Bundesministerium
für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Bundesministerium
für Umwelt, Naturschutz,
Bau und Reaktorsicherheit

Bundesprogramm
Blaues Band
Deutschland

Bundesprogramm Blaues Band Deutschland

Eine Zukunftsperspektive für die Wasserstraßen
– beschlossen vom Bundeskabinett am 1. Februar 2017

Gliederung

Vorbemerkung 5

A Hintergrund 7
A.1 Verkehrlicher Hintergrund 7
A.2 Bedeutung des Bundesprogramms für Natur und Umwelt 8
A.3 Synergien mit Wassertourismus, Freizeitsport und Erholung 9
A.4 Zuständigkeiten von Bund und Ländern 10
A.5 Wirtschaftlicher Rahmen 10

B Zukünftiger Handlungsrahmen 13
B.1 Langfristige Orientierung 13
B.2 Handlungsfelder 15
B.3 Acht Punkte Programm 17

C Umsetzung 18
C.1 Koordination innerhalb der Bundesregierung 18

C.2 Schaffung der rechtlichen und finanziellen Voraussetzungen 18
C.2.1 Rechtsänderungen 18
C.2.2 Anpassung von Strukturen und Ressourcen 19
C.2.3 Förderprogramm „Blaues Band Deutschland“ 20
C.2.4 Einbeziehung der Flächen des Bundes 20

C.3 Vorbereitung und Durchführung der Maßnahmen 21
C.3.1 Entwicklungskonzepte für Nebenwasserstraßen 21
C.3.2 Ökologische Trittsteine im Kernnetz 22
C.3.3 Auswahl der Projekte 22

C.4 Integrativer Ansatz bei Ausbau und Unterhaltung 23

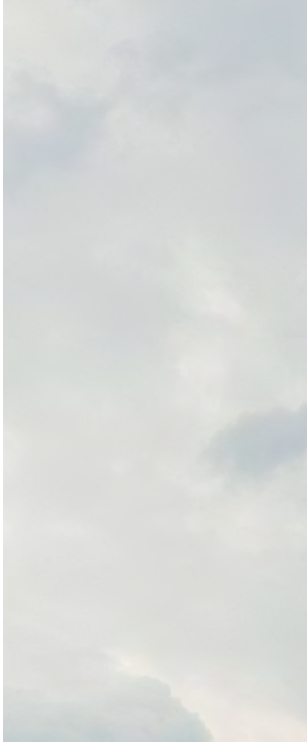
C.5 Zusammenarbeit 23
C.5.1 Mitwirkung der Länder 24
C.5.2 Mitwirkung der Verbände 24
C.5.3 Bürgerbeteiligung 24
C.5.4 Beirat „Blaues Band Deutschland“ 25

C.6 Qualitätssicherung 25
C.6.1 Weiterentwicklung der Datengrundlagen und begleitende Forschung 25
C.6.2 Monitoring und Umsetzungsbericht 26

C.7 Modellprojekte für „ökologische Trittsteine“ im Kernnetz 26

C.8 Pilotprojekt für ein Entwicklungskonzept im Nebennetz 30

Ausblick 31



Die in dieser Broschüre verwendeten Fotografien sind in Zusammenarbeit mit dem Künstler Götz Lemberg entstanden.

Vorbemerkung

Deutschland besitzt ein weit verzweigtes Netz von Wasserstraßen. Es wurde über Jahrhunderte durch den Aus- und Neubau von Flussläufen und Verbindungskanälen entwickelt. Wesentliche Teile der großen Flüsse sind als ausgebaute Bundeswasserstraßen leistungsfähige und wirtschaftlich unverzichtbare Verkehrswege.

Als prägendes Element der heutigen Kulturlandschaften haben unsere Flüsse weitere wichtige Funktionen zur Wasserversorgung, für die Ableitung von Hochwasser und zur Energiegewinnung. Gleichzeitig sind sie wertvolle Lebensräume für Tiere und Pflanzen und tragen mit ihrem Freizeit- und Erholungswert maßgeblich zum Wohlbefinden der Menschen bei.

Die Anforderungen an die deutschen Wasserstraßen haben sich im Laufe der Zeit geändert. Neue industrielle Strukturen und Organisationsformen der Unternehmen haben zu einem veränderten Güterverkehrsverhalten geführt. Der Gütertransport auf den Bundeswasserstraßen konzentriert sich heute auf ein Kernnetz der großen Flüsse und Kanäle. Hierauf werden die Prioritäten für verkehrliche Investitionen gelegt. Dazu kommen zahlreiche Nebenwasserstraßen, auf denen kaum noch Fracht transportiert wird. Dort ist bedarfsweise eine Überprüfung der vorhandenen Infrastrukturstandards geboten.

Die Bundesregierung wird mit dem Bundesprogramm „Blaues Band Deutschland“ besonders an diesen Nebenwasserstraßen in die Renaturierung von Fließgewässern und Auen investieren und damit neue Akzente in Richtung Natur- und Gewässerschutz, Hochwasservorsorge sowie Wassertourismus, Freizeitsport und Erholung setzen. Darüber hinaus werden auch im Kernnetz der Bundeswasserstraßen Renaturierungsprojekte verwirklicht, wenn sie mit den verkehrlichen Zielen vereinbar sind.

Das Bundesprogramm „Blaues Band Deutschland“ bietet eine Zukunftsperspektive für die Wasserstraßen des Bundes, die nicht mehr für den Gütertransport benötigt werden. Der hierzu notwendige organisatorische, rechtliche und fachinhaltliche Veränderungsbedarf wird mit diesem Programm aufgezeigt. Die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes verfügt für die Umsetzung über das notwendige Fachwissen und langjährige Erfahrungen.

Flusslandschaften werden wieder als Ganzes betrachtet und nicht in Gewässerlauf, Ufer und Aue unterteilt. Die Bundesregierung wird gemeinsam mit den Ländern und den Akteuren vor Ort Räume für eine ökologische Entwicklung der Gewässer und mehr Naturerleben schaffen und damit wertvolle Impulse für die Entwicklung der Regionen geben.

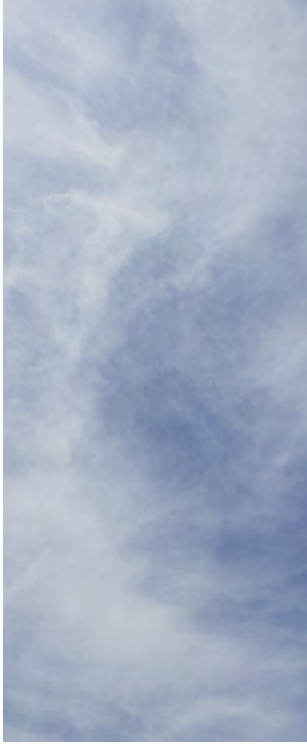


Abb. 1: Kategorisierung der Bundeswasserstraßen unter Berücksichtigung der Verkehrsprognose 2030

A Hintergrund

Im Koalitionsvertrag für die 18. Legislaturperiode haben sich die Regierungsparteien darauf verständigt, ein Bundesprogramm „Blaues Band Deutschland“ zur Förderung der Renaturierung von Fließgewässern und Auen vorzulegen. Fließgewässer in Deutschland, die ein bundesweit verbindendes „Blaues Band“ darstellen können, sind vorrangig im Eigentum des Bundes stehende Wasserstraßen, die als Biotopverbund die Fließgewässer untereinander und diese mit den Küstengewässern vernetzen. Der Begriff „Blaues Band“ ist angelehnt an das „Grüne Band“, den nationalen Biotopverbund im ehemaligen deutsch-deutschen Grenzstreifen.

Das Bundesprogramm „Blaues Band Deutschland“ beruht auf einer umfassenden wissenschaftlichen Aufarbeitung der fachlichen Grundlagen und der Anforderungen an die Ressourcen. Die Fachstudie zeigt insbesondere den Handlungsbedarf und die künftigen Renaturierungsmöglichkeiten an den Bundeswasserstraßen und in den Auen auf. Sie wurde gemeinsam erarbeitet von der Bundesanstalt für Gewässerkunde, der Bundesanstalt für Wasserbau, der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung, dem Bundesamt für Naturschutz und dem Umweltbundesamt. Die Fachstudie ist veröffentlicht unter www.blaues-band.bund.de.

A.1 Verkehrlicher Hintergrund

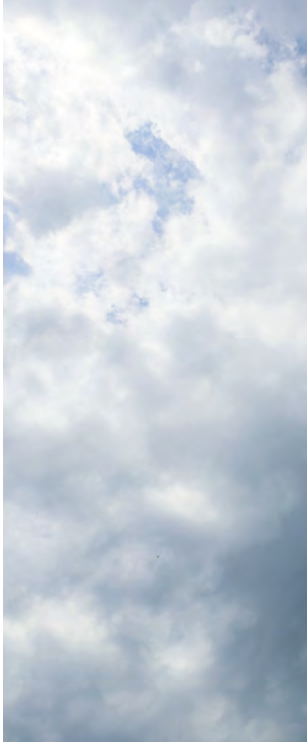
Die Bundeswasserstraßen bilden im Binnenbereich ein zusammenhängendes Verkehrsnetz von rund 7.300 Kilometern, das die großen Seehäfen mit ihrem Hinterland sowie die bedeutendsten Industriezentren miteinander verbindet. Für den nationalen und internationalen Verkehr ist die Binnenschifffahrt ein volkswirtschaftlich unentbehrlicher Verkehrsträger. Für die Beförderung von Massengütern, Containern oder sperrigen Gütern ist die Binnenschifffahrt unverzichtbar.

Zur Priorisierung des Ressourceneinsatzes werden die Bundeswasserstraßen in Abhängigkeit des jährlichen Güterverkehrsaufkommens in folgende Kategorien eingeteilt (s. Entwurf des Bundesverkehrswegeplans 2030):

- **ein Kernnetz (Hauptwasserstraßen eingeteilt in die Kategorien A, B, C) und**
- **Wasserstraßen außerhalb des Kernnetzes (Nebenwasserstraßen). Diese weisen ein Güterverkehrsaufkommen unter 600.000 Tonnen pro Jahr auf und umfassen rund 2.800 Kilometer.**

Kanäle machen rund 2.000 Kilometer des gesamten Netzes aus. Als künstliche Wasserstraßen werden sie im Rahmen des Bundesprogramms „Blaues Band Deutschland“ in der Regel nicht betrachtet. Ausnahmen bilden kurze Verbindungskanäle.

Insgesamt kommen 5.300 Kilometer Flussstrecke im Kern- und Nebennetz der Bundeswasserstraßen für das Bundesprogramm in Frage. Vor allem in Bezug auf Renaturierungsmöglichkeiten im Kernnetz wurden in die Fachstudie neben den schifffahrtlich genutzten Hauptstrecken auch Wehrarme, Verbindungsstrecken, Flussschleifen, Altarme, parallele Flussstrecken etc. einbezogen.



An den Nebenwasserstraßen ist die güterverkehrliche Nutzung teilweise bereits seit Jahrzehnten weggefallen. Die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes wird deshalb im Rahmen der jetzt schon bestehenden Zuständigkeit regionale Entwicklungskonzepte unter Einbeziehung aller Interessen erarbeiten (siehe Kapitel C.3.1).

A.2 Bedeutung des Bundesprogramms für Natur und Umwelt

Das Bundesprogramm „Blaues Band Deutschland“ wird einen wichtigen Beitrag zur Erreichung der im europäischen Umweltrecht vorgegebenen Ziele leisten.

- Die Fachstudie der Behörden des Bundesverkehrsministeriums und des Bundesumweltministeriums kommt zu dem zusammenfassenden Ergebnis, dass 51 Prozent der rezenten Flussauen an Bundeswasserstraßen zum europäischen Schutzgebietsnetz Natura 2000 gehören. Der überwiegende Anteil der in Gewässern und Auen vorkommenden Arten und Lebensräume befindet sich in einem schlechten Erhaltungszustand. Viele Arten und Biotope sind in den bundesweiten „Roten Listen“ als gefährdet eingestuft. Die Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie hat zum Ziel, einen günstigen Erhaltungszustand der Lebensräume und Arten zu bewahren oder wiederherzustellen.
- Die Wasserrahmenrichtlinie verpflichtet die Mitgliedstaaten, bis spätestens zum Jahre 2027 einen „guten ökologischen Zustand“ oder „das gute ökologische Potential“ in den Gewässern zu erreichen. Die Fachstudie zeigt auf, dass fast alle Bundeswasserstraßen den guten ökologischen Zustand oder das gute ökologische Potential derzeit nicht erreichen. Fast 70 Prozent der Bundeswasserstraßen sind aufgrund ihrer intensiven Nutzung und der damit einhergehenden hydromorphologischen Defizite als „erheblich verändert“ ausgewiesen. An den im Rahmen dieses Bundesprogramms untersuchten Fließgewässern unterbrechen rund 250 Stauanlagen die Durchgängigkeit.

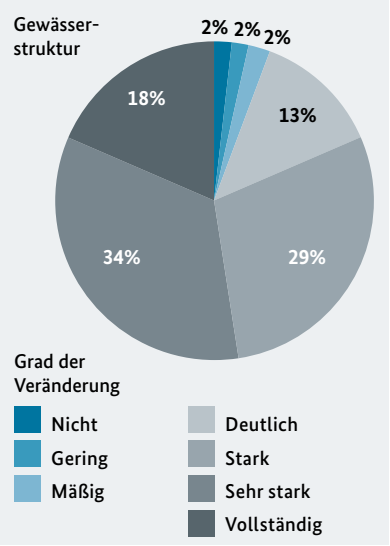


Abb. 2: Bewertung der Gewässerstruktur der Bundeswasserstraßen

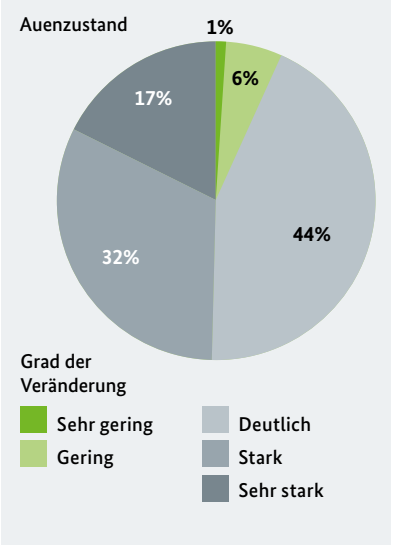


Abb. 3: Verteilung der Zustandsklassen rezenter Auen an Bundeswasserstraßen

Die Umsetzung der europarechtlichen Verpflichtungen ist eine wichtige Säule des Bundesprogramms. Zentrales Ziel ist der Aufbau eines Biotopverbunds von nationaler Bedeutung. Fluss, Ufer und Aue werden wieder ganzheitlich betrachtet. Dies ist für die Erhaltung der biologischen Vielfalt von existenzieller Bedeutung.

Wegen der linienhaften Struktur eignen sich Fließgewässer mit ihren Auen besonders für biotopverbindende Maßnahmen. Tier- und Pflanzenarten müssen die Möglichkeit haben, zwischen Gebieten zu wechseln und sich in neuen Lebensräumen zu etablieren. Die Gewässer in Deutschland und deren Auen sind wichtige Verbundstrukturen in der Landschaft und wesentlicher Bestandteil der wassergebundenen Lebensräume.

Vor allem die freifließenden Flussstrecken der großen Ströme Elbe, Rhein, Donau und Oder, aber auch kleinere Bundeswasserstraßen im Nebennetz wie Peene, Aller und Havel haben eine hohe bis sehr hohe Biotopverbundqualität. Trotzdem weist aber fast die Hälfte aller Fließgewässerstrecken hier einen hohen bis sehr hohen Entwicklungsbedarf auf. Somit werden neue „ökologische Trittsteine“ an weiteren Flussstrecken die Verbundqualität erhöhen. Dies gilt umso mehr, wenn Renaturierungsmaßnahmen auch die Auen einschließen.

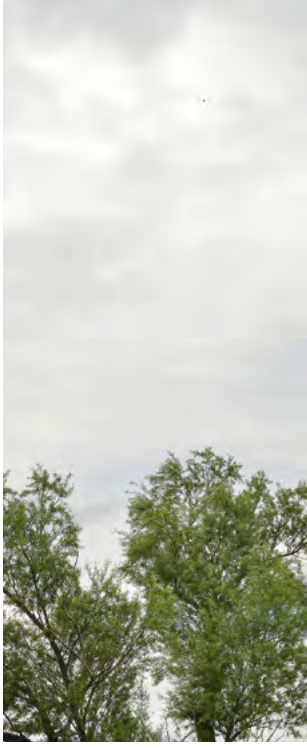
Das Bundesprogramm „Blaues Band Deutschland“ leistet einen wichtigen Beitrag zur Umsetzung der Nationalen Strategie zur biologischen Vielfalt, der europäischen Biodiversitätsstrategie sowie der nationalen Anstrengungen zur Bewältigung der Folgen des Klimawandels.

A.3 Synergien mit Wassertourismus, Freizeitsport und Erholung

Naturnahe Flusslandschaften erfahren bei den meisten Menschen hohe Beliebtheit. In steigendem Maße werden die Bundeswasserstraßen von der Bevölkerung für Freizeitgestaltung und Erholung genutzt. Hierzu gehören neben dem Wassertourismus und Wassersport durch Fahrgastschifffahrt, Segel- und Motorboote sowie durch Kanu und Rudern auch das Angeln, Wandern und Radwandern. An besonders attraktiven Wasserstraßen hat sich ein intensiver Tourismus für Kurz- und Langzeiturlauber entwickelt.

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. Nebenwasserstraßen, wo die güterverkehrliche Nutzung teilweise seit Jahrzehnten weggefallen ist, werden heute ausschließlich, teilweise aber nur in geringer Intensität, zu Freizeitzwecken genutzt.

Ziel ist es, den Wassertourismus an Gewässern mit hoher oder sehr hoher Nutzungsintensität durch Fahrgastschifffahrt und motorisierter Frei-



zeitschifffahrt 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.

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

A.4 Zuständigkeiten von Bund und Ländern

Der Aufbau eines länderübergreifenden Biotopverbunds liegt ebenso wie die Umsetzung der Wasserrahmenrichtlinie sowie der Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie und der Vogelschutzrichtlinie in der Zuständigkeit der Länder. Über die bestehenden Verpflichtungen, Möglichkeiten und Spielräume der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes bei der Umsetzung naturschutzfachlicher oder wasserwirtschaftlicher Maßnahmen an Bundeswasserstraßen bestehen jedoch zwischen Bund und Ländern unterschiedliche Auffassungen.

Seit der Neufassung des Wasserhaushaltsgesetzes 2010 wurden zwar mit der Erhaltung und Wiederherstellung der ökologischen Durchgängigkeit an Stauanlagen des Bundes und der wasserwirtschaftlichen Unterhaltung der Bundeswasserstraßen zwei zusätzliche Aufgabenfelder in die Verantwortung der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes gegeben. Weiterhin bestehende Unklarheiten über die Kompetenzverteilung haben aber dazu beigetragen, dass sich u.a. die Umsetzung der Wasserrahmenrichtlinie an Bundeswasserstraßen insgesamt verzögert.

Das Bundesprogramm „Blaues Band Deutschland“ soll die Schnittstellen und Synergien zwischen den Zielen des Bundes und der Länder identifizieren und unterschiedliche Belange wie Umwelt- und Naturschutz, Verkehr, Wasserwirtschaft, Wassertourismus, Freizeitsport und Erholung berücksichtigen.

Ein zukunftsorientiertes Bundesprogramm „Blaues Band Deutschland“ erfordert eindeutige Aufgabenzuordnungen und einen belastbaren Rechtsrahmen (siehe Kapitel C.2.1).

A.5 Wirtschaftlicher Rahmen

Im Rahmen der wissenschaftlichen Grundlagenerarbeitung zum Bundesprogramm „Blaues Band Deutschland“ wurde der Investitionsbedarf für verschiedene Umsetzungsszenarien aufgezeigt. Würden alle Renaturierungsmöglichkeiten im Netz der Bundeswasserstraßen ausgeschöpft, so läge der maximale Investitionsbedarf für die nächsten 30 Jahre bei insgesamt 19 Milliarden Euro. Ziel des Bundesprogramms ist es aber nicht, alle theoretisch denkbaren Renaturierungsmaßnahmen umzusetzen.

Bei Ausschöpfung aller als prioritär eingeschätzten Renaturierungsmöglichkeiten läge der Investitionsbedarf in den nächsten 30 Jahren bei insgesamt 3,5 Milliarden Euro. Auch dies wird nicht als realistisch eingeschätzt, da viele fachlich sinnvolle Renaturierungsprojekte angesichts der vielfältigen Nutzungsinteressen an Wasserstraßen nicht durchsetzbar erscheinen.

Die Auswahl der Projekte richtet sich nach den vom Haushaltsgesetzgeber zur Verfügung gestellten Ausgabemitteln, nach fachlichen Priorisierungskriterien (siehe Kapitel C.3.4) und nach den mit anderen Nutzern und den gesellschaftlichen Gruppen vor Ort gemeinsam entwickelten Maßnahmenvorschlägen (siehe Kapitel C.3.1). Wird davon ausgegangen, dass die Hälfte der als prioritär eingeschätzten Renaturierungsmöglichkeiten an Wasserstraßen realisierbar sind, wäre ein Mittelansatz von jährlich 50 Millionen Euro erforderlich (siehe Kapitel C.2.2). Hinzu käme der Mittelbedarf zur Finanzierung eines Förderprogramms für Flächen in Auen, die sich nicht im Bundeseigentum befinden (siehe Kapitel C.2.3).

Entscheidend ist es, die durch den Verzicht auf nicht mehr erforderliche Ersatzinvestitionen für Verkehrsanlagen und sonstige Bauwerke entstehenden Synergieeffekte für die angestrebten Renaturierungen zu nutzen. Allein an den rund 2.800 Kilometern Nebenwasserstraßen bestehen rund 120 Wehr- und 140 Schleusenanlagen. Sie befinden sich teilweise in einem schlechten baulichen Zustand. Dadurch steigt die Gefahr ungeplanter Ausfälle mit entsprechenden Auswirkungen auf die Freizeitnutzung und auch auf Wasserhaushalt und Landwirtschaft sowie auf Wasserkraftanlagen. Aus wirtschaftlichen Gründen ist es geboten, bei fehlendem verkehrlichen Bedarf und geringer Freizeitnutzung Ersatzinvestitionen im Netz der Nebenwasser-

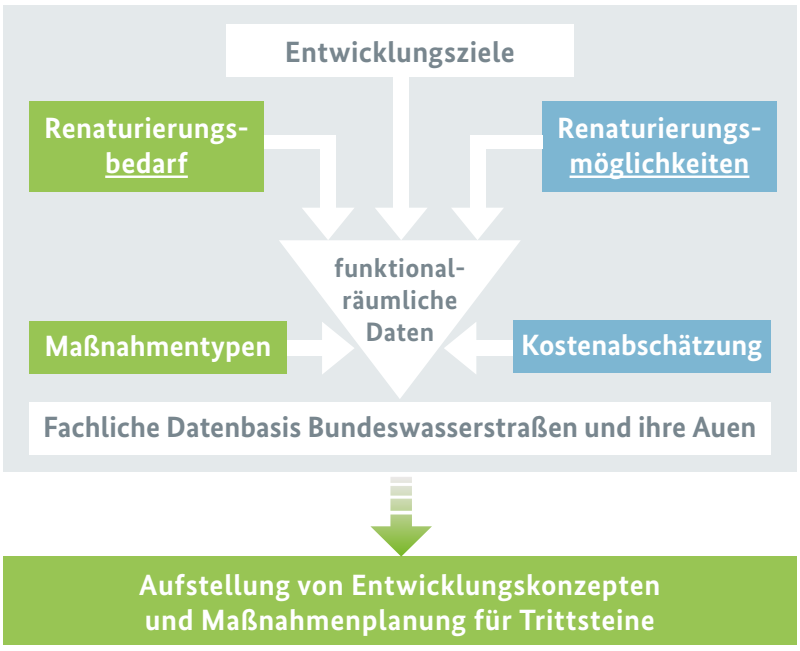
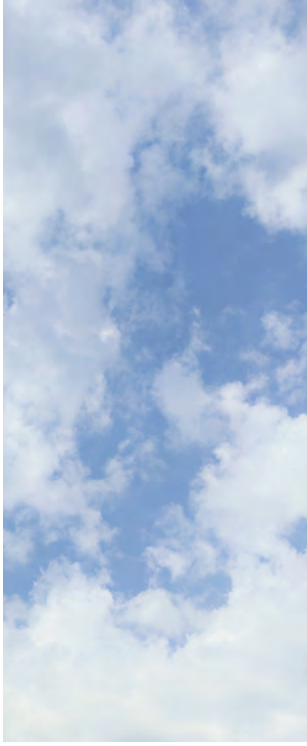


Abb. 4: Fachliche Grundlagen



straßen zu prüfen. Bei geringer Freizeitnutzung kann der Rück- oder Umbau bestehender Wehr- und Schleusenanlagen mit Renaturierungsmaßnahmen verknüpft werden. Dieses mittel- bis langfristig realisierbare Einsparpotenzial ist im Einzelfall zu ermitteln und den Kosten gegenüberzustellen.

Zu beachten ist, dass den Kosten für Renaturierungen auch Ökosystemleistungen intakter Gewässer und Auen gegenüberstehen, die der Gesellschaft über einen langen Zeitraum erheblichen Nutzen bringen. Die EU-Biodiversitätsstrategie sieht zur Erhaltung und Verbesserung der Ökosysteme und ihrer Leistungen den Aufbau einer „grünen Infrastruktur“ vor, die ebenso wie die „graue Infrastruktur“ für die wirtschaftliche Entwicklung eines Landes unverzichtbar ist. Zum Beispiel tragen intakte Auen erheblich zur Reinigung der Gewässer und des Trinkwassers bei. Eine Studie im Auftrag des Bundesamtes für Naturschutz kommt zu dem Ergebnis, dass die Auen an den großen Flüssen in Deutschland bereits heute Reinigungsleistungen (Stickstoff/Phosphor) im Wert von jährlich 500 Millionen Euro erbringen. Durch Renaturierungen können diese Ökosystemleistungen erheblich gesteigert werden.

Intakte Auen tragen auch zum Klimaschutz bei, da die Speicherung von Kohlenstoff in Auenböden und in der Auenvegetation höher ist als in den meisten anderen Ökosystemen. Naturnahe Flusslandschaften gelten als touristische Markenzeichen und geben wichtige Impulse für die regionale Entwicklung und die Schaffung von Arbeitsplätzen.

Herausragendes Beispiel für den gesellschaftlichen Nutzen intakter Auen ist deren Bedeutung für die Hochwasservorsorge und damit für die Anpassung an die Folgen des Klimawandels. Die Renaturierung von Fließgewässern bei gleichzeitiger Rückgewinnung von Überschwemmungsflächen kann den Hochwasserschutz spürbar verbessern. Sie beeinflusst Hochwasserwellen und Hochwasserspitzen und führt so zur Vermeidung von Hochwasserschäden.

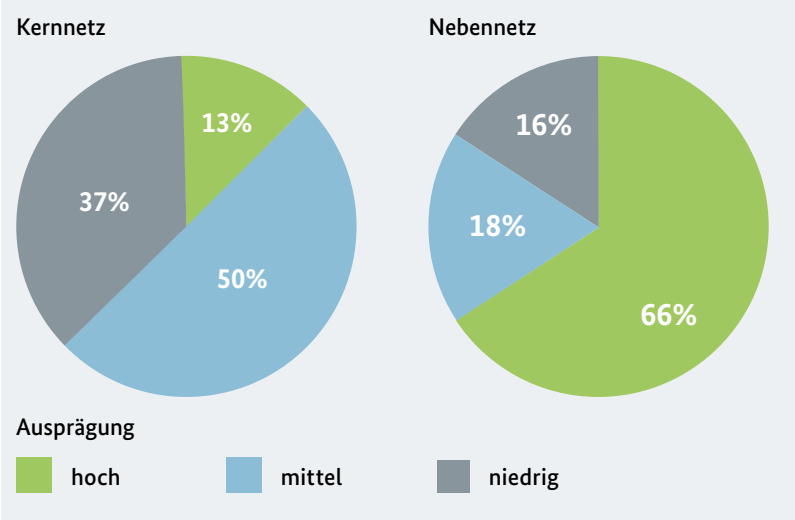


Abb. 5: Renaturierungsmöglichkeiten im Kern- und Nebennetz

B Zukünftiger Handlungsrahmen

Mit dem Bundesprogramm „Blaues Band Deutschland“ übernimmt die Bundesregierung Verantwortung für die umweltgerechte Weiterentwicklung der Wasserstraßen und setzt die Kompetenz der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes zur Erhaltung und Wiederherstellung naturnaher Flusslandschaften ein.

Die verkehrlich nicht mehr genutzten Nebenwasserstraßen mit nur geringer wassertouristischer oder Freizeitsportnutzung erhalten eine neue Perspektive, indem sie ökologisch weiterentwickelt und für Freizeit und Erholung aufgewertet werden. Mit der Renaturierung von Wasserstraßen werden attraktive Räume für die Menschen geschaffen und neue Impulse für die Entwicklung ländlicher Regionen gegeben.

B.1 Langfristige Orientierung

Das Bundesprogramm „Blaues Band Deutschland“ stellt einen Handlungsrahmen für die nächsten Jahre und Jahrzehnte dar. Es soll bis zum Jahr 2050 in wesentlichen Teilen umgesetzt sein. Um eine langfristige Orientierung zu geben, in welche Richtung und auf welche Weise sich die Fließgewässer und Auen in Deutschland entwickeln sollen, werden in diesem Programm entsprechende Leitbilder und Ziele formuliert.

Dies bedeutet für folgende Aufgabenfelder im Einzelnen:

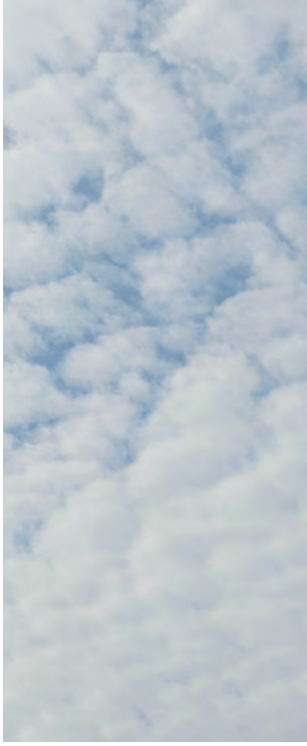
Umbau und Rückbau

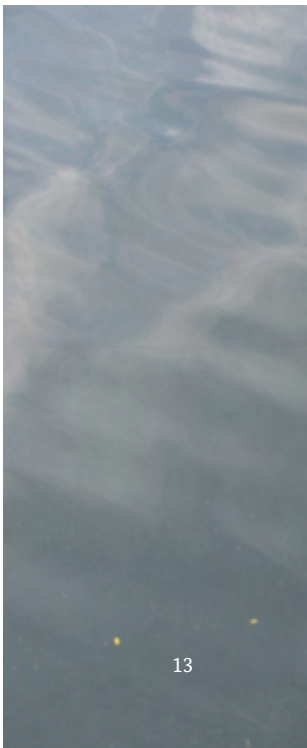
Unser Leitbild ist:
Nicht mehr benötigte Infrastrukturen der Bundeswasserstraßen werden soweit möglich und sinnvoll rückgebaut. Grundsätzlich wird der Umbau oder Rückbau von Anlagen und Bauwerken mit weiteren Renaturierungsmaßnahmen, die von Kooperationspartnern (z.B. Ländern, Kommunen, Stiftungen oder Verbänden) durchgeführt werden, verknüpft. Für Nebenwasserstraßen führt dies zu neuen Konzepten (Entwicklungskonzepten).
Unsere Ziele sind:

- **Bis zum Jahr 2050 ist die nicht mehr benötigte Infrastruktur im Gesamtnetz der Bundeswasserstraßen in Verbindung mit Renaturierungsmaßnahmen rück- oder umgebaut.**
- **Die Nebenwasserstraßen sind bis zum Jahr 2050 auf der Grundlage von Entwicklungskonzepten anderen gesellschaftlichen Aufgaben zugeführt.**

Durchgängigkeit

Unser Leitbild ist:
Die Gewässer sind so beschaffen, dass die Vernetzung von Lebensräumen gewährleistet ist. Hierbei ist die Herstellung der ökologischen Durchgängigkeit der Bundeswasserstraßen sowohl in Längsrichtung (Durchwanderbarkeit) als auch in Querrichtung (Vernetzung Fluss-Ufer-Aue) wesentlich.





Unser Ziel ist:

- Bundeswasserstraßen sind für wandernde aquatische Organismen durchgängig, die Vernetzung der Lebensräume Fluss-Ufer-Aue ist hergestellt.

Unterhaltung

Unser Leitbild ist:
Die Unterhaltung der Bundeswasserstraßen durch die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung in Kooperation mit Landesbehörden und ggf. weiteren Dritten umfasst verkehrliche, wasserwirtschaftliche, wassertouristische und naturschutzfachliche Aspekte und folgt dem Leitbild der Nachhaltigkeit.
Unser Ziel ist:

- Der ganzheitliche Ansatz (verkehrliche, wasserwirtschaftliche, wassertouristische und naturschutzfachliche Aspekte) ist Bestandteil jeder Unterhaltungsmaßnahme.

Biotopverbund

Unser Leitbild ist:
Renaturierte Bundeswasserstraßen und ihre Auen bilden einen Biotopverbund von nationaler Bedeutung. Sie garantieren den Erhalt wassergebundener Arten und die Entwicklung ihrer Lebensräume.
Unser Ziel ist:

- Bis zum Jahr 2050 sind die Nebenwasserstraßen und ökologische Trittsteine im Kernnetz der Bundeswasserstraßen leistungsfähiger Bestandteil des länderübergreifenden Biotopverbunds.

Auenentwicklung

Unser Leitbild ist:
Flussauen an Bundeswasserstraßen sind als Zentren der biologischen Vielfalt und als Achsen des Biotopverbundes naturnah entwickelt. Fluss und Aue werden ganzheitlich gesehen und sind als Einheit Bestandteil des Naturhaushalts.
Unsere Ziele sind:

- Bis zum Jahr 2035 hat sich der Auenzustand an 20 Prozent der bewerteten Abschnitte an Bundeswasserstraßen um mindestens eine Zustandsklasse nach Auenzustandsbericht 2009 verbessert.
- Bis zum Jahr 2035 sind 15 Prozent der Auen an Bundeswasserstraßen ihrer naturtypischen Funktion zugeführt

Naturerleben, Freizeit und Erholung

Unser Leitbild ist:
Aktives Gewässererleben gewinnt durch Maßnahmen zur Verbesserung der Strukturvielfalt und Eigendynamik hohe Attraktivität. Renaturierte Wasserstraßen ermöglichen den Menschen eine intensive Begegnung mit Natur und Landschaft und tragen wesentlich zu Erholung und zum Wohlbefinden bei.

Unser Ziel ist:

- Bis zum Jahr 2035 sind renaturierte Bundeswasserstraßen, abgestuft nach Nutzungsintensität, zentrale Elemente für das aktive Naturerleben der Menschen.

Regionale Entwicklung

Unser Leitbild ist:
Renaturierte Wasserstraßen und Auen mit einem hohen Erlebniswert von Natur und Landschaft und einer hohen Anziehungskraft für Erholungsuchende, Wassersportler und den Wassertourismus bilden eine wichtige Grundlage für eine nachhaltige Entwicklung der Regionen.
Unsere Ziele sind:

- Entwicklungen, Maßnahmen und Investitionen an Nebenwasserstraßen basieren auf Entwicklungskonzepten und dienen neben der Bewirtschaftung der Wasserstraßen auch der nachhaltigen Stärkung der Regionen.
- Lokale Maßnahmen im Kernnetz („ökologische Trittsteine") unterstützen die positive regionale Entwicklung.

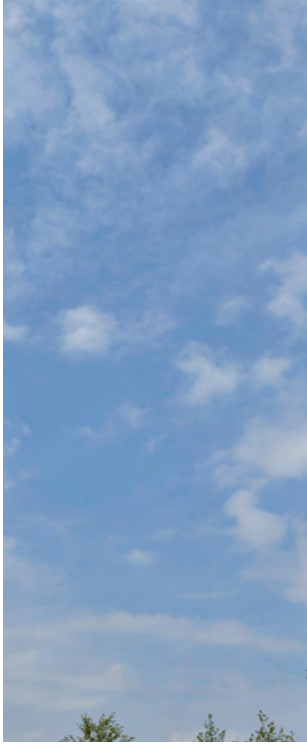
B.2 Handlungsfelder

Die Renaturierungsmaßnahmen des Bundesprogramms „Blaues Band Deutschland" beruhen auf vier Säulen:

- Renaturierung von Nebenwasserstraßen auf der Grundlage von Entwicklungskonzepten.
- Schaffung von ökologischen Trittsteinen im Kernnetz der Bundeswasserstraßen.
- Durchführung von Maßnahmen mit Kooperationspartnern in den Auen.
- Herstellung der ökologischen Durchgängigkeit an Bundeswasserstraßen sowohl in Längsrichtung als auch in Querrichtung.

Die Renaturierungsmaßnahmen dieses Bundesprogramms leiten sich aus wissenschaftlichen Untersuchungen zum Renaturierungsbedarf und zu Renaturierungsmöglichkeiten im Netz der Bundeswasserstraßen ab. Dabei kommen bestimmte Maßnahmentypen zur Anwendung, die zur Erreichung der Ziele wesentlich beitragen. Die fachlichen Grundlagen hierfür sind in der gemeinsamen Fachstudie der Bundesbehörden von Bundesverkehrsministerium und Bundesumweltministerium dargestellt (www.blaues-band.bund.de).

Zur besseren Vernetzung sind Renaturierungsmaßnahmen in den Auen im Zusammenhang mit Projekten an den Bundeswasserstraßen durchzuführen. Dabei wird angestrebt, Projektpartner zu gewinnen, die ihre Flächen einbringen. Dazu wird ein Förderprogramm beim Bundesumweltministerium aufgelegt (siehe Kapitel C.2.3).



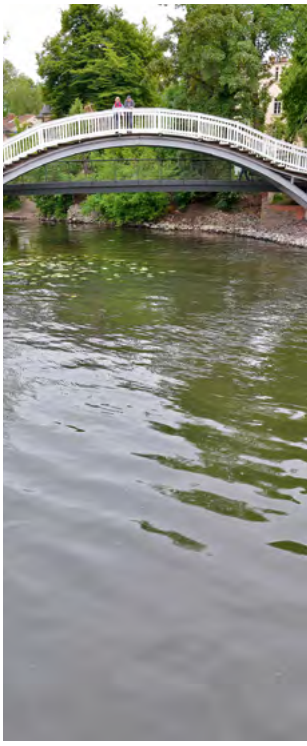


Abb. 6: Acht Punkte Programm

Renaturierungsmaßnahmen im Nebenwasserstraßennetz beruhen grundsätzlich auf Entwicklungskonzepten für einen Flusslauf bzw. -abschnitte (siehe Kapitel C.3.1). Vor Fertigstellung dieser Konzepte können Renaturierungsmaßnahmen immer dann durchgeführt werden, wenn absehbar ist, dass diese in die jeweiligen Entwicklungskonzepte eingepasst werden können (sogenannte „no-regret“-Maßnahmen).

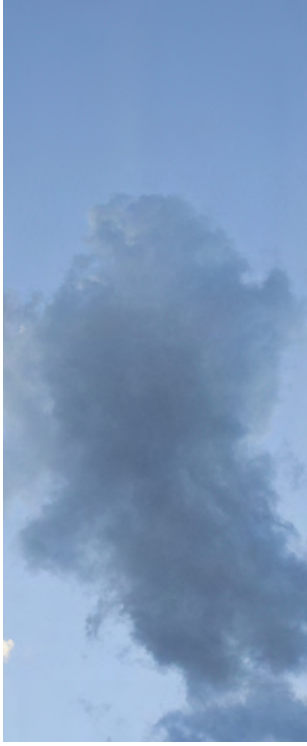
Die Maßnahmenpriorisierung folgt festgelegten Regeln. Die Renaturierungsprojekte sind in ein Gesamtkonzept einzubinden. Hierzu wird die Bundesregierung ein bundesweites Fachkonzept „Biotopverbund Gewässer und Auen“ erarbeiten (siehe Kapitel C.3.3).

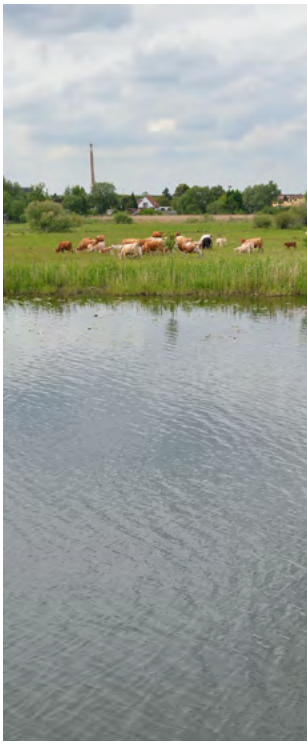
Die Renaturierungsprojekte sollten auf lokaler und regionaler Ebene in die dortige Planung eingebunden sein. Hierzu gehören vor allem die Einbindung in vorhandene Biotopverbund- und Artenschutzkonzepte der Länder, in die Schutzgebietskonzepte, in die Maßnahmenprogramme und Bewirtschaftungspläne im Zuge der Umsetzung der Wasserrahmenrichtlinie, in die Maßnahmenplanung im Rahmen der Umsetzung der Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie und der Vogelschutzrichtlinie sowie die Hochwasserrisikomanagementpläne der Länder.

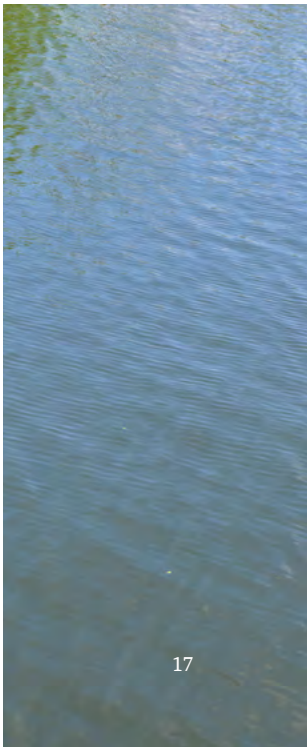
B.3 Acht Punkte Programm

Die Bundesregierung wird das Bundesprogramm „Blaues Band Deutschland“ in folgenden acht Feldern in Angriff nehmen:

- Bis 2020 Schaffung der rechtlichen und organisatorischen Voraussetzungen im Zusammenhang mit der Durchführung von Renaturierungsmaßnahmen an Bundeswasserstraßen.
- Bis 2018 Etablierung eines Förderprogramms beim Bundesumweltministerium zur Umsetzung von Renaturierungsmaßnahmen in den Auen, die nicht vom Bund durchgeführt werden.
- Erstellung von Entwicklungskonzepten für Nebenwasserstraßen.
- Kontinuierliche Umsetzung von Renaturierungsprojekten als „ökologische Trittsteine“ im Kernnetz der Bundeswasserstraßen.
- Bis 2018 Erarbeitung eines bundesweiten Fachkonzepts „Biotopverbund Gewässer und Auen“.
- Ständige Integration der vorhandenen ökologischen Leitbilder und Entwicklungsziele bei allen Ausbau- und Unterhaltungsmaßnahmen.
- Vorbildliche Einbeziehung der Flächen der öffentlichen Hand.
- Regelmäßige Erfolgskontrolle für die einzelnen Renaturierungsprojekte und das Bundesprogramm insgesamt.







C Umsetzung

Die Bundesregierung wird einen umfassenden Umsetzungsprozess des Bundesprogramms „Blaues Band Deutschland“ in Gang setzen. Hierfür werden geeignete Verwaltungs- und Organisationsstrukturen aufgebaut und die Schaffung der gesetzlichen Voraussetzungen eingeleitet. Eine enge Zusammenarbeit mit den Ländern und gesellschaftlichen Gruppen wird sichergestellt. Die im Bundesprogramm genannten oder daraus abgeleiteten Maßnahmen werden im Rahmen der getroffenen haushaltspolitischen Entscheidungen von den jeweils betroffenen Einzelplänen innerhalb der vorgesehenen Haushaltsansätze zu finanzieren sein.

C.1 Koordination innerhalb der Bundesregierung

Das Bundesprogramm „Blaues Band Deutschland“ liegt in der gemeinsamen Federführung von Bundesverkehrsministerium und Bundesumweltministerium. Die bereits existierende Interministerielle Arbeitsgruppe „Blaues Band“ (IMA) wird fortbestehen.

Der IMA gehören an

- Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
- Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit
- Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt
- Bundesanstalt für Gewässerkunde
- Bundesanstalt für Wasserbau
- Bundesamt für Naturschutz
- Umweltbundesamt
- Bundesanstalt für Immobilienaufgaben.

Die IMA wird

- den Gesamtprozess koordinieren
- über die Maßnahmen und Projekte entscheiden
- eine Erfolgs- und Effizienzkontrolle sicherstellen
- die Zwischenberichte zur Umsetzung des Programms erstellen
- die Zusammenarbeit mit den Ländern und gesellschaftlichen Gruppen sicherstellen
- die Öffentlichkeitsarbeit koordinieren und
- bei Bedarf Facharbeitsgruppen einsetzen.

C.2 Schaffung der rechtlichen und finanziellen Voraussetzungen

C.2.1 Rechtsänderungen

Dieses Bundesprogramm enthält Aufgabenfelder, für die bereits nach geltender Rechtslage eine Zuständigkeit der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung besteht. Ergänzend werden Möglichkeiten einer Erweiterung der Zuständigkeiten der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung zur Erreichung der Zielsetzungen des Bundesprogramms aufgezeigt. Außerhalb der Verantwortung der Bundeswasserstraßenverwaltung liegende Ziele werden durch begleitende Maßnahmen (z.B. Förderprogramm) erreicht.

In der Vergangenheit hat es sich bei der Planung, Abstimmung und Umsetzung von wasserwirtschaftlichen oder naturschutzfachlichen Maßnahmen an Bundeswasserstraßen gezeigt, dass unterschiedliche Auffassungen über die bestehenden Verpflichtungen, Möglichkeiten und Spielräume der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes bestehen. Strittig war dabei z.B. die Abgrenzung zwischen den Zuständigkeiten des Bundes und der Länder bei Fragen des wasserwirtschaftlichen Ausbaus. Ein zukunftsorientiertes, starkes Bundesprogramm „Blaues Band Deutschland“ braucht jedoch eindeutige Aufgabenzuordnungen und einen belastbaren Rechtsrahmen. Dies erfordert zwingend eine Anpassung des rechtlichen Rahmens.

Durch die Novellierungen des Wasserhaushaltgesetzes in den zurückliegenden Jahren haben sich für die Umsetzung der Wasserrahmenrichtlinie zwei bedeutsame Ausnahmen von der grundsätzlichen Vollzugszuständigkeit der Länder ergeben (Übernahme der wasserwirtschaftlichen Unterhaltung und Umsetzung der ökologischen Durchgängigkeit an Stauanlagen des Bundes durch die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung). Insgesamt ergibt sich aus der Summe der bestehenden gesetzlichen Regelungen aber weiterhin eine unklare Kompetenzlage. Eine integrierte Bewirtschaftung der Bundeswasserstraßen und die Zielerreichung der einschlägigen Vorgaben (Wasserrahmenrichtlinie, Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie, Vogelschutzrichtlinie, Nationale Strategie zur biologischen Vielfalt) sowie die Erstellung ganzheitlicher Entwicklungskonzepte werden dadurch erheblich erschwert.

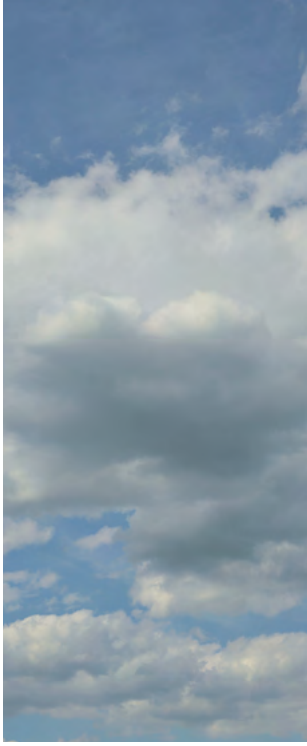
C.2.2 Anpassung von Strukturen und Ressourcen

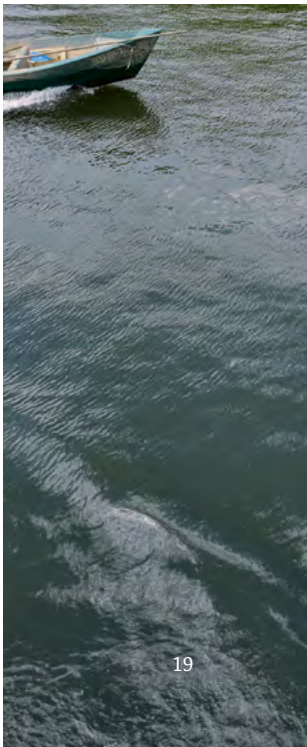
Im rund 7.300 Kilometer umfassenden Netz der Bundeswasserstraßen erstrecken sich die Nebenwasserstraßen auf rund 2.800 Kilometer mit 120 Wehranlagen und 140 Schleusen. Diese Anlagen sind oft überaltert, was zu hohen Unterhaltungskosten führt. Die zur Verfügung stehenden Ressourcen, insbesondere Personal- und Haushaltsmittel für den Erhalt und Ausbau der Wasserstraßen zu güterverkehrlichen Zwecken und für verkehrsfremde Nutzungen (Freizeitschifffahrt, Ökologie) stehen in dauernder Konkurrenz zueinander.

Verantwortlich dafür sind in erster Linie die vorhandene rechtliche Kompetenzverteilung und die auf die Anforderungen der Güterschifffahrt konzentrierten Strukturen der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung. Diese stehen einer Ausrichtung der Aufgabenwahrnehmung auf andere Nutzungen, z.B. für Naturschutzzwecke oder für den Tourismus- und Freizeitbereich entgegen oder hemmen sie zumindest.

Ebenfalls erfordern die personellen und finanziellen Voraussetzungen bei der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung eine strenge Prioritätensetzung der Aufgaben zu Gunsten sicherheitsrelevanter, betrieblich notwendiger und wirtschaftlich dringender Vorhaben der Güterschifffahrt.

Die bestehende Konkurrenzsituation werden wir auflösen. Das Bundesverkehrsministerium wird Transparenz über den Ressourceneinsatz her-





stellen und in einem ersten Schritt prüfen, ob und inwieweit eine verwaltungsmäßige Trennung von Haupt- und Nebenwasserstraßen wirtschaftlich darstellbar ist. Dabei gilt das Prinzip, dass Verwaltungsaufgabe, Verwaltungskompetenz und Verwaltungsverantwortung eine Einheit bilden.

C.2.3 Förderprogramm „Blaues Band Deutschland“

Mit dem Bundesprogramm „Blaues Band Deutschland“ sollen Renaturierungsmaßnahmen zugleich an Fluss, Ufer und Aue vorgenommen werden. Dies ist für den Aufbau des Biotopverbunds, die Entwicklung der Auen als Zentren der biologischen Vielfalt sowie den vorsorgenden Hochwasserschutz von herausragender Bedeutung. Je mehr Fläche der rezenten Auen dem Fließgewässer wieder zur Verfügung gestellt werden kann, umso größer ist die Wirkung der Renaturierungsmaßnahmen.

Bei Flächen in den Auen handelt es sich überwiegend nicht um Bundeseigentum. Deshalb müssen Partner gewonnen werden, die sich mit ihren Flächen in die Renaturierungsprojekte einbringen. Dies macht die Etablierung eines Förderprogramms erforderlich. Für das Förderprogramm soll das Bundesumweltministerium zuständig sein, da sich die Aufgabenschwerpunkte in den Auen auf Naturschutz, nachhaltige Landnutzung und Hochwasservorsorge erstrecken. Das Förderprogramm ist grundsätzlich unabhängig vom Nationalen Hochwasserschutzprogramm und dem dazugehörigen Sonderrahmenplan „Präventiver Hochwasserschutz“ innerhalb der Gemeinschaftsaufgabe Agrarstruktur und Küstenschutz.

C.2.4 Einbeziehung der Flächen des Bundes

Mit der Sicherung des Nationalen Naturerbes hat die Bundesregierung bereits eine beispielgebende Initiative zur Erhaltung der biologischen Vielfalt in Deutschland verwirklicht. Insgesamt wurden in den letzten 10 Jahren 156.000 Hektar Bundesflächen, die für die frühere, vor allem militärische Nutzung nicht mehr gebraucht wurden, der gesellschaftlichen Aufgabe Naturschutz zugeführt. Die auf den Flächen tätigen Bundesförster haben mit der naturschutzfachlichen Betreuung dieser Flächen ein neues Aufgabenfeld übernommen.

Neben den Bundeswasserstraßen selbst spielen auch bundeseigene Flächen in den Auen eine maßgebliche Rolle für die Umsetzung dieses Programms. Im Netz der Bundeswasserstraßen befinden sich viele Gewässeraltarme, die die Kriterien des Nationalen Naturerbes erfüllen.

Es bietet sich auch die Möglichkeit, Fluss-Ufer-Aue durch die Lenkung von Kompensationsmaßnahmen nach der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung aufzuwerten.

C.3 Vorbereitung und Durchführung der Maßnahmen

C.3.1 Entwicklungskonzepte für Nebenwasserstraßen

Durch den veränderten Umgang mit den Nebenwasserstraßen ergibt sich das Erfordernis, die Nutzung dieser Fließgewässer in einen umfassenden gesellschaftlichen Kontext zu stellen. Die Zielsetzungen des Bundesprogramms „Blaues Band Deutschland“ sind mit den Zielen des Wassertourismuskonzeptes des Bundesverkehrsministeriums sowie den Anforderungen auf Länder- und regionaler Ebene in Einklang zu bringen. Die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung wird deshalb zunächst mit den Ländern und Akteuren vor Ort Entwicklungskonzepte für die jeweiligen Nebenwasserstraßen bzw. von Abschnitten der Nebenwasserstraßen erarbeiten, die die vielfältigen Anliegen und lokalen Erfordernisse berücksichtigen. Auch vor Abschluss dieser Konzepte sollen Renaturierungsprojekte an den Nebenwasserstraßen immer dann verwirklicht werden, wenn absehbar ist, dass diese in die jeweiligen Entwicklungskonzepte eingepasst werden können (sogenannte „no-regret“-Maßnahmen).

Entwicklungskonzepte beschreiben die zukünftigen Infrastrukturen und Nutzungen, Art und Umfang der Unterhaltung sowie die verkehrlichen, touristischen, ökologischen und weiteren Ziele für einzelne bundeseigene Wasserstraßen oder deren Abschnitte. Die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes erarbeitet die Entwicklungskonzepte in einem iterativen Prozess unter Einbeziehung aller Akteure vor Ort und berücksichtigt die vielfältigen Belange (Verkehr, Freizeitsportnutzungen, Wassertourismus, Wasserwirtschaft, Naturschutz, etc.) frühzeitig.

Die Entwicklungskonzepte beachten die geltenden rechtlichen und berücksichtigen die aktuellen gesellschaftlichen und politischen Anforderungen an den Umgang mit bundeseigenen Wasserstraßen. Sie enthalten auch Ziele und

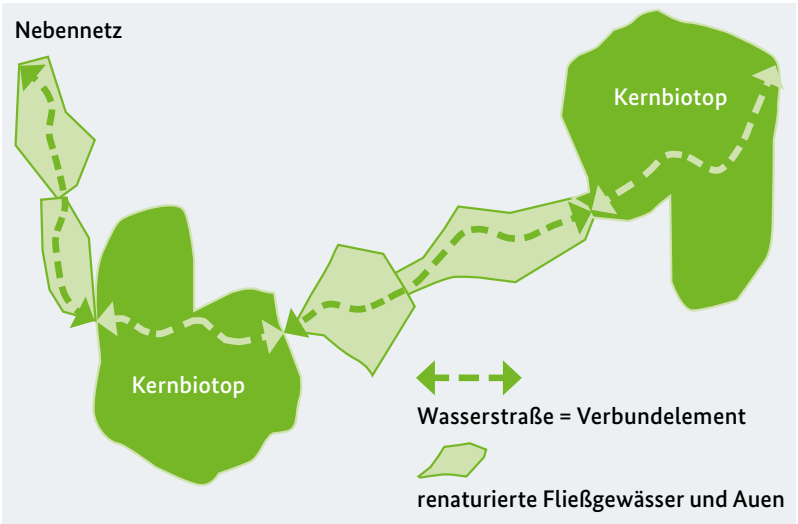
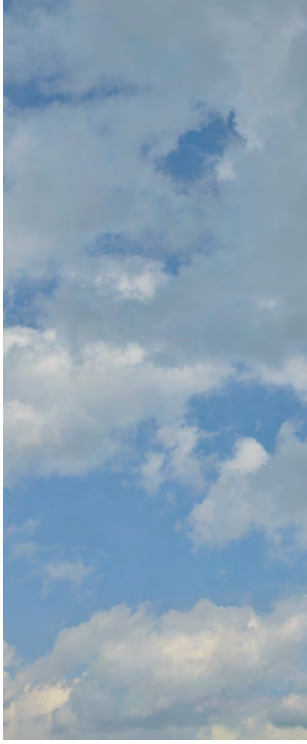
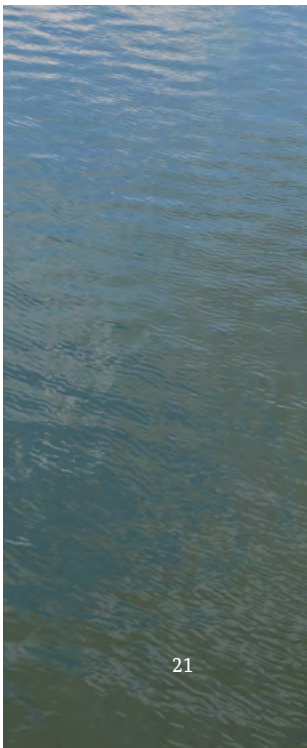


Abb. 7: Biotopverbund im Nebennetz





Maßnahmen, die über den Zuständigkeitsbereich der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes hinausgehen. Ausarbeitung und Umsetzung dieser Ziele und Maßnahmen erfolgen durch den dafür zuständigen Verwaltungsträger oder ggf. durch Dritte.

C.3.2 Ökologische Trittsteine im Kernnetz

Für einen funktionierenden Biotopverbund sind neben größeren Naturschutzflächen auch Entwicklungsflächen (im Umfeld von Naturschutzflächen) und Verbindungsachsen zur Verbesserung des ökologischen Zustands und Potentials erforderlich. „Ökologische Trittsteine" zwischen den großflächigen Schutzgebieten und entlang der Gewässer erfüllen diese Funktion. Sie sollen eine Besiedlung und auch die Reproduktion von Tieren und Pflanzen erlauben, um einen Ausgangspunkt und eine Zwischenstation für den Artenaustausch der großen Naturschutzgebiete bilden zu können.

Die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung wird im Kernnetz der Bundeswasserstraßen Renaturierungsmaßnahmen als „ökologische Trittsteine" durchführen. Länder, Gemeinden und Verbände können hierfür Projekte vorschlagen. Die Projektauswahl erfolgt durch die Interministerielle Arbeitsgruppe „Blaues Band" der Bundesregierung.

Wesentliche Kriterien für die Auswahl der Projekte im Netz der Bundeswasserstraßen sind ihr Beitrag für die Schaffung der Durchgängigkeit an Bundeswasserstraßen und die Umsetzung des bundesweiten Fachkonzeptes „Biotopverbund Gewässer und Auen".

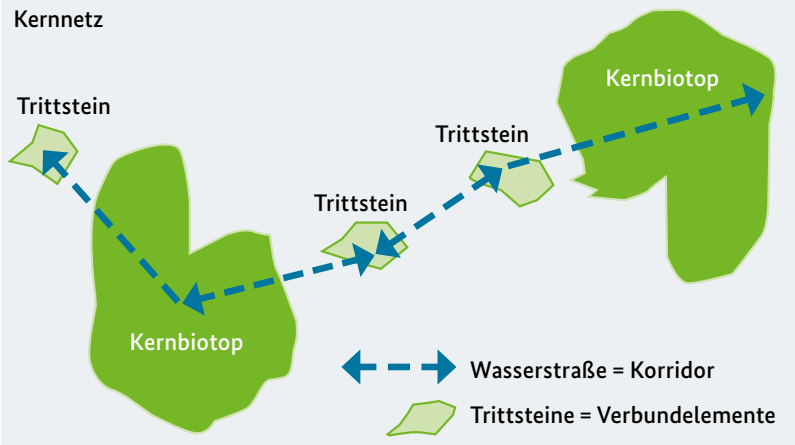


Abb. 8: Biotopverbund im Kernnetz

C.3.3 Auswahl der Projekte

Die Auswahl der Projekte hat sich nach den aus Bundessicht formulierten Anforderungen zu orientieren.

Für die Schaffung der Durchgängigkeit an Bundeswasserstraßen in Längsrichtung liegt bereits das „Bundesweite Priorisierungskonzept für den Fischaufstieg an Bundeswasserstraßen“ vor. Anforderungen an die Durchgängigkeit der Bundeswasserstraßen in Querrichtung (Fluss-Ufer-Aue) sind neu zu definieren.

Bis zum Jahr 2018 wird ein bundesweites Fachkonzept „Biotopverbund Gewässer und Auen“ erarbeitet. Mit diesem Konzept wird die Auswahl der Projekte des Bundesprogramms „Blaues Band Deutschland“ operationalisiert und fachlich begründet. Die bereits vorliegenden Daten

- zum Bundeskonzept „Grüne Infrastruktur“
- zum Auenzustand
- zu den Biotopverbundplanungen der Länder
- zu den Maßnahmenprogrammen nach der Wasserrahmenrichtlinie
- zu den Gewässerentwicklungsplanungen der Länder sowie
- zu den Natura 2000-Managementplanungen

werden aus Bundessicht herangezogen. Es werden daraus Schwerpunkträume für die Weiterentwicklung des länderübergreifenden Biotopverbundes abgeleitet.

C.4 Integrativer Ansatz bei Ausbau und Unterhaltung

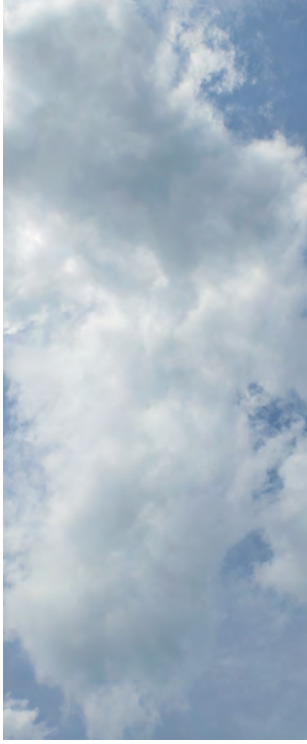
Die Bundesregierung bekennt sich zu einer ganzheitlichen Berücksichtigung der Natur- und Umweltbelange bei Investitionsprojekten an Bundeswasserstraßen. Das Bundesprogramm „Blaues Band Deutschland“ kann nur dann wirksam umgesetzt werden, wenn bei Ausbau- und Unterhaltungsmaßnahmen an Bundeswasserstraßen die ökologischen Belange integriert werden. Um fachliche und wirtschaftliche Synergien zu erschließen ist es notwendig, im operativen Handeln immer integriert vorzugehen und verkehrliche, wasserwirtschaftliche und naturschutzfachliche Ziele miteinander zu verknüpfen.

Sowohl bei verkehrlichen Ausbaumaßnahmen als auch bei Ausbaumaßnahmen zum Zwecke der Renaturierung ist hierfür im Rahmen der Plangenehmigung bzw. Planfeststellung Sorge zu tragen.

Bei Unterhaltungsmaßnahmen gibt der im Jahr 2015 vom Bundesverkehrsministerium vorgelegte „Leitfaden Umweltbelange bei der Unterhaltung von Bundeswasserstraßen“ (siehe www.bafg.de) den Rahmen vor. Unter der Zielsetzung des Bundesprogramms „Blaues Band Deutschland“ wird der Leitfaden fortgeschrieben. Ziel des Leitfadens ist es, neben der schifffahrtlichen (einschließlich wassertouristischen) Nutzung der Gewässer auch die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes und des Landschaftsbildes sicherzustellen sowie die Umsetzung der Wasserrahmenrichtlinie zu unterstützen.

C.5 Zusammenarbeit

Die Bundesregierung strebt einen engen Dialog mit den Ländern und gesellschaftlichen Gruppen an. Insbesondere die Erarbeitung der Entwicklungskon-



zepte für die Nebenwasserstraßen erfordert Sektor übergreifende Denk- und Handlungsweisen, die die unterschiedlichen Interessen zusammenbringen. Für die Realisierung der Vorhaben muss sich eine Planungs- und Beteiligungskultur etablieren, die sich auf allen Seiten durch ein offenes und vor allem lösungsorientiertes Miteinander auszeichnet.

C.5.1 Mitwirkung der Länder

Die Länder sind für den Aufbau, die Funktionsfähigkeit und die rechtliche Sicherung des Biotopverbunds, für den Vollzug von Naturschutz- und Landschaftspflege, für den Wassertourismus und Wassersport, für wasserwirtschaftliche Aufgaben sowie für den vorsorgenden Hochwasserschutz zuständig. Sie nehmen bei der Umsetzung des Bundesprogramms „Blaues Band Deutschland“ eine zentrale Rolle ein. Deshalb wird bei der Erarbeitung von Entwicklungskonzepten für Nebenwasserstraßen und der Auswahl und Planung von Renaturierungsprojekten eine enge Zusammenarbeit mit den Ländern sichergestellt.

C.5.2 Mitwirkung der Verbände

Für die Umsetzung des Bundesprogramms kommt den Verbänden eine aktive Rolle zu. Bei Auswahl und Planung von Projekten wird die Beteiligung der vor Ort aktiven Vertreter aus Umwelt-, Freizeitsport- und Tourismusverbänden angestrebt. Auch bei der Erarbeitung von Entwicklungskonzepten für die Nebenwasserstraßen wird eine enge Zusammenarbeit mit den gesellschaftlichen Gruppen gesucht. Für die Beteiligung der Verbände auf Bundesebene wird ein Beirat eingerichtet (siehe Kapitel C.5.4).

C.5.3 Bürgerbeteiligung

Die Bundesregierung strebt bei der Realisierung von Renaturierungsprojekten eine frühzeitige Beteiligung der Bürger an. Das vom Bundesverkehrsministerium herausgegebene „Handbuch für eine gute Bürgerbeteiligung“ (siehe www.bmvi.de) zeigt Möglichkeiten auf, wie die gesetzlich vorgesehenen Mitwirkungen durch zusätzliche und auf konkrete Einzelfälle zugeschnittene Informations- und Beteiligungsangebote ergänzt werden können. Auf Grundlage des Verwaltungsverfahrensgesetz ist bei der Planung von Vorhaben, die nicht nur unwesentliche Auswirkungen auf die Belange einer größeren Zahl von Dritten haben können, die betroffene Öffentlichkeit frühzeitig über die Ziele des Vorhabens, die Mittel, es zu verwirklichen, und die voraussichtlichen Auswirkungen des Vorhabens zu unterrichten.

Es können auf regionaler Ebene „Runde Tische“ eingerichtet werden. In einem Dialogprozess sollen Landkreise, Kommunen und interessierte Gruppen die Möglichkeit haben, konkrete Projekte zu begleiten und bei deren Ausgestaltung im Rahmen der gesetzlichen Möglichkeiten mitzuwirken.

Vorhabenträger bzw. verfahrensführende Behörden sollten frühzeitig deutlich machen, welche rechtlichen, finanziellen oder sonstigen Rahmenbedin-

gungen bestehen, damit eine auf informeller Basis erarbeitete Lösung eine möglichst gute Chance hat, im formellen Verfahren zu bestehen.

C.5.4 Beirat „Blaues Band Deutschland“

Die Bundesregierung wird bei der Umsetzung des Bundesprogramms „Blaues Band Deutschland“ auch auf Bundesebene eine enge Zusammenarbeit mit den Ländern und Verbänden suchen. Hierzu wird in gemeinsamer Federführung von Bundesverkehrsministerium und Bundesumweltministerium ein Beirat „Blaues Band Deutschland“ eingerichtet. Dem Beirat sollen insbesondere Vertreter der Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft Naturschutz, Landschaftspflege und Erholung (LANA), der Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft Wasser (LAWA), der Wirtschaftsministerien der Länder sowie Umwelt-, Freizeitsport- und Tourismusverbände angehören. Aufgabe des Beirates wird es sein, die strategische Ausrichtung des Umsetzungsprozesses zu begleiten.

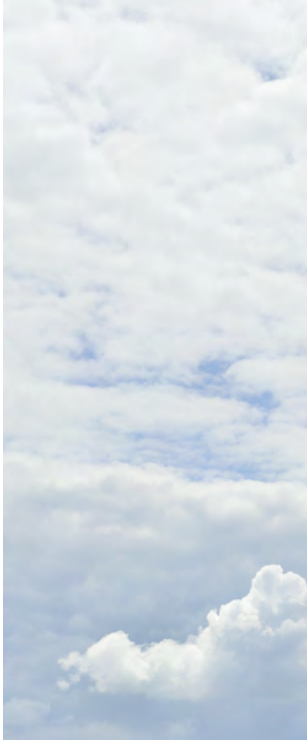
C.6 Qualitätssicherung

Die Umsetzung des Bundesprogramms muss stets auf der Grundlage der neuesten Erkenntnisse erfolgen. Das bedeutet, dass die Daten auf aktuellem Stand gehalten und durchgeführte Maßnahmen hinsichtlich ihrer Effizienz bewertet werden, über die Umsetzung berichtet wird und zu speziellen Fragestellungen eine wissenschaftliche Begleitung erfolgt.

C.6.1 Weiterentwicklung der Datengrundlagen und begleitende Forschung

Mit dem Netz der Wasserstraßen, Informationen zu Schutzgebieten, zur Gewässerstruktur, zu Biotopen, zum ökologischen Zustand und zum Auenzustand liegen GIS-gestützte Datensätze vor, die für die Auswahl und Ausgestaltung der Renaturierungsmaßnahmen herangezogen werden. Die relevanten fachlichen Datengrundlagen werden fortlaufend aktualisiert, weiterentwickelt und nach einheitlichen Gesichtspunkten für die Umsetzung des Bundesprogramms „Blaues Band Deutschland“ vorgehalten. Der Auenzustandsbericht des Bundes wird aktualisiert und im Jahre 2020 neu vorgelegt.

Bei der Etablierung des Bundesprogramms „Blaues Band Deutschland“ kann auf die Forschungen des Bundesverkehrsministeriums, des Bundesumweltministeriums und des Bundesministeriums für Bildung und Forschung zur Entwicklung von Auen und Flusseinzugsgebieten zurückgegriffen werden. In mehreren Projekten und Fördermaßnahmen werden Instrumente und Methoden für Fließgewässer- und Auenentwicklung und Wasserbewirtschaftung erarbeitet, die unmittelbare Bezüge zu den Zielen des Bundesprogramms „Blaues Band Deutschland“ aufweisen. Einen Schwerpunkt stellen die umfangreichen Förderaktivitäten zur Auenentwicklung und -bewertung im Rahmen der Ressortforschung dar. In der Nachhaltigkeitsforschung (FONA) des Bundesministeriums für Bildung und Forschung werden zur Umsetzung integrierte Planungsinstrumente für die Verbindung von ökologischer



Gewässerentwicklung mit dem Hochwasserrisikomanagement (RIMAX) und zum Management eines nachhaltigen Gewässerschutzes (ReWaM) entwickelt. Auch tragen Untersuchungen der sozial-ökologischen Forschung zu Einflussfaktoren und -prozessen zum besseren Verständnis und höherer Akzeptanz bei den Beteiligten bei.

Auch künftig werden aus diesen und weiteren projektbezogenen und institutionellen Förderaktivitäten der Bundesressorts relevante Beiträge für das Bundesprogramm erwartet.

C.6.2 Monitoring und Umsetzungsbericht

Im Rahmen einer wissenschaftlichen Begleitung werden Wirksamkeit und Effizienz der Renaturierungsmaßnahmen des Bundesprogramms „Blaues Band Deutschland“ nachgewiesen.

Über den Umsetzungsstand des Bundesprogramms wird erstmals fünf Jahre nach Kabinettbeschluss und dann in jeder Legislaturperiode ein Bericht vorgelegt. Der Bericht beschreibt

- **die im Rahmen der Umsetzung verwirklichten Maßnahmen an Bundeswasserstraßen und deren Auen**
- **die hierfür aufgewendeten Mittel unter Betrachtung der möglichen Kosteneinsparung**
- **die Ergebnisse der Wirksamkeits- und Effizienzkontrollen der umgesetzten Maßnahmen.**

C.7 Modellprojekte für „ökologische Trittsteine“ im Kernnetz

Im Vorgriff auf das Bundesprogramm „Blaues Band Deutschland“ ist bereits mit einer Reihe von Modellprojekten begonnen worden. Die Modellprojekte zeigen Umsetzungsmöglichkeiten des Bundesprogramms „Blaues Band Deutschland“ beispielhaft auf (siehe www.blaues-band.bund.de).

Für einen funktionsfähigen Biotopverbund sind verbindende Maßnahmen (ökologische Trittsteine) im Kernnetz der Bundeswasserstraßen erforderlich. Derzeit werden fünf Modellprojekte des Bundesprogramms für Renaturierungsmaßnahmen im Kernnetz durchgeführt. Finanziert werden die Projekte aus dem „Zukunftsinvestitionsprogramm 2016 -2018“ der Bundesregierung.

Die Planung, Begleitung und Durchführung der Modellprojekte erfolgt – koordiniert durch die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes – durch zahlreiche Projekt- und Regionalpartner. Dies sind in erster Linie die zuständigen Wasserstraßen- und Schifffahrtsämter, die Naturschutz- und Wasserbehörden der beteiligten Länder und Kommunen sowie örtlich aktive Verbände. Die Projekte gehen über den reinen Flusslauf hinaus und beziehen Ufer und Auen modellhaft mit ein.

Die Bundesanstalt für Wasserbau und die Bundesanstalt für Gewässerkun-

de werden die Modellprojekte in Zusammenarbeit mit dem Bundesamt für Naturschutz und Umweltbundesamt hinsichtlich der naturschutzfachlichen, wasserwirtschaftlichen und hydromorphologischen Auswirkungen wissenschaftlich begleiten.

Gewässer- und Auenentwicklung an den Weserschleifen
Dieses Modellprojekt umfasst vier Teilprojekte der nordrhein-westfälischen Weser, in denen eine Vielzahl unterschiedlicher Struktur verbessernder Maßnahmen im Flussprofil, in den Uferzonen, an vorhandenen Stillgewässern und in den angrenzenden Auenbereichen ermöglicht werden soll:

- Mit der Gleituferentwicklung Jössen (Weser-km 217,3 - 218,7 linkes Ufer) sollen auf einer Länge von rund 1,5 km Flachwasserbereiche am Gleitufer mit anschließender strukturierter Uferbank entstehen. Durch die Schaffung eines naturnahen, weitestgehend unbefestigten Uferbereiches mit flach geneigter Unterwasserböschung und einer landseitigen, durch Nebengerinne gegliederten Uferbank, wird eine Verbesserung der hydromorphologischen und gewässerökologischen Situation erreicht.
- Die Flussspaltung Windheimer Marsch (Weser-km 219,0 - 220,5) hat eine großräumige Umgestaltung der Uferbereiche, die Herstellung einer Flussinsel sowie die Anbindung von vorhandenen Abgrabungsseen zum Inhalt. Es entsteht ein neuer Flussarm, der der eigendynamischen Entwicklung überlassen werden soll. Durch die Gestaltung von Flachwasserbereichen werden strukturreiche und in der Tiefe variierende Gewässerbereiche geschaffen, womit eine deutliche Erhöhung des Habitatangebots für Fische, Makrozoobenthos und Vogelarten erreicht wird.
- Durch die Anbindung der Grube Baltus (Weser-km 223,5 - 224,5) wird ein Stillgewässer der Aue mit dem Hauptlauf der Weser vernetzt, wodurch eine Optimierung der Habitatqualitäten für Auenfischarten erreicht werden soll. Die Anbindung der Grube geht einher mit der Umgestaltung des Ufers, der Modellierung von Flachwasserbereichen sowie der Entwicklung eines Auwaldes.

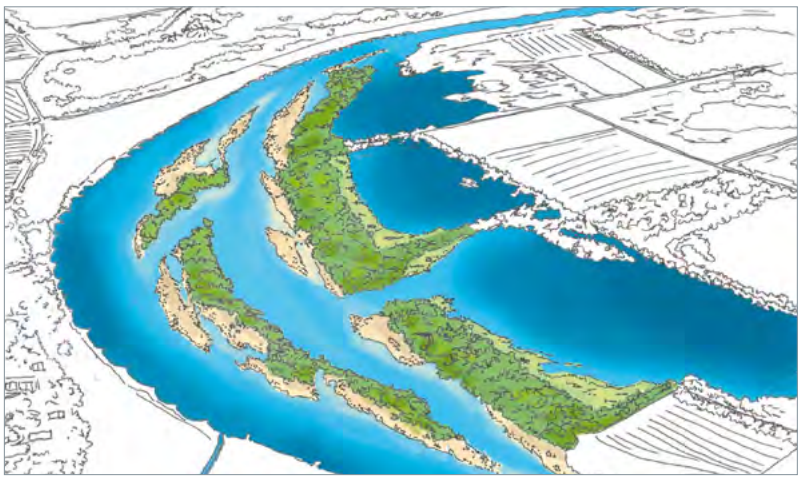
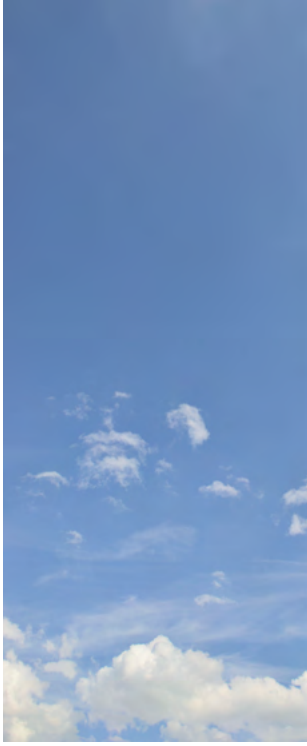
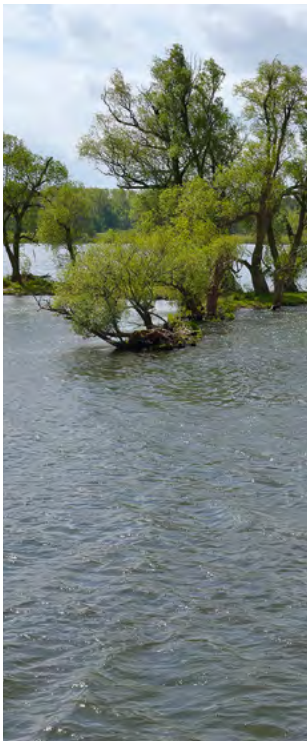


Abb. 9: Skizze Flussspaltung Windheimer Marsch





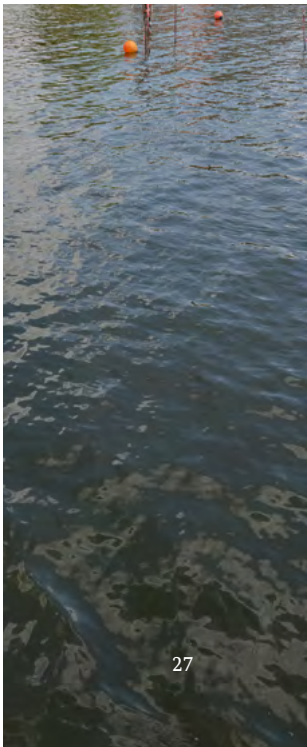


Abb. 10: Skizze Ufer- und Auenrenaturierung „Laubenheim“

- **Die Buhnen im Unterwasser der Staustufe Schlüsselburg (Weser-km 236,8 - 238,0) sollen ökologisch optimiert werden. In den vorhandenen Buhnenfeldern wird ein strukturreicher Lebensraum für Fische und hartsubstratbesiedelndes Makrozoobenthos geschaffen, der insbesondere Stillgewässerarten als Laich- und Jungfischhabitat dienen kann.**

Ufer- und Auenrenaturierung „Laubenheim“
Das Projektgebiet auf Höhe des rheinland-pfälzischen Ortsteiles Laubenheim der Stadt Mainz erstreckt sich auf ca. 1 km Länge am linken Rheinufer von Rhein-km 490,95 - 491,95. Ziel der geplanten Maßnahmen ist die Förderung einer vielfältigen Ufer- und Gewässerstruktur und die Verbesserung des Hochwasserschutzes durch die Herstellung aueähnlicher Strukturen.

Zunächst sollen die bestehenden Uferstrukturen ökologisch verbessert werden. Um eine Vernetzung der Lebensräume Fluss–Ufer–Aue zu erreichen, wird die Umwandlung von landwirtschaftlich stark genutzten Flächen in natürliche Rückzugsräume angestrebt.

Durch den teilweisen Rückbau der bestehenden Uferbefestigung, die Abflachung der Uferböschung und die Gestaltung von Buchten wird die Strukturvielfalt des Gewässerabschnittes deutlich erhöht. Neue Lebensräume für Flora und Fauna entstehen in Bereichen, in denen natürliche Sukzession auf ehemals verbauten oder stark genutzten Flächen zugelassen wird oder ergänzend zur Umgestaltung der Ufer temporär überströmte Flutmulden angelegt werden.

Nebenarm der Unterweser
Nördlich von Bremen zweigt bei Weser-km 33,070 im Bereich des Landes Niedersachsen der „Rechte Nebenarm“ von der Hauptstrecke der tidegeprägten Unterweser ab. Beide Gewässerteile sind Bundeswasserstraßen, der Rechte Nebenarm ist allerdings ohne verkehrliche Bedeutung. Dieser rd. 12 km lange Seitenarm umströmt Europas größte Flussinsel Harriersand und mündet bei Weser-km 44,120 wieder in den Hauptstrom. Durch Aufsedimentation hat er weitgehend seine hydraulische Leistungsfähigkeit und damit einhergehend auch wichtige Biotop- und Habitatqualitäten eingebüßt.

Projektziel ist die Wiederbelebung dieser hydraulischen und ökologischen Funktionen, indem zunächst ein auch bei Tideniedrigwasser durchströmtes Gerinne geschaffen wird. Der nachfolgende Unterhaltungsaufwand soll durch

Abb. 11: Skizze Nebenarm der Unterweser

begleitenden naturnahen Wasserbau minimiert werden, so dass ein großräumiger Bereich im Sinne der im „Integrierten Bewirtschaftungsplan Weser“ formulierten Natura 2000-Entwicklungsziele sowie der Wasserrahmenrichtlinie und der Naturschutzgebietsverordnung entwickelt werden kann.

Durch Entnahme aufgelandeter Sedimente und Modellierung von Flachwasserbereichen werden die Durchströmbarkeit und die Strukturvielfalt im Gewässer deutlich erhöht. Hiermit werden lebensraumtypische, aber derzeit an der gesamten Unterweser weitgehend verlorene Habitatstrukturen mit Ruhe-, Reproduktions-, Auswuchs- und Wanderfunktion für Fischarten und Makrozoobenthos geschaffen.

Uferrenaturierung „Monsterloch“

Das Projektgebiet für das Modellprojekt „Monsterloch“ liegt am Rhein und erstreckt sich auf ca. 1,5 km Länge am rechten, baden-württembergischen Rheinufer (Rhein-km 401,00 - 402,50). Ziel der geplanten Maßnahme ist die Entwicklung naturnaher Uferstrukturen und die Umgestaltung der Anbindung eines Auenstillgewässers. Hier soll insbesondere die Vernetzung zwischen Hauptstrom und Aue und damit die ökologische Durchgängigkeit deutlich verbessert werden.

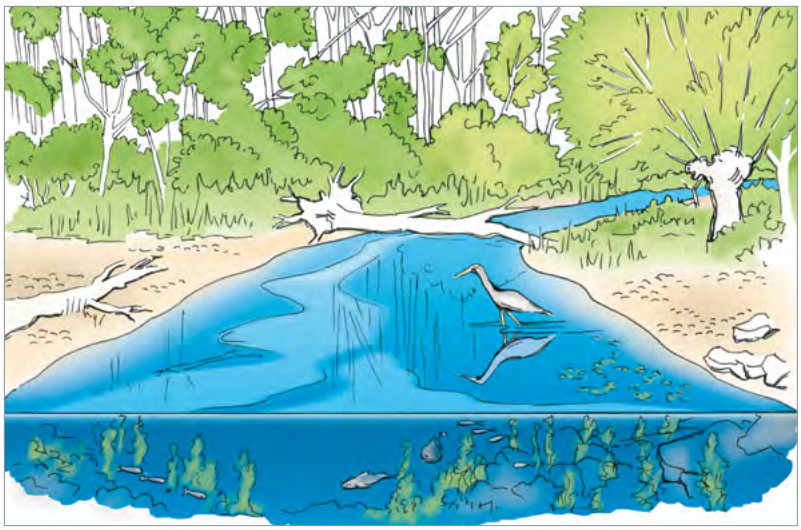


Abb. 12: Skizze Uferrenaturierung „Monsterloch“

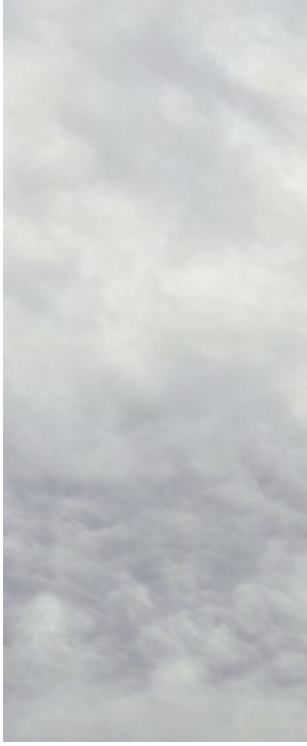


Abb. 13: Skizze Uferrenaturierung „Kühkopf-Knoblochsaue“

Durch die Abflachung der Uferböschung, den Rückbau bestehender Uferbefestigung und dem Einbau von Störbuhnen und Baumstämmen wird die Strukturvielfalt des Gewässerabschnittes deutlich erhöht. Die bislang unzureichende Anbindung des Altwassers wird derart umgestaltet, dass die Verbundfunktion zum Fließgewässer wiederhergestellt wird. Standortgerechter Gehölzumbau, die Förderung einer Weichholzauenentwicklung und die Entwicklung naturnaher Röhrichtbereiche tragen zu einer Habitatverbesserung und Attraktivitätssteigerung auch für röhricht- und staudenbewohnende Vogelarten bei.

Uferrenaturierung „Kühkopf-Knoblochsaue“
Das Projektgebiet für das Modellprojekt „Kühkopf-Knoblochsaue“ erstreckt sich auf ca. 2,5 km Länge am linken, hessischen Rheinufer (Rhein-km 474,00 - 476,50). Ziel der geplanten Maßnahme ist es, angrenzend an ein bereits auf 600 m Länge hergestelltes Naturufer, die bestehenden Uferstrukturen umzubauen und naturnah zu entwickeln. Es sollen auenähnliche Strukturen und neue Lebensräume für Flora und Fauna entstehen. Innerhalb Hessens größtem Naturschutzgebiet “Europareservat Kühkopf-Knoblochsaue“ kann so ein natürlicher Übergang zur Wasserstraße Rhein geschaffen werden.

Oberhalb sowie teilweise unterhalb der Mittelwasserlinie wird die Steinschüttung des stark verbauten Ufers vollständig entfernt. Im Übergangsbereich zum regulierten Fließgewässer werden mit fest eingebauten Baumstämmen Strukturbereicherungen eingebracht. Es entstehen vielfältigere Uferstrukturen, in denen natürliche Verlandungs- und Sukzessionsprozesse geduldet werden. Die Entwicklung einer standorttypischen Ufervegetation wird unterstützt.

C.8 Pilotprojekt für ein Entwicklungskonzept im Nebennetz

Mit dem von der Europäischen Union geförderten Integrierten LIFE-Projekt „Lebendige Lahn – ein Fluss, viele Ansprüche“, in dem die Länder Hessen und Rheinland-Pfalz, die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes und die Bundesanstalt für Gewässerkunde zusammenarbeiten, soll die Lahn ökologisch aufgewertet und gleichzeitig der Fluss und das Leben am Fluss lebenswerter gemacht werden. Im Rahmen dieses Projektes wird für die Nebenwasserstraße Lahn ein Entwicklungskonzept erarbeitet. Darin sollen Renaturierungsmöglichkeiten und Nutzungsinteressen unter Beteiligung aller Betroffenen zusammengeführt werden. Mit diesem Ansatz hat „Lebendige Lahn“ eine Pilotfunktion für Entwicklungskonzepte an anderen Nebenwasserstraßen.

Ausblick

Mit dem Bundesprogramm „Blaues Band Deutschland“ wird die Gewässer- und Auenentwicklung in Deutschland einen neuen Qualitätsschub erhalten. In Zukunft werden Fluss, Ufer und Aue wieder als Ganzes betrachtet. Wir gestalten einzigartige Flusslandschaften, die einen wertvollen Naturraum darstellen und für die Menschen von höchster Attraktivität für Wassertourismus, Freizeitsport und Erholung sind.

- **Deutschland wird an den Bundeswasserstraßen lebenswerter.**

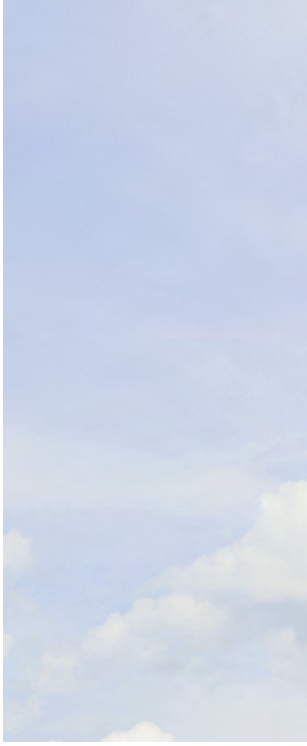
Wir werden die für den Güterverkehr nicht mehr benötigten Nebenwasserstraßen neuen gesellschaftlichen Aufgaben zuführen.

- **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.

- **Die Bundesregierung setzt bei der Umsetzung des Bundesprogramms auf die enge Zusammenarbeit mit allen Akteuren.**

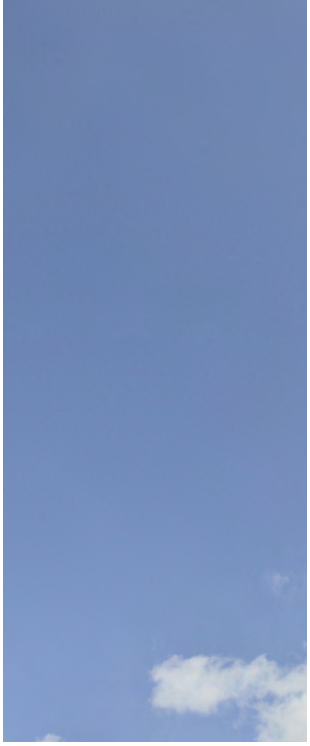
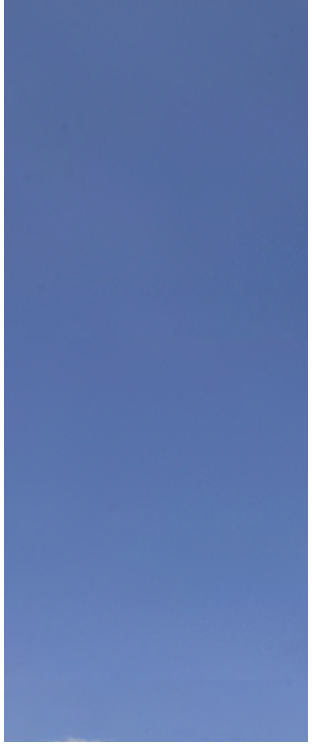
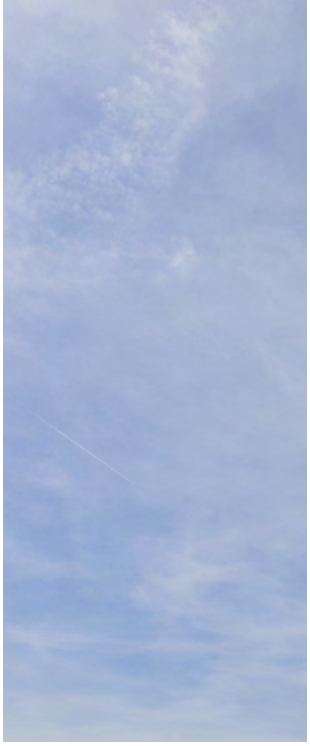
Das Programm kann nur erfolgreich sein, wenn es gelingt, die Menschen vor Ort für die Projektgestaltung zu gewinnen und einen fairen Ausgleich aller Interessen zu erreichen.

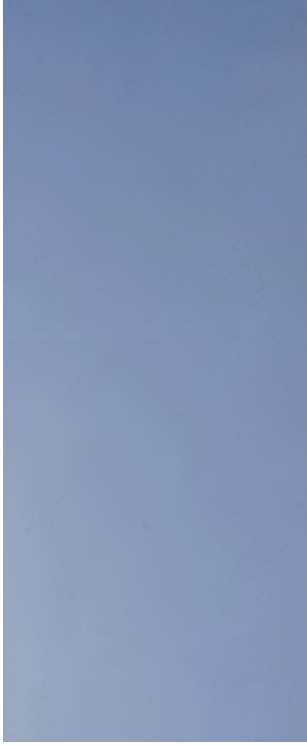
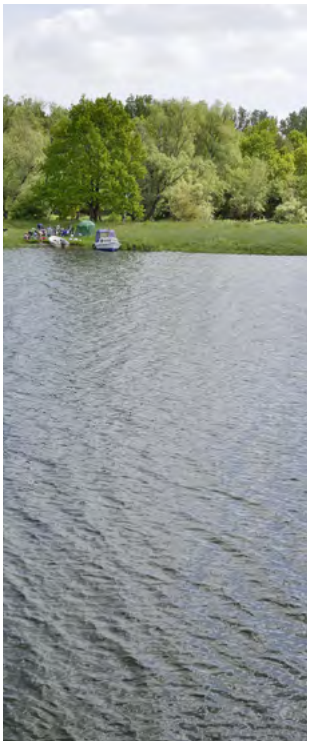


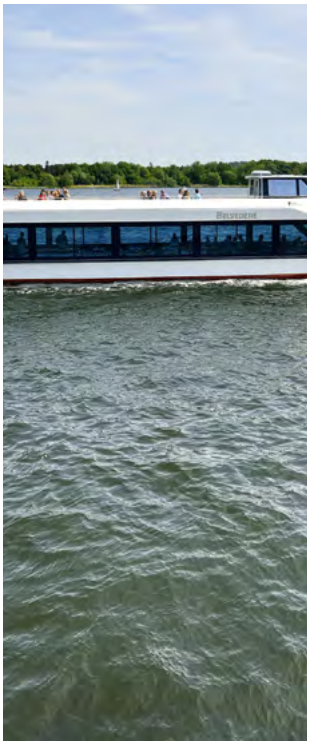
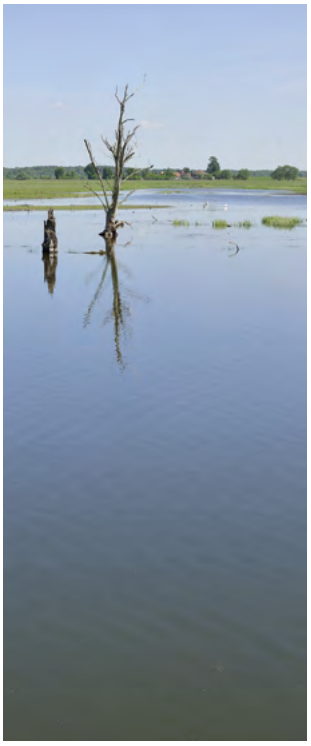
H_V_L Cuts – ein Portrait der Havel von Potsdam bis Havelberg

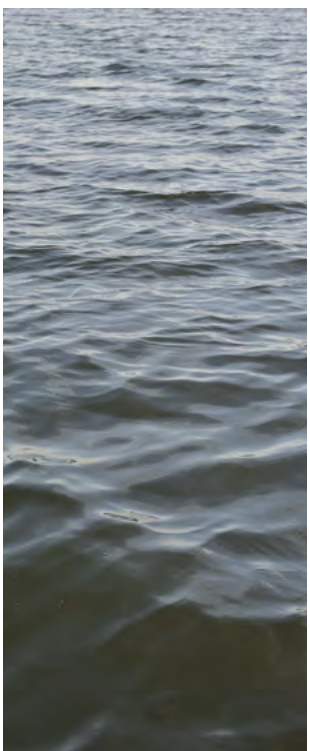
Wie kann man einen Fluss in seiner Ganzheit zeigen, ohne ihn ganz abzubilden? Diese Frage stand am Anfang von Götz Lembergs Havelporträt „H_V_L-CUTS“. Die Antwort auf diese Frage fand der vielfach ausgezeichnete Künstler Lemberg durch zwei Mittel. Einerseits wählte er einen ungewöhnlichen Standort für seine Fotografien und nahm sie vom Fluss aus auf. Die Havel schaut gewissermaßen zurück. Andererseits entwickelte Lemberg eine spezielle Collagetechnik. Der Künstler führte auf einer Länge von 172 km von Potsdam bis zur Mündung in die Elbe bei Havelberg jeden Kilometer einen fotografischen Schnitt – „Cut“ – in der Landschaft durch. Diese Schnitte bestehen aus einer Aufnahme des Himmels, des Horizonts und des Wassers. Anschließend setzte er diese fotografischen Schnitte in seinem Studio zu einem fortlaufenden Bild wieder zusammen. Götz Lemberg zeigt mit seinem sensiblen fotografischen Portrait der Havel in beeindruckender Weise die Vielfalt dieser Flusslandschaft, stellt aber auch dar, wie verwundbar und schützenswert dieser Lebensraum ist.

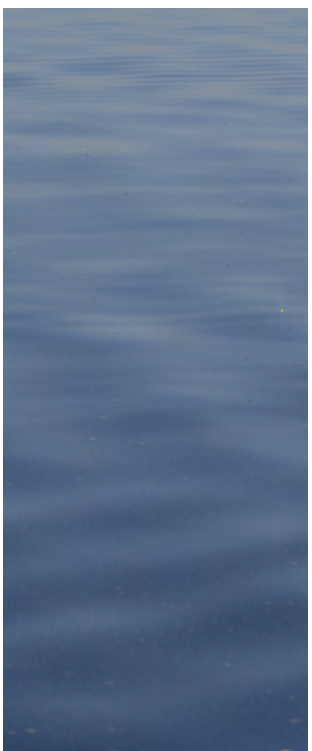
www.goetzlemberg.de





Impressum

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

Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (BMUB)
Robert-Schuman-Platz 3,
53175 Bonn
www.bmub.bund.de

Bezugsquelle/Ansprechpartner
Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
Referat WS 14 - Klima- und Umweltschutz für die Wasserstraßen, Gewässerkunde, BfG
ref-ws14@bmvi.bund.de

Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit
Referat N II 2 - Naturschutz und Infrastruktur, Eingriffe in Natur und Landschaf
NII2@bmub.bund.de

Stand
Februar 2017

Druck
Hausdruckerei BMVI

Bildnachweis
Soweit nicht anderweitig angegeben, liegen die Bildrechte beim
Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur.
Bezirksregierung Detmold: Seite 27, Abb. 9.
Götz Lemberg: Seite 1, 3-5, 7, 9, 11, 13, 15, 17, 19, 21, 23, 25, 27, 29, 31-33 (H_V_L Cuts).

Diese Broschüre ist Teil der Öffentlichkeitsarbeit der Bundesregierung.
Sie wird kostenlos abgegeben und ist nicht zum Verkauf bestimmt.

www.bmvi.de
www.bmub.bund.de
www.blaues-band.bund.de