



Bundesministerium
für Verkehr, Bau
und Stadtentwicklung

Erhaltung und Wiederherstellung der ökologischen Durchgängigkeit der Bundeswasserstraßen

Erläuterungsbericht zu Handlungskonzeption und
Priorisierungskonzept des BMVBS



Titelbilder:

Luftbild Hirschhorn (Ausschnitt)

Quelle: „Kartenstelle Südwest“

Meerforelle im Fischeaufstieg

Koblenz, Mosel

Quelle: BfG

Fischeaufstieg Koblenz, Mosel

Quelle: D. Herpertz, BMVBS

Inhalt

| | | |
|-----|--|----|
| 1. | Einführung..... | 3 |
| 2. | Eine neue gesetzliche Verantwortung..... | 5 |
| 3. | Wiederherstellung der ökologischen Durchgängigkeit der Bundeswasserstraßen – Was bedeutet das?..... | 6 |
| 4. | Handlungskonzeption des BMVBS | 7 |
| 4.1 | Partner auf dem Weg zur Aufgabenumsetzung..... | 8 |
| 5. | Priorisierungskonzept „Durchgängigkeit Bundeswasserstraßen“ – Schritt für Schritt zur Umsetzung..... | 9 |
| 5.1 | Fachliche Grundlagenarbeiten und F&E..... | 10 |
| 5.2 | Regionale Umsetzungskonzepte | 11 |
| 5.3 | Bundesweite Zusammenführung..... | 12 |
| 5.4 | Die Maßnahmenpriorisierung – Ein lebendes Dokument..... | 12 |
| 5.5 | Methodischer Ansatz für die Gesamtreihung von Maßnahmen..... | 14 |
| 5.6 | Ausblick | 17 |
| 6. | Fazit..... | 18 |
| | Anhang (Maßnahmenpriorisierung) | |

Abkürzungsverzeichnis

| | |
|--------|---|
| BAW | Bundesanstalt für Wasserbau |
| BfG | Bundesanstalt für Gewässerkunde |
| BMU | Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit |
| BMVBS | Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung |
| BWaStr | Bundeswasserstraßen |
| FAA | Fischaufstiegsanlage |
| F&E | Forschung und Entwicklung |
| NBS | Nationale Strategie zur biologischen Vielfalt |
| WaStrG | Bundeswasserstraßengesetz |
| WHG | Wasserhaushaltsgesetz |
| WKA | Wasserkraftanlagen |
| WKAB | Wasserkraftanlagenbetreiber |
| WRRL | EG-Wasserrahmenrichtlinie |
| WSÄ | Wasser- und Schifffahrtsämter |
| WSD | Wasser- und Schifffahrtsdirektion |
| WSV | Wasser- und Schifffahrtverwaltung des Bundes |

1. Einführung

Seit Jahrzehnten wird in Deutschland und Europa daran gearbeitet, den Zustand der Gewässer zu verbessern. Zunächst standen vor allem die Wasserqualität und erhöhte Anforderungen an den Natur- und Artenschutz im Fokus. Diese Bemühungen haben wieder zu deutlich mehr Leben in den Gewässern beigetragen. Gemäß den Anforderungen der europäischen Wasser-Rahmenrichtlinie (WRRL) wird heute ein umfassender Blick auf die Gewässer gelegt, der sowohl eine nachhaltige ökologische Entwicklung als auch eine adäquate Nutzung der Gewässer zum Ziel hat. In besonderer Weise betrifft dies die Bewirtschaftung der großen Fließgewässer mit ihrer Vielzahl von Funktionen als Landschaftselement, Kultur- und Erholungsraum, Wirtschaftsweg und Lebensraum zugleich.

Aufgrund ihrer vielfältigen Nutzungen (z.B. zur Energiegewinnung, als Schifffahrtsweg, zur Wasserversorgung) ist gerade an den Bundeswasserstraßen eine Verknüpfung von ökonomischen, strukturellen, ökologischen und naturschutzfachlichen Belangen unerlässlich. Als Transportweg verbinden Wasserstraßen Metropolen und Häfen. Als Lebensraum sind sie Hauptachsen, die Laich-, Aufzucht- und Nahrungsgebiete im Meer, in Flüssen und Bächen vernetzen und damit vor allem für Fische die wichtigsten Wanderrouten darstellen. In diesem Kontext kommt der Wiederherstellung der ökologischen Durchgängigkeit der Bundeswasserstraßen eine hohe Bedeutung zu.

Seit der Neugestaltung des deutschen Wasserrechts im Jahr 2010 hat die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) die Verantwortung für die Erhaltung und Wiederherstellung der ökologischen Durchgängigkeit an den Stauanlagen der Bundeswasserstraßen übernommen (vgl. Abb. 1). Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) nimmt sich gemeinsam mit seinen nachgeordneten Behörden der WSV sowie den Bundesanstalten für Gewässerkunde und Wasserbau (BfG und BAW) der ambitionierten Aufgabenstellung an. Das BMVBS verfolgt dabei eine pragmatische Handlungskonzeption, die eine wirtschaftlich und ökologisch effiziente Aufgabenerfüllung zum Ziel hat. Sie umfasst neue Wege der Aufgabenumsetzung an den Bundeswasserstraßen, die in Zusammenarbeit mit Partnern in Bund, Ländern, Kommunen, Verbänden und Energiewirtschaft beschrritten werden. Wo möglich, werden Synergien gesucht oder generiert, die nutzbringend sowohl für ökonomische Belange als auch für Ökologie und Naturschutz sind.

Den Kern der BMVBS-Handlungskonzeption bildet das bundesweite Priorisierungskonzept „Durchgängigkeit Bundeswasserstraßen“. Als ersten großen Meilenstein auf dem Weg zur Aufgabenumsetzung liegt nun die Gesamtpriorisierung von Maßnahmen für den Fischaufstieg vor.



Abb. 1 Bundeswasserstraßen und die Zuständigkeitsbereiche der Dienststellen der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (WSV).

Mit der Wiederherstellung der ökologischen Durchgängigkeit der Bundeswasserstraßen wird das BMVBS einen maßgeblichen Beitrag zur Umsetzung der WRRL leisten sowie die Nationale Strategie zur biologischen Vielfalt (NBS) und die Nachhaltigkeitsstrategie der Bundesregierung unterstützen.

2. Eine neue gesetzliche Verantwortung

Die WRRL hat das Ziel, die Qualität der Gewässer in allen europäischen Flussgebieten zu verbessern und ihren guten ökologischen Zustand bzw. ihr gutes ökologisches Potenzial innerhalb eng bemessener Fristen herbeizuführen [1]. Die Wiederherstellung der ökologischen Durchgängigkeit ist ein wesentliches Kriterium für die Erreichung dieser Zielstellungen in Fließgewässern. Auch nach der Fauna-Flora-Habitat- und Aalschutzrichtlinie hat die Durchgängigkeit eine Schlüsselfunktion für die nachhaltige Gewässerentwicklung.

In Deutschland wird die WRRL u. a. durch das Wasserhaushaltsgesetz (WHG) in das nationale Recht umgesetzt. Mit der am 1. März 2010 in Kraft getretenen Neufassung des Wasserhaushaltsgesetzes enthält erstmals ein Bundesgesetz Vorschriften über die Durchgängigkeit oberirdischer Gewässer (§ 34 WHG) [2]. Die WSV wird durch § 34 Abs. 3 WHG verpflichtet, an den von ihr errichteten oder betriebenen Stauanlagen der Bundeswasserstraßen Maßnahmen zur Erhaltung und Wiederherstellung der Durchgängigkeit durchzuführen, soweit diese zur Erreichung der Ziele nach WRRL erforderlich sind. Die WSV handelt hierbei hoheitlich im Rahmen ihrer Aufgaben nach dem Bundeswasserstraßengesetz (WaStrG). Das Bundeswasserstraßengesetz wurde entsprechend angepasst. Es stellt nun klar, dass alle bundeseigenen Einrichtungen und Gewässerteile Zubehör der Bundeswasserstraße werden, wenn sie der Erhaltung oder Wiederherstellung der ökologischen Durchgängigkeit bei Stauanlagen dienen, die von der WSV errichtet oder betrieben werden. Die Einrichtungen oder Gewässerteile werden somit nach den Regeln des WaStrG gebaut und unterhalten. Die Planfeststellungsverfahren für ihre Errichtung oder wesentliche Änderung führen die Wasser- und Schifffahrtsdirektionen (WSDen) durch. Die neue Rechtslage ermöglicht der WSV nun erstmals die nachträgliche Errichtung von Fischwanderhilfen, überträgt ihr gleichzeitig die Verpflichtung, die Durchgängigkeit wiederherzustellen und erweitert so ihr Aufgabenspektrum. Wenngleich die Gesamtverantwortung für die WRRL bei den Bundesländern verbleibt, so erhält die WSV dennoch eine neue, aktive Rolle für Maßnahmenumsetzungen an den Bundeswasserstraßen.

3. Wiederherstellung der ökologischen Durchgängigkeit der Bundeswasserstraßen – Was bedeutet das?

Die ökologische Durchgängigkeit nach WRRL umfasst die auf- und abwärts gerichtete Durchlässigkeit des Systems „Fluss“ für wandernde aquatische Organismen (Fische, Wirbellose) und Sedimente, die durch Querbauwerke wie Stauanlagen oder Schleusen gestört ist. Fische und wirbellose, den Gewässerboden bewohnende Organismen (das Makrozoobenthos) sind gemäß WRRL Indikatoren für den ökologischen Zustand der Gewässer, speziell der Fließgewässer. Für viele heimische Arten sind Wanderungen zwischen unterschiedlichen Lebensräumen (Laich-, Nahrungs- und Winterhabitate) eine wesentliche Voraussetzung für eine erfolgreiche Entwicklung von lebensfähigen Populationen. Für den guten ökologischen Zustand muss die Durchgängigkeit so beschaffen sein, dass gewässertypische Fischarten und Wirbellose Populationen aufbauen und erhalten können. Für erheblich veränderte Gewässer ist die Durchgängigkeit nutzungsverträglich so weit herzustellen, dass das „gute ökologische Potenzial“ erreicht wird. Da insbesondere die als Wasserstraßen genutzten großen Ströme und Flüsse Lebensräume vernetzen, kommt der ökologischen Durchgängigkeit der Bundeswasserstraßen eine hohe Bedeutung für die Zielerreichung nach WRRL zu.

Ist die ökologische Durchgängigkeit eines Gewässers nicht gegeben, müssen geeignete Maßnahmen ergriffen werden, um sie zu gewährleisten. Dabei bedarf es in der Regel einer großräumigen Betrachtung innerhalb eines gesamten Gewässersystems. Der Erfolg der Maßnahmen an den Bundeswasserstraßen und jener, die von den Bundesländern an Nebengewässern zur Wiederherstellung der Durchgängigkeit und zur Verbesserung der Lebensräume durchgeführt werden, ist eng verknüpft.

Eine grundsätzlich zu prüfende Maßnahmenoption für die Wiederherstellung der Durchgängigkeit an staugeregelten Fließgewässern ist die Staulegung. Hierfür sind aber gerade an den Bundeswasserstraßen die vielfältigen Nutzungsansprüche und Interessen an der jeweiligen Stauhaltung abzuwägen und zu einem Ausgleich zu bringen. Dort, wo kein Rückbau von Stauanlagen durchgeführt werden kann, ist die Errichtung von Fischwanderhilfen ein pragmatisches und in der Praxis häufig angewandtes Mittel zur Verbesserung der Durchgängigkeit der Gewässer.

Mit Blick auf fischökologische Anforderungen und technische Möglichkeiten ist zwischen Maßnahmen zum Fischauf- und Fischabstieg zu unterscheiden. An vielen Staustufen der Bundeswasserstraßen fehlen noch für die Zielarten der WRRL geeignete technische Fischaufstieghilfen oder die vorhandenen sind nicht ausreichend funktionstüchtig. Hier sind die erforderlichen Maßnahmen wie z.B. der Bau von Fischpässen oder Umgehungsgerinnen zu ergreifen. Die Maßnahmen sollen nach dem jeweiligen Stand der Technik und gemäß aktueller wissenschaftlicher Erkenntnislage umgesetzt werden, mit dem Ziel, auch anderen aquatischen Organismen (z.B. Wirbellose) die Durchwanderung zu ermöglichen. Die Abwärtswanderung an Stauanlagen ist in der Regel nicht vollständig blockiert. Überströmte Stauwehre können je nach Bauwerkshöhe und –typ häufig schadlos von Fischen passiert werden. Bei gleichzeitiger Wasserkraftnutzung sind jedoch die Möglichkeiten für die Abwärtswanderung insbesondere für Fische stark eingeschränkt. Hinsichtlich des Fischabstiegs fehlen noch maßgebliche fachliche Grundlagen und Erfahrungswerte, was das Ergreifen ökologisch und wirtschaftlich effizienter Maßnahmen derzeit erschwert. Nichtsdestotrotz ist es unerlässlich, dass Fragen des Fischabstiegs bereits bei Planung und Umsetzung von Maßnahmen für den Fischaufstieg soweit wie möglich mit betrachtet werden.

4. Handlungskonzeption des BMVBS

Das BMVBS nimmt sich der Aufgaben rund um das Thema „ökologische Durchgängigkeit der Bundeswasserstraßen“ durch solide Grundlagenerarbeitungen und eine schrittweise Umsetzung an. So zielt die BMVBS-Handlungskonzeption darauf ab, eine wirtschaftliche und ökologisch wirksame Aufgabenumsetzung innerhalb der von der WRRL gesetzten Fristen zu ermöglichen. Sie umfasst im Wesentlichen die folgenden vier Hauptbausteine:

- Die Einordnung der neuen gesetzlichen Verpflichtung nach Wasserhaushaltsgesetz in das Portfolio der WSV-Aufgaben.
- Das Priorisierungskonzept „Ökologische Durchgängigkeit der Bundeswasserstraßen“ des BMVBS, aus dem eine bundesweite Übersicht und Reihung vorzusehender Maßnahmen zur Wiederherstellung der (zunächst) aufwärts gerichteten Fischdurchgängigkeit an den Bundeswasserstraßen hervorgeht (siehe Kapitel 5).
- Die Planung, baulich-technische Konkretisierung und Umsetzung erforderlicher Maßnahmen zur Wiederherstellung der Durchgängigkeit durch die WSV. Fachlich fundierte WSV-Beratung sowie Qualitätssicherung durch BfG und BAW. Dies schließt Forschung an offenen Fragestellungen und Entwicklung verbesserter Lösungsansätze sowie Erfolgskontrollen umgesetzter Maßnahmen mit ein.

- Eine laufende Kommunikation und Vernetzung mit allen anderen Akteuren und Partnern an den Stauanlagen der Bundeswasserstraßen.

4.1 Partner auf dem Weg zur Aufgabenumsetzung

Eine ökologisch und wirtschaftlich effiziente Aufgabenumsetzung setzt eine intensive Vernetzung, Abstimmung und Kooperation mit allen Beteiligten bereits bei der Konzeption und Priorisierung von Maßnahmen voraus. Dies gilt umso mehr vor dem Hintergrund der WRRL, die eine räumlich und fachlich übergreifende Bewirtschaftung der als Wasserwege genutzten großen Flüsse einfordert. Bund und Bundesländer tragen hier eine gemeinsame Verantwortung, der im Zuge der Bewirtschaftungsplanung nach WRRL erfolgreich Rechnung getragen wird. Neben den Bundesländern sind als Partner des BMVBS bei der Herstellung der Durchgängigkeit an den Bundeswasserstraßen vor allem das Bundesumweltministerium (BMU), sowie die großen Energieerzeugungsunternehmen und die Interessenverbände aus Umwelt und Schifffahrt zu nennen. Seit 2010 sind durch Wasserkraftanlagenbetreiber, Kommunen und Landesstellen sieben Fischaufstiegsanlagen in Kooperation mit der WSV fertig gestellt worden. (vgl. Tab. 1).

Tab. 1: Stauanlagen an Bundeswasserstraßen, an denen der Bau von Fischwanderhilfen seit 2010 abgeschlossen wurde.

| Flussgebiets-einheit | Gewässer | Staustufe | Bundes-land | WSD | Kostenträger |
|----------------------|----------|------------------------|-------------|---------|------------------------------------|
| Elbe | Elbe | Geesthacht | SH | WSD Ost | Vattenfall Europe AG |
| Rhein | Mosel | Koblenz | RP | WSD SW | WSV/Land RP |
| | Lahn | Giessen - unteres Wehr | HE | WSD SW | Stadt Gießen |
| | Lahn | Wetzlar - oberes Wehr | HE | WSD SW | Stadt Wetzlar |
| | Lahn | Kirschhofen | HE | WSD SW | Elikraft AG |
| | Lahn | Nassau | RP | WSD SW | SÜWAG AG |
| Weser | Weser | Hemelingen | HB | WSD NW | Weserkraftwerk Bremen GmbH & Co KG |

5. Priorisierungskonzept „Durchgängigkeit Bundeswasserstraßen“ – Schritt für Schritt zur Umsetzung

Nach ersten Einschätzungen sind für die Zielerreichung nach WRRL an bis zu 250 Stauanlagen an Bundeswasserstraßen Maßnahmen zur Wiederherstellung der Durchgängigkeit erforderlich. Aufgrund der besonderen Bedingungen an den Bundeswasserstraßen werden diese Maßnahmen in der Regel mit aufwendigen Planungs- und Umsetzungsprozessen sowie erheblichem Ressourceneinsatz verknüpft sein, so dass schrittweise vorgegangen werden muss. Im ersten Schritt konzentrieren sich die Maßnahmenumsetzungen an den Bundeswasserstraßen auf die aufwärtsgerichtete Durchgängigkeit für Fische. Denn zum einen lässt sich die nach WRRL angestrebte ungestörte Migration aquatischer Organismen bislang für die Komponente „Fischfauna“ mit den sichersten Erkenntnissen belegen [3]. Und zum anderen stellen Stauanlagen insbesondere für aufsteigende Wanderfische ein unüberwindliches Hindernis dar.

Zu den Besonderheiten der als Bundeswasserstraßen genutzten Gewässer gehört, dass sie in der Regel größer als andere Wasserläufe sind. Ihr Abfluss verteilt sich nicht selten auf mehrere Gewässerarme und die Wasserstände schwanken stark. Stauanlagen an Bundeswasserstraßen sind daher meist breiter und höher als Anlagen in kleineren Gewässern und weisen komplexe Konstellationen der einzelnen Anlageteile auf. Aufgrund großer Fallhöhen und Abflussmengen lässt sich zudem die Wasserkraft effizient zur Energiegewinnung nutzen (vgl. Abb. 2). In der Folge finden sich an fast allen Stauanlagen der Bundeswasserstraßen Wasserkraftwerke, so dass bei der Errichtung von Fischwanderhilfen ein intensiver Interessenausgleich sowie anspruchsvolle technische Lösungen erforderlich werden.

Für die großen und komplexen Stauanlagen der Bundeswasserstraßen fehlen noch diverse praktische Erfahrungswerte und spezielle fachliche Grundlagen, um ausreichend funktionsfähige Wanderhilfen zu errichten. Dies gilt insbesondere für den Fischabstieg, da hier zum jetzigen Zeitpunkt noch Wissensdefizite den Bau ökologisch effizienter und damit auch wirtschaftlicher Anlagen erschweren. Aber auch für konkrete Fragen, die den Fischaufstieg betreffen sind noch entsprechende F&E-Aktivitäten und Vernetzungen zur Wissensmehrung unerlässlich sowie umfangreiche Erfolgskontrollen bei umgesetzten Maßnahmen durchzuführen.

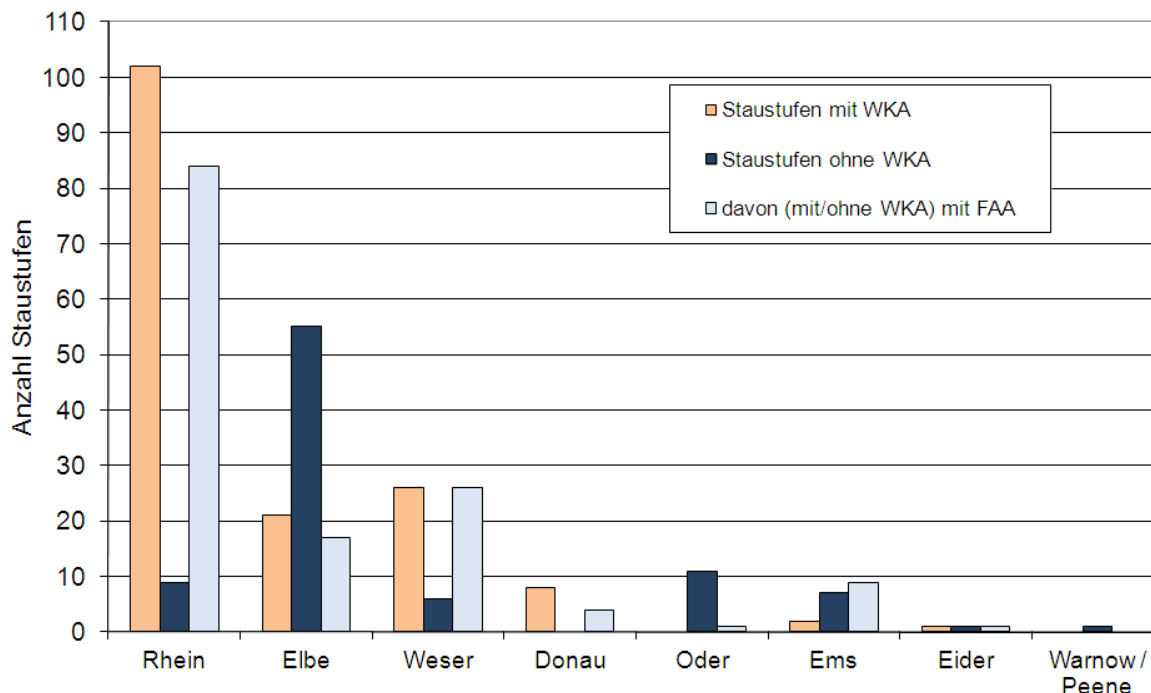


Abb. 2: Verteilung der Staufufen (Anzahl) in Bundeswasserstraßen auf WRRL-Flussgebietseinheiten in Deutschland (WKA = Wasserkraftanlagen) [BfG 2010].

Um der komplexen Aufgabenstellung gerecht zu werden, hat das BMVBS die Erarbeitung des bundesweiten „Priorisierungskonzeptes Durchgängigkeit Bundeswasserstraßen“ auf den Weg gebracht. Hiernach ist die Umsetzung von Maßnahmen in Anlehnung an die Bewirtschaftungszyklen nach WRRL in drei Phasen gegliedert. In einem mehrstufigen Verfahren wurden

- die erforderlichen fachlichen Grundlagen von BAW und BfG erarbeitet,
- regionale Umsetzungskonzepte durch die WSDen erstellt,
- eine bundesweite Zusammenführung und Reihung unter Berücksichtigung rechtlicher und zeitlicher Verpflichtungen und unter Ausnutzung planerischer Synergien durch das BMVBS vorgenommen.

5.1 Fachliche Grundlagenarbeiten und F&E

Die beiden wissenschaftlichen Bundesanstalten BfG und BAW wurden durch das BMVBS beauftragt, die erforderlichen biologisch-technischen Grundlagen zu erarbeiten und durch begleitende Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten bestehende Erkenntnislücken zu schließen. Sie stellen die notwendigen Fachdaten zusammen, erarbeiten fachliche Empfehlungen und beraten die WSV bei der Umsetzung von Durchgängigkeitsmaßnahmen an den Bundeswasserstraßen.

Ein Meilenstein der Grundlagenerarbeitung wurde im August 2010 mit dem BfG-Bericht 1697 „Fischökologische Einstufung der Dringlichkeit von Maßnahmen für den Fischaufstieg“ erreicht [4]. Er umfasst die erste bundesweit einheitliche fischökologische Einstufung der Dringlichkeit von Maßnahmen, die der Verbesserung der stromaufwärts gerichteten Durchgängigkeit an den Staustufen der Bundeswasserstraßen dienen. Im Oktober 2011 wurde die von BAW und BfG erarbeitete „Arbeitshilfe – Fischaufstiegsanlagen an Bundeswasserstraßen“ in die WSV eingeführt [5]. In der Arbeitshilfe werden ökologische, technisch-hydraulische sowie formale Aspekte und Notwendigkeiten bei der Planung, dem Bau und der Funktionskontrolle einer Fischaufstiegsanlage dargestellt. Darüber hinaus werden auch Hinweise darauf gegeben, dass und wie beim Bau von Fischaufstiegsanlagen, spätere Maßnahmen für die Verbesserung des Fischabstiegs zu berücksichtigen sind. Die Arbeitshilfe soll die WSV bei der Umsetzung der für sie neuen Aufgabe unterstützen und wird auch den von der WSV beauftragten Planungsbüros zur Verfügung gestellt.

Um die zukünftigen Planungen ökologisch und ökonomisch zu optimieren, haben BAW und BfG ein F&E Programm aufgesetzt, mit dessen Hilfe wichtige Fragen insbesondere der Auffindbarkeit und Passierbarkeit der Fischaufstiegsanlagen näher untersucht werden sollen. Die dazu notwendigen Untersuchungen finden sowohl im Labor als auch an ausgewählten Pilotstandorten im Freiland statt. Darüber hinaus werden die fischökologischen Anforderungen an Fischwanderhilfen im Rahmen von Fachabstimmungen mit den Bundesländern konkretisiert.

5.2 Regionale Umsetzungskonzepte

Auf Basis der fachlichen Grundlagen sowie unter Berücksichtigung der jeweils an den Stauanlagen gegebenen Rahmenbedingungen haben die WSDen 2011 regionale Übersichten für die in ihrem Direktionsbereich vorzusehenden Durchgängigkeitsmaßnahmen erstellt. Eine wesentliche Rahmenbedingung bildeten die WRRL-Bewirtschaftungsplanungen der Bundesländer. Daneben zählten bestehende Vereinbarungen mit Landesstellen oder Wasserkraftanlagenbetreibern zu den maßgeblichen Kriterien. Der Priorisierung und jeder Maßnahmenumsetzung ist stets ein wirtschaftliches Handeln zugrunde zu legen. Deshalb wurden auch verstärkt Synergien mit verkehrswasserbaulichen und sicherheitsrelevanten Maßnahmen an Querbauwerken angestrebt.

5.3 Bundesweite Zusammenführung

Die regionalen Umsetzungskonzepte der WSDen wurden durch das BMVBS miteinander abgeglichen und zusammengeführt. Mit Blick auf die begrenzte Verfügbarkeit von Ressourcen und Beratungskapazitäten sowie die gleichzeitig ambitionierten Anforderungen der WRRL galt bei der Zusammenführung der Leitgedanke, realistische Umsetzungsziele mit größtmöglicher Umsetzungsqualität zu verknüpfen. Die folgenden wesentlichen Erwägungen wurden zugrunde gelegt:

- Berücksichtigung der zeitlichen und fachlichen Anforderungen der WRRL (Bewirtschaftungsplanung der Länder in den Zyklen bis 2015, bis 2021, bis 2027);
- Berücksichtigung weiterer bestehender Verbindlichkeiten (zeitlich, rechtlich);
- Realistische Aufteilung der ‚Gesamtumsetzungslast‘;
- Einbezug der vorliegenden fachlichen Grundlagen (u.a. BfG-Bericht 1697; Arbeitshilfe FAA);
- Berücksichtigung bestehender Erkenntnisdefizite;
- Anstreben eines konsequenten Schließens von Wissenslücken (Pilotanlagen, F&E);
- Wirtschaftlicher Einsatz der begrenzten Ressourcen in WSV und beratenden Fachoberbehörden;
- Ausnutzung von Synergien mit anderen WSV-Maßnahmen;
- Ausnutzung von Synergien mit Maßnahmen von z.B. Ländern, Kommunen und Energieerzeugern.

5.4 Die Maßnahmenpriorisierung – Ein lebendes Dokument

Im Ergebnis liegt nun eine bundesweite Maßnahmenpriorisierung für die Wiederherstellung des Fischaufstiegs an Bundeswasserstraßen vor (vgl. Abb. 3 und „Gesamtreiheung“ im Anhang). Sie bildet den verbindlichen Planungsrahmen für eine schrittweise, WRRL-gerechte Umsetzung von Durchgängigkeitsmaßnahmen an den Bundeswasserstraßen. Angesichts langer Planungszeiträume, der bestehenden Wissensdefizite und des mit der Zeit zu erwartenden Erkenntnisgewinns bedarf die Maßnahmenpriorisierung auch einer angemessenen Flexibilität. Dies gilt insbesondere auch im Hinblick auf Unwägbarkeiten bei Personalressourcen- und Haushaltsmittelverfügbarkeit. Regelmäßige und anlassbezogene Anpassungen in geeigneter Weise sind erforderlich und vorgesehen.

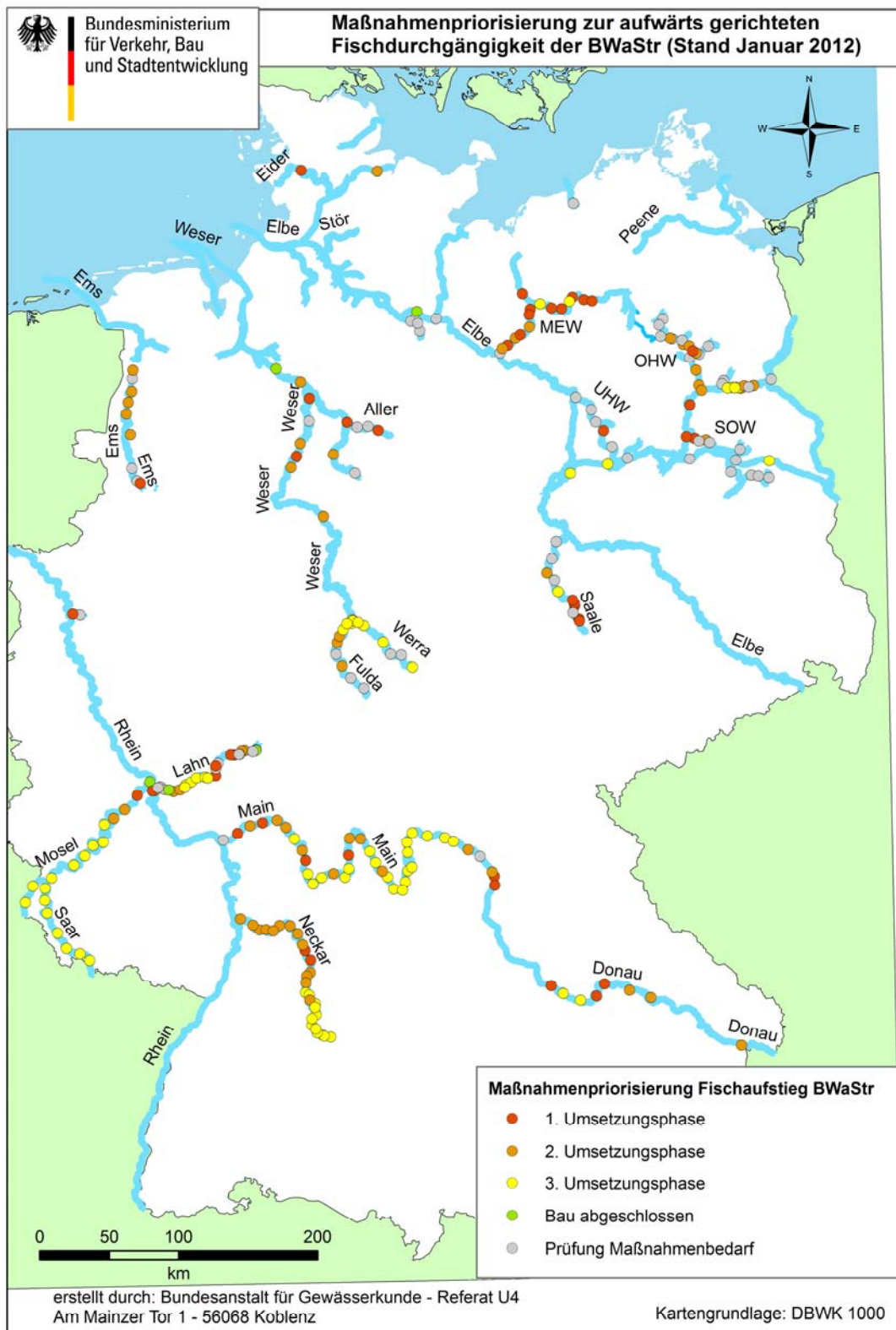


Abb. 3: Maßnahmenpriorisierung zur Wiederherstellung der aufwärtsgerichteten Durchgängigkeit der Bundeswasserstraßen – Übersicht (Stand Januar 2012)

Die **Maßnahmenpriorisierung** ist mit den nachstehenden **strategischen Grundsätzen** hinterlegt:

- Bestehende rechtliche und zeitliche Verbindlichkeiten erhalten eine hohe Priorität.
- Laufende oder angestrebte Maßnahmen von Bundesländern, Kommunen oder Wasserkraftanlagenbetreibern werden nicht verzögert.
- Eine ökonomische und ökologische Umsetzungsoptimierung wird durch die mittel- bis langfristige Beseitigung von Wissensdefiziten (Pilot- bzw. Modellanlagen und F&E-Programm) angestrebt.
- Über eine enge fachliche Begleitung der WSV durch BfG und BAW sollen mögliche Risiken (Fehlplanungen, Fehlinvestitionen, Verfehlungen der WRRL-Zielerreichung) minimiert werden.
- Die Beratungsleistungen von BfG und BAW werden auf WSV-eigene Umsetzungen konzentriert, da die Kapazitäten für eine flächendeckend qualifizierte und zeitnahe Beratung derzeit nicht ausreichen.
- Bei Maßnahmen anderer Kostenträger soll über Verfahrenswege - z.B. im Rahmen von Planfeststellungsverfahren - auf eine Planungsoptimierung hingewirkt werden.
- Innerhalb der drei WRRL-Bewirtschaftungszyklen ist eine jeweils angemessene Anzahl von Maßnahnumsetzungen vorzusehen.

5.5 Methodischer Ansatz für die Gesamtreihung von Maßnahmen

Die Gesamtreihung von Maßnahmen ist in die beiden Hauptblöcke

- „Umsetzungsaktivitäten“ und
- „Prüfaktivitäten“

unterteilt. Innerhalb des Hauptblocks „Umsetzungsaktivitäten“ werden in Anlehnung an die Bewirtschaftungszyklen der Wasserrahmenrichtlinie drei Umsetzungsphasen unterschieden. Im Fokus der Gesamtreihung steht die zum jetzigen Zeitpunkt planungsrelevanteste erste Umsetzungsphase. Hierfür wurde eine Gruppierung von Maßnahmen vorgenommen, deren maßgebliche Kriterien die Kostenträgerschaft, rechtliche und zeitliche Verbindlichkeiten, Synergien (fachlich, baulich) sowie die Verbesserung des Erkenntnisstandes an Pilotstandorten sind (vgl. Abb. 4).

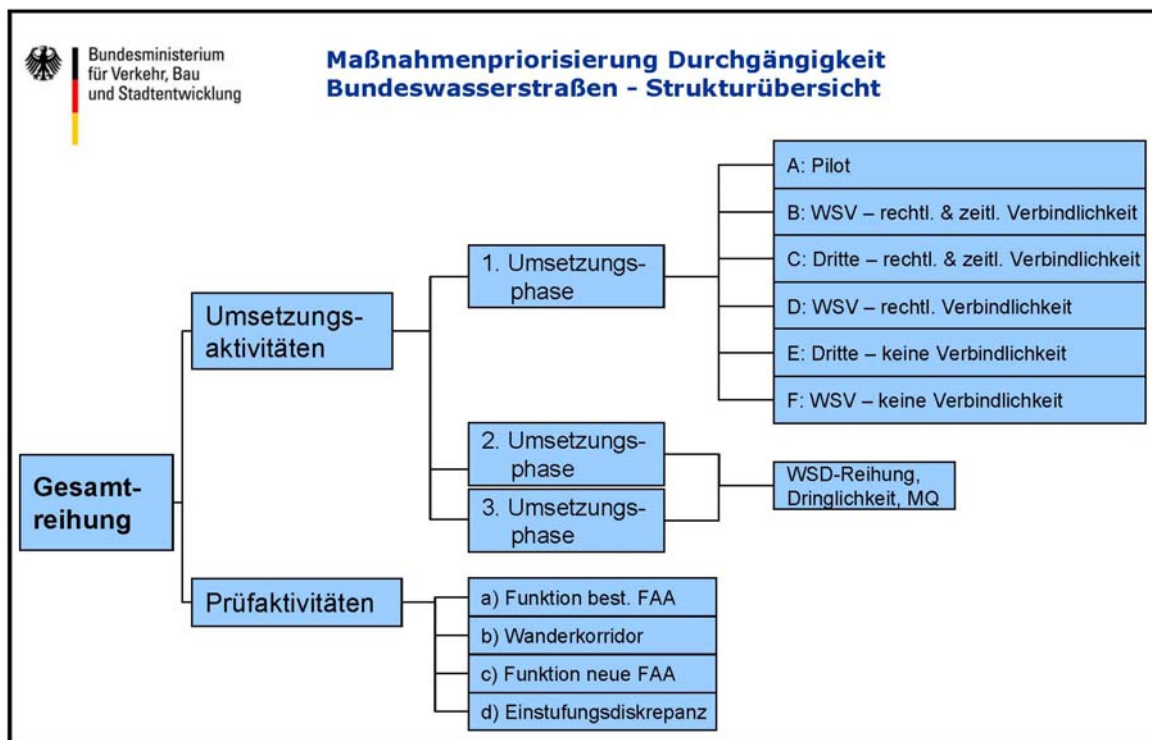


Abb. 4: Methodischer Ansatz für die Gesamtreihung von Maßnahmen für den Fischaufstieg – Strukturübersicht.

In der ersten Umsetzungsphase sind 46 Durchgängigkeitsmaßnahmen vorgesehen, für die entsprechende Mittel in den Bundeshaushalt eingeworben werden. Für diese Maßnahmen wird von einem Baubeginn vor 2015 ausgegangen (vgl. Tab 2). Die operative Verantwortung für Planungsverfahren und Umsetzungen vor Ort liegt bei den jeweils zuständigen WSDen und den ihnen nachgeordneten Wasser- und Schifffahrtsämtern (WSÄ).

Die beiden folgenden Umsetzungsphasen weisen noch nicht den gleichen Konkretisierungsgrad auf. Die Reihung der dort aufgeführten Maßnahmen orientiert sich an den regionalen Umsetzungskonzepten der WSDen, der fischökologischen Dringlichkeit gemäß BfG Bericht 1697 sowie der jeweiligen Durchflussmenge (Prinzip: Große Durchflüsse vor kleinen; Mündungsnähe vor Oberläufen). In einem nächsten Umsetzungsschritt steht die weitere Konkretisierung dieser Umsetzungsphasen an.

Zwischen den Umsetzungsphasen besteht Durchlässigkeit. So ist davon auszugehen, dass bereits während der ersten Umsetzungsphase Planungsaktivitäten für Maßnahmen anlaufen, deren Baubeginn erst für die zweite Umsetzungsphase projektiert ist.

Tab. 2: Stauanlagen an Bundeswasserstraßen, an denen in der ersten Umsetzungsphase Maßnahmen für den Fischaufstieg realisiert werden sollen.

| Fluss-gebiets-einheit | Gewässer | Staustufe | Bundes-land | WSD | voraussichtlicher Kostenträger |
|-----------------------|----------------------|------------------------|-------------|-------------|--------------------------------|
| | | | | | |
| Donau | Donau | Bad Abbach | BY | WSD Süd | WKAB |
| | Donau | Regensburg | BY | WSD Süd | WKAB |
| | Altmühl | Dietfurt | BY | WSD Süd | RMD Wasserstraßen GmbH |
| Eider | Eider | Nordfeld | SH | WSD Nord | Land |
| Elbe | Spree-Oder- WaStr. | Charlottenburg | BE | WSD Ost | WSV |
| | Untere-Havel- WaStr. | Spandau | BE | WSD Ost | WSV |
| | Untere-Havel- WaStr. | Rathenow | BB | WSD Ost | WSV |
| | Saale | Meuschau | ST | WSD Ost | WKAB |
| | Saale | Halle/Gimritz | ST | WSD Ost | WKAB |
| | Saale | Rischmühle | ST | WSD Ost | WKAB |
| | Saale | Trotha | ST | WSD Ost | WKAB |
| | Saale | Böllberg | ST | WSD Ost | WKAB |
| | Müritz-Elde- WaStr. | Malliß | MV | WSD Ost | WSV |
| | Obere-Havel-WaStr. | Zaaren | BB | WSD Ost | WSV |
| | Müritz-Elde-WaStr. | Neuburg | MV | WSD Ost | WSV |
| | Müritz-Elde- WaStr. | Barkow | MV | WSD Ost | WSV |
| | Müritz-Elde- WaStr. | Parchim | MV | WSD Ost | WSV |
| | Müritz-Elde- WaStr. | Plau | MV | WSD Ost | WSV |
| | Müritz-Elde- WaStr. | Neustadt-Glewe | MV | WSD Ost | WSV |
| | Müritz-Elde- WaStr. | Güritz/Grabow | MV | WSD Ost | WSV |
| | Havel-Oder- WaStr. | Lehritz/ Sachsenhausen | BB | WSD Ost | WSV |
| | Müritz-Elde- WaStr. | Lewitz | MV | WSD Ost | WSV |
| | Müritz-Elde- WaStr. | Bobzin | MV | WSD Ost | WSV |
| | Stör-Wasserstraße | Banzkow | MV | WSD Ost | WSV |
| Ems | Ems | Rheine | NW | WSD West | WKAB und ggf. WSV |
| | Ems | Geeste | NI | WSD West | WSV und WKAB |
| | Ems | Varloh | NI | WSD West | WSV und WKAB |
| Rhein | Neckar | Kochendorf | BW | WSD Südwest | WSV |
| | Main | Wallstadt | BY | WSD Süd | WSV |
| | Mosel | Lehmen | RP | WSD Südwest | WSV |

| Fluss-gebiets-einheit | Gewässer | Staustufe | Bundes-land | WSD | voraussichtlicher Kostenträger |
|-----------------------|------------------|---------------------|-------------|-------------|--------------------------------|
| Rhein | Main | Eddersheim | HE | WSD Süd | WSV |
| | Lahn | Altenberg | HE | WSD Südwest | WSV |
| | Lahn | Lahnstein | RP | WSD Südwest | WSV |
| | Main | Offenbach | HE | WSD Süd | WSV |
| | Neckar | Gundelsheim | BW | WSD Südwest | WSV |
| | Lahn | Fürfurt | HE | WSD Südwest | WKAB |
| | Lahn | Weilburg | HE | WSD Südwest | WKAB |
| | Lahn | Oberbiel/Niederbiel | HE | WSD Südwest | WKAB |
| | Ruhr | Schleuse Duisburg | NW | WSD West | WSV |
| | Regnitz | Hausen | BY | WSD Süd | RMD Wasserstraßen GmbH |
| | Main-Donau-Kanal | Forchheim | BY | WSD Süd | RMD Wasserstraßen GmbH |
| | Main | Rothenfels | BY | WSD Süd | WKAB |
| Weser | Weser | Dörverden | NI | WSD Mitte | WKAB |
| | Aller | Hademstorf | NI | WSD Mitte | WSV |
| | Aller | Oldau | NI | WSD Mitte | WSV |
| | Weser | Schlüsselburg | NW | WSD Mitte | WSV |

Parallel zur Umsetzung von Durchgängigkeitsmaßnahmen durch die WSV überprüfen BfG und BAW die Funktionsfähigkeit bestehender Fischaufstiegsanlagen an Stauanlagen an Bundeswasserstraßen (vgl. „Block 2: Prüfaktivitäten“ im Anhang). Die erforderlichen Überprüfungen werden derzeit sukzessive unter Einbezug der Bundesländer abgearbeitet. Falls hierbei der Bedarf für Durchgängigkeitsmaßnahmen festgestellt wird, werden die betreffenden Stauanlagen in die Priorisierungslisten (Umsetzungsphasen 2 und 3) eingereiht.

5.6 Ausblick

Mit Blick auf die anstehende Erstellung der zweiten Bewirtschaftungspläne nach WRRL durch die Bundesländer, ist innerhalb der nächsten Jahre die Überprüfung der für die erste Umsetzungsphase angewandten Reihungsmethodik und die Konkretisierung der Maßnahmenreihung für die Umsetzungsphasen zwei und drei vorgesehen. Dies erfolgt in enger Abstimmung mit den für die WRRL-Umsetzung zuständigen Bundesländern. Darüber hinaus werden die grundlegenden fischökologischen Anforderungen an Fischwanderhilfen gemeinsam mit den Ländern weiter konkretisiert.

Neben der Qualitätssicherung aller Maßnahmenumsetzungen durch fundierte fachliche Beratung und F&E-Aktivitäten sind für alle umgesetzten Maßnahmen Erfolgskontrollen vorgesehen. Hierbei werden die durch die WSV errichteten Fischwanderhilfen hinsichtlich ihrer tatsächlichen Funktion, das heißt Auffindbarkeit und Durchwanderbarkeit für die angestrebten Fischarten überprüft.

6. Fazit

Die Wiederherstellung der ökologischen Durchgängigkeit der Bundeswasserstraßen ist eine komplexe und für die WSV neue Aufgabe. Nicht alle offenen Fragen können kurzfristig beantwortet und nicht alle erforderlichen Maßnahmen gleichzeitig ergriffen werden. Auch die jeweils verfügbaren Ressourcen bleiben für die angestrebte Zielerreichung innerhalb der Fristen der WRRL ein begrenzender Faktor. Die Aufwärtswanderung von Fischen und Kleinlebewesen zu ermöglichen, ist der Anfang. Die Gewährleistung eines schadfreien Fischabstiegs und der Sedimentdurchgängigkeit soll folgen.

Das BMVBS, die WSV und die Bundesanstalten für Gewässerkunde und Wasserbau stellen sich der Herausforderung, die komplexe Aufgabenstellung anzupacken. Es wird eine sukzessive Umsetzung von Maßnahmen geben, die durch sorgfältige Planungen und Untersuchungen unterlegt werden. Der stetige Erkenntnisgewinn durch Erfahrungswerte und F&E fließt in alle weiteren Planungen und Maßnahmen ein. Wir handeln dabei im Rahmen des Bundeswasserstraßengesetzes eigenverantwortlich, aber ohne ein Netzwerk von Partnern aus Bund, Ländern, Kommunen, Wasserkraft, Wissenschaft und Verbänden geht es nicht. Insbesondere um den noch vorhandenen Wissensdefiziten bei der Erstellung funktionsfähiger Wanderhilfen zu begegnen, ist der Austausch von Erfahrungen und Wissen unverzichtbar.

Referenzen

- [1] **Richtlinie 2000/60/EG des Europäischen Parlaments** und des Rates vom 23. Oktober 2000 zur Schaffung eines Ordnungsrahmens für Maßnahmen der Gemeinschaft im Bereich der Wasserpolitik. Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaft L 327 vom 22.12.2000, S. 1.
- [2] **Gesetz zur Ordnung des Wasserhaushalts** (Wasserhaushaltsgesetz – WHG) vom 31. Juli 2009, BGBl. I S. 2585.
- [3] **Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft Wasser: Strategiepapier** Fischdurchgängigkeit. 2008.
- [4] **Bundesanstalt für Gewässerkunde: Herstellung der Durchgängigkeit an Staustufen von Bundeswasserstraßen – Fischökologische Einstufung der Dringlichkeit von Maßnahmen für den Fischaufstieg.** Koblenz, 2010; BfG-Bericht 1697 (www.bafg.de/durchgaengigkeit).
- [5] **BAW und BfG: Arbeitshilfe – Fischaufstiegsanlagen an Bundeswasserstraßen.** Digital zu beziehen unter:
- http://www.baw.de/de/die_baw/publikationen/merkblaetter/index.php.html sowie
 - <http://www.bafg.de/durchgaengigkeit>
- [6]. **Herpertz, D.; Schäfer, B.; Esser, B.:** Ökologische Durchgängigkeit der Bundeswasserstraßen – Neue Wege nicht nur für Fische. In: WASSER UND ABFALL 3, 2011.

| Stand Januar 2012 | Gewässer | Staustufe | Bundesland | WSD | voraussichtlicher Kostenträger | |
|---------------------------------------|---------------------------|--|--------------------------|-----|--------------------------------|-------------------|
| Block 1: Umsetzungsaktivitäten | 1. Umsetzungsphase | Gruppe A: Pilotstandorte (5 Anlagen) | | | | |
| | | Neckar | Kochendorf | BW | WSD Südwest | WSV |
| | | Main | Wallstadt | BY | WSD Süd | WSV |
| | | Weser | Dörverden | NI | WSD Mitte | WKAB |
| | | Mosel | Lehmen | RP | WSD Südwest | WSV |
| | | Main | Eddersheim | HE | WSD Süd | WSV |
| | | Gruppe B: WSV als vorraussichtliche Kostenträger sowie rechtliche und zeitliche Verbindlichkeit (7 Anlagen) | | | | |
| | | Lahn | Altenberg | HE | WSD Südwest | WSV |
| | | Spree-Oder-Wstr. | Charlottenburg | BE | WSD Ost | WSV |
| | | Lahn | Lahnstein | RP | WSD Südwest | WSV |
| | | Main | Offenbach | HE | WSD Süd | WSV |
| | | Untere-Havel-Wstr. | Spandau | BE | WSD Ost | WSV |
| | | Neckar | Gundelsheim | BW | WSD Südwest | WSV |
| | | Untere-Havel-Wstr. | Rathenow | BB | WSD Ost | WSV |
| | | Gruppe C: WKAB oder Land als vorraussichtliche Kostenträger sowie rechtliche Verbindlichkeit (10 Anlagen) | | | | |
| | | Eider | Nordfeld | SH | WSD Nord | Land |
| | | Ems | Rheine | NW | WSD West | WKAB und ggf. WSV |
| | | Saale | Meuschau | ST | WSD Ost | WKAB |
| | | Saale | Halle/Gimritz | ST | WSD Ost | WKAB |
| | | Saale | Rischmühle | ST | WSD Ost | WKAB |
| | | Saale | Trotha | ST | WSD Ost | WKAB |
| | | Lahn | Füfurfurt | HE | WSD Südwest | WKAB |
| | | Saale | Böllberg | ST | WSD Ost | WKAB |
| | | Lahn | Weilburg | HE | WSD Südwest | WKAB |
| | | Lahn | Oberbiel/Niederbiel | HE | WSD Südwest | WKAB |
| | | Gruppe D: WSV als vorraussichtliche Kostenträger sowie rechtliche aber keine zeitliche Verbindlichkeit (14 Anlagen) | | | | |
| | | Müritz-Elde-Wstr. | Malliß | MV | WSD Ost | WSV |
| | | Öbere-Havel-Wstr. | Zaaren | BB | WSD Ost | WSV |
| | | Ruhr | Ruhrschleuse Duisburg | NW | WSD West | WSV |
| | | Müritz-Elde-Wstr. | Neuburg | MV | WSD Ost | WSV |

| Stand Januar 2012 | | Gewässer | Staustufe | Bundesland | WSD | voraussichtliche Kostenträger | | |
|--------------------------------|--|---|---------------------------|----------------|------------------------|-------------------------------|--|--|
| Block 1: Umsetzungsaktivitäten | 1. Umsetzungsphase | Müritz-Elde-Wstr. | Barkow | MV | WSD Ost | WSV | | |
| | | Müritz-Elde-Wstr. | Parchim | MV | WSD Ost | WSV | | |
| | | Müritz-Elde-Wstr. | Plau | MV | WSD Ost | WSV | | |
| | | Ems | Geeste | NI | WSD West | WSV und WKAB | | |
| | | Ems | Varloh | NI | WSD West | WSV und WKAB | | |
| | | Müritz-Elde-Wstr. | Neustadt-Glewe | MV | WSD Ost | WSV | | |
| | | Müritz-Elde-Wstr. | Güritz/Grabow | MV | WSD Ost | WSV | | |
| | | Havel-Oder-Wstr. | Lehnitz/ Sachsenhausen | BB | WSD Ost | WSV | | |
| | | Müritz-Elde-Wstr. | Lewitz | MV | WSD Ost | WSV | | |
| | | Müritz-Elde-Wstr. | Bobzin | MV | WSD Ost | WSV | | |
| | | Gruppe E: WKAB oder RMD Wasserstraßen GmbH als vorraussichtliche Kostenträger sowie derzeit keine rechtliche Verbindlichkeit (6 Anlagen) | | | | | | |
| | | Regnitz | Hausen | BY | WSD Süd | RMD Wasserstraßen GmbH | | |
| | | Main-Donau-Kanal | Forchheim | BY | WSD Süd | RMD Wasserstraßen GmbH | | |
| | | Donau | Bad Abbach | BY | WSD Süd | WKAB | | |
| | Donau | Regensburg | BY | WSD Süd | WKAB | | | |
| | Altmühl | Dietfurt | BY | WSD Süd | RMD Wasserstraßen GmbH | | | |
| | Main | Rothenfels | BY | WSD Süd | WKAB | | | |
| | Gruppe F: WSV als vorraussichtliche Kostenträger sowie derzeit keine rechtliche Verbindlichkeit (4 Anlagen) | | | | | | | |
| | Stör-WStr | Banzkow | MV | WSD Ost | WSV | | | |
| | Aller | Hademstorf | NI | WSD Mitte | WSV | | | |
| | Aller | Oldau | NI | WSD Mitte | WSV | | | |
| | Weser | Schlüsselburg | NW | WSD Mitte | WSV | | | |
| | Weser | Langwedel | NI | WSD Mitte | in der Klärung | | | |
| | Neckar | Lauffen | BW | WSD Südwest | WSV | | | |
| | Main | Mühlheim | HE | WSD Süd | WSV | | | |
| | Weser | Petershagen | NW | WSD Mitte | in der Klärung | | | |
| | Neckar | Feudenheim | BW | WSD Südwest | WSV | | | |
| | Weser | Hamelnd | NI | WSD Mitte | in der Klärung | | | |
| Ems | Herbrum | NI | WSD West | WSV | | | | |
| Müritz-Elde-Wstr. | Hechtsforth | MV | WSD Ost | WSV | | | | |
| Ems | Düthe | NI | WSD West | WKAB | | | | |
| Fulda | Neue Mühle Kassel | HE | WSD Mitte | in der Klärung | | | | |
| Neckar | Schwabenheim | BW | WSD Südwest | WSV | | | | |
| Weser | Langwedel | NI | WSD Mitte | in der Klärung | | | | |
| Weser | Langwedel | NI | WSD Mitte | in der Klärung | | | | |

| Stand Januar 2012 | Gewässer | Staustufe | Bundesland | WSD | voraussichtliche Kostenträger | |
|---------------------------------------|---------------------------|---------------------------------|------------------------------|-----|-------------------------------|--------------------------|
| Block 1: Umsetzungsaktivitäten | 2. Umsetzungsphase | Achterwehler Schiff-fahrtskanal | Strohbrück | SH | WSD Nord | WSV |
| | | Obere-Havel-Wstr. | Steinhavel | BB | WSD Ost | WSV |
| | | Neckar | Heidelberg | BW | WSD Südwest | WSV |
| | | Finowkanal | Eberswalde | BB | WSD Ost | WSV / ggf. anteilig WKAB |
| | | Ems | Hilter | NI | WSD West | WKAB |
| | | Leine | Neustadt | NI | WSD Mitte | in der Klärung |
| | | Main | Griesheim | HE | WSD Süd | WSV |
| | | Neckar | Neckargemünd | BW | WSD Südwest | WSV |
| | | Ems | Hüntel | NI | WSD West | WKAB |
| | | Weser | Landesbergen | NI | WSD Mitte | in der Klärung |
| | | Finowkanal | Ragöse | BB | WSD Ost | WSV / ggf. anteilig WKAB |
| | | Main | Krotzenburg | HE | WSD Süd | WKAB |
| | | Fulda | Stadtschleuse Kassel | HE | WSD Mitte | in der Klärung |
| | | Ems | Hanekenfähr/Meppen | NI | WSD West | WKAB |
| | | Finowkanal | Liepe | BB | WSD Ost | WSV / ggf. anteilig WKAB |
| | | Neckar | Neckarsteinach | BW | WSD Südwest | WSV |
| | | Main | Steinbach | BY | WSD Süd | WKAB |
| | | Neckar | Hirschhorn | HE | WSD Südwest | WSV |
| | | Müritz-Elde-Wstr. | Neu Ka-liss/Findenwirunshier | MV | WSD Ost | WSV |
| | | Fulda | Melsungen | HE | WSD Mitte | in der Klärung |
| | | Donau | Kachlet | BY | WSD Süd | WSV |
| | | Müritz-Elde-Wstr. | Eldena | MV | WSD Ost | WSV |
| | | Neckar | Rockenau | BW | WSD Südwest | WSV |
| | | Donau | Geisling | BY | WSD Süd | WSV |
| | | Obere-Havel-Wstr. | Liebenwalde | MV | WSD Ost | WSV |
| | | Neckar | Guttenbach | BW | WSD Südwest | WSV |
| | | Donau | Straubing | BY | WSD Süd | WSV |
| | | Neckar | Neckarzimmern | BW | WSD Südwest | WSV |
| | | Obere-Havel-Wstr. | Bischofswerder | BB | WSD Ost | WSV / ggf. anteilig WKAB |
| | | Main | Faulbach | BY | WSD Süd | WSV |
| | | Obere-Havel-Wstr. | Zehdenick | BB | WSD Ost | in der Klärung |
| | | Neckar | Heilbronn | BW | WSD Südwest | WSV |
| | | Main | Viereth | BY | WSD Süd | WSV |
| Neckar | Horkheim | BW | WSD Südwest | WSV | | |

| Stand Januar 2012 | Gewässer | Staustufe | Bundesland | WSD | voraussichtliche Kostenträger | |
|---------------------------------------|---------------------------|-------------------|----------------|--------------|-------------------------------|--------------------------|
| Block 1: Umsetzungsaktivitäten | 2. Umsetzungsphase | Obere-Havel-Wstr. | Schorfheide | BB | WSD Ost | WSV |
| | | Main | Obernau | BY | WSD Süd | WSV |
| | | Lahn | Ahl | RP | WSD Süd-west | WSV |
| | | Obere-Havel-Wstr. | Regow | BB | WSD Ost | WSV |
| | | Regnitz | Neuses | BY | WSD Süd | WSV |
| | | Obere-Havel-Wstr. | Bredereiche | BB | WSD Ost | WSV / ggf. anteilig WKAB |
| | | Saale | Alsleben | ST | WSD Ost | WKAB |
| | | Lahn | Kalkofen | RP | WSD Süd-west | WSV |
| | | Main | Würzburg | BY | WSD Süd | WSV |
| | | Spree-Oder-Wstr. | Mühlendamm | BE | WSD Ost | WSV |
| | | Main | Harrbach | BY | WSD Süd | WKAB |
| | | Lahn | Naunheim | RP | WSD Süd-west | WSV |
| | | Lahn | Dorlar | RP | WSD Süd-west | WSV |
| | | Mosel | Müden | RP | WSD Süd-west | WSV |
| | Mosel | Fankel | RP | WSD Süd-west | WSV | |
| | Neckar | Pleidelsheim | BW | WSD Süd-west | WSV | |
| | Lahn | Hollerich | RP | WSD Süd-west | WSV | |
| | 3. Umsetzungsphase | Mosel | St. Aldegund | RP | WSD Süd-west | WSV |
| | | Main | Heubach | BY | WSD Süd | WSV |
| | | Main | Kitzingen | BY | WSD Süd | WSV |
| | | Mosel | Enkirch | RP | WSD Süd-west | WSV |
| | | Main | Gerlachshausen | BY | WSD Süd | WSV |
| | | Saar | Mettlach | SL | WSD Süd-west | WSV |
| | | Mosel | Zeltingen | RP | WSD Süd-west | WSV |
| | | Mosel | Wintrich | RP | WSD Süd-west | WSV |
| | | Main | Wipfeld | BY | WSD Süd | WSV |
| | | Saar | Rehlingen | SL | WSD Süd-west | WSV |
| | | Main | Ottendorf | BY | WSD Süd | WSV |
| Mosel | | Detzem | RP | WSD Süd-west | WSV | |
| Neckar | | Poppenweiler | BW | WSD Süd-west | WSV | |
| Mosel | | Trier | RP | WSD Süd-west | WSV | |

| Stand Januar 2012 | Gewässer | Staustufe | Bundesland | WSD | voraussichtliche Kostenträger | |
|---------------------------------------|---------------------------|------------------|----------------|-----|-------------------------------|--------------------------------|
| Block 1: Umsetzungsaktivitäten | 3. Umsetzungsphase | Saar | Güdingen | SL | WSD Südwest | WSV |
| | | Neckar | Deizisau | BW | WSD Südwest | WSV |
| | | Saar | Serrig | SL | WSD Südwest | WSV |
| | | Neckar | Marbach | BW | WSD Südwest | WSV |
| | | Lahn | Scheidt | RP | WSD Südwest | WSV |
| | | Saar | Saarbrücken | SL | WSD Südwest | WSV |
| | | Lahn | Cramberg | RP | WSD Südwest | WSV |
| | | Main | Kleinostheim | BY | WSD Süd | WSV |
| | | Main | Klingenberg | BY | WSD Süd | WSV |
| | | Main | Freudenberg | BY | WSD Süd | WSV |
| | | Main | Marktbreit | BY | WSD Süd | WSV |
| | | Main | Dettelbach | BY | WSD Süd | WSV |
| | | Spree-Oder-Wstr. | Fürstenwalde | BB | WSD Ost | WSV |
| | | Main | Schweinfurt | BY | WSD Süd | WSV |
| | | Neckar | Oberesslingen | BW | WSD Südwest | WSV |
| | | Main | Limbach | BY | WSD Süd | WSV |
| | | Neckar | Hessigheim | BW | WSD Südwest | WSV |
| | | Mosel | Palzem | LX | WSD Südwest | in der Klärung |
| | | Mosel | Grevenmacher | LX | WSD Südwest | in der Klärung |
| | | Saar | Kanzern | SL | WSD Südwest | WSV |
| | | Neckar | Besigheim | BW | WSD Südwest | WSV |
| | | Fulda | Hann. Münden | NI | WSD Mitte | in der Klärung |
| | | Elbe-Havel-Kanal | Zerben | ST | WSD Ost | WSV |
| | | Fulda | Bonaforth | NI | WSD Mitte | WSV |
| | | Elbe-Havel-Kanal | Wusterwitz | BB | WSD Ost | WSV |
| | | Fulda | Wilhelmshausen | NI | WSD Mitte | WSV |
| | | Finowkanal | Schöpfung | BB | WSD Ost | vorr. WSV / ggf. anteilig WKAB |
| | | Fulda | Wahnhausen | HE | WSD Mitte | in der Klärung |
| | | Finowkanal | Heegermühle | BB | WSD Ost | WSV |
| | | Werra | Hann. Münden | NI | WSD Mitte | WSV |
| Saar | Lisdorf | SL | WSD Südwest | WSV | | |
| Finowkanal | Wolfswinkel | BB | WSD Ost | WSV | | |

| Stand Januar 2012 | | Gewässer | Staustufe | Bundesland | WSD | voraussichtliche Kostenträger |
|---------------------------------------|---------------------------|--------------------|----------------------|------------|-------------|--------------------------------|
| Block 1: Umsetzungsaktivitäten | 3. Umsetzungsphase | Neckar | Aldingen | BW | WSD Südwest | WSV |
| | | Werra | Letzter Heller | NI | WSD Mitte | in der Klärung |
| | | Finowkanal | Drahthammer | BB | WSD Ost | WSV |
| | | Neckar | Hofen | BW | WSD Südwest | WSV |
| | | Werra | Hedemünden | NI | WSD Mitte | in der Klärung |
| | | Neckar | Cannstatt | BW | WSD Südwest | WSV |
| | | Lahn | Diez | RP | WSD Südwest | WSV |
| | | Finowkanal | Kupferhammer | BB | WSD Ost | vorr. WSV / ggf. anteilig WKAB |
| | | Lahn | Limburg | HE | WSD Südwest | WSV |
| | | Werra | Bad Sooden-Allendorf | HE | WSD Mitte | in der Klärung |
| | | Müritz-Elde-WaStr. | Garwitz/Malchow | MV | WSD Ost | WSV |
| | | Neckar | Untertürkheim | BW | WSD Südwest | WSV |
| | | Lahn | Runkel | HE | WSD Südwest | WSV |
| | | Werra | Falken | TH | WSD Mitte | in der Klärung |
| | | Müritz-Elde-WaStr. | Lübz | MV | WSD Ost | WSV |
| | | Saale | Wettin | ST | WSD Ost | WKAB |
| | | Lahn | Villmar | HE | WSD Südwest | WSV |
| | | Neckar | Obertürkheim | BW | WSD Südwest | WSV |
| | | Neckar | Esslingen | BW | WSD Südwest | WSV |
| | | Main | Eichel | BY | WSD Süd | WSV |
| | | Main | Lengfurt | BY | WSD Süd | WSV |
| | | Main | Himmelstadt | BY | WSD Süd | WSV |
| | | Main | Erlabrunn | BY | WSD Süd | WSV |
| | | Main | Randersacker | BY | WSD Süd | WSV |
| | | Main | Goßmannsdorf | BY | WSD Süd | WSV |
| | | Main | Garstadt | BY | WSD Süd | WSV |
| | | Main | Knetzgau | BY | WSD Süd | WSV |
| | | Main-Donau-Kanal | Kelheim | BY | WSD Süd | WSV |
| Main-Donau-Kanal | Riedenburg | BY | WSD Süd | WSV | | |

Anhang: Ökologische Durchgängigkeit der Bundeswasserstraßen – Handlungskonzeption und Priorisierungskonzept des BMVBS
 Maßnahmenpriorisierung - Gesamtreihung von Maßnahmen zur Wiederherstellung der aufwärtsgerichteten Durchgängigkeit der BWaStr.

| Stand Januar 2012 | Gewässer | Staufufe | Bundesland | WSD | voraussichtliche Kostenträger | |
|---------------------------------|----------------------------|----------------------------------|------------------------------|------------|--------------------------------------|----------------|
| Block 2: Prüfkativitäten | Zeitscheibe 'offen' | Weser | Drakenburg | NI | WSD Mitte | in der Klärung |
| | | Aller | Marklendorf | NI | WSD Mitte | WSV |
| | | Aller | Bannetze | NI | WSD Mitte | WSV |
| | | Fulda | Guxhagen | NI | WSD Mitte | in der Klärung |
| | | Fulda | Neumorschen | NI | WSD Mitte | in der Klärung |
| | | Fulda | Rotenburg | NI | WSD Mitte | in der Klärung |
| | | Leine, Ihme und Schneller Graben | Herrenhausen | NI | WSD Mitte | in der Klärung |
| | | Werra | Eschwege | HE | WSD Mitte | in der Klärung |
| | | Werra | Wanfried | HE | WSD Mitte | in der Klärung |
| | | Warnow | Rostock | MV | WSD Nord | in der Klärung |
| | | Untere-Havel-WaStr. | Bahnitz | BB | WSD Ost | WSV |
| | | Spree-Oder-WaStr. | Wernsdorf/Große Tränke | BB | WSD Ost | WSV |
| | | Saale | Rothenburg | ST | WSD Ost | WKAB |
| | | Saale | Calbe | ST | WSD Ost | WKAB |
| | | Obere-Havel-WaStr. | Fürstenberg | BB | WSD Ost | WSV |
| | | Untere-Havel-WaStr. | Vorstadtschleuse Brandenburg | BB | WSD Ost | WSV |
| | | Dahme-Wasserstraße | Neue Mühle | BB | WSD Ost | WSV |
| | | Saale | Planena | ST | WSD Ost | WKAB |
| | | Saale | Bernburg | ST | WSD Ost | WKAB |
| | | Havel-Oder-WaStr. | Hohensaaten West | BB | WSD Ost | WSV |
| | | Main | Kostheim | HE | WSD Süd | WSV |
| | | Regnitz | Bamberg | BY | WSD Süd | Land |
| | | Lahn | Nievern | HE | WSD SW | WSV |
| | | Lahn | Giessen - oberes | HE | WSD SW | DB-AG |
| | | Lahn | Bad Ems | RP | WSD SW | WKAB |
| | | Lahn | Wetzlar unten | HE | WSD SW | WSV |
| | | Lahn | Wetzlar oben | HE | WSD SW | Kommune |
| | | Ems | Bentlage | NI | WSD West | WSV |
| | | Ems | Listrup | NI | WSD West | WSV |
| | | Ruhr | Raffelberg | NW | WSD West | WSV |
| | | Ems | Bollingerfähr | NI | WSD West | WSV |
| | | Storkower Gewässer | Storkow | BB | WSD Ost | WSV |
| Landwehrkanal | Unterschleuse | BE | WSD Ost | WSV | | |
| Müritz-Havel-Kanal | Strasen | BB | WSD Ost | WSV | | |

Anhang: Ökologische Durchgängigkeit der Bundeswasserstraßen – Handlungskonzeption und Priorisierungskonzept des BMVBS
 Maßnahmenpriorisierung - Gesamtreihung von Maßnahmen zur Wiederherstellung der aufwärtsgerichteten Durchgängigkeit der BWaStr.

| Stand Januar 2012 | | Gewässer | Staustufe | Bundesland | WSD | voraussichtliche Kostenträger |
|--------------------------------|----------------------------|-----------------------|---------------------|-------------------|-------------|--------------------------------------|
| Block 2: Prüfkategorien | Zeitscheibe 'offen' | Rüdersdorfer Gewässer | Woltersdorf | BB | WSD Ost | WSV |
| | | Landwehrkanal | Oberschleuse Berlin | BE | WSD Ost | WSV |
| | | Elbe-Lübeck-Kanal | Lauenburg | SH | WSD Ost | WSV |
| | | Templiner Gewässer | Kannenburg | BB | WSD Ost | WSV |
| | | Templiner Gewässer | Templin | BB | WSD Ost | WSV |
| | | Storkower Gewässer | Wendisch Rietz | BB | WSD Ost | WSV |
| | | Teltowkanal | Kleinmachnow | BB | WSD Ost | WSV |
| | | Werbelliner Gewässer | Rosenbeck | BB | WSD Ost | WSV |
| | | Werbelliner Gewässer | Eichhorst | BB | WSD Ost | WSV |
| | | Storkower Gewässer | Kummersdorf | BB | WSD Ost | WSV |
| | | Obere-Havel-WaStr. | Voßwinkel | MV | WSD Ost | WSV |
| | | Weser | Hemelingen | HB | WSD NW | WKAB |
| | | Elbe | Geesthacht | SH/NI | WSD Ost | WKAB |
| | | Lahn | Nassau | RP | WSD SW | WKAB |
| | | Mosel | Koblenz | RP | WSD SW | WSV/Land RP |
| | | Lahn | Giessen - unteres | HE | WSD SW | Kommune |
| | | Untere-Havel-WaStr. | Garz | BB | WSD Ost | WSV |
| | | Untere-Havel-Wastr. | Grütz | BB | WSD Ost | WSV |
| | | Ilmenau | Bardowick | NI | WSD Ost | WSV |
| | | Obere-Havel-WaStr. | Wesenberg | MV | WSD Ost | WSV |
| | | Lychener Gewässer | Himmelpfort | BB | WSD Ost | WSV |
| | | Ilmenau | Fahrenholz | NI | WSD Ost | WSV |
| | | Ilmenau | Wittorf | NI | WSD Ost | WSV |
| | | Wentower Gewässer | Marienthal/Tornow | BB | WSD Ost | WSV |
| | | Untere-Havel-WaStr. | Quitzebel | ST/BB | WSD Ost | WSV |
| | | Finowkanal | Stecher | BB | WSD Ost | WSV / ggf. anteilig WKAB |
| | | Müritz-Elde-Wstr. | Dömitz | MV | WSD Ost | WSV |
| | | Lahn | Dausenau | RP | WSD SW | WKAB |
| | | Lahn | Heuchelheim | HE | WSD SW | WSV |
| | | Lahn | Kirschhofen | HE | WSD Südwest | WKAB |
| Lahn | Löhnberg | HE | WSD Südwest | WSV | | |