



WSV.de

Wasserstraßen- und
Schifffahrtsverwaltung
des Bundes

Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt
Am Propstthof 51 · 53121 Bonn

Per E-Mail an:

ICDPR Secretariat
Vienna International Centre
Room D0412
Wagramer Str. 5
A-1220 Vienna
Österreich

Wfd-fd@icdpr.org

Per E-Mail nachrichtlich an:
WRI4@bmu.bund.de
Heide.Jekel@bmu.bund.de

Ref-WS14@bmvi.bund.de
Jennifer.Wey@bmvi.bund.de

Anhörungsverfahren 3. Zyklus WRRL – IKSD
**- Anhörungsdokument der Internationalen Kommission zum Schutz
der Donau**
- Beteiligung der WSV
- Stellungnahme der GDWS im Anhörungsverfahren

Sehr geehrte Damen und Herren,

Die folgende Stellungnahme bezieht sich auf die am 31.03.2021 im Rahmen
des Anhörungsverfahrens zum 3. Bewirtschaftungszyklus der WRRL im Ent-
wurf veröffentlichte Dokumente

- Danube River Basin Management Plan
- Danube River Basin Management Plan – Annexes

Vorbemerkungen

Bundeswasserstraßen nach § 1 Abs. 1 Bundeswasserstraßengesetz
(WaStrG) stehen gemäß Art. 87 Abs. 1 Satz 1 i.V. mit Art. 89 GG im Eigentum
und in der Verwaltungszuständigkeit der Wasserstraßen- und Schifffahrtsver-
waltung des Bundes (WSV).

Die Unterhaltung von Bundeswasserstraßen einschließlich Zubehör (z.B.
Schleusen, Wehre, Brücken, Schiffshebewerke und weitere Anlagen der
WSV) ist dem Bund als Hoheitsaufgabe übertragen worden (§ 7 Abs. 1
WaStrG), ebenso deren Aus- und Neubau (§ 12 Abs. 1 WaStrG). Die Wid-

Datenschutzhinweis:

Ihre personenbezogenen Daten werden zur weiteren Bearbeitung und Korrespondenz entsprechend der Da-
tenschutzerklärung der GDWS verarbeitet. Diese können Sie über folgenden Link auf dem Internetauftritt der
GDWS abrufen: <https://www.gdws.wsv.bund.de/Datenschutz>.
Sollte Ihnen ein Abruf der Datenschutzerklärung nicht möglich sein, kann diese Ihnen auf Wunsch auch in Text-
form übermittelt werden.

**Generaldirektion
Wasserstraßen und
Schifffahrt**
Am Propstthof 51
53121 Bonn

Ihr Zeichen

Mein Zeichen
3800-U10-243.5

Datum
23. September 2021

Christine Jasper
Telefon +49 228 7090-6101

Zentrale +49 228 7090-9000
gdws@wsv.bund.de
www.wsv.de

Bankverbindung
Bundeskasse
Dienstort Kiel
IBAN: DE18 2000 0000 0020
0010 66
BIC: MARKDEF 1200

Seite 1 von 7



WSV.de

Wasserstraßen- und
Schifffahrtsverwaltung
des Bundes

mung der Bundeswasserstraßen als Verkehrsweg bestimmt ihren wegrechtlichen Status auf Dauer und bewirkt eine Zweckerhaltung, die nur im Wege einer Bestandsänderung nach § 2 WaStrG beseitigt werden kann.

Maßnahmen zur Erreichung der Ziele nach EU-WRRL an Bundeswasserstraßen dürfen den widmungsgemäßen Zweck sowie den für die Schifffahrt erforderlichen Zustand der Bundeswasserstraßen und somit die Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs nicht beeinträchtigen.

Bei der Maßnahmenplanung sind die bestimmungsgemäße Nutzung, wie das Befahren der Bundeswasserstraßen mit Wasserfahrzeugen sowie das Stillliegen gemäß bundesrechtlichen Vorschriften und sonstige zulässige Nutzungen - einschließlich der Gefahrenabwehr und Havarieabwicklung - zu berücksichtigen.

Eine Überplanung der dem allgemeinen Verkehr gewidmeten Bundeswasserstraßen, einschließlich ihres Zubehörs, ist grundsätzlich unzulässig, wenn dadurch die Wahrung der hoheitlichen Aufgaben der WSV beeinträchtigt wird. Ich weise vorsorglich darauf hin, dass auch nach § 4 Nr. 4 des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG) bei Maßnahmen des Naturschutzes und der Landespflege auf Flächen, die ausschließlich oder überwiegend Zwecken der See- oder Binnenschifffahrt dienen, die bestimmungsgemäße Nutzung zu gewährleisten ist.

Allgemeine und grundsätzliche Anmerkungen

Die Ausführungen dienen dem besseren Verständnis der nachfolgenden Anmerkungen zu den Anhörungsdokumenten, bedingen an sich aber keinen Überarbeitungsbedarf des Anhörungsdokumentes. Im Hinblick auf das durch die GDWS noch zu erteilende Einvernehmen gemäß § 7 Abs. 4 S. 1 WHG weise ich darauf hin, dass dessen Reichweite dem Konkretisierungsgrad des Bewirtschaftungsplans entspricht.

- **Wasserwirtschaftlicher Ausbau von Bundeswasserstraßen zur Erreichung der WRRL-Ziele**

Das „Gesetz über den wasserwirtschaftlichen Ausbau an Bundeswasserstraßen zur Erreichung der Bewirtschaftungsziele der Wasserrahmenrichtlinie“ ist am 09.06.2021 in Kraft getreten.

Das Gesetz regelt im Schwerpunkt die Übertragung der hoheitlichen Zuständigkeit für Teile des wasserwirtschaftlichen Ausbaus an Binnenwasserstraßen des Bundes von den Ländern auf die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV), soweit dieser Ausbau zur Erreichung der Ziele der Wasserrahmenrichtlinie (WRRL) erforderlich ist. Die Gesetzesänderung bezieht sich auf die Binnenwasserstraßen des Bundes aller Art. Die Verwaltung der Seewasserstraßen ist von der Änderung nicht betroffen. Das Gesetz enthält außerdem erstmals eine gesetzliche Definition des Begriffs „dem allgemeinen Verkehr dienend“ unter Einbeziehung der Fahrgastschifffahrt sowie Sport- und Freizeitschifffahrt mit Wasserfahrzeugen. Daneben wird die Anlage 1 zum WaStrG auf alle Binnenwasserstraßen des Bundes erweitert.

Die Zuständigkeit für die Bewirtschaftungsplanung nach Wasserrahmenrichtlinie sowie für Maßnahmen, die überwiegend zum Zwecke des Hochwasserschutzes oder der Verbesserung der chemischen oder physikalischen Qualität des Wassers durchgeführt werden, verbleibt bei den Bundesländern.



WSV.de

Wasserstraßen- und
Schifffahrtsverwaltung
des Bundes

Maßnahmen, die zur Erreichung der Bewirtschaftungsziele nach Maßgabe der §§ 27 bis 31 WHG erforderlich sind und mit einer wesentlichen Umgestaltung einer Binnenwasserstraße oder ihrer Ufer verbunden sind, sind mit Inkrafttreten des Gesetzes unter den Voraussetzungen des § 12 Abs. 2 S. 1 Nr. 3 WaStrG eine Hoheitsaufgabe der WSV. Zu den Maßnahmen nach § 12 Abs. 2 S. 1 Nr. 3 WaStrG gehören auch solche Maßnahmen, bei denen Gewässerteile nach § 1 Abs. 1 Nr. 1 WaStrG entstehen, die einen räumlichen Zusammenhang mit der Binnenwasserstraße aufweisen, auch wenn sie sich vor der Ausbaumaßnahme außerhalb des Ufers der Binnenwasserstraße befanden (§ 12 Abs. 2 S. 2 WaStrG). Die Planung, Genehmigung und Umsetzung dieser Maßnahmen liegt daher in der Zuständigkeit der WSV.

- **Wiederherstellung der Ökologischen Durchgängigkeit**

Maßnahmen der WSV im Rahmen der Zuständigkeit nach § 34 Abs.3 WHG:

Gemäß § 34 Abs. 3 WHG ist die WSV 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 der WRRL erforderlich sind.

Informationen zur WSV-Maßnahmenplanung wurden den Bundesländern im Rahmen der nationalen Anhörung zur Verfügung gestellt und sind damit auf Seiten der Bundesländer vollumfänglich bekannt.

Die aktualisierte bundesweite Priorisierung der WSV-Maßnahmen zur Wiederherstellung der ökologischen Durchgängigkeit der Bundeswasserstraßen soll voraussichtlich Ende 2021 durch das BMVI veröffentlicht werden.

Weitere Maßnahmen zur Wiederherstellung der ökologischen Durchgängigkeit außerhalb des Priorisierungskonzeptes der WSV:

Bei Durchgängigkeitsmaßnahmen Dritter in Gewässern, die nicht oder nur anteilig Bundeswasserstraße sind (Nebengewässer oder einmündende Gewässer), die Auswirkungen auf die Bundeswasserstraße haben können, bedarf es der konkreten Abstimmung mit der WSV. Gleiches gilt für Durchgängigkeitsmaßnahmen Dritter an Anlagen, die sich im Übergang zur Bundeswasserstraße oder im Eigentum der WSV befinden.

- **Invasive Arten**

Die WSV geht insbesondere gegen invasive gebietsfremde Arten vor, soweit dies aus Gründen der Verkehrssicherung, des Gesundheitsschutzes, der Bauwerkssicherheit oder zur Sicherung der Schifffahrt erforderlich ist. Die WSV entscheidet im Rahmen ihrer hoheitlichen Tätigkeit unter Berücksichtigung der gesetzlichen Vorgaben mit fachlicher Unterstützung durch die Bundesanstalt für Gewässerkunde welche Maßnahmen durchführbar sind und setzt diese um. Soweit der Aufgabenbereich der WSV von den Maßnahmen gegen invasive, gebietsfremde Arten berührt ist, ist eine Beteiligung der WSV durch die Landesbehörden gem. § 3 Abs. 5 Satz 2 BNatSchG erforderlich.

- **Das „Bundesprogramm Blaues Band Deutschland“**

Das Bundesverkehrsministerium und das Bundesumweltministerium haben mit dem gemeinsam erarbeiteten Bundesprogramm „Blaues Band Deutschland“ einen Handlungsrahmen geschaffen, mit dem verstärkt in die Renaturierung von Bundeswasserstraßen und Auen investiert und neue Akzente in Natur- und Gewässerschutz, Hochwasservorsorge sowie Wassertourismus, Freizeitsport und Erholung gesetzt werden sollen. Das „Blaue Band“ verfolgt das Ziel, durch die Wiederherstellung ökologisch funktionsfähiger Flusslandschaften einen Biotopverbund von nationaler Bedeutung zu schaffen und damit auch Naherholung und Tourismus zu fördern. Auch an den intensiv genutzten Hauptwasserstraßen sollen Renaturierungsprojekte verwirklicht werden, soweit sie mit den verkehrlichen Zielen vereinbar sind. Da ein großer Teil der geplanten Maßnahmen für Gewässer und Ufer auf den Flächen



WSV.de

Wasserstraßen- und
Schifffahrtsverwaltung
des Bundes

des Bundes umgesetzt werden soll, wurde die WSV an den Bundeswasserstraßen mit der Umsetzung des Bundesprogramms „Blaues Band Deutschland“ beauftragt. Die Bundesanstalt für Immobilienaufgaben wird auf bundeseigenen Flächen in der Aue ebenfalls Renaturierungsmaßnahmen im Sinne des Blauen Bandes durchführen. Außerhalb der bundeseigenen Flächen, vor allem in den Auen, können Dritte wie z.B. Kommunen und Verbände Projektskizzen beim Bundesamt für Naturschutz einreichen und mit finanzieller Unterstützung durch das Förderprogramm Auen des Bundesumweltministeriums Maßnahmen zur ökologischen Aufwertung durchführen.

- **Anpassung an die Auswirkungen des Klimawandels**

Die Deutsche Anpassungsstrategie an den Klimawandel (DAS, Bundesregierung 2008) wurde veröffentlicht und mit dem Aktionsplan Anpassung (APA, Bundesregierung 2011) und den Fortschrittsberichten (Fortschrittsbericht, APA II, Bundesregierung 2015, Fortschrittsbericht mit dem APA III, Bundesregierung 2020) fortgeschrieben. Aktuell beobachtete Auswirkungen des Klimawandels in Deutschland werden im Rahmen der Deutschen Anpassungsstrategie im Monitoringbericht (UBA 2019) dargestellt.

Mit Erlass des BMVI von 2021 wurde der DAS-Basisdienst "Klima und Wasser" eingerichtet. Der DAS-Basisdienst stellt Daten über die Veränderungen einzelner Bemessungswerte bspw. der Wasserhaushaltsgrößen und der Wasserqualität infolge der Auswirkungen des Klimawandels auf der Grundlage von Klimaprojektionen für einzelne Bundeswasserstraßen zur Verfügung, um somit den Klimawandel zukünftig in die Planung mit einbeziehen zu können. Perspektivisch ist geplant, Klimaprojektionen für alle Bundeswasserstraßen für eine Vielzahl von Bemessungswerten (bspw. auch Sedimenttransport/Morphologie, Meeresspiegelanstieg und Tidedynamik) im DAS-Basisdienst zur Verfügung zu stellen.

Maßnahmen, die sich aus der Durchführung von Untersuchungen zum Klimawandel an Bundeswasserstraßen ergeben, sind mit der WSV abzustimmen. Verwiesen wird auf die Datengrundlagen im DAS-Basisdienst.

Generelle Anmerkung zu den Anhörungsdokumenten

Bei der Prüfung der Unterlagen sind Unstimmigkeiten zu den nationalen Dokumenten aufgefallen. Der Transparenzansatz wird in den internationalen Anhörungsunterlagen derzeit nicht angewandt (vgl. Anmerkungen zu Annex 15).

Anmerkungen zum Entwurf des Danube River Basin Management Plan

Kap. 2.1.6, Seite 31

Zitat: „morphological alterations, disconnections of adjacent wetlands/floodplains, and alterations caused by future infrastructure projects may impact water status. Also disturbed or severely altered sediment balance is addressed within hydromorphological alterations, although it has not yet been analysed in depth in relation to WFD objectives. Thus, the sediment issue is currently addressed as an intrinsic part of hydromorphological alterations (e.g. within impoundments, morphological alterations).“

Anmerkung: Veränderungen durch zukünftige Infrastrukturprojekte können sich nicht auf den ökologischen Zustand des Gewässers im IST-Zustand auswirken. Mit allen neuen Projekten müssen das Verschlechterungsverbot und das Verbesserungsgebot eingehalten werden. Genau das ist auch Gegenstand des kurzen Kap. 2.1.6.4. An dieser Stelle gehören die zukünftigen Infrastrukturprojekte nicht

in die Aufzählung. Zudem wären es nicht nur Infrastrukturprojekte, sondern auch andere Projekte (z.B. eine neue Wasserkraftnutzung), die geeignet sind sich (negativ) auf den Zustand des Gewässers auszuwirken. Das Kap. 2.1.6.4. mit dem Verweis, dass die Projekte nur kommen, wenn sie keine Auswirkungen haben oder Minderungsmaßnahmen mitgeplant werden, stellt dies richtig dar.

Kap. 2.4, Seite 63

Zitat: „With the publication of the 5th IPCC Assessment Report (...)“

Anmerkung: 2021 ist der 6. IPCC Bericht erschienen.

Kap. 6.4, Seite 96

Zitat: „In 2014, a “Fairway Rehabilitation and Maintenance Master Plan for the Danube and its navigable tributaries” was elaborated in the frame of the EU Strategy for the Danube Region.“

Anmerkung: Quellenangabe fehlt

Anmerkungen zu Annex7: List of Future Infrastructure Projects

Seite 3, Water Body: Donau von Einmündung Große Lauer bis Einmündung Isar

Zitat: Ausbau der Wasserstraße und Verbesserung des Hochwasserschutzes zwischen Straubing und Vilshofen, Teilabschnitt 1: Straubing und Deggendorf

Änderung: Ausbau der Wasserstraße und Verbesserung des Hochwasserschutzes zwischen Straubing und Vilshofen, Teilabschnitt 1: Straubing **bis** Deggendorf

Begründung: Korrekte Bezeichnung Projekt

Zitat: Main purpose: Flood protection

Änderung: Main purpose: Flood protection, Navigation

Begründung: Beide Vorhaben (Ausbau der Wasserstraße und Verbesserung des Hochwasserschutzes) in einem gemeinsamen Verfahren

Zitat: Description: reduction flood risks, improvement for navigation (Ongoing approval procedure under public law and current measures improving flood protection)

Änderung: Description: Improvement of flood protection (technical measures for 100-year flood events), Improvement of navigation conditions (River engineering works - stream regulation)

Zitat: Project status: Officially planned

Änderung: Project status: Implementation of project

Zitat: Start implementation: not yet determined

Änderung: Start implementation: 2020

Zitat: EIA: Intended

Änderung: EIA: Already done

Begründung: UVP wurde im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens durchgeführt

Seite 4, Water Body: Donau von Einmündung Isar bis Einmündung Vils

Zitat: Ausbau der Wasserstraße und Verbesserung des Hochwasserschutzes zwischen Straubing und Vilshofen, Teilabschnitt 2: Deggendorf und Vilshofen

Änderung: Änderung: Ausbau der Wasserstraße und Verbesserung des Hochwasserschutzes zwischen Straubing und Vilshofen, Teilabschnitt 2: Deggendorf **bis** Vilshofen

Begründung: Korrekte Bezeichnung Projekt

Zitat: Main purpose: Flood protection

Änderung: Main purpose: Flood protection, Navigation

Begründung: Beide Vorhaben (Ausbau der Wasserstraße und Verbesserung des Hochwasserschutzes) in einem gemeinsamen Verfahren

Zitat: Description: reduction flood risks, improvement for navigation (Ongoing approval procedure under public law and current measures improving flood protection)

Änderung: Description: Improvement of flood protection (technical measures for 100-year flood events), Improvement of navigation conditions (River engineering works - stream regulation)

Zitat: Project status: Planning under preparation

Änderung: Ongoing planning approval process (currently: hearing procedure, public participation)

Zitat: Transboundary impact: No

Änderung: Yes

Begründung: Participation Republic of Austria (Espoo-Convention)

Zitat: EIA: Intended

Änderung: EIA: In process

Begründung: UVP/UVU wird im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens durchgeführt

Anmerkungen zu Annex15: Progress on measures addressing hydromorphological alterations

Table 4: Interruptions of river and habitat continuity

Zitat: DE: Number of measures to be implemented by 2021: 22; not started: 0, Planning on-going: 14; construction on-going: 0

Anmerkung: Die Staustufen Geisling, Kelheim und Riedenburg sind mindestens 3 Maßnahmen, die bis 2027 nicht als laufende Planungen angezeigt werden (not started: 3)

Zusammenfassung, Schlussbemerkung

Ich weise ausdrücklich darauf hin, dass diese Stellungnahme nicht das gemäß § 7 Abs. 4 WHG erforderliche Einvernehmen der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt zu den eingangs genannten Dokumenten ersetzt.

Nach dem derzeitigen Kenntnisstand gehe ich davon aus, dass das Einvernehmen zu den o. g. Unterlagen unter Berücksichtigung des vorliegenden Konkretisierungsgrades der Anhörungsunterlagen erteilt werden kann, wenn die Unterlagen im Sinne der vorstehenden Änderungen und Anmerkungen überarbeitet werden.

Die Endfassung des relevanten Anhörungsdokumentes muss vor Erteilung des Einvernehmens geprüft werden. Es würde die erforderliche Bearbeitung auf Seiten der GDWS erleichtern, wenn Dokumente übermittelt werden könnten, aus denen der Umgang mit den Ausführungen dieser Stellungnahme und den in den Dokumenten vorgenommenen Änderungen ersichtlich werden. Dabei sind Änderungen aufgrund von Stellungnahmen weiterer im Anhörungsprozess Beteiligter, soweit sie die Zuständigkeiten und Aufgabenerledigung der WSV betreffen, ebenfalls von Interesse, soweit sie zu Änderungen in den Dokumenten führen.

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrag

B o r g e s