNet-BWaStr Ver. 3.14, SRTM90 (<http://srtm.csi.cgiar.org>).



Abbildung 2: Kartographische Übersicht über den Stand der Maßnahmenumsetzung 2021 und die Maßnahmenplanung zur Wiederherstellung der ökologischen Durchgängigkeit der Bundeswasserstraßen.

8. Zusammenfassung und Ausblick

Mit der am 1. März 2010 in Kraft getretenen Neufassung des WHG ist die WSV nach § 34 Abs. 3 WHG verpflichtet, an den von ihr errichteten oder betriebenen Stauanlagen der Bundeswasserstraßen Maßnahmen zur Erhaltung und Wiederherstellung der Durchgängigkeit durchzuführen, soweit diese zur Erreichung der Ziele nach WRRL erforderlich sind.

Für die gleichermaßen ökologisch wie ökonomisch effiziente Umsetzung dieser komplexen Aufgabe verfolgt das BMDV seit 2010 eine Handlungskonzeption, nach der mit der vorliegenden Überarbeitung des Priorisierungskonzepts und der Aktualisierung der Maßnahmenpriorisierung ein neuer Meilenstein erreicht wurde.

Mit Abschluss der fachlichen und rechtlichen Prüfung des WSV-Maßnahmenbedarfs an den Bundeswasserstraßen weist die Aktualisierung der Maßnahmenpriorisierung des BMDV nunmehr alle WSV-Maßnahmen aus, die nach heutigem Kenntnisstand erforderlich sind, damit an den Stauanlagen des Bundes die fehlende ökologische Durchgängigkeit für die Fische und das Makrozoobenthos dem Erreichen des guten Zustands der Fließgewässer in den Flussgebieten nicht mehr entgegensteht (Vollplanung). Die anhand bundesweit einheitlicher Kriterien abgeleitete Priorisierung wurde mit den Bundesländern der jeweiligen Flussgebietseinheit im Rahmen der Anhörung zu den Entwürfen der Bewirtschaftungspläne und Maßnahmenprogramme für den dritten WRRL-Bewirtschaftungszeitraum 2022 - 2027 einvernehmlich abgestimmt.

Die zu Beginn des dritten WRRL-Bewirtschaftungszeitraums vorliegende Maßnahmenpriorisierung umfasst 217 Maßnahmen der WSV an Staustufen der Bundeswasserstraßen, von denen 52 Maßnahmen bereits ergriffen sind. Mit den Erfahrungen aus der Umsetzung der laufenden WSV-Projekte, dem Ansatz des derzeit für die Wiederherstellung der ökologischen Durchgängigkeit der Bundeswasserstraßen zur Verfügung stehenden WSV-Personals und durch die aktive Unterstützung der Bundesländer über Kooperationen an Aller, Ems, Lahn, Main, Mosel, Müritz-Elde-Wasserstraße und Ruhr können bis Ende 2027 noch 19 weitere Maßnahmen ergriffen werden. Nach der Zeitplanung der WSV verbleiben trotz aller seit 2010 mit hohem Verantwortungsbewusstsein geschaffenen konzeptionellen und organisatorischen Voraussetzungen für eine effiziente Aufgabenerledigung mit den vorhandenen personellen Ressourcen der WSV 146 Maßnahmen, die erst nach 2027 ergriffen werden können. Dies ist u. a. den komplexen fachlichen, räumlichen und rechtlichen Randbedingungen geschuldet, die an den dicht besiedelten und seit Jahrhunderten auf vielfältige Weise genutzten Bundeswasserstraßen vorzufinden sind.

Innerhalb des dritten WRRL-Bewirtschaftungszeitraums 2022 - 2027 werden BMDV, WSV, BfG und BAW ihre gemeinsamen Anstrengungen weiter forcieren, um in enger Abstimmung mit den Bundesländern von den zum Erreichen der Ziele der WRRL erforderlichen Maßnahmen zur Wiederherstellung der Ökologischen Durchgängigkeit der Bundeswasserstraßen bis Ende 2027 so viele Maßnahmen wie möglich zu ergreifen.

9. Referenzen

BAW/BfG (2015): Arbeitshilfe Fischaufstiegsanlagen an Bundeswasserstraßen, Version 2.0. Bundesanstalt für Wasserbau, Karlsruhe und Bundesanstalt für Gewässerkunde, Koblenz. DOI: 10.5675/AHFAA_2.0_2015

BfG (2010): BfG-Bericht 1697, Herstellung der Durchgängigkeit an Staustufen von Bundeswasserstraßen - Fischökologische Einstufung der Dringlichkeit von Maßnahmen für den Fischaufstieg. Bundesanstalt für Gewässerkunde, Koblenz.

BfG (2022): BfG-Bericht 1697, Herstellung der Durchgängigkeit an Staustufen von Bundeswasserstraßen - Fischökologische Einstufung der Dringlichkeit von Maßnahmen für den Fischaufstieg. 2. aktualisierte Fassung. Bundesanstalt für Gewässerkunde, Koblenz.

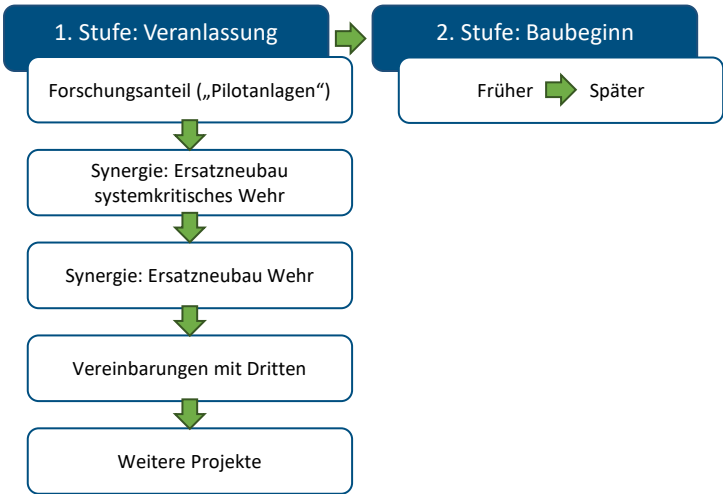
BfG/BAW (2017): Herstellung der ökologischen Durchgängigkeit für Fische an den Staustufen der Bundeswasserstraßen, Rahmenkonzept für Forschung und Entwicklung. Bundesanstalt für Gewässerkunde, Koblenz und Bundesanstalt für Wasserbau, Karlsruhe. DOI: 10.5675/SB012018

BMVBS (2012): Erhaltung und Wiederherstellung der ökologischen Durchgängigkeit der Bundeswasserstraßen. Erläuterungsbericht zu Handlungskonzeption und Priorisierungskonzept des BMVBS. Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Bonn.

BMVI (2015): Erhaltung und Wiederherstellung der ökologischen Durchgängigkeit der Bundeswasserstraßen. Bundesweites Priorisierungskonzept und Maßnahmenpriorisierung für den Fischaufstieg – 1. Fortschrittsbericht. Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, Bonn.

10. Anhang

Priorisierung von WSV-Maßnahmen: ergriffen bis 2021



Priorisierung von WSV-Maßnahmen: ergreifen ab 2021

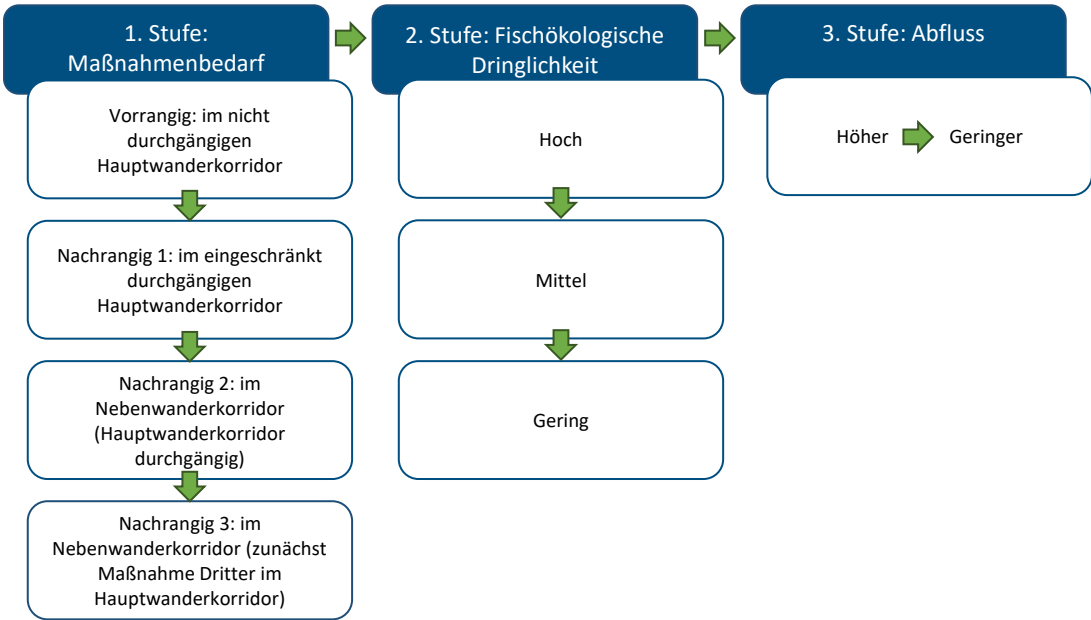


Abbildung A.1: Schematische Darstellung der Systematik der Maßnahmenpriorisierung für WSV-Maßnahmen zur Wiederherstellung der ökologischen Durchgängigkeit der Bundeswasserstraßen.

Bis 2021 bereits ergriffene Maßnahmen wurden zunächst nach Veranlassung gereiht. Jede dieser Gruppen wurde dann nach dem geplanten Baubeginn (Stand 09/2021) sortiert.

Noch zu ergreifende Maßnahmen wurden zunächst nach dem Maßnahmenbedarf gereiht. Jede dieser Gruppen wurde dann nach der fischökologischen Dringlichkeit (BfG 2022) sortiert und jede diese Untergruppen wiederum nach dem mittleren Abfluss. Details können Kapitel 6 entnommen werden.

Tabelle A.1: Gesamtübersicht der WSV-Maßnahmenpriorisierung und Zeitplanung bis zum Ergreifen der Maßnahmen (Stand 09/2021). Details zur Maßnahmenpriorisierung können Kapitel 6 entnommen werden, die Systematik ist zudem schematisch in Abbildung A.1 dargestellt.

Der Zeitplanung der WSV liegen bei bereits ergriffenen Maßnahmen die vorhandenen Zeitpläne, bei noch nicht ergriffenen Maßnahmen die Erfahrungen aus der Umsetzung der bisher ergriffenen Maßnahmen, das zur Verfügung stehende Personal sowie einzelne öffentlich-rechtliche Vereinbarungen mit den Bundesländern zugrunde. Daraus ergibt sich ein Zeitplan (letzte Spalte), in dem die Umsetzungsreihenfolge von der Maßnahmenpriorisierung (erste Spalte) abweicht. Details können Kapitel 7 entnommen werden.

Maßnahmen-priorisierung	Flussgebiets-einheit	Bundesland	Gewässer	Stauanlage	Zeitplan (Maßnahme ergriffen)
1	Rhein	RP	Mosel	Lehmen	bis 2021 ¹
2	Rhein	BW	Neckar	Kochendorf Kraftwerk	bis 2021 ¹
3	Rhein	BW	Neckar	Lauffen	bis 2021 ¹
4	Weser	NI	Weser	Dörverden	bis 2021 ¹
5	Rhein	HE	Main	Eddersheim	bis 2021 ¹
6	Rhein	BY	Main	Wallstadt	bis 2021 ¹
7	Elbe	NI	Elbe	Geesthacht Süd	bis 2021 ¹
8	Elbe	BB	Untere Havel-Wasserstraße	Rathenow Hinterarche	bis 2021 ¹
9	Elbe	BE	Spree-Oder-Wasserstraße	Berlin Mühlendamm	bis 2021 ¹
10	Rhein	BW	Neckar	Pleidelsheim Beihingen	bis 2021 ¹
11	Elbe	BB	Havel-Oder-Wasserstraße	Sachsenhausen	bis 2021 ¹
12	Elbe	BB	Dahme-Wasserstraße	Neue Mühle	bis 2021 ¹
13	Rhein	BW	Neckar	Kochendorf Neckarsulm	bis 2021 ¹
14	Elbe	BB	Obere Havel-Wasserstraße	Zaaren	bis 2021 ¹
15	Elbe	BB	Obere Havel-Wasserstraße	Regow	bis 2021 ¹
16	Elbe	BB	Obere Havel-Wasserstraße	Schorfheide	bis 2021 ¹
17	Elbe	BB	Untere Havel-Wasserstraße	Quitzebel	bis 2021 ¹
18	Rhein	RP	Lahn	Hollerich	bis 2021
19	Rhein	RP	Lahn	Dausenau	bis 2021
20	Elbe	NI	Ilmenau	Fahrenholz	bis 2021
21	Elbe	NI	Ilmenau	Wittorf	bis 2021
22	Elbe	NI	Ilmenau	Bardowick	bis 2021
23	Rhein	RP	Lahn	Scheidt	bis 2021
24	Rhein	RP	Lahn	Cramberg	bis 2021
25	Rhein	RP	Lahn	Diez	bis 2021
26	Donau	BY	Donau	Kachlet	bis 2021
27	Elbe	BB	Obere Havel-Wasserstraße	Steinavel	bis 2021 ¹

¹ Handlungsziel 2027, d. h. ergriffene Maßnahme, die bis 2027 abgeschlossen werden soll

Maßnahmen- priorisierung	Flussgebiets- einheit	Bundesland	Gewässer	Stauanlage	Zeitplan (Maßnahme ergriffen)
28	Weser	NI	Aller	Hademstorf	bis 2021
29	Elbe	MV	Stör-Wasserstraße	Banzkow	bis 2021 ¹
30	Elbe	BB	Lychener Gewässer	Himmelfort	bis 2021 ¹
31	Ems	NW	Ems	Rheine	bis 2021 ¹
32	Ems	NI	Ems	Geeste	bis 2021 ¹
33	Rhein	BY	Main	Obernau	bis 2021 ¹
34	Elbe	MV	Müritz-Elde-Wasserstraße	Parchim	bis 2021 ¹
35	Elbe	MV	Müritz-Elde-Wasserstraße	Neustadt-Glewe	bis 2021 ¹
36	Rhein	NW	Ruhr	Ruhrwehr Duisburg	bis 2021 ¹
37	Rhein	HE	Main	Offenbach	bis 2021 ¹
38	Rhein	HE	Main	Mühlheim	bis 2021 ¹
39	Rhein	HE	Lahn	Füfurfurt Wehr	bis 2021 ¹
40	Rhein	BW	Neckar	Horkheim	bis 2021 ¹
41	Rhein	HE	Lahn	Altenberg	bis 2021 ¹
42	Rhein	BW	Neckar	Gundelsheim	bis 2021 ¹
43	Ems	NI	Ems	Herbrum	bis 2021 ¹
44	Rhein	HE	Main	Kostheim	bis 2021 ¹
45	Elbe	BE	Spree-Oder-Wasserstraße	Charlottenburg	bis 2021
46	Elbe	BE	Havel-Oder-Wasserstraße	Spandau	bis 2021
47	Rhein	BY	Regnitz	Hausen	bis 2021
48	Rhein	RP	Lahn	Lahnstein	bis 2021
49	Elbe	MV	Müritz-Elde-Wasserstraße	Plau	bis 2021
50	Elbe	MV	Müritz-Elde-Wasserstraße	Eldena	bis 2021
51	Donau	BY	Altmühl	Dietfurt	bis 2021
52	Rhein	BY	Regnitz	Forchheim	bis 2021
53	Ems	NI	Ems	Hanekenfähr	bis 2027
54	Ems	NI	Ems	Varloh	bis 2027
55	Ems	NI	Ems	Bollingerfähr	bis 2027
56	Ems	NI	Ems	Düthe	bis 2027
57	Ems	NI	Ems	Hilter	bis 2027
58	Ems	NI	Ems	Hüntel	bis 2027
59	Ems	NI	Ems	Listrup	bis 2027
60	Ems	NI	Ems	Lingen	bis 2027
61	Ems	NI	Ems	Beversundern	bis 2027
62	Donau	BY	Donau	Straubing	bis 2027

1 Handlungsziel 2027, d. h. ergriffene Maßnahme, die bis 2027 abgeschlossen werden soll

Maßnahmen- priorisierung	Flussgebiets- einheit	Bundesland	Gewässer	Stauanlage	Zeitplan (Maßnahme ergriffen)
63	Rhein	RP	Mosel	Müden	bis 2027
64	Rhein	RP	Mosel	Fankel	bis 2027
65	Rhein	RP	Mosel	St. Aldegund	bis 2027
66	Weser	NI	Weser	Langwedel	bis 2027
67	Weser	NW	Weser	Petershagen	bis 2027
68	Elbe	ST	Untere Havel-Wasserstraße	Garz	bis 2027
69	Elbe	BB	Untere Havel-Wasserstraße	Grütz	bis 2027
70	Weser	NI	Aller	Oldau	bis 2027
71	Elbe	MV	Müritz-Elde-Wasserstraße	Neuburg	bis 2027
72	Donau	BY	Donau	Geisling	2028 - 2033
73	Rhein	RP	Mosel	Enkirch	2028 - 2033
74	Rhein	RP	Mosel	Zeltingen	2028 - 2033
75	Rhein	RP	Mosel	Wintrich	2034 - 2039
76	Rhein	RP	Mosel	Detzem	2040 - 2045
77	Rhein	RP	Mosel	Trier	2040 - 2045
78	Rhein	HE	Main	Griesheim	2028 - 2033
79	Rhein	HE	Main	Krotzenburg	2028 - 2033
80	Rhein	BY	Main	Heubach	2028 - 2033
81	Rhein	BY	Main	Faulbach	2028 - 2033
82	Rhein	BW	Neckar	Neckargemünd	2028 - 2033
83	Rhein	BY	Main	Steinbach	2028 - 2033
84	Rhein	BY	Main	Kitzingen	2028 - 2033
85	Rhein	BY	Main	Viereth	2028 - 2033
86	Rhein	BY	Main	Gerlachshausen/Volkach	2028 - 2033
87	Rhein	BY	Main	Wipfeld	2034 - 2039
88	Rhein	BY	Main	Ottendorf	2034 - 2039
89	Rhein	SL	Saar	Mettlach	2028 - 2033
90	Rhein	BW	Neckar	Pleidelsheim Kraftwerk	2028 - 2033
91	Weser	HE	Fulda	Neue Mühle Kassel	2028 - 2033
92	Weser	NI	Leine Ihme Schneller Graben	Neustadt a. Rbge	2028 - 2033
93	Rhein	SL	Saar	Rehlingen	2028 - 2033
94	Elbe	BB	Untere Havel-Wasserstraße	Brandenburg	2028 - 2033
95	Rhein	BW	Neckar	Deizisau	2028 - 2033
96	Rhein	SL	Saar	Güdingen	2028 - 2033
97	Weser	HE	Fulda	Guxhagen	2028 - 2033
98	Weser	NI	Weser	Landesbergen	2028 - 2033
99	Weser	NW	Weser	Schlüsselburg	2034 - 2039

Maßnahmen- priorisierung	Flussgebiets- einheit	Bundesland	Gewässer	Stauanlage	Zeitplan (Maßnahme ergriffen)
100	Rhein	LX/RP	Mosel	Grevenmacher	nach 2045
101	Rhein	LX/RP	Mosel	Palzem	nach 2045
102	Rhein	BY	Main	Kleinostheim	2034 - 2039
103	Rhein	BY	Main	Klingenberg	2034 - 2039
104	Rhein	BY	Main	Freudenberg	2034 - 2039
105	Rhein	BW	Neckar	Heidelberg	2034 - 2039
106	Rhein	BW	Neckar	Neckarzimmern	2034 - 2039
107	Rhein	BY	Main	Marktbreit	2034 - 2039
108	Rhein	BY	Main	Dettelbach	2040 - 2045
109	Rhein	BY	Main	Limbach	2040 - 2045
110	Rhein	BY	Main	Schweinfurt	2040 - 2045
111	Elbe	ST	Saale	Halle/Gimritz	2028 - 2033
112	Rhein	RP	Saar	Serrig	2034 - 2039
113	Rhein	BW	Neckar	Hessigheim	2034 - 2039
114	Weser	HE	Fulda	Stadtschleuse Kassel	2034 - 2039
115	Rhein	BW	Neckar	Marbach	2034 - 2039
116	Rhein	BW	Neckar	Oberesslingen Kraftwerk	2034 - 2039
117	Rhein	SL	Saar	Saarbrücken	2034 - 2039
118	Weser	HE	Fulda	Melsungen	2034 - 2039
119	Elbe	BB	Spree-Oder-Wasserstraße	Fürstenwalde	2028 - 2033
120	Elbe	BB	Obere Havel-Wasserstraße	Bauhofsarche Zehdenick	2028 - 2033
121	Elbe	MV	Müritz-Elde-Wasserstraße	Güritz/Grabow	2028 - 2033
122	Oder	BB	Finowkanal	Ragöse	2034 - 2039
123	Oder	BB	Finowkanal	Eberswalde	2034 - 2039
124	Rhein	BW	Neckar	Schwabenheim Wehr Wieblingen	2034 - 2039
125	Rhein	BY	Main	Eichel	2040 - 2045
126	Rhein	BY	Main	Lengfurt	2040 - 2045
127	Rhein	HE	Neckar	Neckarsteinach	2040 - 2045
128	Rhein	HE	Neckar	Hirschhorn	2040 - 2045
129	Rhein	BW	Neckar	Rockenau	2040 - 2045
130	Rhein	BW	Neckar	Guttenbach	2040 - 2045
131	Rhein	BY	Main	Harrbach	2040 - 2045
132	Rhein	BY	Main	Himmelstadt	2040 - 2045
133	Rhein	BY	Main	Erlabrunn	2040 - 2045
134	Rhein	BY	Main	Würzburg	nach 2045
135	Rhein	BY	Main	Randersacker	nach 2045

Maßnahmen- priorisierung	Flussgebiets- einheit	Bundesland	Gewässer	Stauanlage	Zeitplan (Maßnahme ergriffen)
136	Rhein	BY	Main	Goßmannsdorf	nach 2045
137	Rhein	BY	Main	Knetzgau	nach 2045
138	Rhein	BY	Main	Garstadt	nach 2045
139	Elbe	ST	Saale	Trotha	2028 - 2033
140	Elbe	ST	Saale	Rischmühle	2028 - 2033
141	Rhein	BW	Neckar	Heilbronn	2040 - 2045
142	Rhein	BW	Neckar	Besigheim	2040 - 2045
143	Weser	NI	Fulda	Hann. Münden Fulda	2034 - 2039
144	Weser	NI	Fulda	Bonaforth	2040 - 2045
145	Weser	NI	Fulda	Wilhelmshausen	2040 - 2045
146	Weser	HE	Fulda	Wahnhausen	2040 - 2045
147	Weser	NI	Werra	Hann. Münden Werra	2040 - 2045
148	Rhein	BW	Neckar	Aldingen	2040 - 2045
149	Rhein	BW	Neckar	Hofen	2040 - 2045
150	Rhein	BW	Neckar	Cannstatt	nach 2045
151	Rhein	BW	Neckar	Obertürkheim	nach 2045
152	Rhein	SL	Saar	Lisdorf	nach 2045
153	Weser	HE	Werra	Eschwege	nach 2045
154	Rhein	HE	Lahn	Limburg unten	nach 2045
155	Rhein	HE	Lahn	Limburg oben	nach 2045
156	Rhein	HE	Lahn	Runkel	nach 2045
157	Rhein	HE	Lahn	Villmar	nach 2045
158	Rhein	HE	Lahn	Weilburg unten	nach 2045
159	Rhein	HE	Lahn	Weilburg oben	nach 2045
160	Rhein	HE	Lahn	Wetzlar unten	nach 2045
161	Donau	BY	Altmühl (Main-Donau-Kanal)	Kelheim	nach 2045
162	Donau	BY	Altmühl (Main-Donau-Kanal)	Riedenburg	nach 2045
163	Weser	HE	Fulda	Neumorschen (Altmorschen)	nach 2045
164	Rhein	HE	Lahn	Naunheim	nach 2045
165	Elbe	SH	Elbe-Lübeck-Kanal	Lauenburg	2028 - 2033
166	Elbe	BB	Obere Havel-Wasserstraße	Fürstenberg	2034 - 2039
167	Elbe	MV	Müritz-Elde-Wasserstraße	Garwitz/Malchow	2028 - 2033
168	Elbe	SH	Achterwehrer Schiffahrtskanal	Strohbrück	2034 - 2039
169	Rhein	BY	Main	Gersprenz	nach 2045
170	Oder	BB	Finowkanal	Kupferhammer	2034 - 2039
171	Oder	BB	Finowkanal	Drahthammer	2034 - 2039

Maßnahmen- priorisierung	Flussgebiets- einheit	Bundesland	Gewässer	Stauanlage	Zeitplan (Maßnahme ergriffen)
172	Oder	BB	Finowkanal	Wolfswinkel	2034 - 2039
173	Oder	BB	Finowkanal	Heegermühle	2040 - 2045
174	Elbe	MV	Müritz-Elde-Wasserstraße	Bobzin	2034 - 2039
175	Elbe	MV	Müritz-Elde-Wasserstraße	Barkow	2040 - 2045
176	Elbe	BB	Templiner Gewässer	Kannenburg	2040 - 2045
177	Elbe	BB	Templiner Gewässer	Templin	2040 - 2045
178	Elbe	MV	Obere Havel-Wasserstraße	Wesenberg	2040 - 2045
179	Elbe	BB	Wentower Gewässer	Marienthal/Tornow	2040 - 2045
180	Donau	BY	Donau	Regensburg	nach 2045
181	Donau	BY	Donau	Bad Abbach	nach 2045
182	Weser	NI	Weser	Drakenburg	nach 2045
183	Elbe	BB	Untere Havel-Wasserstraße	Bahnitz	2040 - 2045
184	Rhein	BW	Neckar	Poppenweiler	nach 2045
185	Weser	NI	Aller	Marklendorf	nach 2045
186	Weser	NI	Aller	Bannetze	nach 2045
187	Oder	BB	Havel-Oder-Wasserstraße	Hohensaaten West	2040 - 2045
188	Elbe	MV	Müritz-Elde-Wasserstraße	Dömitz	2040 - 2045
189	Elbe	BB	Spree-Oder-Wasserstraße	Wernsdorf/Große Tränke	nach 2045
190	Rhein	RP	Saar	Kanzem/Schoden	nach 2045
191	Eider	SH	Eider	Nordfeld	2040 - 2045
192	Elbe	MV	Müritz-Elde-Wasserstraße	Lübz	2040 - 2045
193	Weser	NI	Leine Ihme Schneller Graben	Herrenhausen	nach 2045
194	Rhein	BY	Regnitz	Bamberg	nach 2045
195	Rhein	RP	Lahn	Bad Ems	nach 2045
196	Rhein	HE	Lahn	Oberbiel/Niederbiel	nach 2045
197	Elbe	ST	Saale	Rothenburg	2040 - 2045
198	Weser	NI	Werra	Hedemünden	nach 2045
199	Weser	HE	Werra	Bad Sooden-Allendorf	nach 2045
200	Weser	TH	Werra	Falken	nach 2045
201	Weser	NI	Weser	Hameln	nach 2045
201	Rhein	BW	Neckar	Feudenheim	nach 2045
203	Elbe	ST	Saale	Calbe	nach 2045
204	Elbe	ST	Saale	Böllberg	nach 2045
205	Rhein	HE	Lahn	Kirschhofen	nach 2045
206	Rhein	RP	Lahn	Ahl	nach 2045
207	Rhein	RP	Lahn	Nievern	nach 2045
208	Rhein	RP	Lahn	Kalkofen	nach 2045

Maßnahmen- priorisierung	Flussgebiets- einheit	Bundesland	Gewässer	Stauanlage	Zeitplan (Maßnahme ergriffen)
209	Elbe	MV	Müritz-Elde-Wasserstraße	Neu Kaliß/ Findenwirunshier	nach 2045
210	Elbe	ST	Saale	Wettin	nach 2045
211	Elbe	ST	Saale	Meuschau	nach 2045
212	Rhein	BW	Neckar	Untertürkheim	nach 2045
213	Rhein	BW	Neckar	Esslingen	nach 2045
214	Weser	HE	Werra	Wanfried	nach 2045
215	Rhein	HE	Lahn	Löhnberg	nach 2045
216	Weser	HE	Fulda	Rotenburg	nach 2045
217	Rhein	HE	Lahn	Dorlar	nach 2045

Tabelle A.2: Stauanlagen in Bundeswasserstraßen, an denen nach Kenntnis der WSV Maßnahmen durch Dritte umgesetzt werden.

Flussgebietseinheit	Bundesland	Gewässer	Stauanlage
Rhein	BY	Regnitz	Neuses/Hirschaid
Weser	NI	Werra	Letzter Heller
Elbe	BB	Obere Havel-Wasserstraße	Zehdenick
Elbe	BB	Obere Havel-Wasserstraße	Bredereiche
Elbe	MV	Müritz-Elde-Wasserstraße	Hechtsforth
Elbe	ST	Saale	Bernburg
Elbe	ST	Saale	Alsleben
Oder	BB	Finowkanal	Liepe
Oder	BB	Finowkanal	Stecher
Oder	BB	Finowkanal	Schöpfung

Tabelle A.3: Stauanlagen ohne Maßnahmenbedarf, die bisher im Priorisierungskonzept (BMVBS 2012, BMVI 2015) mitgeführt wurden und in Abstimmung mit den Bundesländern künftig entfallen.

Flussgebietseinheit	Bundesland	Gewässer	Stauanlage
Ems	NW	Ems	Bentlage
Elbe	BB	Elbe-Havel-Kanal	Zerben
Elbe	BB	Elbe-Havel-Kanal	Wusterwitz
Elbe	BB	Havel-Oder-Wasserstraße	Malz I/II
Elbe	BB	Obere Havel-Wasserstraße	Liebenwalde
Elbe	BB	Obere Havel-Wasserstraße	Bischofswerder
Elbe	BB	Rüdersdorfer Gewässer	Woltersdorf
Elbe	BB	Storkower Gewässer	Kummersdorf
Elbe	BB	Storkower Gewässer	Storkow
Elbe	BB	Storkower Gewässer	Wendisch-Rietz
Elbe	BB	Teltowkanal	Kleinmachnow
Elbe	BB	Werbelinkanal	Rosenbeck
Elbe	BB	Werbelinkanal	Eichhorst
Elbe	BE	Landwehrkanal	Landwehrkanal Unterschleuse
Elbe	BE	Landwehrkanal	Landwehrkanal Oberschleuse
Elbe	MV	Müritz-Havel-Wasserstraße	Strasen
Elbe	ST	Obere Havel-Wasserstraße	Voßwinkel
Warnow/Peene	MV	Warnow	Rostock Mühlendammwehr

Tabelle A.4: Stauanlagen in Bundeswasserstraßen mit neuen Fischaufstiegsanlagen (abgeschlossen bis 2021, Baujahr ab 2001). WKAB = Wasserkraftanlagenbetreiber, RMD = Rhein-Main-Donau GmbH.

Baujahr (Fertigstellung)	Flussgebiets- einheit	Bundesland	Gewässer	Stauanlage	Kostenträger
2001	Rhein	NW	Ruhr	Raffelberg	Land NW
2006	Rhein	HE	Lahn	Heuchelheim (Sohlschwelle)	Kommune
2007	Rhein	HE	Lahn	Gießen Oberes Wehr (Klinkelsche Mühle - Lahnfenster)	Kommune
2007	Elbe	ST	Saale	Planena (Wasserkraftanlage)	WKAB
2010	Rhein	HE	Lahn	Wetzlar unten (Wasserkraftwerk Hospitalwehr))	WKAB
2010	Rhein	HE	Lahn	Gießen Unteres Wehr (Stadtwerke-Wehr)	Kommune
2010	Weser	HB	Weser	Hemelingen (Weserkraftwerk)	WKAB
2010	Elbe	SH	Elbe	Geesthacht Nord	WKAB
2011	Rhein	HE	Lahn	Wetzlar oben (Oberes Wehr Hausertor)	Kommune
2011	Rhein	RP	Lahn	Nassau (Wasserkraftwerk)	WKAB/Land RP
2011	Rhein	RP	Mosel	Koblenz	WSV/Land RP
2012	Donau	BY	Donau	Regensburg	RMD/WKAB
2012	Rhein	HE	Lahn	Kirschhofen (Wasserkraftwerk)	WKAB
2013	Donau	BY	Donau	Bad Abbach	WSV/RMD
2013	Elbe	ST	Saale	Meuschau (Meuschauer Mühle)	WKAB
2014	Rhein	HE	Lahn	Weilburg unten (Kirschhofsmühle)	WKAB
2014	Rhein	HE	Lahn	Dorlar (Amendsmühle)	WKAB
2014	Elbe	MV	Müritz-Elde-Wasser- straße	Lewitz	WSV
2015	Rhein	HE	Lahn	Oberbiel (Electricitätswerk WKA-Oberbiel)	WKAB
2017	Rhein	BY	Main	Rothenfels (Wasserkraftanlage)	WKAB
2019	Elbe	MV	Müritz-Elde-Wasser- straße	Malliß	WSV
2020	Elbe	ST	Saale	Meuschau (Wasserkraftwerk Königsmühle-Insel)	WKAB

Impressum

Herausgeber

Bundesministerium für Digitales und Verkehr
Invalidenstraße 44
10115 Berlin

Internet

<http://www.bmdv.bund.de>

Redaktion

Bundesministerium für Digitales und Verkehr
Referat WS 14

Satz und Gestaltung

Bundesministerium für Digitales und Verkehr
Referat Z 21, Druckvorstufe

Stand

Juli 2022

