



Bundesministerium
für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Nebenwasserstraßen – Zukunftsperspektive oder Verwaltung zweiter Klasse?

Bonn, den 31.05.2017

Programm

ab 9.00 Uhr Anmeldung

09.30 Uhr bis 9.40 Uhr

Begrüßung

Reinhard Klingen, Abteilungsleiter
Wasserstraßen, Schifffahrt im
Bundesministerium für Verkehr und
digitale Infrastruktur (BMVI)

Moderation

Reinhard Klingen, BMVI

09.40 Uhr bis 10.00 Uhr

Wassertourismuskonzept und Bundesprogramm „Blaues Band Deutschland“

Jochen Kies, Referat Management der Nebenwasserstraßen im BMVI

Kai Schäfer, Referat Umweltschutz für die Wasserstraßen, Anpassung an den Klimawandel, Gewässerkunde, BfG im BMVI

10.00 Uhr bis 10.20 Uhr

Bundesverwaltung der Nebenwasserstraßen – rechtliche und haushaltsrechtliche Rahmenbedingungen

Barbara Schäfer, Referat Recht der Bundeswasserstraßen, Liegenschafts- und Vergabewesen (VOB, Grundsätze) im BMVI

Meike Eilts, Referat Wasserstraßenpolitik, grundlegende Infrastrukturplanung für die Bundeswasserstraßen, GDWS im BMVI

10.20 Uhr bis 10.35 Uhr

Bedeutung der Nebenwasserstraßen für den Wirtschaftsfaktor Wassertourismus und für die ländlichen Räume

Petra Doms, Referat Tourismuspolitik im Bundesministerium für Wirtschaft und Energie

10.35 Uhr bis 10.50 Uhr

Natur- und Gewässerschutz an Nebenwasserstraßen im Einklang mit Wassersport und Erholung

Bernd Neukirchen, Fachgebietsleiter Binnengewässer, Auenökosysteme, Wasserhaushalt im Bundesamt für Naturschutz

10.50 – 11.20 Uhr Kaffeepause

11.20 – 11.40 Uhr

Übersicht über die Nebenwasserstraßen des Bundes

Silke Wethmar, Referat Management der Nebenwasserstraßen im BMVI

11.40 – 12.00 Uhr

Anforderungen an Entwicklungskonzepte/ Beteiligungsprozesse

Hans Bärthel, Dezernatsleiter Entwicklung Nebenwasserstraßen, Wassertourismus in der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt

12.00 – 12.30 Uhr

Praxisbeispiele

• Entwicklungskonzept für die Lahn

Mareike Bods, Leiterin des Wasserstraßen- und Schifffahrtsamtes Koblenz

• Aller – Beteiligungsprozess

Dr. Manuela Osterthun, Dezernat Entwicklung Nebenwasserstraßen, Wassertourismus in der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt

12.30 - 12.55 Uhr

Diskussion, Fragen, Anregungen

12.55 – 13.00 Uhr

Zusammenfassung und Resümee

Anschließend Mittagssnack,

Zeit für Diskussionen und Austausch



Zielgruppe

Vertreter aus Bundes- und Landesbehörden, Interessenverbänden, Wirtschaft und Wissenschaft.

Organisatorische Hinweise

Die Veranstaltung findet statt im:

Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz,
Bau und Reaktorsicherheit
Robert-Schuman-Platz 3
53175 Bonn
Raum 1.150

Wir bitten um Ihre **Anmeldungen** mit beigefügtem Anmeldeformular spätestens **bis zum 17.05.2017**.

Anreise zum Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit

aus Richtung Flughafen Köln/Bonn

Buslinie 670 bis Hauptbahnhof, dann mit der U-Bahn

aus Richtung Hauptbahnhof

U-Bahn-Linie 66 Richtung Königswinter bis Robert-Schuman-Platz

mit dem PKW

A 59 bis Autobahnkreuz Bonn-Ost
A 562 Abfahrt Bonn-Rheinaue Richtung Bonn-Bad Godesberg (Beschilderung folgen)

Weitere Informationen

Für Rückfragen wenden Sie sich bitte an das Referat

WS 13 Management der Nebenwasserstraßen
(ref-ws13@bmvi.bund.de).

Impressum

Herausgeber

Bundesministerium für Verkehr
und digitale Infrastruktur
Robert-Schuman-Platz 1
53175 Bonn

Bildnachweis

Bundesministerium für Verkehr
und digitale Infrastruktur

Stand

Mai 2017

Druck

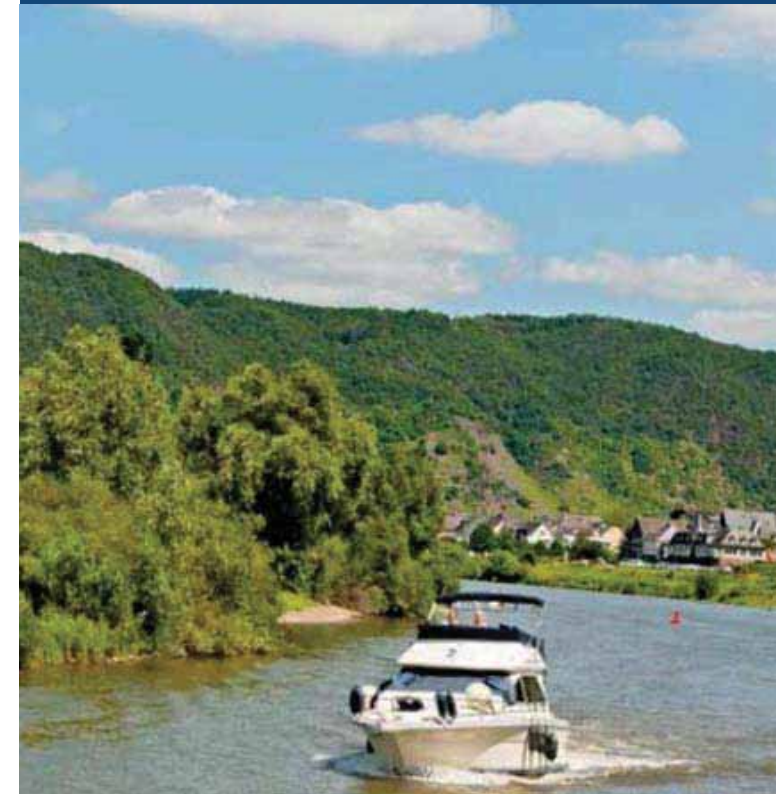
Bundesministerium für Verkehr
und digitale Infrastruktur
Referat Z 32, Druckvorstufe/Hausdruckerei



Bundesministerium
für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Nebenwasserstraßen - Zukunftsperspektive oder Verwaltung zweiter Klasse?

Programm zur Veranstaltung am 31.05.2017





Bundesministerium
für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Wassertourismuskonzept und Bundesprogramm „Blaues Band Deutschland“

Nebenwasserstraßen – Zukunftsperspektive oder Verwaltung zweiter Klasse?

Bonn, am 31.05.2017

Kai Schäfer
Referat „Umweltschutz für die
Wasserstraßen, Anpassung an den
Klimawandel, Gewässerkunde, BfG“

Jochen Kies
Referat „Management der
Nebenwasserstraßen“

www.bmvi.de

Umsetzung der Koalitionsvereinbarung

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



*„Wir werden ein
Wassertourismuskonzept
vorlegen.“*



Politische Bedeutung



„Mit dem Bundesprogramm ‚Blaues Band Deutschland‘ setzen wir uns für Erhalt und Wiederherstellung naturnaher Flusslandschaften ein. **Der Güterverkehr ist nicht das allein ausschlaggebende Kriterium für Investitionsentscheidungen;** in Zukunft wird auch bewertet, welchen Freizeitnutzen und welche ökologischen Entwicklungsmöglichkeiten eine Wasserstraße hat.“



„Wassertourismus macht nicht nur Spaß, sondern ist auch ein erheblicher Wirtschaftsfaktor. Mit unserem Wassertourismuskonzept **schaffen wir die Grundlage für Investitionen** des Bundes in die Freizeitwasserstraßen und naturnahen Wasserstraßen. Damit sichern wir Wohlstand, Wachstum und Arbeit in unseren Regionen.“

Unterschiedliche Ausgangs- und Schwerpunkte

„Blaues Band“

*Nicht mehr benötigte **Infrastrukturen** der Bundeswasserstraßen werden soweit möglich und sinnvoll rückgebaut.*

*Renaturierte Bundeswasserstraßen und ihre Auen bilden einen **Biotopverbund** von nationaler Bedeutung.*

*Renaturierte Wasserstraßen...mit einem hohen Erlebniswert von Natur und Landschaft und einer hohen Anziehungskraft für Erholungsuchende...und den Wassertourismus bilden eine wichtige Grundlage für eine nachhaltige **Entwicklung der Regionen.***

„Wassertourismuskonzept“

*An nur wenig genutzten Wasserstraßen ist die **Vorhaltung aufwendiger Infrastrukturen unwirtschaftlich.***

***Kleinere, flächendeckende Verbesserungen, wie etwa Errichtung von Liegeplätzen, Einsetzstellen** sowie Bootsgassen, sind gegenüber der Realisierung von aufwendigen Maßnahmen an Schleusen oder Netzverbesserungen vorzuziehen*

*Investitionen sollen vor allem in Reviere mit hoher bzw. sehr hoher touristischer Bedeutung gelenkt werden. Die bereitgestellte **Infrastruktur muss auf die besonders bedeutsamen Nutzungsarten ausgerichtet** werden.*

Gemeinsamer Fokus auf Nebenwasserstraßen

„Blaues Band“

*Der überwiegende Teil von wassertouristischen Nutzungen findet auf den **Hauptwasserstraßen** statt. Dies stellt einen Zusatznutzen der für den Gütertransport vorgehaltenen Wasserstraßen dar. Die vorhandene Infrastruktur lässt dies im Wesentlichen uneingeschränkt zu.*

*Damit bieten sich vor allem an den **Nebenwasserstraßen** besondere Chancen, diese Synergien für naturbetonte Erholung und Wassertourismus zu nutzen.*

„Wassertourismuskonzept“

*Der überwiegende Teil von Freizeitnutzungen und des Wassertourismus (Kreuzfahrten, Fahrgastschiffahrt, Bootfahren, etc.) findet auf **Hauptwasserstraßen** und an den Küsten statt. Dies stellt einen Zusatznutzen der für den Gütertransport vorgehaltenen Wasserstraßen dar. Die vorgehaltene Infrastruktur lässt dies im Wesentlichen uneingeschränkt zu.*

*Daher besteht der Bedarf für ein Wassertourismuskonzept in erster Linie an Gewässern mit geringer oder keiner Bedeutung für den Güterverkehr (**Freizeitwasserstraßen und naturnahe Wasserstraßen**).*

Differenzierung der Nebenwasserstraßen

„Blaues Band“

*Ziel ist es, den Wassertourismus an Gewässern **mit hoher oder sehr hoher Nutzungsintensität** durch Fahrgastschiffahrt und motorisierter Freizeitschiffahrt weiter zu fördern.*

*Die Infrastruktur an **wenig genutzten Gewässern** kann vorzugsweise für motorlose Freizeitnutzungen ausgelegt werden. Der Rück- oder Umbau von Schleusen- und Wehranlagen könnte dort effektiv in Kombination mit **Renaturierungsmaßnahmen** erfolgen*

„Wassertourismuskonzept“

*An **stark mit Motorbooten und Fahrgastschiffen frequentierten Gewässern** („Freizeitwasserstraßen“) sollte weiterhin Schleusenbetrieb aufrechterhalten werden.*

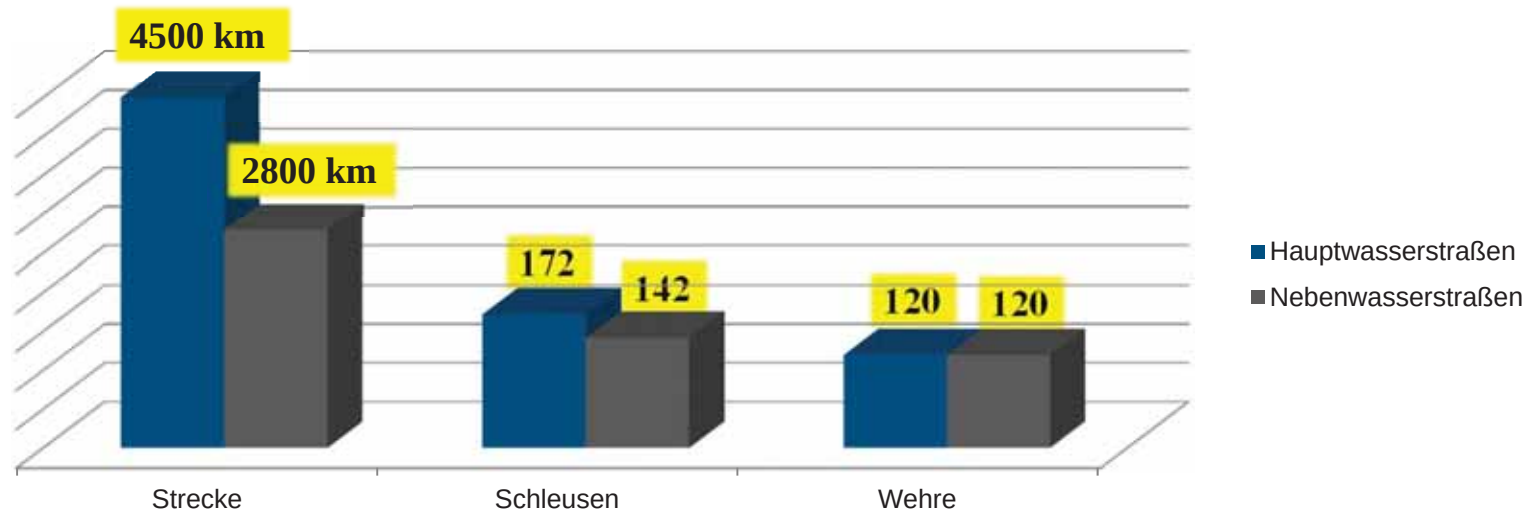
*Die Infrastruktur an nur **wenig genutzten Gewässern** sollte dagegen nur für motorlose Freizeitnutzungen („naturnahe Wasserstraßen“) ausgelegt werden. Der Rückbau oder Umbau von Schleusen- und Wehranlagen könnte dort, z. B. im Rahmen des Bundesprogramms „Blaues Band“, effektiv in Kombination mit **Renaturierungen** erfolgen.*

Optimierung der Freizeitnutzung - Hintergrund

- Wassertourismus an Hauptwasserstraßen stellt Zusatznutzen dar (Wasserstraßen werden für ohnehin vorgehalten)
- Unterscheidung zwischen Nutzungen mit touristischem Motiv (Kreuzfahrten, Fahrgastschiffahrt, Bootfahren, etc.) und Wassersport
- Hohe Bedeutung von Wassertourismus und Freizeitnutzung für ländliche Räume



Infrastruktur/ Bauwerkszustand - Hintergrund



- 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.

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



Grenzen bei der Aufgabenwahrnehmung durch die WSV

- Beachtung der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit, fehlende Kriterien für eine Kosten-Nutzen-Betrachtung an Nebenwasserstraßen und daraus ggfs. resultierende Absenkung des Infrastrukturstandards
- Schnittstellen zu Landesverwaltungen und Kommunen behindern integrierte Konzepte (z.B. für Marinas/ Häfen, aber auch Wasserwirtschaft, Naturschutz etc.)
- Die Zuständigkeit für Maßnahmen an Bundeswasserstraßen zur Erreichung der Ziele der Wasserrahmenrichtlinie ist zwischen Bund und Ländern strittig
- Ausbaumaßnahmen an einer Bundeswasserstraße müssen stets den Verkehrsweg betreffen, wenn sie auf der Grundlage des Bundeswasserstraßengesetzes durchgeführt werden
 - Konzentration der WSV auf die Berufsschifffahrt und fehlende Orientierung auf Freizeit und Tourismus sowie Umweltbelange
 - Engpässe bei den personellen und finanziellen Ressourcen

Bundesprogramm „Blaues Band Deutschland“ - Acht-Punkte-Programm

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

Schaffung der organisatorischen Voraussetzungen

- Der Bund stellt eigene Personal- und Haushaltsmittel bereit und bleibt Eigentümer der Nebenwasserstraßen
 - Klares Bekenntnis 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

Beispiel: Canal & River Trust (Großbritannien)

Der C & R Trust wird teilweise als Musterbeispiel für die Verwaltung von Nebenwasserstraßen herangezogen:

- Zuständig für die Verwaltung und Bewirtschaftung von Wasserstraßen und Hafenanlagen
- Auftrag:
 - Kulturerbe der historischen Wasserwege sichern
 - Nutzung für Tourismus fördern
 - Nutzung für Freizeit und Bildungszwecke fördern
- Klassifizierung der Wasserstraßen
 - Commercial: Wasserstraßen mit kommerziellem Verkehr
 - Cruising: Wasserstraßen mit Nutzung für Freizeit Zwecke
 - Remainder: Wasserstraßen, die nicht den beiden o. g. Klassen zugeordnet werden können

⇒ „C & R Trust“ ist in Deutschland im bestehenden Rechtsrahmen nicht möglich

Schaffung der rechtlichen Voraussetzungen

- 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
 - historische Definition des Begriffs „allgemeiner Verkehr“ (von 1921) ist an die heutigen Verhältnisse anzupassen
- inhaltliche Ausarbeitung und Abstimmung erfolgt in der nächsten Legislaturperiode

Erstellung von Entwicklungskonzepten für Nebenwasserstraßen

Ziel:

- Interessenausgleich und Kompromissfindung durch Beschreibung der zukünftigen Infrastrukturen und Nutzungen, Art und Umfang der Unterhaltung sowie der verkehrlichen, ökologischen und weiteren Ziele
- Leitlinien für Bundes- und Landesverwaltungen, die gesamtgesellschaftlich mitgetragen werden (Verantwortung des Bundes bleibt auf die Wasserstraßeninfrastruktur beschränkt)
- Umsetzung entsprechender Maßnahmen durch die Bundes- und Landesbehörden in ihrem jeweiligen Zuständigkeitsbereich
- Für den Tourismus, Naturschutz und Wasserwirtschaft entscheidende Beiträge müssen weiterhin von den Ländern und aus den Regionen kommen

Wassertourismuskonzept und „Blaues Band“ - Ausblick

- Wir tragen Verantwortung für die Nebenwasserstraßen und haben uns auf die zeitgemäßen Anforderungen eingestellt.
- Wir gestalten einzigartige Flusslandschaften, die einen wertvollen Naturraum darstellen und für die Menschen von höchster Attraktivität für Wassertourismus, Freizeitsport und Erholung sind.
- Die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes wird sich dieser neuen Herausforderung stellen und ihre Kompetenz und Erfahrung in die Gestaltung der Flusslandschaften einbringen.
- Der Bund leistet damit einen wichtigen Beitrag auch für die wirtschaftliche Entwicklung der Regionen.
- Wir setzen bei der Umsetzung auf die enge Zusammenarbeit mit allen Akteuren.

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Kontakt

Bundesministerium für Verkehr
und digitale Infrastruktur (BMVI)
Robert-Schuman-Platz 1
53175 Bonn
www.bmvi.de

Ansprechpartner:

Jochen Kies - Referat WS 13
Kai Schäfer - Referat WS 14

„Management der Nebenwasserstraßen“
„Umweltschutz für die Bundeswasserstraßen
Anpassung an den Klimawandel, Gewässerkunde, BfG“

Bundesverwaltung der Nebenwasserstraßen

Rechtliche und haushaltsrechtliche
Rahmenbedingungen

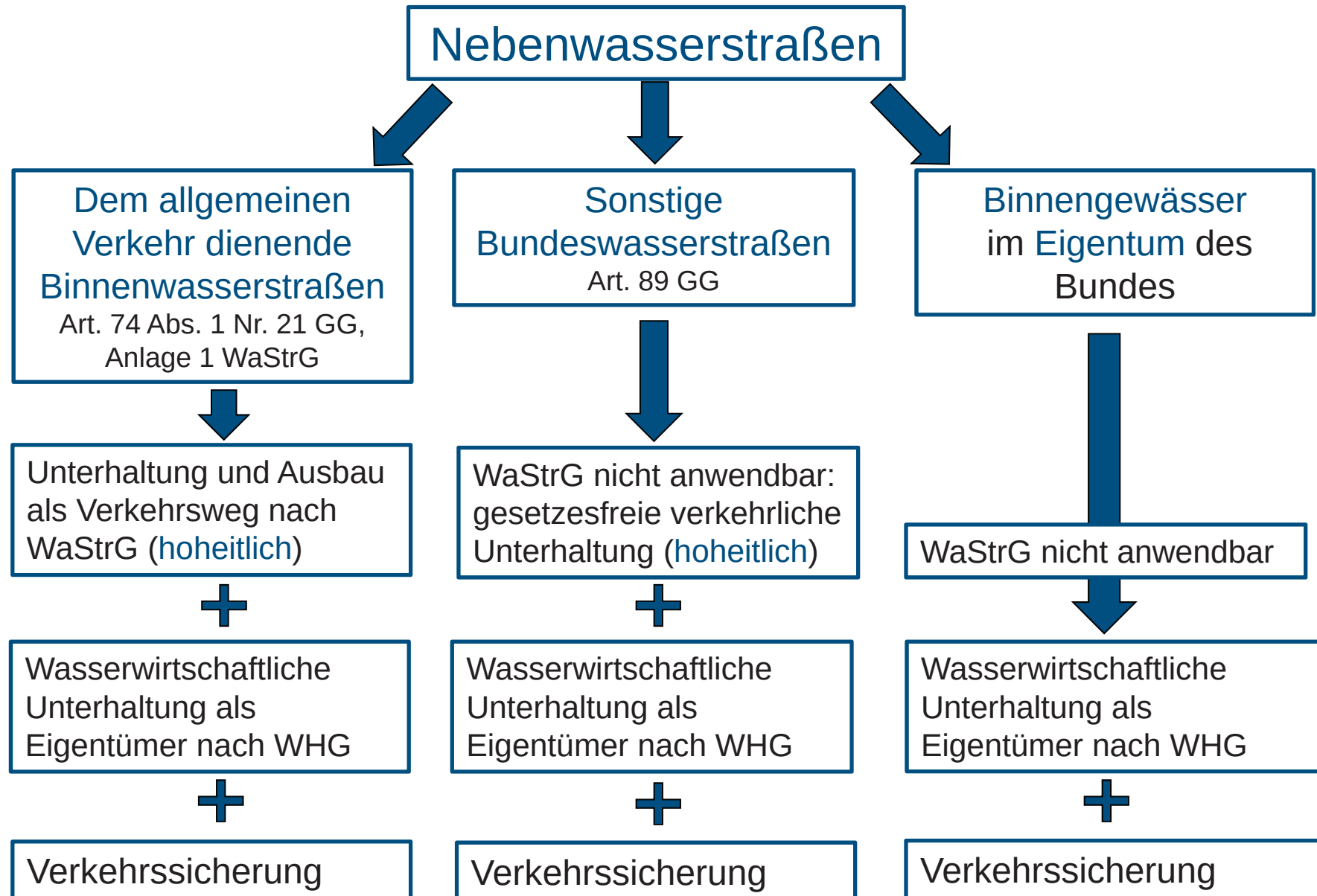
Barbara Schäfer,
Referat WS 15
„Recht der Bundeswasserstraßen,
Liegenschafts- und Vergabewesen
(VOB, Grundsätze)“

Meike Eilts,
Referat WS 10
„Wasserstraßenpolitik,
grundlegende Infrastruktur-
planung für die Bundeswasser-
straßen, GDWS“

Inhaltsverzeichnis:

1. Rechtliche Rahmenbedingungen
2. Haushaltsrechtliche Rahmenbedingungen

1. Rechtliche Rahmenbedingungen



Nebenwasserstraßen

Nebenwasserstraßen, die in Anlage 1 zum Bundeswasserstraßengesetz aufgelistet sind, sind Bundeswasserstraßen im Sinne dieses Gesetzes. Für alle anderen Gewässer des Bundes gilt das WaStrG nicht.

BundesWaStr nach WaStrG, z. B.

- Lahn
 - zw. Wetzlar und der Mündung in den Rhein
- Fulda
 - zw. Neue Mühle und der Mündung in die Weser
- Saale
- Eider
- Aller

Sonstige Bundes-WaStr z. B.

- Werra
- Lahn
 - zw. km – 11,08 und Wetzlar
- Fulda
 - zw. Mecklar und Neue Mühle
- Leine
- Elisabethfehnkanal
- Finowkanal
- Rheinsberger Gewässer

Binnengewässer im Eigentum d. B., z. B.

- Gülper Havel
- Müggelspree
 - von km 11,85 bis km 44,85

Nebenwasserstraßen – Bundeswasserstraßen nach WaStrG

Ausbau und Unterhaltung nach WaStrG

- Ausbau- und Unterhaltungsmaßnahmen müssen die Bundeswasserstraße als **Verkehrsweg** betreffen.
- WSV handelt hoheitlich.
- Zu Wasserwirtschaft und Landeskultur ist das Einvernehmen mit den zuständigen Landesbehörden herzustellen (Art. 89 Abs. 3 GG, § 4 WaStrG).
- Zum Naturschutz und zur Landespflege ist das Benehmen mit den zuständigen Landesbehörden herzustellen (§ 3 Abs. 5 BNatSchG).

Wasserwirtschaftliche Unterhaltung nach WHG

- WSV handelt als Eigentümerin – wie jeder andere Eigentümer auch.
- Ausrichtung an Zielerreichung nach WRRL.

Verkehrssicherungspflicht

Kein Verkehrserhaltungsanspruch

Nebenwasserstraßen – Sonstige Bundeswasserstraßen

Unterhaltung analog WaStrG (aufgrund von Art. 89 Abs. 2 S. 1 GG)

- Unterhaltungsmaßnahmen müssen die Bundeswasserstraße als **Verkehrsweg** betreffen.
- Kein Ausbau aufgrund des WaStrG.
- WSV handelt hoheitlich.
- Zu Wasserwirtschaft und Landeskultur ist das Einvernehmen mit den zuständigen Landesbehörden herzustellen (Art. 89 Abs. 3 GG).
- Zum Naturschutz und zur Landespflege ist das Benehmen mit den zuständigen Landesbehörden herzustellen (§ 3 Abs. 5 BNatSchG).

Wasserwirtschaftliche Unterhaltung nach WHG

- WSV handelt als Eigentümerin – wie jeder andere Eigentümer auch.
- Ausrichtung an Zielerreichung nach WRRL.

Verkehrssicherungspflicht

Kein Verkehrserhaltungsanspruch

Nebenwasserstraßen – Sonstige Binnengewässer im Eigentum des Bundes

Wasserwirtschaftliche Unterhaltung nach WHG

- WSV handelt als Eigentümerin – wie jeder andere Eigentümer auch.
- Ausrichtung an Zielerreichung nach WRRL.

Verkehrssicherungspflicht

- Privatrechtlich.
- Allgemeiner Grundsatz: Jeder, der eine Gefahrenstelle schafft, hat die nach Lage der Verhältnisse erforderlichen Vorkehrungen zum Schutz Dritter einzurichten.
- Wer einen Verkehrsweg eröffnet, ist dafür verantwortlich, dass von diesem keine Gefahr für den Verkehrsteilnehmer ausgeht.

Kein Verkehrserhaltungsanspruch

Nebenwasserstraßen – Verkehrliche Regelungen

Das [Binnenschifffahrtsgesetz](#) und die darauf beruhenden Rechtsverordnungen (z. B. Binnenschifffahrtsstraßenordnung) gelten auf den [dem allgemeinen Verkehr dienenden Bundeswasserstraßen](#) im Sinne des WaStrG und auf [sonstigen Binnenwasserstraßen des Bundes](#) (Art. 89 Abs. 1 GG), nicht aber auf Binnengewässern im Eigentum des Bundes.

Nach Auffassung des OVG Berlin-Brandenburg (Urteil vom 17.09.2015, 1 B 48/14) bedarf es für die Geltung von schifffahrtsrechtlichen Verordnungen des Bundes auf sonstigen Binnenwasserstraßen zuvor einer [Widmung als Verkehrsweg](#) durch das betroffene Bundesland.

Nebenwasserstraßen – Grenzen der Zuständigkeit des Bundes

Die WSV handelt als Hoheitsträger im Rahmen der ihr gesetzlich vorgegebenen Kompetenzen und erfüllt als Eigentümerin die ihr – wie jedem anderen Eigentümer auch – gesetzlich auferlegten Pflichten.

Alle **Handlungen der WSV** müssen entweder

- einen **Verkehrsbezug** aufweisen,
- der Erfüllung der **wasserwirtschaftlichen Unterhaltungspflichten** oder
- der **Verkehrssicherung** dienen.

Es besteht keine Kompetenz für bzw. (Eigentümer-)Pflicht zu Maßnahmen

- des wasserwirtschaftlichen Ausbaus
- des Hochwasserschutzes
- der Gewässerreinigung
- des Hafen(aus)baus / der Tourismusförderung

2. Haushaltsrechtliche Rahmenbedingungen

Grundsätze nach der Bundeshaushaltsordnung (BHO)

§ 7 Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit, Kosten- und Leistungsrechnung

- (1) Bei Aufstellung und Ausführung des Haushaltsplans sind die Grundsätze der **Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit** zu beachten...
- (2) Für alle finanzwirksamen Maßnahmen sind **angemessene Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen** durchzuführen....

Zur wirtschaftlichen Bewertung einer Handlungsweise/ Strategie/ Investition gibt es eine in sich geschlossene Methode.

Wirtschaftlichkeitsnachweise nach BVWP

Für alle Verkehrsträger (Straße, Schiene und Wasserstraße)
wurde für die Bewertung von
Infrastrukturinvestitionsmaßnahmen eine
einheitliche verkehrsträgerübergreifende
Bewertungsmethodik nach der
Bundesverkehrswegeplanung (BVWP) 2030
festgelegt.

Hierbei werden die **gesamtwirtschaftlich**
relevanten **Kosten** und **Nutzen** angesetzt und das
Verfahren der Kosten-Nutzen-Analyse (KNA)
verwendet.



Wirtschaftlichkeitsnachweise nach BVWP

Wesentliche Änderung in der BVWP Methodik 2030:

Nach der Bewertungsmethodik des BVWP 2030 wird u.a. der **Nutzen „NE“** aus **„Räumlichen Vorteilen“**:

- Beschäftigungseffekte in der Bauphase
- Beschäftigungseffekte während der Betriebsphase
- Förderung des internationalen Leistungsaustausches

nicht mehr angesetzt, da für den BVWP 2030 von einer Vollbeschäftigung in 2030 ausgegangen wurde.

Wirtschaftlichkeitsnachweis für WS mit Güterschifffahrt

Kernnetz und Nebenwasserstraßen mit Güterschifffahrt

Methodik:

Verfahren der
Kosten- Nutzen-Analyse

Kosten: Investitionskosten

Wesentliche Nutzenkomponenten:

Transportkostensparnisse (70 %) und
CO₂ Einsparungen (20%)

Im Zuge des BVWP 2030
überarbeitete und abgeschlossene
Netzkategorisierung



Wirtschaftlichkeitsnachweis für Nebenwasserstraßen mit überwiegender Freizeitnutzung

- Nutzenansatz für Freizeitnutzung fehlt in der aktuellen BVWP Methodik
- Ergänzender Methodikbaustein in 2016 vom BMVI beauftragt

dazu:

- Durchführung bundesweiter Nutzerbefragungen in verschiedenen Wassersportrevieren
- Befragung von
 - Wassersportlern
 - Bootstouristen
 - Fahrgastschiffahrtspassagiere
 - Charterunternehmen
 - Verbänden und Vereinen
 - Fahrgastschiffahrt

Ausblick für Nebenwasserstraßen mit überwiegender Freizeitnutzung

- Aktuell laufen noch schriftliche Befragungen in den Bodden an der Ostsee.
- Ergebnisse des Gutachtens werden im 2. Halbjahr 2017 erwartet und dem Fachpublikum vorgestellt.

Vielen Dank für ihre Aufmerksamkeit!

Kontakt

Bundesministerium für Verkehr
und digitale Infrastruktur (BMVI)
Referate: WS 10 und WS 15
Robert-Schuman-Platz 1
53175 Bonn

Ansprechpartner
Fr. Meike Eilts
Ref-WS10@bmvi.bund.de
Fr. Barbara Schäfer
Ref-WS15@bmvi.bund.de
www.bmvi.de





TEL.-ZENTRALE +49 30 18615 0
FAX +49 30 18615 7010
INTERNET www.bmwi.de
VON ORR'in Petra Doms
TEL +49 30 18615 7228
E-MAIL petra.doms@bmwi.bund.de
AZ VIIA4 - 029016/8

BETREFF BMWi-Beitrag zur BMVI-Veranstaltung „Nebenwasserstraßen-Zukunftsperspektive oder Verwaltung zweiter Klasse?“ am 31. Mai 2017 in Bonn

Kerndaten des Deutschlandtourismus

Tourismus in Deutschland boomt: Das Jahr **2016** übertraf mit **447,3 Millionen Übernachtungen** das Vorjahr um **3 Prozent** und war das siebte Rekordjahr in Folge.

Als **Querschnittsbranche** entfaltet der Tourismus erhebliche volkswirtschaftliche Effekte, die ich hier kurz für das Jahr 2010 skizzieren möchte, da die aktuellen Zahlen erst in Kürze veröffentlicht werden:

- Die touristische Konsumausgaben beliefen sich auf **278,3 Milliarden Euro**, aus denen nicht zu unterschätzende Einkommens- und Beschäftigungseffekte resultieren:

HAUSANSCHRIFT Scharnhorststraße 34 - 37
10115 Berlin

VERKEHRSANBINDUNG U6 Naturkundemuseum
S-Bahn Berlin Hauptbahnhof
Tram Invalidenpark

- Allein als direkten Effekt löste touristische Nachfrage eine **Bruttowertschöpfung** von insgesamt **97,0 Milliarden Euro** aus, was einem **Anteil von 4,4%** an der gesamten Bruttowertschöpfung der deutschen Volkswirtschaft entspricht.
Zum **Vergleich**: Der **Anteil** der **Automobilindustrie** lag bei **2,3%**.
- **2,9 Millionen** Erwerbstätige waren 2010 im Tourismus **direkt** beschäftigt. Das waren **7,0%** aller Erwerbstätigen in Deutschland.
- **Indirekte** und **induzierte** Einkommens- und Beschäftigungseffekte fallen noch deutlich höher aus.

Tourismus in ländlichen Räumen

Besonders in **ländlichen**, oft strukturschwachen Regionen ist der Tourismus ein wichtiger Motor für wirtschaftliches Wachstum und Beschäftigung.

Der Erhalt von öffentlichen Versorgungsstrukturen und Infrastruktur ist damit eng verbunden. Tourismus bietet Perspektiven für die gesamte Dienstleistungspalette - von

medizinischer Versorgung bis zum Einzelhandel, vom Bäcker bis zum Schwimmbad.

Den Tourismus in ländlichen Regionen zu stärken, ist ein wichtiges Anliegen der Bundesregierung, das im Koalitionsvertrag verankert ist.

Mit dem Projekt „Die Destination als Bühne, wie macht Kulturtourismus ländliche Regionen erfolgreich? möchte das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie die in der Fläche schlummernden kulturtouristischen Potenziale wecken.

Ich möchte hier nur kurz die Alleinstellungsmerkmale dieses Projekts umreißen: Modellhaft in fünf ländlichen Regionen mit Touristikern und Kulturschaffenden vor Ort Konzepte entwickeln und erproben, nachhaltige Netzwerke knüpfen bzw. festigen und Erkenntnisse zur bundesweiten Nachnutzung über eine Online-Dialogplattform verbreiten (<http://culturcamp.de/>).

Wassertourismus

In einigen Regionen Deutschlands ziehen vor allem die Wasserlandschaften Touristen in ihren Bann.

Der Wassertourismus ist besonders in Mecklenburg-Vorpommern und Brandenburg ein wesentlicher Wirtschaftsfaktor und ein

wichtiges Marketingelement. Die Flüsse und Seen in diesen beiden neuen Bundesländern bilden Europas größtes zusammenhängendes Wassersportrevier.

Wassertourismus spielt natürlich auch in einigen anderen Bundesländern eine wichtige Rolle - aber in geringerem Umfang. Stellvertretend möchte ich hier als Revier die Lahn nennen.

In Deutschland wurde in den vergangenen Jahren erheblich in die wassertouristische Infrastruktur investiert, insbesondere auch in den neuen, zumeist strukturschwachen Bundesländern.

Beispielsweise hat **Brandenburg** seit der Wende **ca. 1 Mrd. Euro** in den **Aufbau touristischer Infrastrukturen** investiert.

Dabei werden in strukturschwachen Regionen die Mittel aus der Gemeinschaftsaufgabe regionale Wirtschaftsentwicklung (GRW) auch für die Entwicklung touristischer Infrastruktur verwendet. Natürlich entscheiden die Länder selbst darüber und die eingesetzten Bundesmittel werden von ihnen in gleicher Höhe gehebelt.

Die dafür verwendeten Steuergelder sollen die wirtschaftliche Entwicklung in den betreffenden Regionen voranbringen. Das darf bei einer Betrachtung der Wirtschaftlichkeit keinesfalls vernachlässigt werden!

Wichtig ist, dass die Potenziale des Wassertourismus vor allem in strukturschwachen Regionen voll ausgeschöpft werden können und dass getätigte **Investitionen**, z.B. in der Gastronomie, nicht entwertet werden. Und auch die Entwicklungsperspektiven müssen erhalten bleiben.

Ich möchte das noch einmal am Beispiel Brandenburgs verdeutlichen:

In Brandenburg orientiert sich der weit überwiegende Teil der touristischen Infrastrukturen und Betriebe am Wasserstraßennetz. Dessen Attraktivität ist auf die Nutzung durch den Boots- bzw. Schiffsverkehr zurückzuführen. Gleichzeitig profitiert hiervon der gesamte Tourismus auf, an und neben den Gewässern. In diesem Zusammenhang möchte ich noch einmal an das erinnern, was ich eingangs sagte.

Laut einer **Studie** der Industrie- und Handelskammern von **Berlin** und **Brandenburg** aus dem Jahr **2015** erzielt der Wassertourismus in Berlin und Brandenburg erhebliche wirtschaftliche Effekte:

- Allein im engen Bereich von Charterboottourismus mit Motorbooten und Kanus, Fahrgastschiffahrt sowie durch Hafen- und Marina-Leistungen wird **jährlich** ein **Umsatz** von **200 Mio. €** erzielt.

- Damit werden die **Beschäftigung** und das Einkommen für etwa **2.100 Mitarbeiter** gesichert.

Die darüber hinaus auftretenden wirtschaftlichen Effekte aus den übrigen Wassersportsegmenten, dem Tourismus an Land und weiteren nachgelagerten Branchen, wurden zwar nicht untersucht, können aber um ein Vielfaches höher angesetzt werden.

Um touristisch attraktiv zu sein, müssen die Bundeswasserstraßen durchgängig schiffbar sein. Grundvoraussetzung dafür ist, ein gut ausgebautes Netz touristisch bedeutsamer Bundeswasserstraßen dauerhaft zu erhalten.

Ich möchte die Nebenwasserstraßen des Bundes daher als „Lebensadern“ im Netz der Bundeswasserstraßen bezeichnen. Ohne diese Wasserstraßen wäre eine Verbindung der Wassertourismusreviere untereinander bzw. zu den „Hauptschlagadern“ des Netzes nicht möglich.

Beispielsweise würde in **Mecklenburg-Vorpommern** und **Brandenburg** die Schließung bereits einzelner systemrelevanter Schleusen zu einer Zerschlagung des europaweit größten

zusammenhängenden Wassertourismusreviers führen. Das soll und darf nicht passieren!

Die Reform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes, besonders die Neubewertung der Bundeswasserstraßen mit der Fokussierung auf die für den Güterverkehr relevanten Wasserstraßen, lässt daher die wassertouristisch geprägten Bundesländer besorgt in die Zukunft blicken.

Das **Wassertourismuskonzept** des Bundesverkehrsministeriums konnte diese Besorgnis nicht zerstreuen, da die konkreten Umsetzungspläne weiterhin unklar bleiben.

Und die eng damit verbundene, langfristig angelegte Renaturierungsinitiative „**Blaues Band Deutschland**“ lässt die Sorgenfalten der Stakeholder in diesen Regionen eher noch tiefer erscheinen. Denn die tatsächlichen Auswirkungen auf den Wassertourismus lassen sich noch nicht abschätzen.

Das Konzept dieser Bundesinitiative wurde unter gemeinsamer Federführung der Bundesministerien für Verkehr und digitale Infrastruktur sowie Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit entwickelt. Die **Einbindung wichtiger Tourismusakteure** erfolgte dabei allerdings nur sehr lückenhaft.

Und mangelnde Transparenz begünstigt genau die Missverständnisse, die Sie, Herr Klingen, bereits angesprochen haben.

Wir begrüßen daher, dass bei der **Umsetzung** des Konzepts sowohl die für Tourismus zuständigen **Länderministerien** als auch die **Fachverbände** des **Wassertourismus** eine Stimme in den Entscheidungsgremien haben werden und dass **Wassertourismus** in den Entscheidungsprozessen **gleichberechtigt mit anderen Wirtschaftsgütern** betrachtet werden soll.

Damit sind aus Sicht des Bundeswirtschaftsministeriums ganz **wesentliche Voraussetzungen** für einen **fairen Interessenausgleich** geschaffen.

Auch die heutige Veranstaltung ist ein guter Beitrag zu mehr **Transparenz** und **gegenseitigem Verständnis**. Der angestoßene **Dialog** ist ein deutliches Signal für eine Zukunftsperspektive der Nebenwasserstraßen des Bundes.

Wirtschaftliche Potenziale des Wassertourismus

Dass Wassertourismus regional ein wichtiger Wirtschaftsfaktor ist, scheint allerdings noch nicht hinreichend im Bewusstsein aller Entscheidungsträger verankert zu sein.

Die Parlamentarischen Staatssekretärin bei der Bundesministerin für Wirtschaft und Energie und Tourismusbeauftragte der Bundesregierung, **Iris Gleicke**, hat daher im Rahmen des bereits skizzierten Kulturtourismusprojekts in einem Sondermodul „**Die Wirtschaftlichen Potenziale des Wassertourismus in Deutschland**“ untersuchen lassen.

Anknüpfungspunkte für dieses außerhalb des Kernthemas stehende Sondermodul waren, dass:

- auch vorwiegend wassertouristisch genutzte Regionen zumeist abseits der Metropolen unseres Landes liegen und
- unsere weite Auslegung des Kulturbegriffs natürlich auch die Landschaften einschließt.

Grundlage der entstandenen und vor zwei Wochen veröffentlichten Kurzstudie sind:

- Auswertung zahlreicher Untersuchungen von Bund, Ländern und Fachverbänden aus den vergangenen Jahren und
- Beratungen in Expertenkreisen.

Bundesweit erzeugt der **Wassertourismus** laut dieser Studie – konservativ betrachtet - einen **Bruttoumsatz** von mehr als **4,2 Milliarden Euro pro Jahr** mit **Einkommenseffekten** von **mehr als 1 Milliarde Euro**.

Für die betrachteten Bundeswasserstraßen sind in der Studie die spezifischen wassertouristischen **Nutzungsmöglichkeiten**, deren gegenwärtige **Nutzungsintensität**, **Nutzungspotenziale** und die **wirtschaftliche Bedeutung** des **Wassertourismus** detailliert aufgezeigt.

Diese Erkenntnisse können und sollen in den anstehenden **Entscheidungsprozessen** zum Blauen Band hilfreiche Dienste leisten.

Ich hoffe, dass Sie alle davon regen Gebrauch machen werden. Denn der **Wassertourismus** in Deutschland braucht eine Zukunftsperspektive als **regionaler Job-** und **Wachstumsmotor**.

Und ich bin zuversichtlich, dass die **Nebenwasserstraßen** durch erstklassige Verwaltung eine **Zukunftsperspektive** haben werden.

Natur- und Gewässerschutz an Nebenwasserstraßen im Einklang mit Wassersport und Erholung

Bernd Neukirchen

Bundesamt für Naturschutz, Fachgebiet II 3.2 „Binnengewässer,
Auenökosysteme und Wasserhaushalt“

„Nebenwasserstraßen“ – Zukunftsperspektive oder Verwaltung zweiter
Klasse? – 31. Mai 2017, BMVI, Bonn



Flussauen in Deutschland

Naturnahe Flüsse und Auen sind natürliche Zentren („Hot Spots“) der Biodiversität



Nutzungsansprüche an Flüsse und Auen

Verkehr

Schifffahrt

Hochwasserschutz

Landwirtschaft

Siedlung

Gewerbe

Forstwirtschaft

Freizeit / Erholung / Sport

Gewässerschutz

Auenschutz

Handlungsbedarf für Renaturierungen an Wasserstraßen und deren Auen

- **81 % der Bundeswasserstraßen sind strukturell stark bis vollständig verändert.**
- **7 % der verbliebenen Flussaunen an Bundeswasserstraßen sind ökologisch intakt.**

Gewässerstruktur



Auenzustand

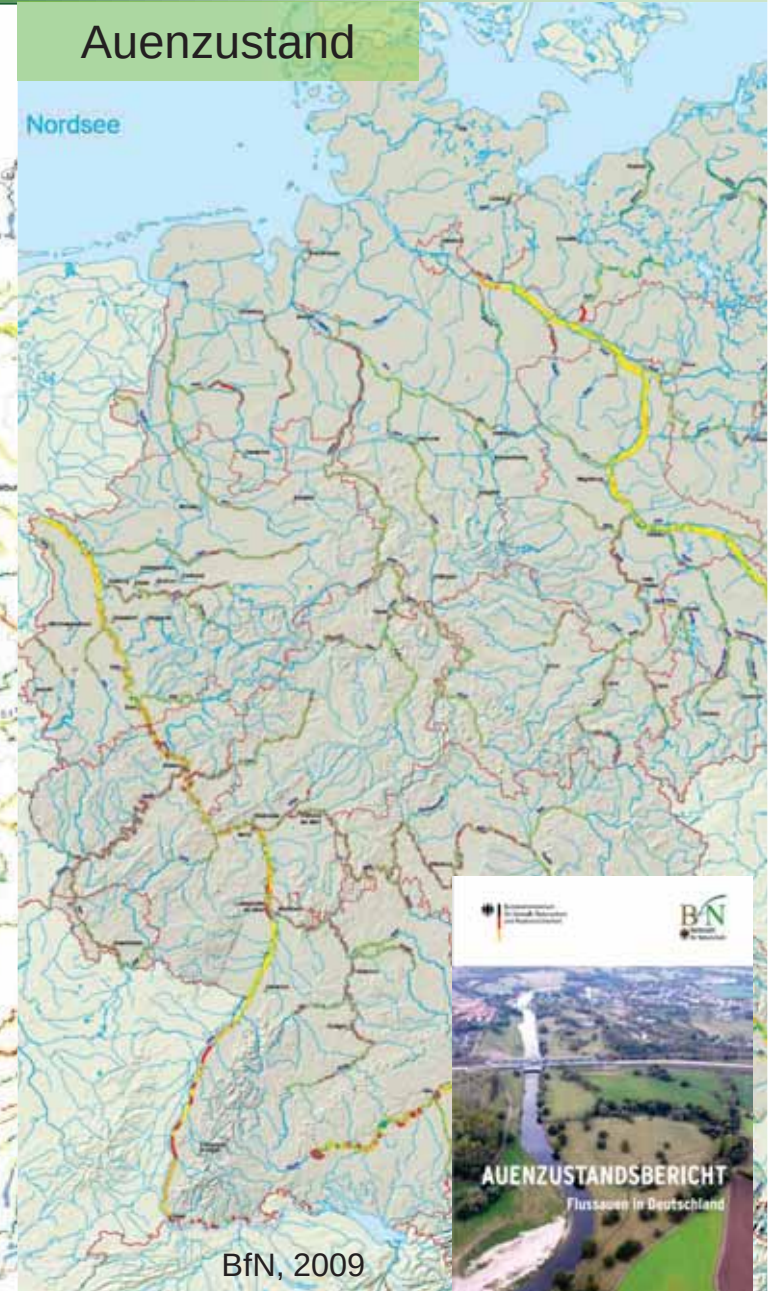


Foto: Bernd Neukirchen

UBA nach LAWA 2002

BfN, 2009



Auen und Biotopverbund



Gewässer und Auen spielen beim Aufbau eines bundesweiten Biotopverbundes eine zentrale Rolle.



Gesellschaftlicher Nutzen von Gewässern und Auen



- **Verbesserte Erholung**
- **Umweltbildung**
- **Impulse für die
Regionalentwicklung**
- **Hochwasserschutz**
- **Erhöhung der Artenvielfalt**
- **Klimaschutz**
- **Nährstoffretention**
- **Verbesserung der
Gewässerqualität**

Naturbewusstsein 2013

Bevölkerungsumfrage zu Natur- und biologischer Vielfalt



leben.natur.vielfalt
die Strategie

- **93 % der Befragten stimmen der Aussage zu, dass naturnah gestaltete Flüsse und Bäche schöner sind als begradigte Flüsse und Bäche.¹⁾**
- **Mehr als 70% der Menschen zeigen im Urlaub Interesse für spektakuläre Landschaften und Naturerleben**

¹⁾ Naturbewusstseinsstudie 2013 (BfN & BMU)

²⁾ Leitfaden „Faszination Natur erlebbar machen“ (2015), Naturparke Deutschland & EUROPARK Deutschland (BfN & BMUB, Hrsg.)



Freizeit- und Erholungsnutzen

- erleben
- lernen
- wertschätzen



Foto: Thomas Ehlert



Foto: Bernd Neukirchen

Naturnahe Landschaften leisten Beiträge zur regionalen Wertschöpfung

- Die beliebtesten Radwege Deutschlands: Elbe-, Main-, Weser- und Moselradweg, Lahntalradweg



Maßnahmentypen Auen

- Wiederherstellung naturnaher Ufer
- Wiedermanbindung von Flutrinnen / Altgewässern
- Rückbau flussnaher Verwallungen und Deiche
- Wiederherstellung auetypischer Biotope
- Förderung standortangepasster Nutzungen in Auen

Sport in der Natur

Sport in der freien Landschaft macht Spaß, fördert die Gesundheit, bietet Entspannung und einmalige, intensive Naturerlebnisse – der Erhalt der Naturräume darf dabei aber nicht zu kurz kommen.

■ Sportart des Monats: Mountainbiking



Mountainbiker in Österreich © Peter Bernhaupt, piclease

Mountainbiking kann Auswirkungen auf die Natur haben, beispielsweise auf den Lebensraum Hochgebirge und auf die dort lebenden Tiere und Pflanzen. Durch die Geländegängigkeit von Mountainbikes kann die Sportart auch abseits von Wegen betrieben werden und damit zu Zerstörung von Böden und Vegetation führen.

► Wie können Sie Mountainbiking naturverträglich gestalten? Auf welche Tier- und Pflanzenarten müssen Sie Rücksicht nehmen?

Natursportinfo: Ziele und Hintergründe

Gesunde Waldluft atmen, in kristallklaren Seen tauchen, beim Klettern auf Tuchfühlung mit dem Fels gehen – **Natursport** bedeutet Natur genießen.

In Deutschland kommen mehr als 48.000 **Tierarten** und mehr als 24.000 Pflanzenarten vor. Viele Tier und Pflanzen sind spezialisiert auf einen bestimmten **Lebensraum** und reagieren sensibel auf Störungen. Damit Pflanzen und Tiere durch die Sportausübung keinen Schaden nehmen, müssen wir Menschen uns achtsam und rücksichtsvoll in der Natur bewegen.

► [Über das Portal](#)

Aktuelles

Dialogforum 2017: Sport - Impulsgeber für eine nachhaltige Gesellschaft am 22. März 2017 in Berlin

3. Deutscher MTB-Tourismuskongress 2017 vom 17.05.-18.05.2017 in Winterberg

Startseite > Natursport > Wassersport > Kanufahren

Suchbegriff

► Landsport

▼ **Wassersport**

► **Kanufahren**

► Rafting

► Canyoning

► Windsurfen

► Segeln

► Wassermotorrad

► Tauchen

► Luftsport

► Wintersport

Startseite
Über das Portal
Kontakt
Datenschutz
Impressum
Übersicht
Glossar

Kanufahren



Kanufahren im Nationalpark Müritz © Till Hopf

► Balance zwischen Schutz und sportlicher und/oder touristischer Nutzung herstellen.

Kanufahren und Natur

Beschreibung der Sportart

Das deutsche Wort „Kanu“ ist der Oberbegriff für alle Wassersportgeräte, die aus eigener Muskelkraft mit Paddeln in alle Richtungen nach vorne fortbewegt werden. Es beinhaltet

Links:

- [Deutscher Kanu-Verband](#)
- [Bundesverband Kanu e.V.](#)
- [Kanufahren in der Schweiz](#)
- [BMU, Broschüre „Natur bewegt“](#)
- [Grundlinien für natur- und landschaftsverträglichen Kanusport](#)
- [Deutscher Kanu-Verband, Befahrungsregeln](#)

Literaturdatenbank

- [Gutachten zur Störökologie des Kanuwandersports Reichholf 1999](#)
- [Störungsökologische Untersuchungen an rastenden und überwinternden Wasservögeln auf dem Steinhuder Meer im Winter 1988 / 89 Reinicke 1989](#)
- [Potenzielle Konflikte zwischen Bootsportaktivitäten auf Fließgewässern und Arten- und Biotopschutz - dargestellt am Beispiel der Libellen im Bereich der Wieslauter \(Pfälzerwald, Rhein- und Nahe\) Scherr 2000](#)

Natur, Sport und Tourismus



Wassersport und Tourismus

- Fahrgastschifffahrt
- Flusskreuzschifffahrt
- Motorsportboote
- Hausboote
- Jetski...

- Segelboote
- Kanufahren
- Rudern...

Kern- und Nebennetz
erfordern spezifische
Lösungen,
die vor Ort mit den
Beteiligten zu entwickeln
sind.

Entwicklungskonzepte für
Nebenwasserstraßen
bieten eine geeignete
Plattform zum Ausgleich
unterschiedlicher
Interessen

Untere Havelniederung

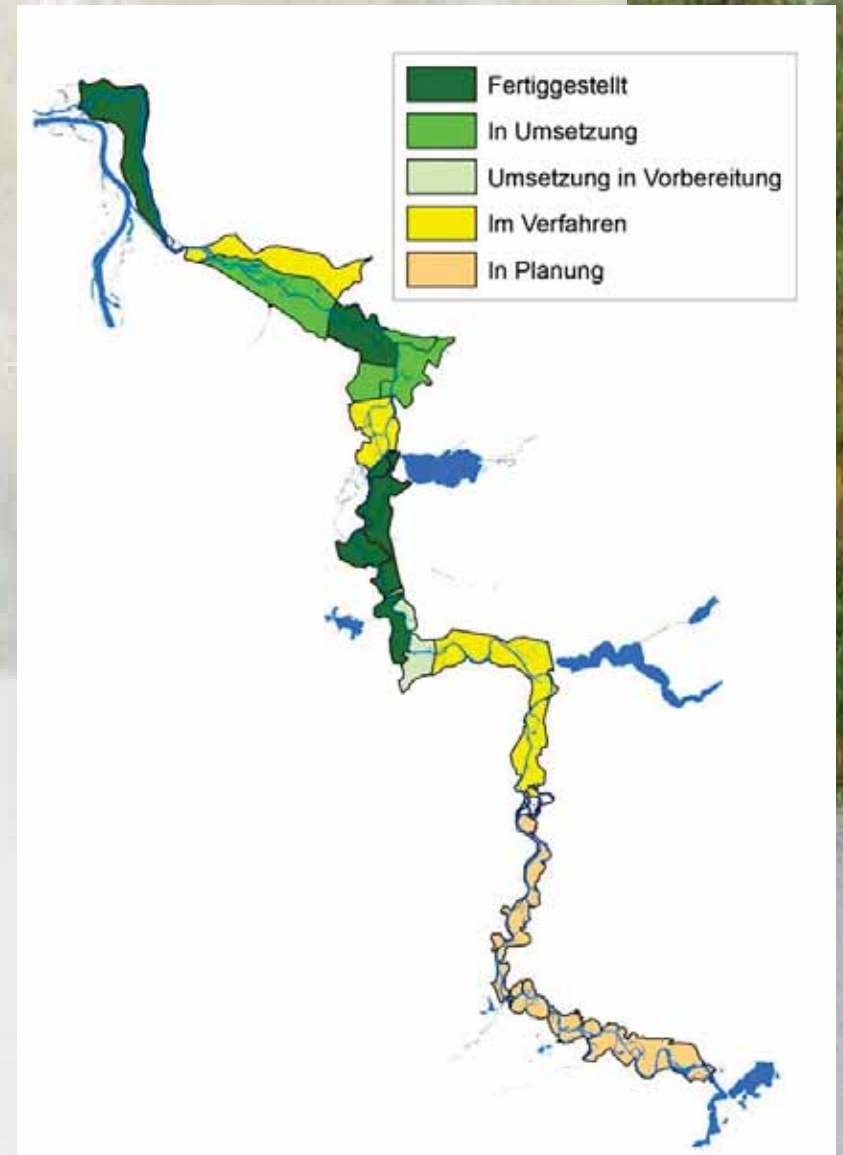
Naturschutzgroßprojekt des Bundes in
Trägerschaft des NABU

Maßnahmen

- Deckwerksrückbau: 29 km
- Altarmanschlüsse: 15
- Flutrinnen aktivieren : 49
- Verwallungen entfernen: 17
- Deichrückbau: 2 (insgesamt 500 ha)
- Auenwald: 89 ha

Bewilligte Mittel: 23,3 Mio. €

BMU / BfN:	75%
Land Brandenburg:	11%
Land Sachsen-Anhalt:	7%
NABU (Eigenanteil):	7%



Untere Havelniederung

Regionales **Entwicklungskonzept (REK) 2004**, u. a. auch

- Wassertourismus, Wasserwanderung, Badenutzung
- Sportbootnutzung (Motor- und Muskelkraft)

Erstellung des **Pflege- und Entwicklungsplans** (2005 – 2009)

- Akzeptanzanalyse in Phase I
- Befassung in allen Anliegerkommunen und den Kreistagen
- Einvernehmen mit Nutzern hergestellt

Touristischer Mehrwert u. a.

- ✓ verbesserte Anbindung einiger Orte an die Havel
- ✓ attraktives Wassersportrevier
- ✓ www.havelland-tourismus.de (Flusslandschaft Untere Havelniederung)

Untere Havelniederung - touristische Nutzung

- ✓ Boots- oder Kanutouren inmitten intakter Natur im Naturpark Westhavelland und im Biosphärenreservat Flusslandschaft Mittelelbe
- ✓ Biber und Fischotter und eine bemerkenswerte Vielfalt an Fischen, Insekten und Pflanzen
- ✓ Die Havel mit ihrem breiten Ufersaum eignet sich sowohl zur Befahrung mit Motor- und Hausbooten als auch für Kanus und Kajaks
- ✓ Es ist aber auch ein schönes Erlebnis, eine Rundfahrt mit dem Fahrgastschiff zu unternehmen.

www.havelland-tourismus.de/havel/bootsurlaub-und-natur

Schlussfolgerungen



- Das **Bundesprogramm „Blaues Band“** steigert die **Attraktivität der Flusslandschaften** auch für **Wassersport und Tourismus**
- **Naturverträglicher Wassersport und Tourismus** fördern die **Akzeptanz** für Naturschutzmaßnahmen
- Es gibt bereits eine **Vielzahl** von **Konzepten** für die gemeinsame **Entwicklung** von **Naturschutz, Wassersport und Tourismus**
- **Entwicklungskonzepte** sollten als **Instrument** für den **Interessenausgleich** etabliert werden
- **Erfahrungen** aus anderen Projekten **nutzen**
- **Naturschutz** ist ein wichtiger **Partner** für **Sport und Tourismus**

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

„Nebenwasserstraßen“ – Zukunftsperspektive oder Verwaltung
zweiter Klasse? – 31. Mai 2017, BMVI - Bonn





Bundesministerium
für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Übersicht über die Nebenwasserstraßen

„Nebenwasserstraßen – Zukunftsperspektive oder Verwaltung
zweiter Klasse?“

Bonn, den 31.05.2017

Silke Wethmar

Referat „Management der Nebenwasserstraßen“

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

www.bmvi.de



Kategorisierung der Bundeswasserstraßen

Kategorisierung im BVWP 2030

- „Zur Identifizierung der wichtigsten Transportrelationen mit einer hohen Verkehrsbedeutung wurden die Bundeswasserstraßen analog der jeweiligen Transportmenge kategorisiert und in ein „Kernnetz mit den Kategorien A, B und C“ und in „Wasserstraßen außerhalb des Kernnetzes“ gegliedert.“
- Grundlage Verkehrsprognose 2030
- Transportmenge < 600.000 t/a im Binnenschifffahrtsbereich:
Wasserstraßen außerhalb des Kernnetzes = Nebenwasserstraße



Nebenwasserstraßen des Bundes

- ➞ 1/3 des Wasserstraßennetzes mit rd. 2.800 km, 120 Wehren, 140 Schleusenanlagen
- ➞ Überalterung der Anlagen, Bauzustand, Wirtschaftlichkeit, Ressourcen
- ➞ Vielfältige Nutzungsanforderungen: Güterverkehr, Wassertourismus, Wassersport, Wasserkraft, Umweltanforderungen (ökologische Durchgängigkeit, Naturschutz), Stadtentwicklung, etc.



Differenzierung

Differenzierung der Nebenwasserstraßen nach ihrer Nutzung:

1. Güternebenwasserstraßen (Nebenwasserstraßen, Abschnitte mit gewerblichem Gütertransport, Kategorie N1)
2. Freizeitwasserstraßen (Nebenwasserstraßen mit hoher und sehr hoher Freizeitnutzung, Kategorie N2)
3. Naturnahe Wasserstraßen (Nebenwasserstraßen mit geringer bis mittlerer Freizeitnutzung, Kategorie N3)

Die Differenzierung der Nebenwasserstraßen bedeutet keine Vorfestlegung der infrastrukturellen Entwicklung im Einzelnen.

Güternebenwasserstraßen (1)

Stichkanäle Osnabrück und Linden

SKO:

- Transportaufkommen < 600.000 t/a prognostiziert
- Neuer Hafen am Mittellandkanal in Bohmte
- Ausbau der Schleusen Hollage und Haste im Weiteren Bedarf des BVWP 2030

→ Grundinstandsetzung der Schleusen Hollage und Haste für Weiterbetrieb für die nächsten 15 bis 20 Jahre

SKL:

- Sehr geringes Transportaufkommen
- Planungen zum Ausbau der Schleuse Linden zurückgestellt



Güternebenwasserstraßen (2)

Oberweser

- Nebenwasserstraße mit „Berücksichtigung relevanter Sondertransporte“
 - Überwiegend freifließender Fluss mit einer Staustufe in Hameln, geringe Wassertiefe
 - Sehr geringes Transportaufkommen
 - Geringe Freizeitnutzung
 - Flussangepasste Schiffe
- Grundsätzlich Erhaltung des Status Quo (Nutzung)
- Punktuell ökologische Verbesserungen



Güternebenwasserstraßen (3)

Spree-Oder-Wasserstraße (Wernsdorf bis Eisenhüttenstadt)

- Schleusen Wernsdorf, Kersdorf verlängert (115m), Schleuse Fürstenwalde 67 m
- Abladetiefe 2,2m
- Güterverkehrsaufkommen abnehmend von West nach Ost
- eher wenig Freizeitverkehr

→ Kein Ausbau, Erhalt der Nutzung für den Güterverkehr, Ersatz/ Verlängerung Schleuse Fürstenwalde im Weiteren Bedarf des BVWP 2030, Anpassung der Schifffahrt/ Logistik an die Infrastruktur erforderlich



Güternebenwasserstraßen (4)

Oder

- freifließender Fluss
 - sehr geringes Güterverkehrsaufkommen
 - wenig Freizeitschifffahrt
 - Gewährleistung des Eisaufbruchs
 - zahlreiche Schutzgebiete (u.a. Naturpark Unteres Odertal)
 - Abkommen zwischen Deutschland und Polen von 2015
- Gemeinsame Stromregelungskonzeption, Umsetzung nach Strategischer Umweltprüfung
- Beseitigung von Schwachstellen gemäß Abkommen, z.T. planfeststellungspflichtig



Güternebenwasserstraßen (5)

Saale (von der Mündung bis Hafen Halle)

- staugeregelter Fluss
- sehr geringes Güterverkehrsaufkommen, zuletzt ein Schwertransport
- eher wenig Freizeitschifffahrt

→ BVWP 2030: Bau eines Saalekanals bei Tornitz im Weiteren Bedarf

→ Derzeit Ersatz von Schleusentoren



Güternebenwasserstraßen (6)

Peene

- Freifließender Fluss
- sehr geringes Güteraufkommen
- Sport- und Freizeitschifffahrt
- „Amazonas des Nordens“

→ Derzeit kein Handlungsbedarf



Freizeitwasserstraßen (1)

Obere Havel Wasserstraße, Müritz-Havel- Wasserstraße inkl. Nebengewässer

- staugeregelte Flüsse, Seenstrecken, verzweigtes Netz, geringe Stauhöhen, zahlreiche Finowmaßschleusen und vergleichsweise kleine Wehre
- Verbindung Müritzsee - Berlin
- intensivste Freizeitnutzung, Charterboote, muskelbetriebene Boote, örtliche Fahrgastschiffahrt, zur Hauptsaison überlastet, Wartezeiten

→ Erhalt und Optimierung der Infrastruktur,
Beispiel Fürstenberg und Steinhavel
(Kammerverbreiterung, Bootsgassen)



Freizeitwasserstraßen (2)

Müritz-Elde Wasserstraße, Stör- Wasserstraße

- Staugeregelte Flüsse, Seenstrecken, verzweigtes Netz, geringe Stauhöhen und vergleichsweise kleine Wehre
- Dammstrecken (Stör); Sanierungsbedarf (Sicherheit!)
- Verbindung Müritzsee – Schwerin
- intensivste Freizeitnutzung, zur Elbe abnehmende Nutzungsintensität, Charterboote, muskelbetrieben, örtlich Fahrgastschifffahrt

→ Erhalt und Optimierung der Nutzung
→ Dammsanierung



Freizeitwasserstraßen (3)

Berlin – Brandenburger Wasserstraßen (Havelseen, Innenstadtspreewäasser, Storkower Gewässer)

- Seenstrecken, staugeregelte Flüsse
- Sanierungsbedarf Wehre (z.B. Mühlendammwehr)
- intensivste Freizeitnutzung aller Art, Fahrgastschifffahrt!
- teilweise Verbindungen zu Hauptwasserstraße (UHW, HOW, Tek)

→ Erhalt und Optimierung der Nutzung



Naturnahe Wasserstraßen (1)

Aller

- Staugeregelter Fluss (4 Staustufen)
 - Anlagen rd. 100 Jahre alt (Ausnahme: 2 Wehre Ersatzneubau)
 - Schleusen sollen bei größerem Instandsetzungsbedarf außer Betrieb genommen werden
 - Geringe bis mittlere Freizeitnutzung, eher Paddler
- Gespräche zur Initiierung eines Projektes für die Zukunft der Aller
- Prüfung von Alternativen zum Ersatz des Wehres in Hademsdorf



Naturnahe Wasserstraßen (2)

Lahn

- Staugeregelter Fluss mit 23 Schleusen und 28 Wehren
- Hohes Bauwerksalter, dringender Investitionsbedarf
- mittlere Freizeitnutzung (Kanus, Motorboote und Fahrgastschifffahrt)

→ Erarbeitung eines Entwicklungskonzeptes



Naturnahe Wasserstraßen (3)

Ilmenau

- Nebenfluss der Elbe
- Staugeregelter Fluss mit 3 Staustufen
- sehr geringe Nutzung, Schleusen außer Betrieb
- Planungen zur Umgestaltung der Ilmenau sind langfristig zwischen Niedersachsen und dem Bund abgestimmt.
- Umgestaltung: Rückbau der Nadelwehre und die Stabilisierung der Wasserstände durch den Einbau von festen Stauanlagen und Wiederherstellung der ökologischen Durchgängigkeit

→ Optimierung der technischen Planung



Naturnahe Wasserstraßen (4)

Saale (Halle und oberhalb Halle)

- Nach derzeitiger Datenlage im bundesweiten Vergleich eher geringe Nutzungsintensität, wenig Charterboote (Motorboote)
- Ausgeprägte Fahrgastschifffahrt im Streckenbereich von Halle
- Verbindung zu Landesgewässern (Sachsen-Anhalt, Thüringen)

→ Land fordert Entwicklungskonzept



Naturnahe Wasserstraßen (5)

**Stadtschleuse Kassel, Elisabethfehnkanal,
Finowkanal, Spoykanal, Mühlendamm-
schleuse Rostock, Gieselschleuse, Hafen
Hörnum, Schleuse Friedenthal**

→ Haushaltsvermerk Nr. 12:

„Im Zuge der Abgabe und Übertragung von bundeseigenen Wasserstraßenabschnitten ... können Ablösungen und einmalige Finanzierungsbeiträge zur Erhaltung der Nutzung dieser Gewässer oder zur Erhaltung denkmalwürdiger oder kulturhistorisch wertvoller Anlagen oder zu touristischen Zwecken gezahlt werden, auch wenn für solche Erhaltungsinvestitionen kein Wirtschaftlichkeitsnachweis erbracht werden kann. Der Finanzierungsbeitrag darf maximal die Hälfte der Gesamtinvestitionssumme betragen. ...“

→ Ansonsten Entwicklungskonzepte





Bundesministerium
für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

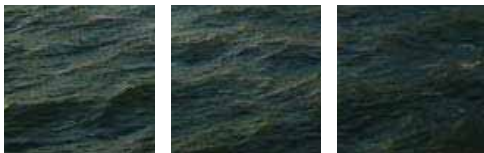
Kontakt

Bundesministerium für Verkehr
und digitale Infrastruktur (BMVI)
Robert-Schuman-Platz 1
53175 Bonn
www.bmvi.de

Ansprechpartnerin:
Silke Wethmar - Referat WS 13 „Management der Nebenwasserstraßen“

Wir machen Schifffahrt möglich.

Nebenwasserstraßen - Zukunftsperspektive oder Verwaltung 2. Klasse, Bonn 31.05.2017



Anforderungen an Entwicklungskonzepte/ Beteiligungsprozesse

Hans Bärthel, Dezernatsleiter Entwicklung von Nebenwasserstraßen, Wassertourismus

Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt

Anforderungen an Entwicklungskonzepte/ Beteiligungsprozesse

- Ausgangssituation

Die Nebenwasserstraßen des Bundes erstrecken sich insgesamt auf eine Länge von 2800 km gewidmeter und nicht gewidmeter Wasserstraßenabschnitte.

Sie werden durch den Güterverkehr nicht mehr oder nur noch gering genutzt.

Auf vielen Wasserstraßenabschnitten ist die Infrastruktur am Rande der Nutzbarkeit angekommen, so dass die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung vor Entscheidungen gestellt wird, in welcher Form diese Wasserstraßen zukünftig betrieben werden können.

Hierfür bieten Entwicklungskonzepte die fachliche Grundlage, um die künftige Nutzung, Entwicklung und Unterhaltung der Nebenwasserstraßen langfristig festzulegen.

Anforderungen an Entwicklungskonzepte/ Beteiligungsprozesse

- Ausgangssituation

Differenzierung der Nebenwasserstraßen nach ihrer Nutzung:

1. Güternebenwasserstraßen (Nebenwasserstraßen, Abschnitte mit gewerblichem Gütertransport)
2. Freizeitwasserstraßen (Nebenwasserstraßen mit hoher bis sehr hoher Freizeitnutzung)
3. Naturnahe Wasserstraßen (Nebenwasserstraßen mit sehr geringer bis mittlerer Freizeitnutzung)

Anforderungen an Entwicklungskonzepte/ Beteiligungsprozesse

- Ausgangssituation

Schwerpunkt der Betrachtung für Entwicklungskonzepte:

Freizeitwasserstraßen (Nebenwasserstraßen mit hoher bis sehr hoher Freizeitnutzung)

und

naturnahe Wasserstraßen (Nebenwasserstraßen mit sehr geringer bis mittlerer Freizeitnutzung)

Anforderungen an Entwicklungskonzepte/ Beteiligungsprozesse

- Motivation
 - Hoher Investitionsbedarf für Verkehrsinfrastruktur (z.B. an Schleusen)
 - Nutzungsanpassung (Wassertourismuskonzept des BMVI)
 - Gewässerrenaturierung (Bundesprogramm Blaues Band)
 - Ressourcenknappheit
 - Impuls von Außen
 -



Anforderungen an Entwicklungskonzepte/ Beteiligungsprozesse

- Anforderungen

Bei der Erarbeitung von Entwicklungskonzepten stellt die Erfassung des Bestands (**Ist-Erfassung**) den ersten Arbeitsschritt in einem **iterativen Prozess** dar. Hierzu gehören neben den reinen Anlagen- und Bauwerkszuständen, der Ressourcenbedarf, die Eigentümer- und weitere rechtliche Verpflichtungen der WSV.

Im Rahmen der **Ist-Erfassung** werden darüber hinaus die Interessen der Länder, der Kommunen, der Anlieger und Nutzer ermittelt (Stakeholder), insbesondere auch unter Berücksichtigung naturschutzfachlicher Erfordernisse.



Anforderungen an Entwicklungskonzepte/ Beteiligungsprozesse

- Anforderungen

Alle bestehenden Nutzungen und Interessen werden im Entwicklungskonzept berücksichtigt!

Z.B.:



Anforderungen an Entwicklungskonzepte/ Beteiligungsprozesse

- Prozessrandbedingungen

Intensiver Beteiligungsprozess unter Einbindung aller Akteure vor!

Vertreter

- der Länder,
- der Gebietskörperschaften,
- der Anlieger, der Betreiber,
- der Unternehmen,
- der Vereine
- der jeweiligen
Interessenvertretung
- etc.



Anforderungen an Entwicklungskonzepte/ Beteiligungsprozesse

- Prozessrandbedingungen

Iterativer Prozess:

Erstellung einer **Ist-Erfassung**

Mit intensivem
Beteiligungsprozess
aller Akteure vor Ort

über Lösungsvarianten zur **Zielvariante**



Anforderungen an Entwicklungskonzepte/ Beteiligungsprozesse

- Prozessrandbedingungen

Auf dem Weg zur **Zielvariante**

- Größtmöglicher Interessenausgleich!
- Alle gewinnen!
- Aber nicht alle Ziele können gleichermaßen erreicht werden!



Anforderungen an Entwicklungskonzepte/ Beteiligungsprozesse

- Prozessrandbedingungen

Grundvoraussetzungen jeder Lösungsvariante:

- Eigentümerverpflichtung
- Verkehrssicherungspflicht
- Hochwasserneutralität
- Bestehende Rechtsrahmenbedingungen einhalten
- Wirtschaftlichkeit ist zu gewährleisten,
- nicht monetäre Kriterien sind zu berücksichtigen

Anforderungen an Entwicklungskonzepte/ Beteiligungsprozesse

- Beteiligungsprozesse

Beispiel:

Gesamtkonzept Elbe

(ca. 585 km frei fließende Binnenelbe)



- Prozessbeginn Januar 2012
- Beteiligte: Bund und Elbanliegerländer, Umwelt- und Wirtschaftsverbände, eine Bürgerinitiative und Kirchenvertreter (Interessenvertretungen)

Anforderungen an Entwicklungskonzepte/ Beteiligungsprozesse

- Beteiligungsprozesse

Nutzungsansprüche an ein Gesamtkonzept Elbe

- Die Elbe und ihre Nebenflüsse haben große touristische, kulturelle, ökologische, wasserwirtschaftliche und wirtschaftliche Bedeutung.
- Vielfältige Nutzungsansprüche mit unterschiedlichen Bedürfnissen und Zielen der Bundesländer und des Bundes sind darzustellen.
- Ziel ist die umweltverträgliche **verkehrliche Nutzung** sowie die **wasserwirtschaftlichen Notwendigkeiten** mit der **Erhaltung des wertvollen Naturraumes** in Einklang zu bringen



Zusammenführung aller Interessen mit Dialogprozess „Gesamtkonzept Elbe“

Stand 2011 !

Beteiligungsprozess Gesamtkonzept Elbe

Nutzungsansprüche Wasserwirtschaft

- Hochwasserschutz,
Gesamtstrategie aller
Bundesländer
- Erreichung der Ziele
der WRRL



Beteiligungsprozess Gesamtkonzept Elbe

Nutzungsansprüche

Naturschutz

- Naturraum erhalten, entwickeln und verbessern (Biodiversität und Habitatvielfalt)
- Fließgewässer und Auen in ihrer Funktion als Lebensraum sichern (z.B. Anbindung der Auen)



Beteiligungsprozess Gesamtkonzept Elbe

Nutzungsansprüche
Stromregelung und
Verkehr

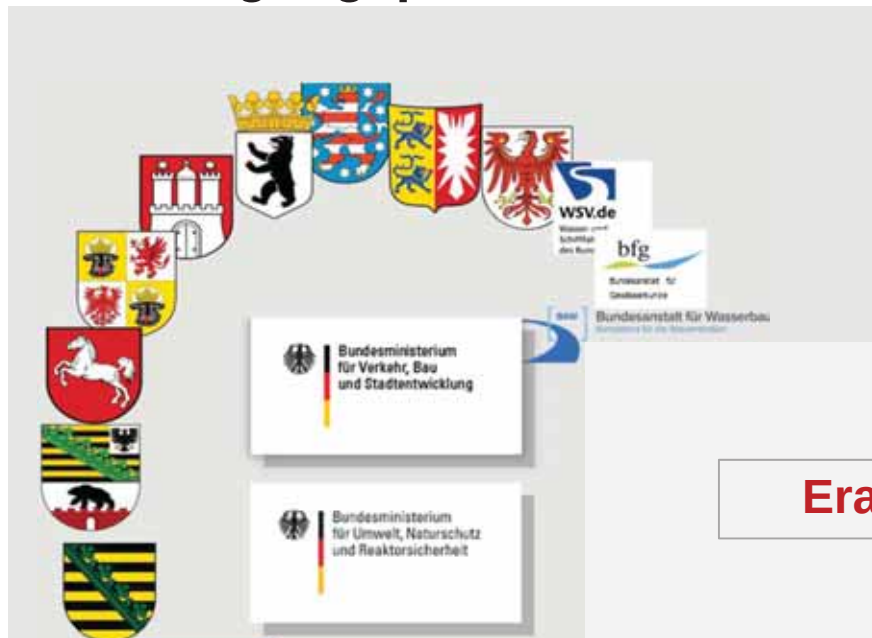
- Verbindung von Wirtschaftszentren
- Gewährleistung verlässlicher Fahrrinnenverhältnisse



Wir machen Schifffahrt möglich.



Beteiligungsprozess Gesamtkonzept Elbe



Prozessbeginn Januar 2012

Ist-Erfassung, 1. Schritt

Fertigstellung Juli 2015

Erarbeitet von einer Bund-Länder AG

Wasserwirtschaft



Naturschutz



Stromregelung



Verkehr



Beteiligungsprozess Gesamtkonzept Elbe



2. Schritt:

Erarbeitung einer Sollkonzeption/ eines Handlungsrahmens

- Aktive Einbindung der Interessenvertretungen!
- Nutzung eines moderierten Gremiums!

Wir machen Schifffahrt möglich.



Beteiligungsprozess Gesamtkonzept Elbe



✓ 17.01.17: Gesamtkonzept Elbe ist fertig !

✓ Ein Handlungsrahmen liegt nach 5 Jahren Dialog vor !



Beteiligungsprozess Landwehrkanal

Beispiel:

Dialogprozess Zukunft Landwehrkanal

(Rund 10 km Länge, Berlin)

- **April / Mai 2007** Einbrüche an 2 Uferabschnitten
- **29.09.2007** Auftaktveranstaltung für ein Mediationsverfahren zum Landwehrkanal



47 Forumssitzungen

136 Veranstaltungen insgesamt

127 Newsletter

- **17.12.2013** Unterzeichnung der Mediationsvereinbarung

Beteiligungsprozess Landwehrkanal

Unterzeichnung der Mediationsvereinbarung „Zukunft Landwehrkanal“ nach rund 6 Jahren Dialog



Anforderungen an Entwicklungskonzepte/ Beteiligungsprozesse

- Resümee

Entwicklungskonzepte

- werden anlassbezogen durchgeführt,
- können unterschiedliche Veranlassungen haben und
- liefern als interdisziplinäres Instrument die Grundlage für Entscheidungen.

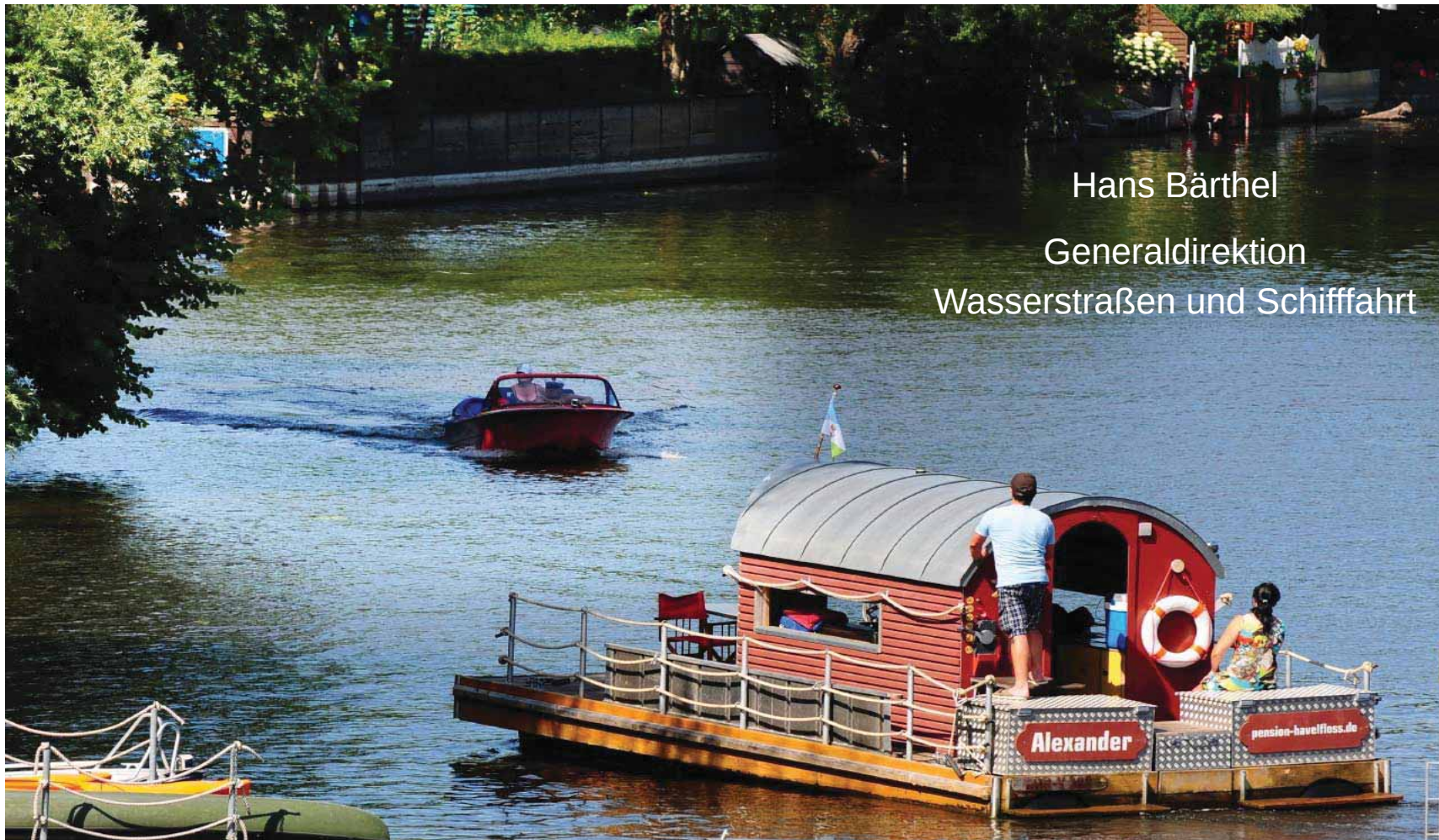
Für die Ermittlung der Zielvariante eines Entwicklungskonzeptes werden Nutzungen und Nutzungsansprüche im Dialog abgeprüft und abgewogen!

Grundsätzlich wird es nur ein Entwicklungskonzept für einen Wasserstraßen- bzw. Gewässerabschnitt geben, das alle Belange zu berücksichtigen hat!

Die politische Akzeptanz ist Garant für die Umsetzung!

Wir machen Schifffahrt möglich.

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!



Hans Bärthel

Generaldirektion
Wasserstraßen und Schifffahrt

Entwicklungskonzept für die Lahn

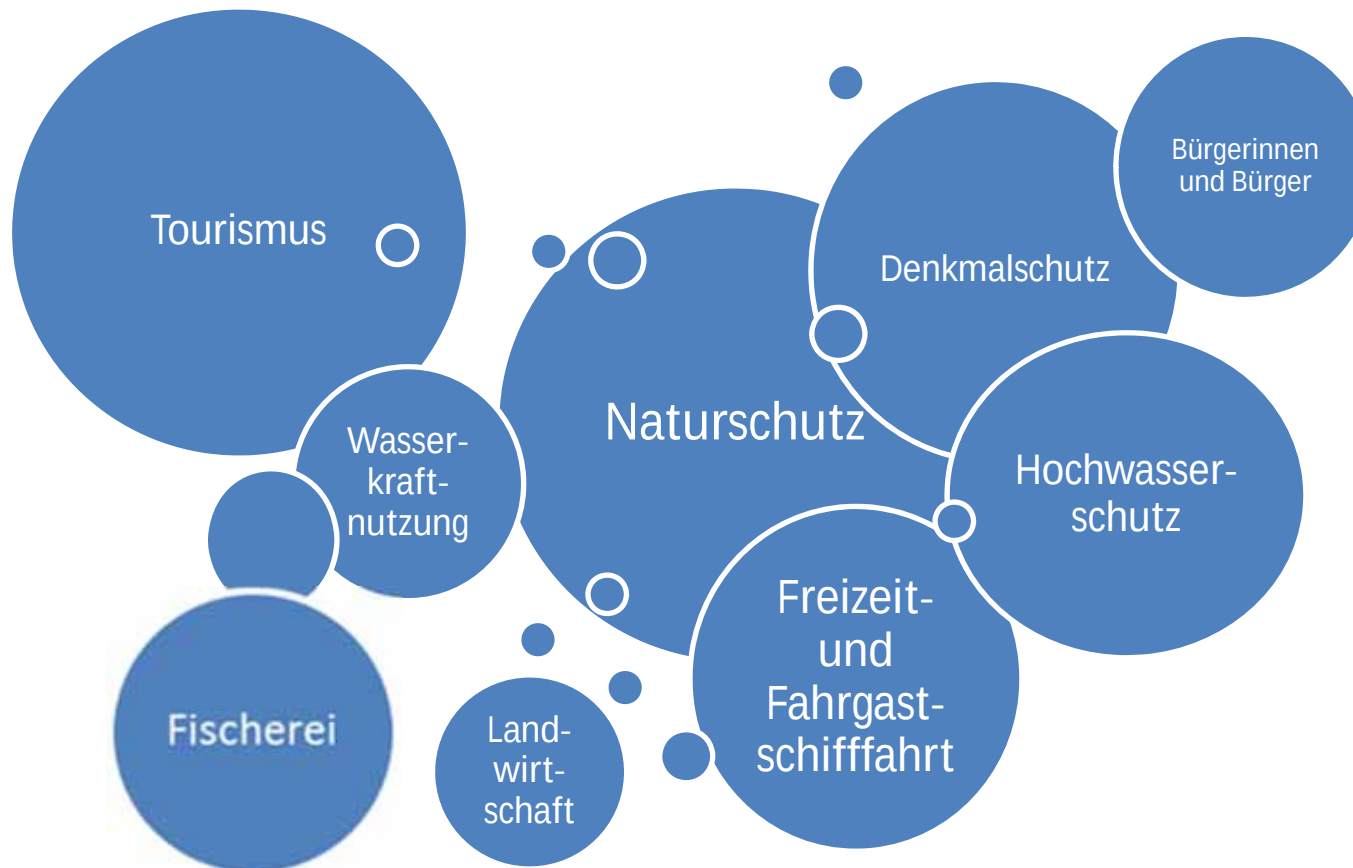


Ministerium für Umwelt,
Klimaschutz, Landbewirtschaftung und
Volksvermögen



„LiLa - Living Lahn“
Konferenz Nebenwasserstraßen
BMVI 31.05.2107

Vielfältige Interessen und Ansprüche an ein Gewässer



Ist Situation Bundeswasserstraße Lahn

- Zielsetzung nach WRRL für die Lahn: Erreichung des guten ökologischen Potentials bzw. Zustandes
- 23 Schleusen, 8 bewegliche Wehre 20 feste Wehre, hohes Bauwerkssalter, dringender Investitionsbedarf , geringe Ressourcen
- Seit 1981 keine Güterschifffahrt mehr auf der Lahn
- mittlere wassertouristische Nutzung
- Große räumliche Ausdehnung (rd. 150 km Wasserstraße)
- Handlungsbedarf über Verwaltungsgrenzen hinweg
- Vergleichbare Situation an bundesweit rd. 2.800 km Nebenwasserstraßen



Lösungsweg EU-LIFE-Projekttyp: „Integrierte Projekte“
- Living Lahn LiLa-



Projektpartner LiLa

Projektmanagement

Hessisches Ministerium für Umwelt, Klimaschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz

Projektpartner

Ministerium für Umwelt, Energie,
Ernährung und Forsten des Landes
Rheinland-Pfalz
Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Koblenz
Bundesanstalt für Gewässerkunde
Regierungspräsidium Gießen
Struktur- und Genehmigungsdirektion Nord



Die zwei Hauptziele des Projektes LiLa

1. Erreichung des **guten ökologischen Zustandes/Potentials** im Einzugsgebiet der Lahn.
2. Erstellung eines **Entwicklungskonzeptes** für die Wasserstraße Lahn (Lahnkonzept).

1. Ziel

50 „Actions“ - praktische Maßnahmen
Umsetzung vor Ort bis 2026

**->zeitnahe Erreichung des guten
ökologischen Zustandes/Potentials**

2. Ziel

Entwicklungskonzept für die Lahn
Theoretischer Denk,-Kommunikations- und
Diskussionsprozess
Praktische Umsetzung nach 12/2025

-> Zukunftsperspektive für die Lahn

Projektlaufzeit: 10 Jahre (Dez. 2015 bis Nov. 2025)

Fördersumme: Gesamtkosten rd. 15,71 Mio. Euro
54% EU-Anteil (rd. 8,5 Mio. Euro)

Wie wird gearbeitet?

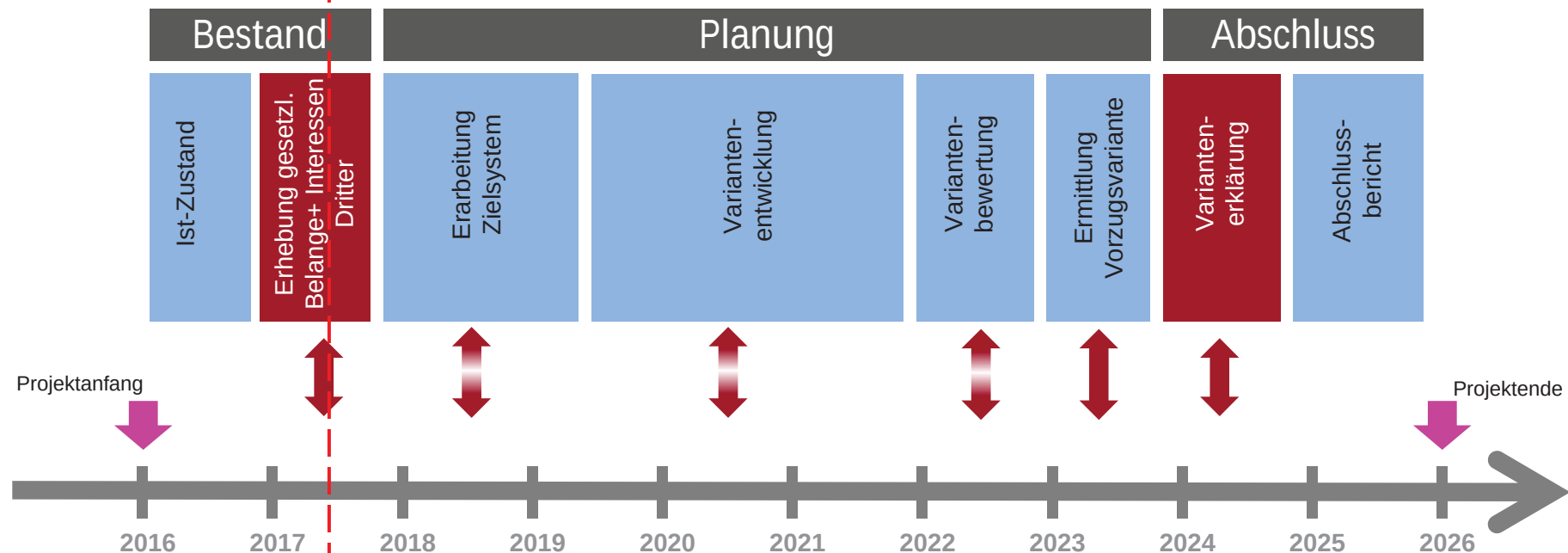
Bearbeitung im Dialog

- behördenübergreifend
- dialogorientierte, integrative Bearbeitung mit den Interessenvertretern, Nutzern, den Verwaltungen, den Bürgerinnen und Bürgern vor Ort
- keine Vorfestlegung
- sorgfältiges Abwägen der unterschiedlichen Interessen
- Bearbeitung auf Basis von Tatsachen (rational) und nicht auf der Basis von Positionen, Wertvorstellungen oder Spekulationen
- Daten und Analysen liefern Fakten aber nicht deren Zusammenhänge-Diskussion als gemeinsamer Versuch diese Zusammenhänge zu verstehen

Was wird bearbeitet?

- WSA - Projektarbeit
- Interaktiver Arbeitsprozess mit Nutzergruppen
- bedarfsmäßiger Arbeitsprozess mit Nutzergruppen

Bearbeitungsschritte Lahnkonzept



Erhebung Ist- Zustand

U.a.

- Detaillierte Streckenbetrachtung (z.B. Hydrologie, Unterhaltungspläne)
- Verkehrliche IST-Situation (z.B. Zustand der Anlagen, Verkehrsbedeutung)
- Ökologische IST-Situation (z.B. Schutzgebiete)
- IST-Situation weiterer Nutzungen
- Rechtliche Randbedingungen
- Maßnahmen- und Investitionsbedarf, Betriebs- und Unterhaltungsaufwendungen
- Erhebung und Analyse der Interessen Dritter
- Vorgezogene Grobbetrachtung der Auswirkungen von Staulegungen als sachliche Basis für die weitere Diskussion
- ...

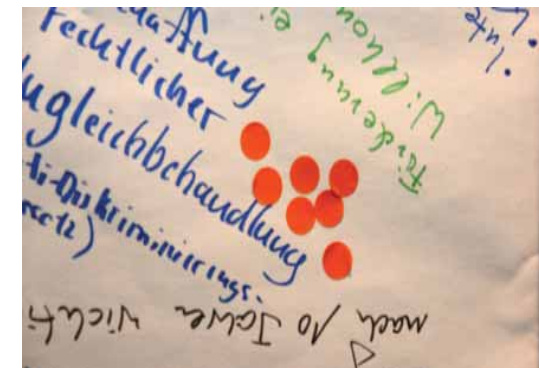
Ergebnis: Bestandsanalyse

Interessenerhebung

- drei eintägige, jeweils gleich aufgebaute Workshops
- September 2017 in Bad Ems, Limburg und Gießen (samstags)
- jeder Interessierte ist zur Teilnahme an einer dieser Veranstaltungen eingeladen.
- Kleingruppenarbeit zu verschiedenen Themen (Naturschutz, Schifffahrt, Tourismus, Landwirtschaft usw.)

Ziele:

- Information über die Erarbeitung des Lahnkonzeptes und den Prozess der Interessenerhebung
- Kennenlernen der Akteure
- Erster Austausch von Standpunkten zwischen den Verwaltungen, Interessensgruppen und Bürgern
- Finden von geeigneten Interessenvertretern für die themenbezogenen Arbeitsgruppen



Arbeitsgruppen Ziele

- Jede Themenarbeitsgruppe entwickelt ein eigenes, gemeinsam getragenes Interessen- und Zielepapier.
- Konzentration auf eigene Interessen- aber gesamtgesellschaftlich getragene Lösung als Ziel nicht aus dem Auge verlieren.
- Keine utopischen Ziele
- Der Prozess ist auf eine kooperative und konstruktive Zusammenarbeit der einzelnen Akteure angewiesen
- WSV und ihre Projektpartner formulieren parallel eigene Ziele
- Ergebnisse werden Ende 2018 durch die Arbeitsgruppen präsentiert und gemeinsam diskutiert.

Zielsystem

- Analyse und Bewertung der Zielpapiere (gesetzliche Grundlagen, Umsetzbarkeit, Konsensfähigkeit)
- Vorschlag für gemeinsames Zielsystem
- Diskussion mit den Interessengruppen
- Gemeinsames Zielsystem wird verbindlich vereinbart

Variantenentwicklung- und Bewertung/Vorzugsvariante

- Varianten zur Erreichung des Zielsystems werden erarbeitet
- Diskussion mit den Interessengruppen
- Varianten werden mittels Zielsystem bewertet
- Vorzugsvariante wird erarbeitet

Lahndeklaration/ Abschlussbericht

Erste Praxiserfahrungen Mit Blick auf die beteiligten Verwaltungen...

- Zusammenarbeit verschiedener Verwaltungen führt zu Notwendigkeit ungeklärte Grundsatzfragen z.B. Bund/Land im Projekt zu lösen
- Die Zusammenarbeit der verschiedenen Verwaltungen verbessert sich durch die gemeinsame Projektarbeit deutlich,
- Synergien können verwaltungsübergreifend erzeugt und genutzt werden
- Grundsätzliche strukturelle Defizite aber auch Lösungsstrategien werden durch Entwicklungskonzepte aufgezeigt, müssen aber von den Beteiligten weiterhin gelöst werden (z.B. Defizite bei Personal- und Investitionsressourcen, Rechtsgrundlagen usw.)

Erste Praxiserfahrungen Mit Blick auf die beteiligten Interessenvertretungen, Bürger, politische Vertreter...

- Ein gutes Prozessverständnis bei allen Beteiligten ist sehr wichtig
- Ergebnisoffenes Arbeiten (keine Vorfestlegungen der Verwaltung/ der Politik) ist eine ungewohnte Art des Projektarbeitens für die Bürger und Interessenvertreter
- Vertrauen bei Politik, den Interessenvertretern und Bürgern in das Projekt und das ergebnisoffene Arbeiten muss aufgebaut werden
- Basis für einen erfolgreichen Projektverlauf ist es, dass die teilweise konträren Interessengruppen bereit sind, die Belange der weiteren Beteiligten vorurteilsfrei aufzunehmen und in ein ausgewogenes Verhältnis zu den eigenen Belangen zu stellen
- Veränderungsbereitschaft aller Beteiligten ist für den Erfolg des Projektes notwendig

Das Entwicklungskonzept ist eine Chance für die Lahn und die Region, wenn alle Beteiligten konstruktiv mitarbeiten!



HESSEN



Hessisches Ministerium für Umwelt,
Klimaschutz, Landwirtschaft und
Verbraucherschutz



Wir machen Schifffahrt möglich.

Praxisbeispiel Aller - Beteiligungsprozess



Praxisbeispiel Aller - Beteiligungsprozess

Die Aller

Länge: 260 km **Einzugsgebiet:** 15.600 km²

Quelle: nahe Seehausen in der Magdeburger Börde

Mündung: bei Verden in die Weser
unterhalb Celle **Bundeswasserstraße** (117 km)
davon 52 km staureguliert mit den **Staustufen:**

Oldau (Wehrersatz erforderlich)

Bannetze (Wehr ersetzt durch Schlauchwehr)

Marklendorf (Wehr ersetzt durch Schlauchwehr)

Hademstorf (Wehrersatz erforderlich)

unterhalb der Einmündung
der Leine bis zur Weser:

Regulierung durch **flussbauliche
Maßnahmen** (65 km)

wassertouristische Nutzung: Fahrgastschifffahrt ab Celle
rd. 250 gemeldete, größere und tiefgehende Sportboote
muskelbetriebene Freizeitschifffahrt

Güterschifffahrt:
seit 1968 eingestellt



Praxisbeispiel Aller - Beteiligungsprozess

Die Aller – Leitlinie in den 1990er Jahren

Mitte der 1990er Jahre:

- Überlegungen zur Aufhebung der Stauregulierung und Rückführung in den ursprünglichen Flusslauf mit Untersuchung der Randbedingungen

1997:

- Einvernehmliche Entscheidung des Bundesverkehrsministeriums und des Landes Niedersachsen gegen eine Staulegung

2001:

- „Leitlinie für eine ökologisch orientierte Entwicklungsplanung der Aller von Celle bis Verden“ (Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung, Nds. Min. für Umwelt, Nds. Min. für Wirtschaft, Technologie, Verkehr) nach Beteiligung der Naturschutzverbände verabschiedet
fachgutachtliche und empfehlende Ausarbeitung, die Landes- und Bundesbehörden auffordert, Maßnahmenvorschläge zu realisieren

Praxisbeispiel Aller - Beteiligungsprozess

Überlagerte Nutzungsansprüche und rechtliche Vorgaben

Rechtlicher Status Bundeswasserstraße Aller verbunden mit **WSV-Verpflichtungen**:

- zur Instandhaltung der technischen Anlagen
- zur Gewässerunterhaltung
- zur Herstellung der ökologischen Durchgängigkeit (Beseitigung von Wanderhindernissen an Staustufen) → Ziel der EU Wasserrahmenrichtlinie

Behördlicher Naturschutz der Aller und ihrer Auen:

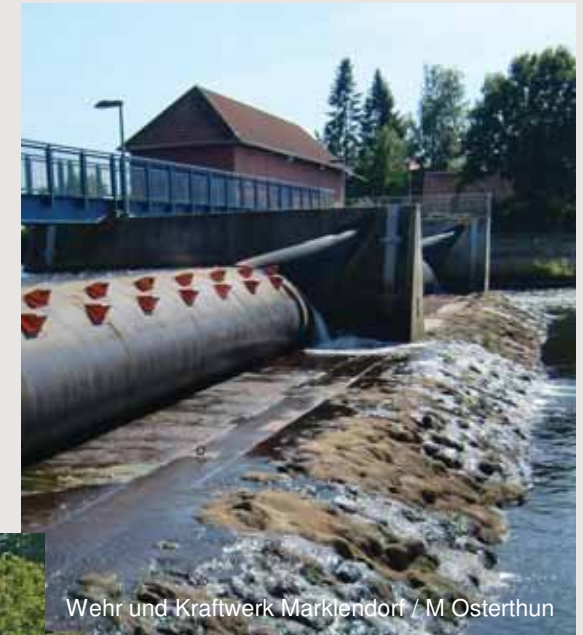
- 1990er Jahre: Aufnahme des Flussniederungskomplexes (Aller, einige Nebenflüsse, Aue) in europäisches Schutzgebietssystem NATURA 2000
- Aktuell Ausweisung von Natur- und Landschaftsschutzgebieten entsprechend EU-Anforderungen

Nutzungsansprüche:

Landwirtschaft, Tourismus / Wassertourismus, Wasserkraft,
Wassersportler, Angler, Radfahrer

Praxisbeispiel Aller - Beteiligungsprozess

Nutzungen der Aller (Auswahl)



Praxisbeispiel Aller - Beteiligungsprozess

Entwicklung des Allerdialogs

Ende 2014: Initiierung eines Allerdialogs durch den Naturschutzbund Deutschland e.V. (NABU)

Hintergrund:

NABU Bundesverband widmet sich in einem UBA-geförderten Verbändeprojekt „Ein Blaues Band für lebendige Flüsse – Mehr Natur an Bundeswasserstraßen“ der Aufgabe, an verkehrlich nicht mehr genutzten Bundeswasserstraßen Dialogprozesse zur künftigen Ausgestaltung der Flusslandschaft anzustoßen



Schleusenkanal Hademstorf / M Osterthun

Praxisbeispiel Aller - Beteiligungsprozess

Entwicklung des Allerdialogs

Auswahl der Aller als Projektfluss:

- eingestuft als Nebenwasserstraße
- hohe Bedeutung als Fischwanderoute
- hohes ökologisches Potential (hoher Anteil an Grünlandnutzung in der Aue, in großen Abschnitten wenig Verluste natürlicher Überschwemmungsgebiete)
- Synergien mit dem Hochwasserschutz
- hohes Kooperationspotenzial von Behörden, Verbänden, Interessensvertretern
- gute Datengrundlagen und gutachterliche Bewertungen



Praxisbeispiel Aller - Beteiligungsprozess

Entwicklung des Allerdialogs

Zentrale Ziele des Dialogs mit den regionalen und lokalen Akteuren:

- Entwicklung eines gemeinsam getragenen Antrags für ein Projekt mit Fokus auf der ökologischen Entwicklung der Aller und ihrer Aue
- Entwicklung einer Trägerstruktur und einer Kooperationsvereinbarung zur Beantragung von Fördermitteln und zur Umsetzung des Projekts
- Sicherstellung der Transparenz bei der Entwicklung des Projektantrags durch aktive Einbindung aller interessierten Akteure
- Verabschiedung einer Absichtserklärung zur Unterstützung des Projekts durch die regionalen Akteure

Praxisbeispiel Aller - Beteiligungsprozess

Zielsetzung der WSV im Allerdiallog

WSV unterstützt den Akteursdialog, da der **Anlagenzustand** (4 Schleusen, 2 Wehre) zeitnah Zukunftsentscheidungen erfordert zu:

- Zukünftiger Freizeitschifffahrt (Erhalt des Staus? Ersatz der Schleusen?)
- Wasserwirtschaftlichen Rahmenbedingungen (Erhalt des Staus und falls ja, in welcher Form?)
- der Herstellung der ökologischen Durchgängigkeit

Die WSV strebt bei der Projektbeantragung an:

- Erstellung eines **Entwicklungskonzepts** für die Aller (ähnlich EU-LIFE IP Lebendige Lahn)
- Kombination aus **Maßnahmen** an der Aller im Kontext mit den Zielsetzungen des Blauen Bands

Praxisbeispiel Aller - Beteiligungsprozess

Entwicklung des Allerdialogs

05.05.2015: Informelle **Behördenrunde** zur „Entwicklung der Bundeswasserstraße Aller“

Ziel: Erörterung mit regionalen Behörden über aktuelle Planungen, Bedenken und Potenziale für gemeinsame Aktivitäten zur Entwicklung der Aller
integrative Berücksichtigung der Handlungsfelder Natur-, Gewässer- und Hochwasserschutz, Tourismus, Land- und Freizeitnutzung sowie gemeinsamer, aber auch unterschiedlicher Ziele und Interessen



Praxisbeispiel Aller - Beteiligungsprozess

Entwicklung des Allerdialogs

10.12.2015: **1. Akteursforum** Aller: „Mehr Vielfalt für die Aller und ihre Auen – Rahmenbedingungen und Perspektiven für eine ökologische Entwicklung und Nutzung“
Auftakt eines Dialogprozesses mit lokalen und regionalen Akteuren

14.06.2016: **2. Akteursforum** Aller: Fortsetzung des Dialogprozesses mit lokalen und regionalen Akteuren

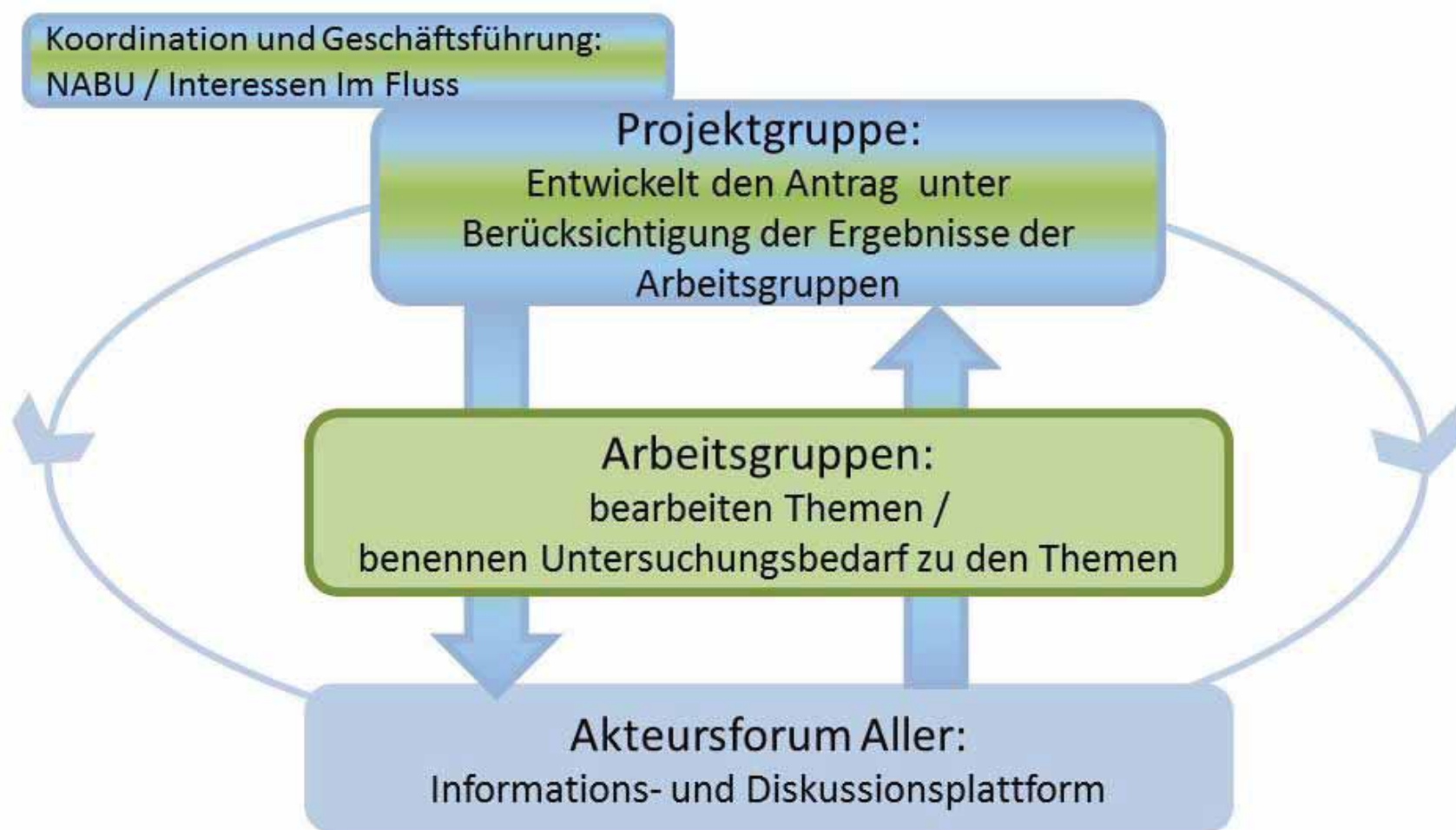
Ziele:

- Identifizierung und Diskussion vorhandener Spielräume und Themen für eine zukünftige Aller-Entwicklung
- Information über Zielsetzungen eines gemeinsam getragenen Allerprojekts und den geplanten Beteiligungsprozess

Praxisbeispiel Aller - Beteiligungsprozess

Struktur im Allerdiallog

- Unterstützung der Antragsentwicklung für ein Aller-Projekt -



Praxisbeispiel Aller - Beteiligungsprozess

Entwicklung des Allerdialogs

06.09.2016: konstituierende Sitzung der Projektgruppe im Aller-Dialog

Aufgaben der Projektgruppe:

- Schaffung einer Arbeitsgrundlage für den weiteren Prozess
- Formulierung des Auftrags für Arbeitsgruppen (= Interessenvertreter)

Mitglieder der Projektgruppe:

- Bundesgeschäftsstelle des Naturschutzbunds Deutschland e.V. (NABU)
- Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung (WSV)
- Niedersächsisches Ministerium für Umwelt, Energie und Klimaschutz (MU)
- Niedersächsischer Landesbetrieb für Wasserwirtschaft, Küsten- und Naturschutz (NLWKN)
- Amt für regionale Landesentwicklung Lüneburg
- Landkreis Celle
- Landkreis Verden
- Landwirtschaftskammer Niedersachsen
- Stadt Celle
- Stadt Verden
- Anglerverband Niedersachsen (AVN)

Praxisbeispiel Aller - Beteiligungsprozess

Weiterer Prozess im Alldialog

Entlang der Aller laufen derzeit FFH-Sicherungsverfahren des Landes Niedersachsen mit intensiven Beteiligungsprozessen in der Region

➔ auf Wunsch der Landkreise **Aussetzung des Dialogprozesses** in den Arbeitsgruppen und im Akteursforum Aller bis etwa Ende 2017

Bis Ende 2017: Klärung von Antragsstruktur und Fördermöglichkeiten

Entwicklung von möglichen Projektträgerschaften durch Projektgruppe

Ca. 09/2018: Formulierung eines abgabefähigen **Förderantrags** unter Einbeziehung der Arbeitsgruppen

Inhalt: Maßnahmenplanung und Entwicklungskonzept (Projekt 1. Phase)

Klärung Fördergeldgeber, Trägerstruktur / Kooperationsvereinbarung

Ab ca. 2019: **Projekt 1. Phase:** Maßnahmenplanung und Entwicklungskonzept Aller
Abschluss durch Beantragung Projekt 2. Phase: Maßnahmenumsetzung

Praxisbeispiel Aller - Beteiligungsprozess

Entwicklungskonzept für die Aller

Varianten:

- Entwicklungskonzept zwischen Mündung in die Weser und Celle (rd. 117 km)
- Entwicklungskonzept für stauregulierten Bereich (oberhalb Staustufe Hademstorf bis Celle (rd. 50 km))

Mögliche Konflikte aus WSV-Sicht:

Varianten:
Staulegung, -absenkung, -erhalt
Schleusenentfall, -ersatz

Ziel:

- Dialog mit Interessenvertretern
- möglichst konsensuelle Lösung



Praxisbeispiel Aller - Beteiligungsprozess

Chancen des Allerdialogs

Gemeinsame Erarbeitung eines Förderantrags kann frühzeitig Verständnis für die jeweils „andere“ Sichtweise wecken.

Zusammenarbeit bei der Maßnahmenplanung und -umsetzung erlaubt Ausnutzung von Synergien im Interesse einer optimierten Zielerreichung der Maßnahmen.

Dialogorientierte Zusammenarbeit mit Bürgerinnen und Bürgern, Nutzern, Verbänden, Landesbehörden und Kommunen bei der Erstellung des Entwicklungskonzepts fördert die Akzeptanz für Ergebnisse, ggf. auch für „unbequeme“ Ergebnisse.

Dialogorientierte Zusammenarbeit bei der Erstellung des Entwicklungskonzepts ermöglicht Interessenausgleich über die Zuständigkeitsgrenzen einzelner Projektträger hinweg.

Die Herstellung von Konsenslösungen kann die Zufriedenheit mit dem Projektergebnis für aller Partner fördern, auch wenn gelten wird:

Nicht jeder erreicht alles, aber alle erreichen viel !

Praxisbeispiel Aller - Beteiligungsprozess



Kontakt:

Dr.-Ing. Manuela Osterthun
Generaldirektion
Wasserstraßen und Schifffahrt
Am Waterlooplatz 5
30169 Hannover
Tel.: +49 511 9115 3188
manuela.osterthun@wsv.bund.de

Name	Vorname	Titel	Dienststelle
A			
Anlauf	Andreas	Dr.	Bundesanstalt für Gewässerkunde
Aukthun	Kathrin		Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
B			
Bärthel	Hans		Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt
Becker	Nadine		Ministerium für Umwelt, Energie, Ernährung und Forsten Rheinland-Pfalz
Beckmann	Beate		Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
Beckschäfer	Andrea		Bundesverband der Selbständigen Abteilung Binnenschifffahrt e. V.
Behm	Jürgen		Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Hamburg
Berends	Helmut		Netzwerk Deutsche Wasserwege
Bodsch	Mareike		Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Koblenz
Borges	Uwe		Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt
Borgsmüller	Christine		Bundesanstalt für Gewässerkunde
C			
Clausing	Ulrich		Deutscher Kanu-Verband e. V.
D			
Diehl	Herbert		Regierungspräsidium Gießen
Dierken	Henning		Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Lübeck
Doms	Petra		Bundesministerium für Wirtschaft und Energie
Dosch	Sebastian		Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Eberswalde
Dunkelberg	Dirk		Deutscher Tourismusverband (DTV)
E			
Edinger	Otto		Arbeitsgemeinschaft Lampertheimer Altrhein
Eilts	Meike		Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
Emmer	Günter		Bundesverband der Selbständigen Abteilung Binnenschifffahrt e. V.
Esser	Birgit	Dr.	Bundesanstalt für Gewässerkunde

Name	Vorname	Titel	Dienststelle
F			
Fehse	Eckhard	Dr.	Stadt Fürstenwalde / Spree
Fischer	Bernd		Tourismusverband Mecklenburg-Vorpommern
Fischer	Kai	Dr.	N-Komm Agentur für Nachhaltigkeitskommunikation
G			
Gierds	Bernhard		Kreuzer Yacht Club Deutschland e.V.
H			
Häbich	Steffen	Dr.	ADAC e. V.
Harrhoff	Thomas	Dr.	Deutscher Ruderverband e.V. Ruderverband Schleswig-Holstein
Hecht	Veronika		Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt
Heinzelmann	Christoph	Prof.Dr.	Bundesanstalt für Wasserbau
Hellenbrecht	Frank		Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt
Hergenröther	Vera		Ministerium für Umwelt, Energie, Ernährung und Forsten Rheinland-Pfalz
Herpertz	Dorothe		Bundesanstalt für Gewässerkunde
Huber	Nils P.	Dr.-Ing.	Bundesanstalt für Wasserbau
Hütte	Dieter		TMB Tourismus-Marketing Brandenburg GmbH
J			
Janetzke	Christoph		Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
Jung	Alfred		Industrie- und Handelskammer Limburg
K			
Kellermann	Jürgen		Bundesanstalt für Wasserbau
Kies	Jochen		Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
Kindt	Hubert		Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt
Klingen	Reinhard		Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
König	Gisbert		Landesverband Motorbootsport Rheinland Pfalz e. V. und Deutscher Motoryachtverband
Krause	Detlef		Mühlendammschleuse e. V.

Name	Vorname	Titel	Dienststelle
K			
Krause	Peter		LTV Landestourismusverband Brandenburg e.V.
Kreutzmann	Olaf		Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr des Landes Sachsen-Anhalt
Kube	Simone		Industrie- und Handelskammer Potsdam
Kühnle	Svenja		Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit
Kutscher	Johannes		Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Magdeburg
L			
Lang	Vera		Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
Lenarz	Christel		Hessischer Landesverband Motorsport e.V.
Leukel	Holger		Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
Lippel	Thomas		Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Verden
Litmeyer	Bernhard		Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt
Lüdtke	Christian		Ministerium für Wirtschaft und Energie des Landes Brandenburg
M			
Maltzan	Jens		Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Koblenz
Mautner	Oliver		NABU Institut für Fluss- und Auenökologie
Messing	Sebastian		Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
Meyer zur Heyde	Undine		Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt
Michalk	Bianca		NABU Institut für Fluss- und Auenökologie
Möllenkamp	Sabine	Dr.	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
Müller	ANDreas		Bundesanstalt für Wasserbau
Münch	Georg		Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau Rheinland-Pfalz
Münch	Mathias		Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Trier
N			
Neukirchen	Bernd		Bundesamt für Naturschutz
Neumann	Manuela		Industrie- und Handelskammer Ostbrandenburg

Name	Vorname	Titel	Dienststelle
O			
Osterthun	Manuela	Dr.	Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt
P			
Paas	Regina		Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit
Pufahl	Petra		Ministerium für Ländliche Entwicklung, Umwelt und Landwirtschaft des Landes Brandenburg
R			
Reifferscheid	Georg	Dr.	Bundesanstalt für Gewässerkunde
Rettemeier	Katja		Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
Reuters	Werner		Arbeitsgemeinschaft Lampertheimer Altrhein
Röcker	Winfried		Deutscher Motoryachtverband e. V.
Roeder	Bernd		Deutscher Olympischer Sportbund
Rosenstein	Thomas		Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
Ruddeck	Christina		Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Tönning
Rundnagel	Gabriele		Regierungspräsidium Gießen
S			
Schäfer	Barbara		Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
Schäfer	Kai		Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
Schäfer	Renate		Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt
Scheyer	Heinz		PROLAHN e. V.
Scheyer	Inge		PROLAHN e. V.
Schleuter	Michael	Dr.	Bundesanstalt für Gewässerkunde
Schmälter	Achim		Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt
Schumann	Robert		Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung des Landes Brandenburg
Schwefel	Ragnar		Verband für Schiffsbau und Meerestechnik e. V.
Siegert	Barbara		Hessisches Ministerium für Umwelt, Klimaschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz
Simons	Franz		Bundesanstalt für Wasserbau
Stoffels	Michael		Deutscher Ruderverband e.V.

Name	Vorname	Titel	Dienststelle
S			
Straub	Walter		Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt
Süß	Gerhard		Deutscher Segler Verband Hamburg
T			
Thurau	Cornelia		Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
Tracht	Jürgen		Bundesverband Wassersportwirtschaft
Trosky	Frank	Dr.	Planco Consulting GmbH
U			
Uhl	Erik		Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt
V			
van Briel	Stephan		Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt
van Dillen	Anette		Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit
von Veen	Helmut		Deutscher Motoryachtverband
W			
Weichert	Roman	Dr.	Bundesanstalt für Wasserbau
Weinig	Janet		Hessisches Ministerium für Umwelt, Klimaschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz
West	Martin		Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit
Wethmar	Silke		Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
Wicher	Erich		Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Duisburg-Rhein
Z			
Zierul	Robert		Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt
Zingler	Jens-Uwe		Ministerium für Energie, Infrastruktur und Landesentwicklung Mecklenburg-Vorpommern