



Bundesministerium
für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Erhaltung und Wiederherstellung der ökologischen Durchgängigkeit der Bundeswasserstraßen

**Bundesweites Priorisierungskonzept und Maßnahmenpriorisierung
für den Fischaufstieg – 1. Fortschrittsbericht**

Inhalt

1. Hintergrund und Einführung	3
2. Priorisierungskonzept und Maßnahmenpriorisierung – 2012 bis 2015.....	4
2.1 Sachstandsaktualisierung der Maßnahmenpriorisierung	5
2.2 Operative Umsetzung von Maßnahmen – Ist 2015.....	7
3. Umsetzungsoptimierung – Operative Maßnahmensteuerung und F&E.....	11
3.1 Operative Maßnahmensteuerung.....	11
3.2 Forschung und Entwicklung.....	12
4. Fazit und Ausblick.....	13
5. Referenzen	15
Anhang	

1. Hintergrund und Einführung

In den meisten WRRL-Bewirtschaftungsplänen wird die ökologische Durchgängigkeit als eine der „wichtigen Wasserbewirtschaftungsfragen“ benannt. Sie ist durch geeignete Maßnahmen zu erhalten bzw. wiederherzustellen. Mit dem Ziel, die Lebensbedingungen der Fischfauna zu verbessern und heimische Populationen zu erhalten bzw. wieder aufzubauen und damit die Bewertung des ökologischen Zustands bzw. des ökologischen Potenzials anhand der WRRL-Qualitätskomponente Fischfauna zu verbessern, wird hierzu insbesondere auch der Bau geeigneter Auf- und Abstiegshilfen an Stauanlagen gezählt.

Innerhalb der für die WRRL relevanten Flussgebietseinheiten mit deutschem Anteil bilden die als Bundeswasserstraßen ausgewiesenen großen Flüsse Hauptachsen – als Lebensadern für aquatische Organismen und als Transportwege für Sedimente. Somit kann gerade die Erhaltung und Wiederherstellung der ökologischen Durchgängigkeit der Bundeswasserstraßen wesentlich zur Verbesserung der Gewässerökologie auf dem Weg zu einer Zielerreichung nach WRRL beitragen.

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

Um bundesweit eine gleichermaßen ökologisch und ökonomisch effiziente Aufgabenumsetzung bei der Wiederherstellung der ökologischen Durchgängigkeit der Bundeswasserstraßen zu ermöglichen, wurde eine seit 2010 durch das BMVI gemeinsam mit der WSV und den wissenschaftlichen Bundesanstalten für Gewässerkunde (BfG) und Wasserbau (BAW) erarbeitete pragmatische Handlungskonzeption verfolgt, die die folgenden Kernelemente aufweist:

- Einordnung der gesetzlichen Aufgabe zur Wiederherstellung der Durchgängigkeit in die höchste Prioritätsstufe innerhalb des WSV-Aufgabenportfolios. Damit steht sie hinsichtlich ihres verpflichtenden Charakters auf gleicher Stufe wie z.B. die Verkehrssicherungspflicht.
- Erarbeitung des BMVI-Priorisierungskonzeptes „Durchgängigkeit Bundeswasserstraßen“ mit dem Meilenstein „Maßnahmenpriorisierung für die aufwärtsgerichtete Fischdurchgängigkeit“ (vgl. BMVBS 2012).
- Schaffung von ad-hoc Arbeitsstrukturen für die Wahrnehmung der zusätzlichen Aufgaben im Bereich Durchgängigkeit der Bundeswasserstraßen durch die WSV auf

der Basis der vorhandenen Personalressourcen und Einleitung der erforderlichen Schritte zu einer personellen und organisatorischen Anpassung.

- Auf den Weg bringen konkreter erster Maßnahmenplanungen und -umsetzungen an den Bundeswasserstraßen durch die WSV.
- Durchführung eines gemeinsamen Forschungs- und Beratungsprogramms der Bundesanstalten für Gewässerkunde (BfG) und Wasserbau (BAW) zum Schließen von Wissenslücken und zur Begleitung der operativen Umsetzungen durch die WSV.
- Verstärkung des Austauschs und der Kooperation zwischen BMVI, WSV, den Fachbehörden des Geschäftsbereichs und WRRL-Verantwortlichen in Bund, Ländern und Flussgebieten, mit Interessenvertretern aus Verbänden und Wasserkraft sowie mit wissenschaftlichen Einrichtungen.

2. Priorisierungskonzept und Maßnahmenpriorisierung – 2012 bis 2015

Mit dem BMVI-Priorisierungskonzept „Durchgängigkeit Bundeswasserstraßen“ wurde der politisch-strategische Planungsrahmen für eine schrittweise und WRRL-gerechte Umsetzung der fachlich erforderlichen Maßnahmen an den Stauanlagen der Bundeswasserstraßen bereitgestellt. Erster großer Meilenstein des Konzeptes ist die Maßnahmenpriorisierung für die aufwärtsgerichtete Fischdurchgängigkeit. Sie umfasst etwa 250 Standorte mit Handlungsbedarf und wurde im Entwurf in 2011 mit Blick auf die WRRL-Bewirtschaftungsplanungen mit dem BMUB und den Bundesländern abgestimmt. Anfang 2012 veröffentlichte das BMVI (vgl. BMVBS, 2012) das Priorisierungskonzept einschließlich Maßnahmenpriorisierung und Erläuterungsbericht. Von 2014 bis 2015 erfolgte die erste Fortschreibung des Konzeptes einschließlich einer kompletten Sachstandsaktualisierung der Maßnahmenpriorisierung.

Die Maßnahmenpriorisierung für die aufwärtsgerichtete Durchgängigkeit wurde von Beginn an als „lebender“ Handlungsrahmen ausgelegt, der einerseits die notwendige Verbindlichkeit und andererseits eine angemessene Flexibilität aufweist. Regelmäßige und anlassbezogene Anpassungen waren und sind daher vorgesehen, um auf neue Entwicklungen und Unwägbarkeiten reagieren zu können. Hierzu zählen z.B. komplexe und lange Planungsverfahren, die Vielzahl der zu beteiligenden Verantwortlichen und Akteure bei der Aufgabenumsetzung an den Bundeswasserstraßen, noch bestehende fachlich-technische Wissensdefizite, rechtlicher Klärungsbedarf und nicht zuletzt, inwieweit der WSV die erforderlichen Personal- und Haushaltsmittel bereitgestellt werden. Auch angesichts der zu erwartenden strukturellen und organisatorischen Änderungen innerhalb der WSV, die der laufende Reformprozess mit sich bringt, war ein Anpassungsbedarf für die Maßnahmenpriorisierung absehbar.

Mitte 2014 lag eine erste Sachstandsaktualisierung der Priorisierungslisten vor, die mit Blick auf die Aufstellung der Bewirtschaftungspläne für den zweiten WRRL-

Bewirtschaftungszyklus zwischen der WSV und den Bundesländern regional abgestimmt wurde. Die operative Verantwortung hierfür sowie für Planungsverfahren und Umsetzungen vor Ort wurde infolge der WSV-Reform nunmehr durch Außenstellen der zentral in Bonn angesiedelten Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt (GDWS) und ihren nachgeordneten Wasserstraßen- und Schifffahrtsämtern (WSÄ) bzw. Wasserstraßen-neubauämtern (WNÄ) wahrgenommen. Unter Einbezug der beratenden Fachbehörden BfG und BAW wurden zudem grundlegende fischökologische und technische Anforderungen an Fischpässe gemeinsam mit Fachleuten der Bundesländer, in Verbänden sowie Wissenschaft und Praxis weiter konkretisiert. Aufgrund der Hinweise aus den Bundesländern und neuer verfügbarer Daten wurde der BfG Bericht 1697 zur Einstufung der fischökologischen Dringlichkeit von Maßnahmen zur Wiederherstellung der Durchgängigkeit an den Stauanlagen der Bundeswasserstraßen im Jahr 2015 aktualisiert (vgl. BfG Bericht 1697, 2010, Fortschreibung in Bearbeitung). Auf Basis dessen wurde die erste Fortschreibung Ende 2015 abgeschlossen.

2.1 Sachstandsaktualisierung der Maßnahmenpriorisierung

Auch die aktuelle Maßnahmenpriorisierung umfasst drei Umsetzungsphasen, die sich an den Bewirtschaftungszyklen der WRRL orientieren und innerhalb derer an den rund 250 Standorten geeignete Durchgängigkeitsmaßnahmen zu ergreifen sind.

Ausgangspunkt der aktuellen Maßnahmenreihung stellt die Priorisierung von 2012 dar. Hinzu kommen Erfahrungswerte und Erkenntnisse aus der operativen Umsetzung, die zwischenzeitlich einbezogen wurden. Bei der nun vorliegenden überarbeiteten Maßnahmenreihung sind insbesondere die folgenden Aspekte berücksichtigt worden:

- **Pilotstandorte:**
Zur Klärung dringender Fragen aus der Beratungspraxis und zur Konkretisierung unklarer Vorgaben im aktuellen Stand der Technik für den Bau von Fischaufstiegsanlagen wurden sieben Pilotstandorte (Koblenz und Lehmen an der Mosel; Kochendorf und Lauffen am Neckar; Wallstadt und Eddersheim am Main sowie Dörverden an der Weser) eingerichtet, an denen spezielle Untersuchungsprogramme durchgeführt werden. Die Standortwahl und die Konzeption der Untersuchungen sichern dabei eine möglichst gute Übertragbarkeit der Erkenntnisgewinne zur Optimierung von Maßnahmenumsetzung an anderen Standorten. Aus diesem Grund werden die Pilotmaßnahmen weiterhin zeitlich hoch priorisiert, wenngleich es an verschiedenen Standorten zu Verzögerungen gekommen ist.
- **Absehbarer Baubeginn bzw. Bauabschluss von Maßnahmen:**
An mehr als 40 Standorten laufen derzeit Planungen für Fischaufstiegsanlagen in jeweils unterschiedlichen Planungsständen. Für diese Anlagen sollen die aktuellen Planungen möglichst zügig abgeschlossen und die konkrete bauliche Umsetzung

begonnen werden. Je nach aktuellem Planungsstand wurden diese Standorte vordringlich in der Maßnahmenpriorisierung verortet.

- **Regionale Abstimmungen im Kontext der WRRL-Bewirtschaftungsplanung:**
Die Außenstellen der GDWS haben sich mit den Bundesländern über regional zu priorisierende Durchgängigkeitsmaßnahmen verständigt, die in die jeweiligen Maßnahmenprogramme für den zweiten WRRL-Bewirtschaftungszyklus einfließen. Sie wurden entsprechend dieser Abstimmungen in den Umsetzungsphasen der Maßnahmenpriorisierung verortet. Hierdurch soll eine zeitlich-räumliche Verknüpfung mit Maßnahmen der Länder erreicht werden, um die ökologische Wirkung der Maßnahmen zu forcieren. Um beispielweise Synergien zwischen Fischauf- und Fischabstiegsmaßnahmen zu gewährleisten, fließen auch bilaterale Vereinbarungen mit Wasserkraftanlagenbetreibern in die Reihung ein und führen so zu weiteren regional bedingten Einordnungen von Maßnahmen.
- **Bundesweite Abwägung:**
Bei der Zusammenführung der regionalen Maßnahmenpriorisierungen zu einer bundesweiten Gesamtpriorisierung wurden übergreifende Aspekte in die Abwägung einbezogen. Hierzu zählen insbesondere auch Synergien mit Ersatzinvestitionsmaßnahmen der WSV, aber auch Gesichtspunkte für eine räumliche Ausgewogenheit von Maßnahmen.
- **Ökologische Dringlichkeit**
Grundsätzlich erfüllen die meisten Anlagen, die sich derzeit in der Planung befinden, aus fischökologischer Sicht das Kriterium einer mittleren oder hohen Dringlichkeit. Sollten auf Grundlage der vorgenannten Aspekte mehrere Standorte dieselben Voraussetzungen (Baubeginn, Pilotanlage, Regionales etc.) aufweisen, wird zur Differenzierung die jeweils festgestellte fischökologische Dringlichkeit für eine Fischaufstiegsmaßnahme herangezogen. Fachliche Grundlage hierfür bildet der BfG Bericht 1697 (vgl. BfG Bericht 1697, 2010, Fortschreibung in Bearbeitung).
- **Mittlerer Abfluss (MQ):**
Ist auch die fischökologische Dringlichkeit gleich, so wird der mittlere Abfluss als ein grobes Maß für die Größe der Bundeswasserstraße herangezogen, um die Umsetzungsreihenfolge weiter zu differenzieren. Hierbei werden Maßnahmen an vergleichsweise großen Bundeswasserstraßen vor den Maßnahmen an kleineren Bundeswasserstraßen eingereiht.

In der ersten Umsetzungsphase wurden gemäß Priorisierung 2012 noch 46 Maßnahmen zur Wiederherstellung der aufwärtsgerichteten Durchgängigkeit gelistet, für die von einem Baubeginn vor 2015 ausgegangen wurde. Aus der laufenden Fortschreibung geht hervor, dass es für den überwiegenden Teil der Maßnahmen zu Verschiebungen in die zweite Umsetzungsphase (Baubeginn nach 2015) kommen wird. Als Gründe hierfür sind insbesondere Personalengpässe in der WSV und den Oberbehörden sowie

Planungsverzögerungen durch komplexe Abstimmungserfordernisse mit Bundesländern und Wasserkraftanlagenbetreibern zu nennen (siehe Anhang (Tabelle 3, Maßnahmen der 1. Umsetzungsphase, Erläuterungsbericht 2012)

Einen Vergleich der Maßnahmenpriorisierung zwischen den Jahren 2012 und 2015 zeigt Tabelle 1.

Tabelle 1: Zuordnung der Standorte mit Maßnahmenbedarf zu den einzelnen Umsetzungsphasen
(Vergleich der Angaben des Erläuterungsberichts 2012 mit dem Fortschrittsbericht 2015)

Umsetzungsphasen gemäß WRRL - Bewirtschaftungszyklen	2012	2015
1. Umsetzungsphase (bis 2015)	46	3
2. Umsetzungsphase (bis 2021)	62	77
3. Umsetzungsphase (nach 2021)	75	110

Für eine Reihe von Standorten war bereits 2012 festgestellt worden, dass der tatsächliche Bedarf oder auch die Zuständigkeit für das Ergreifen von Durchgängigkeitsmaßnahmen noch unklar ist. Insgesamt konnte bis 2015 für über 20 Standorte der Maßnahmenbedarf geklärt werden. Für mehr als die Hälfte dieser Standorte wurde der Bedarf für fischökologische Maßnahmen festgestellt und eine entsprechende Einreihung in die 3. Umsetzungsphase vorgenommen. Eine Priorisierung in die 2. Umsetzungsphase konnte für weitere 3 Standorte vorgenommen werden. An 4 weiteren Standorten wird aus verschiedenen standortspezifischen Gründen kein weiterer Bedarf einer Maßnahme gesehen, ebenso wurde in Abstimmung mit dem zuständigen Bundesland eine Maßnahme aus der 3. Umsetzungsphase als nicht umsetzungsbedürftig umgestuft.

2.2 Operative Umsetzung von Maßnahmen – Ist 2015

Fischaufstiegsanlagen an den Bundeswasserstraßen werden nach dem jeweiligen aktuellen Stand der Technik geplant. Dieser dokumentiert sich derzeit weitestgehend durch das DWA Merkblatt 509 „Fischaufstiegsanlagen und fischpassierbare Bauwerke – Gestaltung, Bemessung, Qualitätssicherung“ (vgl. DWA M 509, 2015) und wird in der BAW/BfG Arbeitshilfe Fischaufstiegsanlagen bzgl. relevanter Aspekte für die Bundeswasserstraßen weiter differenziert (vgl. BAW/BfG Arbeitshilfe Version 2.0, 2015). Neben der Qualitätssicherung aller Maßnahmenumsetzungen durch fundierte fachliche Beratung sowie Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten sind für die umgesetzten Maßnahmen Erfolgskontrollen vorgesehen. Hierbei werden die durch die WSV errichteten Fischwanderhilfen hinsichtlich ihrer biologischen Funktion, das heißt Auffindbarkeit und Passierbarkeit für die angestrebten Fischarten überprüft. Auch muss der derzeitige Stand der Technik, der in großen Bundeswasserstraßen nur unzureichend anzuwenden ist, im Rahmen

von Forschungs- und Entwicklungsprojekten für diese weiter entwickelt und angepasst werden.

An 245 Standorten an 38 Bundeswasserstraßen wurde der grundsätzliche Bedarf ermittelt, Maßnahmen zur Herstellung der ökologischen Durchgängigkeit durchzuführen oder diesen zu prüfen.

Ein Drittel der Standorte entfallen auf die Flussgebietseinheiten von Elbe und Oder. Insbesondere hier bestehen für viele Durchgängigkeitsmaßnahmen Synergien mit Ersatzinvestitionen, die wegen sicherheitstechnischer oder verkehrswasserbaulicher Beweggründe erforderlich sind. Dies führt zu einer vergleichsweise dringlichen Umsetzung und damit zu einer höheren Priorisierung von Maßnahmen an diesen Standorten. Im Westen und Süden Deutschlands bilden der Main (34 Staustufen), Neckar und Lahn mit jeweils 27 Staustufen sowie Mosel und Saar mit 19 Staustufen allein in der Bundeswasserstraße Umsetzungsschwerpunkte für Maßnahmen zur Wiederherstellung der Durchgängigkeit. An über 180 Standorten ist der Maßnahmenbedarf unstrittig. Von diesen befinden sich derzeit 56 Standorte in der Planung, aber in unterschiedlichen Planungsständen. An insgesamt 11 Standorten in den Flussgebietseinheiten Elbe, Rhein und Weser sind seit 2010 Baumaßnahmen erfolgt, von denen 3 Anlagen durch die WSV und 8 Anlagen durch Dritte, i.d.R. Wasserkraftanlagenbetreiber finanziert wurden. Bereits jetzt ist absehbar, dass angesichts der Größe und der ökologischen Bedeutung der Donaustandorte Bad Abbach und Regensburg die erfolgten Optimierungsmaßnahmen nicht dem Bedarf einer umfassenden fischökologischen Maßnahme entsprechen, obgleich durch die bereits durchgeführten Maßnahmen kurzfristig eine fischökologische Verbesserung erreicht werden konnte. Der Maßnahmenbedarf dieser zuvor in der 1. Umsetzungsphase verorteten Standorte wird voraussichtlich in der Zeitspanne der 3. Umsetzungsphase weitergehend betrachtet.

Bei 47 Anlagen ist der Status noch unklar, da hier Prüfkativitäten erforderlich sind (siehe Anhang, Abschnitt „Zeitschiene offen“).

Tabelle 2: Übersicht der zurzeit in Planung befindlichen Maßnahmen (an Bundeswasserstraßen) unter Berücksichtigung der jeweiligen Flussgebietseinheit

Planungsphase	Flussgebietseinheit					
	Elbe	Oder	Weser	Ems	Rhein	Donau
in der Planung	19	1	7	3	23	3
Bauliche Umsetzung						
Funktionsbewertung	4		1		7	

In den anderen Flussgebietseinheiten sind nach derzeitigem Kenntnisstand an Bundeswasserstraßen keine Maßnahmen erforderlich.

Abbildung 1 gibt zusammenfassend einen Überblick über den Stand der Maßnahmenpriorisierung für die einzelnen Standorte im Bundesgebiet 2015.

Maßnahmenpriorisierung zur aufwärts gerichteten Fischdurchgängigkeit der Bundeswasserstraßen

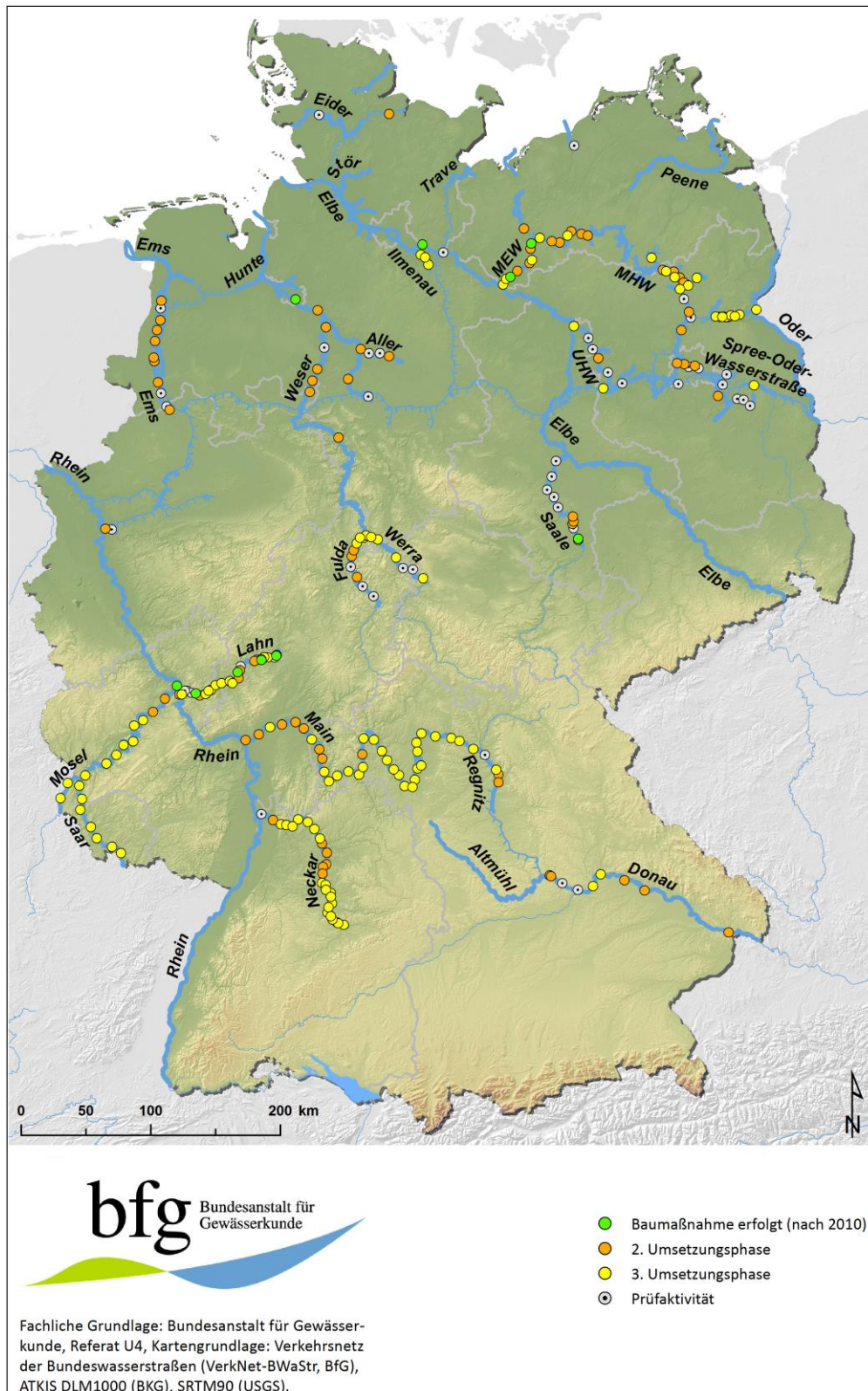


Abbildung 1: Maßnahmenpriorisierung zur Wiederherstellung der aufwärtsgerichteten Durchgängigkeit der Bundeswasserstraßen – Übersicht (Stand September 2015)

3. Umsetzungsoptimierung – Operative Maßnahmensteuerung und F&E

Wie die bisherigen Ausführungen zeigen, bleibt der aktuelle Umsetzungsstand hinter den ursprünglichen Planungen und Ansätzen zurück. Ursachen hierfür sind insbesondere Personaldefizite, sowohl in der WSV als auch in den Oberbehörden, erheblich länger andauernde Abstimmungsprozesse zwischen Verantwortlichen und Betroffenen an den jeweiligen Standorten und planungsrelevante Kenntnislücken in den fachlich-technischen Grundlagen.

Das bestehende Personaldefizit der WSV ist wesentlich und kurz- bis mittelfristig nicht behebbar. Daher wurden umso mehr bereits angelaufene Anstrengungen verstärkt, die Umsetzungseffizienz für die Aufgabenerledigung im Bereich Durchgängigkeit durch organisatorische bzw. strukturelle Anpassungen sowie fachliche Wissensmehrung weiter zu steigern. Diesen Anpassungsmöglichkeiten sind allerdings organisatorische und ressourcenbedingte Grenzen gesetzt.

3.1 Operative Maßnahmensteuerung

Derzeit wird der durch das Priorisierungskonzept vorgegebene, eng an die Anforderungen der WRRL angelehnte politisch-strategische Rahmen für die Gesamtaufgabenerledigung von der WSV durch ein Multiprojektmanagementinstrument (MPM) umgesetzt. Das MPM erlaubt eine effizientere, transparente Ressourcen- und Zeitplanung der Vielzahl von Projekten zur ökologischen Durchgängigkeit, die sich zur gleichen Zeit in der Umsetzung, aber jeweils in anderen Projektphasen befinden. Auf diese Weise wird der WSV künftig eine optimierte Steuerung der operativen Maßnahmen zur Herstellung der ökologischen Durchgängigkeit – zunächst für den Fischaufstieg - ermöglicht. Das MPM ist dabei als WSV-internes Steuerungsinstrument zu verstehen, während das Priorisierungskonzept den öffentlichen, verbindlichen Rahmen für die Umsetzung des Gesamtprojektes darstellt.

Das Steuerungsinstrument stellt für alle Standorte und Durchgängigkeitsmaßnahmen an den Bundeswasserstraßen übersichtlich den Planungsstand und den Planungsprozess dar. Es veranschaulicht den Ressourceneinsatz bei laufenden Maßnahmen und macht den jeweiligen Ressourcen- und zeitlichen Bedarf für noch vorgesehene Maßnahmenumsetzungen besser abschätzbar. Dabei dient es auch dazu, die technischen und juristischen Kapazitäten auf allen Ebenen der WSV sowie der beratenden Fachbehörden BfG und BAW zu integrieren. Es ist zudem geeignet, die Zusammenarbeit zwischen allen an den Maßnahmenstandorten Verantwortlichen und zu Beteiligten zu fördern.

Um die Maßnahmenumsetzung bundesweit auch organisatorisch noch effizienter zu gestalten, ist im Rahmen des WSV-Reformprozesses vorgesehen, die operative Aufgabenwahrnehmung im Bereich Durchgängigkeit in spezialisierten Wasserstraßenneubauämtern zu bündeln. Die erforderliche bundesweite Aufgabensteuerung wird durch das Dezernat „Ökologische Weiterentwicklung der Bundeswasserstraßen“ gewährleistet, das in der Abteilung „Umwelt, Technik, Wassertourismus“ der GDWS eingerichtet wurde.

3.2 Forschung und Entwicklung

Die operative Aufgabenwahrnehmung der WSV wird durch eine umfassende biologisch-hydraulisch-technische Qualitätssicherung der Oberbehörden Bundesanstalt für Gewässerkunde (BfG) und Bundesanstalt für Wasserbau (BAW) flankiert. Sie fußt auf einem gemeinsamen Forschungs- und Beratungsprogramm von BfG und BAW, welches das BMVI zur erforderlichen Wissensmehrung für die Maßnahmenplanung und –umsetzung nach der gesetzlichen Aufgabenübernahme im Jahr 2010 auf den Weg gebracht hat.

Das Ziel der gemeinsamen Forschungsaktivitäten von BfG und BAW besteht darin, fachliche und methodische Grundlagen für die Herstellung und die Bewertung der ökologischen Durchgängigkeit zu schaffen und offene Fragen aus der Beratungspraxis zu klären. Die Ergebnisse werden das Verständnis des ökologischen Potenzials der Bundeswasserstraßen vertiefen und zu einer Weiterentwicklung des Standes der Technik führen. Beides ist notwendig, um die Qualität von Maßnahmen zur Herstellung der ökologischen Durchgängigkeit zu sichern.

An die Bearbeitung der Forschungsaufgaben zur ökologischen Durchgängigkeit werden drei grundsätzliche Anforderungen gestellt:

1. Der enge Zeitrahmen der WRRL erfordert eine zügige Umsetzung der Maßnahmen und damit eine schnelle Beantwortung der drängenden Fragen, insbesondere aus der Fachberatung.
2. Die Ergebnisse sollen wissenschaftlichen Ansprüchen genügen und hinsichtlich ihrer Aussagekraft übertragbar sein.
3. Die Umsetzung der Forschungsaufgabe soll mit einem möglichst geringen Aufwand an personellen und finanziellen Ressourcen erfolgen.

Um diesen drei Anforderungen zu entsprechen, wurde für das Forschungsprogramm „Ökologische Durchgängigkeit“ ein stufenweises Vorgehen entwickelt, welches die Beantwortung drängender Fragen aus der Beratungspraxis mit dem Anspruch der Übertragbarkeit von Forschungsergebnissen verbindet.

Zeitnahe Beantwortung drängender Fragen aus der Beratungspraxis

Gezielte Literaturstudien zu nationalen und internationalen Untersuchungen ermöglichen bereits zu einigen Fragen direkte Antworten. Zu den verbleibenden Fragen kann der noch offene Forschungsbedarf konkretisiert werden. Auf dieser Basis wird die Konzeption der eigentlichen Versuchsplanung durchgeführt. Sofern möglich und sinnvoll, werden Fragen durch zeitnahe Laboruntersuchungen oder Modellierungen beantwortet. Notwendige Weiterentwicklungen von Untersuchungsmethoden werden angestoßen.

Einrichtung von Pilotanlagen und experimentelle Forschung

Parallel erfolgt die Errichtung von Pilotanlagen, an denen eine praktische Überprüfung von Hypothesen aus Literaturstudien und Laboruntersuchungen und damit eine deutlich verbesserte Übertragbarkeit der Ergebnisse gewährleistet werden kann. Die Arbeiten konzentrieren sich zu Beginn auf die bereits fertig gestellte Anlage in Koblenz/Mosel und auf Grundlagenuntersuchungen, die unabhängig von der Fertigstellung der Fischaufstiegsanlagen sind. Sukzessive werden mit Fertigstellung der Pilotanlagen die jeweiligen Untersuchungen aufgenommen. Die anhand von Literatur, Modellierungen und Laborexperimenten gewonnenen Erkenntnisse fließen direkt in die Konzeptionierung der Untersuchungen an den Pilotstandorten ein. Dieses Vorgehen verbindet eine anwendungsorientierte Forschung mit der zeitlich gestaffelten Umsetzung der WRRL.

4. Fazit und Ausblick

Um den ambitionierten zeitlichen und ökologischen Zielstellungen der WRRL für den Bereich der Bundeswasserstraßen gerecht zu werden, haben BMVI und WSV konzeptionelle und operative Planungs- und Umsetzungsschritte unternommen. Die Fachbehörden BfG und BAW haben durch ihre Forschungs- und Entwicklungs- sowie fachliche Beratungstätigkeit die dringend erforderliche Wissensmehrung im Aufgabenfeld „Wiederherstellung der Durchgängigkeit der Bundeswasserstraßen“ weit vorangebracht. Unübersehbar bleibt aber, dass die gesteckten zeitlichen Umsetzungsziele derzeit nicht erreicht werden können.

Die ersten Jahre der gesetzlichen Verantwortlichkeit der WSV für die Wiederherstellung der Durchgängigkeit der Bundeswasserstraßen zeigen eindrücklich auf, dass nur bei tatsächlicher und angemessener Aufstockung der WSV-Personalressourcen, der Beratungsressourcen in den Oberbehörden, bei Bereitstellung der erforderlichen zusätzlichen Investitionsmittel und durch organisatorische Anpassungen bei der Aufgabenerledigung eine Erfüllung der gesetzlichen Verpflichtung gemäß WHG möglich sein wird. Alle Umschichtungs- und Umpriorisierungsmöglichkeiten wurden ausgelotet und zwischenzeitlich ausgeschöpft. Die Einwerbung neuen Personals läuft, aber es ist nicht absehbar, ob und wann die erforderlichen Aufstockungen tatsächlich verfügbar gemacht werden.

Auf dem Weg zur Zielerreichung gemäß WRRL ist es essenziell, bestehende Wissenslücken rund um das Thema Durchgängigkeit an Stauanlagen der Bundeswasserstraßen zu schließen, noch fehlende fachliche Grundlagen zu erarbeiten und vergleichbare konzeptionelle Ansätze innerhalb der Flussgebiete anzuwenden. Nur auf diese Weise können Referenzen und Bewertungsmaßstäbe (fisch-) ökologisch sinnvoll und verbindlich abgeleitet werden, an die dann die entsprechenden Bemessungsgrundlagen für ökologisch und ökonomisch effiziente Maßnahmen zur Wiederherstellung der Durchgängigkeit anknüpfen.

Im Rahmen des Forschungs- und Entwicklungsprogramms der wissenschaftlichen Oberbehörden BfG und BAW wird stetig an der Beseitigung der noch vorhandenen

Wissenslücken gearbeitet und geeignete Standards für die Maßnahmen an den Bundeswasserstraßen weiterentwickelt.

Aber auch der Erfolg der weiteren Abstimmungen zu fachlichen Anforderungen und Referenzen in den Flussgebieten zwischen den beteiligten Bundes- und Landesbehörden sowie den betroffenen Wasserkraftanlagenbetreibern wird eine wichtige Rolle für die Zielerreichung nach WRRL -zeitlich wie fachlich - spielen. Dies betrifft nach wie vor offene rechtliche und fachliche Fragen im Zusammenspiel von WSV, den für die WRRL-Umsetzung insgesamt zuständigen Bundesländern und den an den Staustufen der Bundeswasserstraßen Wasserkraft nutzenden Energieversorgungsunternehmen. Hier geht es z.B. darum, Zuständigkeitsfragen bei mehreren Gewässerarmen oder fachliche Fragen zu den Dotationswassermengen zu klären.

Mit der Fertigstellung der ersten mit und durch die WSV finanzierten Fischaufstiegsanlagen ist ein Anfang in der Herstellung der ökologischen Durchgängigkeit der Bundeswasserstraßen gemacht worden. Weitere Anlagen werden in den kommenden Jahren realisiert. Darüber hinaus werden auch Fragen zu einem schadfreien Fischabstieg an Wehranlagen und zur Sedimentdurchgängigkeit angegangen (BMVBS, 2012).

5. Referenzen

BMVBS – Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (2012): Erhaltung und Wiederherstellung der ökologischen Durchgängigkeit der Bundeswasserstraßen.

Erläuterungsbericht zu Handlungskonzeption und Priorisierungskonzept des BMVBS, Bonn.

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

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

BAW/BfG (2015): Arbeitshilfe Fischaufstiegsanlagen an Bundeswasserstraßen, Bundesanstalt für Wasserbau (BAW) und Bundesanstalt für Gewässerkunde (BfG), Version 2.0, 26.06.2015, Karlsruhe, Koblenz. DOI: 10.5675/AHFAA_2.0_2015

Tabelle 1: Standorte an Bundeswasserstraßen, an denen seit 2010 bereits Baumaßnahmen erfolgt sind¹

Flussgebiets-einheit	Bundesland	Gewässer	Staustufe	Kostenträger
Elbe	SH/NI	Elbe	Geesthacht	Vattenfall Europe AG
	MV	MEW	Malliß	WSV
	MV	MEW	Lewitz	WSV
	ST	Saale	Meuschau	Wasserkraftwerke Ost-West Kurth GmbH & Co. KG
Rhein	RP	Lahn	Nassau	SUWAG AG
	HE	Lahn	Kirschhofen	Elikraft AG
	HE	Lahn	Wetzlar unten	enwag mbH
	HE	Lahn	Wetzlar oben	Stadt Wetzlar
	HE	Lahn	Giessen - unteres	Stadt Gießen
	RP	Mosel	Koblenz	WSV/Land RP
Weser	HB	Weser	Hemelingen	Weserkraftwerk Bremen GmbH & Co KG

¹ Weitere Hinweise zu den Standorten Bad Abbach und Regensburg siehe Kap. 2.2

Tabelle 2: Gesamtübersicht der Maßnahmenpriorisierung

Maßnahmenpriorisierung – Gesamtreihung von Maßnahmen zur Wiederherstellung der aufwärtsgerichteten Durchgängigkeit der BWaStr.

Stand September 2015		Bundes- land	FGE	Gewässer	Standort
Block 1: Umsetzungsaktivitäten	2. Umsetzungsphase (gemäß WRRL- bis 2021)	RP	Rhein	Mosel	Lehmen
		NI	Weser	Weser	Dörverden
		NW	Ems	Ems	Ober-/Unterschleuse Rheine
		NW	Rhein	Ruhr	Ruhrschleuse Duisburg
		NI	Ems	Ems	Geeste
		NI	Ems	Ems	Varloh
		BW	Rhein	Neckar	Kochendorf
		HE	Rhein	Main	Eddersheim
		MV	Elbe	Müritz-Elde- Wasserstraße	Neustadt-Glewe
		NW	Weser	Weser	Schlüsselburg
		BW	Rhein	Neckar	Lauffen
		BY	Rhein	Main	Wallstadt
		BB	Elbe	Untere Havel- Wasserstraße	Rathenow
		NI	Weser	Weser	Langwedel
		MV	Elbe	Stör- Wasserstraße	Banzkow
		HE	Rhein	Lahn	Altenberg
		NW	Weser	Weser	Petershagen
		HE	Rhein	Main	Kostheim
		BY	Rhein	Main	Rothenfels
		BW	Rhein	Neckar	Gundelsheim
		BE	Elbe	Havel-Oder- Wasserstraße	Spandau
		MV	Elbe	Müritz-Elde- Wasserstraße	Güritz/Grabow
		MV	Elbe	Müritz-Elde- Wasserstraße	Parchim
		MV	Elbe	Müritz-Elde- Wasserstraße	Neuburg
ST	Elbe	Saale	Böllberg		
BY	Rhein	Regnitz	Hausen		

Stand September 2015		Bundes- land	FGE	Gewässer	Standort
Block 1: Umsetzungsaktivitäten	2. Umsetzungsphase (gemäß WRRL - bis 2021)	RP	Rhein	Lahn	Lahnstein
		NI	Weser	Weser	Hameln
		NI	Ems	Ems	Herbrum
		SH	Elbe	Achterwehrer Schiffahrtskanal	Strohbrück
		HE	Rhein	Main	Offenbach
		HE	Rhein	Lahn	Füfurfurt
		HE	Weser	Fulda	Neue Mühle Kassel
		NI	Ems	Ems	Düthe
		ST	Elbe	Saale	Trotha
		BY	Donau	Main-Donau-Kanal	Forchheim
		HE	Rhein	Lahn	Weilburg unten/ oben
		NI	Weser	Leine, Ihme und Schneller Graben	Neustadt
		ST	Elbe	Saale	Halle/Gimritz
		NI	Ems	Ems	Hilter
		BY	Donau	Altmühl	Dietfurt
		HE	Rhein	Lahn	Oberbiel/Niederbiel
		NI	Ems	Ems	Hüntel
		NI	Weser	Weser	Landesbergen
		ST	Elbe	Saale	Rischmühle
		BE	Elbe	Spree-Oder Wasserstraße	Charlottenburg
		BW	Rhein	Neckar	Schwabenheim
		BY	Donau	Donau	Geisling
		HE	Weser	Fulda	Stadtschleuse Kassel
		NI	Ems	Ems	Hanekenfähr
		BE	Elbe	Spree-Oder Wasserstraße	Mühlendamm
		BY	Donau	Donau	Kachlet
		HE	Weser	Fulda	Melsungen
		BW	Rhein	Neckar	Heilbronn
		BB	Elbe	Obere- Havel Wasserstraße	Steinhavel

Stand September 2015		Bundes- land	FGE	Gewässer	Standort
Block 1: Umsetzungsaktivitäten	2. Umsetzungsphase (gemäß WRRL- bis 2021)	HE	Rhein	Main	Krotzenburg
		NI	Weser	Aller	Hademstorf
		BW	Rhein	Neckar	Horkheim
		BB	Elbe	Havel-Oder- Wasserstraße	Lehnitz/ Sachsenhausen
		HE	Rhein	Main	Mühlheim
		RP	Rhein	Mosel	Müden
		NI	Weser	Aller	Oldau
		RP	Rhein	Lahn	Hollerich
		BY	Donau	Donau	Straubing
		BB	Elbe	Havel-Oder- Wasserstraße	Lehnitz/ Festes Wehr
		BY	Rhein	Main	Obernau
		BB	Elbe	Obere- Havel Wasserstraße	Regow
		BB	Elbe	Lychener Gewässer	Himmelpfort
		BB	Elbe	Dahme Wasserstraße	Neue Mühle
		BB	Elbe	Obere- Havel Wasserstraße	Bischofswerder / Bauhofs- arche Zehdenick
		MV	Elbe	Müritz-Elde- Wasserstraße	Barkow
		MV	Elbe	Müritz-Elde- Wasserstraße	Bobzin
		MV	Elbe	Müritz-Elde- Wasserstraße	Plau
		BB	Elbe	Obere- Havel Wasserstraße	Zaaren
		MV	Elbe	Müritz-Elde- Wasserstraße	Eldena
		BB	Elbe	Obere- Havel Wasserstraße	Schorfheide
		BB	Oder	Finowkanal	Eberswalde

Stand September 2015	Bundes- land	FGE	Gewässer	Standort	
Block 1: Umsetzungsaktivitäten	3. Umsetzungsphase (gemäß WRRL nach 2021)	BY	Rhein	Main	Dettelbach
		ST/BB	Elbe	Untere Havel Wasserstraße	Quitzebel
		BW	Rhein	Neckar	Heidelberg
		NI	Weser	Fulda	Hann. Münden
		NI	Weser	Fulda	Bonaforth
		BW	Rhein	Neckar	Neckargemünd
		BY	Rhein	Main	Gerlachshausen / Volkach
		NI	Elbe	Ilmenau	Fahrenholz
		HE	Rhein	Main	Griesheim
		NI	Weser	Fulda	Wilhelmshausen
		NI	Elbe	Ilmenau	Wittorf
		BW	Rhein	Neckar	Neckarsteinach
		BY	Rhein	Regnitz	Neuses / Hirschaid
		NI	Elbe	Ilmenau	Bardowick
		HE	Rhein	Neckar	Hirschhorn
		HE	Weser	Fulda	Wahnhausen
		BY	Rhein	Main	Viereth
		BB	Elbe	Havel-Oder- Wasserstraße	Hohensaaten West
		BW	Rhein	Neckar	Rockenau
		NI	Weser	Werra	Hann. Münden
		MV	Elbe	Müritz-Elde- Wasserstraße	Dömitz
		BY	Rhein	Main	Kleinostheim
		BW	Rhein	Neckar	Guttenbach
		NI	Weser	Werra	Letzter Heller
		BY	Rhein	Main	Heubach
		BW	Rhein	Neckar	Neckarzimmern
		BB	Elbe	Spree-Oder Wasserstraße	Fürstenwalde
		NI	Weser	Werra	Hedemünden
		BY	Rhein	Main	Kitzingen

Stand September 2015	Bundes- land	FGE	Gewässer	Standort
Block 1: Umsetzungsaktivitäten 3. Umsetzungsphase (gemäß WRRL nach 2021)	RP	Rhein	Lahn	Ahl
	MV	Elbe	Müritz-Elde- Wasserstraße	Neu Kaliss/ Findenwirunshier
	HE	Weser	Werra	Bad Sooden- Allendorf
	BY	Rhein	Main	Wipfeld
	RP	Rhein	Lahn	Kalkofen
	MV	Elbe	Müritz-Elde- Wasserstraße	Hechtsforth
	TH	Weser	Werra	Falken
	BY	Rhein	Main	Faulbach
	BB	Elbe	Obere- Havel Wasserstraße	Bredereiche
	RP	Rhein	Lahn	Naunheim
	BY	Rhein	Main	Steinbach
	BB	Elbe	Obere- Havel Wasserstraße	Fürstenberg
	RP	Rhein	Lahn	Dorlar
	RP	Rhein	Mosel	Fankel
	BY	Rhein	Main	Himmelstadt
	BB	Oder	Finowkanal	Liepe
	BW	Rhein	Neckar	Pleidelsheim
	BY	Rhein	Main	Klingenberg
	BB	Oder	Finowkanal	Stecher
	RP	Rhein	Mosel	St. Aldegund
	BB	Oder	Finowkanal	Ragöse
	RP	Rhein	Mosel	Enkirch
	BY	Rhein	Main	Freudenberg
	BB	Elbe	Elbe-Havel Kanal	Wusterwitz
	MV	Elbe	Müritz-Elde- Wasserstraße	Garwitz/Malchow
	SL	Rhein	Saar	Mettlach
	BY	Rhein	Main	Eichel
	RP	Rhein	Mosel	Zeltingen
BY	Rhein	Main	Lengfurt	

Stand September 2015	Bundes- land	FGE	Gewässer	Standort
Block 1: Umsetzungsaktivitäten	3. Umsetzungsphase (gemäß WRRRL nach 2021)			
	MV	Elbe	Müritz-Elde- Wasserstraße	Lübz
	RP	Rhein	Mosel	Wintrich
	BY	Rhein	Main	Ottendorf
	BB	Oder	Finowkanal	Kupferhammer
	SL	Rhein	Saar	Rehlingen
	BY	Rhein	Main	Marktbreit
	BB	Oder	Finowkanal	Drahthammer
	RP	Rhein	Mosel	Detzem
	BB	Oder	Finowkanal	Wolfswinkel
	BW	Rhein	Neckar	Poppenweiler
	BY	Rhein	Main	Schweinfurt
	BB	Oder	Finowkanal	Heegermühle
	RP	Rhein	Mosel	Trier
	BY	Rhein	Main	Limbach
	BB	Oder	Finowkanal	Schöpfung
	SL	Rhein	Saar	Güdingen
	BY	Rhein	Main	Erlabrunn
	BB	Elbe	Templiner Gewässer	Kannenburg
	BW	Rhein	Neckar	Deizisau
	BY	Rhein	Main	Harrbach
	BB	Elbe	Templiner Gewässer	Templin
	SL	Rhein	Saar	Serrig
	BY	Rhein	Main	Würzburg
	MV	Elbe	Obere- Havel Wasserstraße	Wesenberg
	BW	Rhein	Neckar	Marbach
	BY	Rhein	Main	Randersacker
	BB	Elbe	Wentower Gewässer	Marienthal/Tornow
	RP	Rhein	Lahn	Scheidt
	BY	Rhein	Main	Goßmannsdorf
	SL	Rhein	Saar	Saarbrücken
	BY	Rhein	Main	Garstadt

Stand September 2015		Bundes- land	FGE	Gewässer	Standort
Block 1: Umsetzungsaktivitäten	3. Umsetzungsphase (gemäß WRRL nach 2021)	RP	Rhein	Lahn	Cramberg
		BY	Rhein	Main	Knetzgau
		BY	Donau	Donau	Regensburg
		BW	Rhein	Neckar	Oberesslingen
		BY	Donau	Donau	Bad Abbach
		BW	Rhein	Neckar	Hessigheim
		LX	Rhein	Mosel	Palzem
		LX	Rhein	Mosel	Grevenmacher
		SL	Rhein	Saar	Kanzem
		BW	Rhein	Neckar	Besigheim
		SL	Rhein	Saar	Lisdorf
		BW	Rhein	Neckar	Aldingen
		BW	Rhein	Neckar	Hofen
		BW	Rhein	Neckar	Cannstatt
		RP	Rhein	Lahn	Diez
		HE	Rhein	Lahn	Limburg
		BW	Rhein	Neckar	Untertürkheim
		HE	Rhein	Lahn	Runkel
		HE	Rhein	Lahn	Villmar
		BW	Rhein	Neckar	Obertürkheim
BW	Rhein	Neckar	Esslingen		

Stand September 2015	Bundes- land	FGE	Gewässer	Standort	
Block 2: Prüfkativitäten	Zeitscheibe 'offen'	BB	Elbe	Havel-Oder-Wasserstraße	Lehnitz/Malz I und II
		BB	Elbe	Obere- Havel Wasserstraße	Liebenwalde
		BB	Elbe	Obere- Havel Wasserstraße	Zehdenick
		BB	Elbe	Spree-Oder Wasserstraße	Wernsdorf/ Große Tränke
		BB	Elbe	Storkower Gewässer	Kummersdorf
		BB	Elbe	Storkower Gewässer	Storkow
		BB	Elbe	Storkower Gewässer	Wendisch Rietz
		BB	Elbe	Rüdersdorfer Gewässer	Woltersdorf
		BB	Elbe	Teltowkanal	Kleinmachnow
		BB	Elbe	Untere Havel-Wasserstraße	Garz
		BB	Elbe	Untere Havel-Wasserstraße	Grütz
		BB	Elbe	Untere Havel-Wasserstraße	Bahnitz
		BB	Elbe	Untere Havel-Wasserstraße	Vorstadtschleuse Brandenburg
		BE	Elbe	Landwehrkanal	Unterschleuse Landwehrkanal
		BE	Elbe	Landwehrkanal	Oberschleuse Landwehrkanal
		BW	Rhein	Neckar	Feudenheim
		BY	Donau	MDK/Altmühl	Riedenburg
		BY	Donau	MDK/Altmühl	Kelheim
		BY	Rhein	Regnitz	Bamberg
		HE	Rhein	Lahn	Löhnberg
		HE	Rhein	Lahn	Heuchelheim
		HE	Rhein	Lahn	Giessen - oberes
		HE	Weser	Werra	Eschwege
		HE	Weser	Werra	Wanfried
		MV	Warnow / Peene	Warnow	Mühlendammwehr /schleuse
		NI	Ems	Ems	Bollingerfähr
		NI	Ems	Ems	Listrup

Stand September 2015		Bundes- land	FGE	Gewässer	Standort
Block 2: Prüfkategorien	Zeitscheibe 'offen'	NI	Ems	Ems	Bentlage
		NI	Weser	Aller	Marklendorf
		NI	Weser	Aller	Bannetze
		NI	Weser	Fulda	Guxhagen
		NI	Weser	Fulda	Neumorschen
		NI	Weser	Fulda	Rotenburg
		NI	Weser	Leine, Ihme und Schneller Graben	Herrenhausen
		NI	Weser	Weser	Drakenburg
		NW	Rhein	Ruhr	Raffelberg
		RP	Rhein	Lahn	Nievern
		RP	Rhein	Lahn	Bad Ems
		RP	Rhein	Lahn	Dausenau
		SH	Eider	Eider	Nordfeld
		SH	Elbe	Elbe-Havel Kanal	Lauenburg
		ST	Elbe	Saale	Calbe
		ST	Elbe	Saale	Bernburg
		ST	Elbe	Saale	Alsleben
		ST	Elbe	Saale	Rothenburg
		ST	Elbe	Saale	Wettin
		ST	Elbe	Saale	Planena

Tabelle 3: Maßnahmenpriorisierung: aktueller Planungsstand der Maßnahmen der 1. Umsetzungsphase, Erläuterungsbericht 2012

lfd Nr. Erläuterungs- bericht 2012	Bundesland	GDWS Außenstelle	FGE	BWaStr	Staustufe	Planungsstand
1	BW	Südwest	Rhein	Neckar	Kochendorf	in der Planung
2	BY	Süd	Rhein	Main	Wallstadt	in der Planung
3	NI	Mitte	Weser	Weser	Dörverden	in der Planung
4	RP	Südwest	Rhein	Mosel	Lehmen	in der Planung
5	HE	Süd	Rhein	Main	Eddersheim	in der Planung
6	HE	Südwest	Rhein	Lahn	Altenberg	in der Planung
7	BE	Ost	Elbe	SOW	Charlottenburg	in der Planung
8	RP	Südwest	Rhein	Lahn	Lahnstein	in der Planung
9	HE	Süd	Rhein	Main	Offenbach	in der Planung
10	BE	Ost	Elbe	HOW	Spandau	in der Planung
11	BW	Südwest	Rhein	Neckar	Gundelsheim	in der Planung
12	BB	Ost	Elbe	UHW	Rathenow	in der Planung
13	SH	Nord	Eider	Eider	Nordfeld	Prüfaktivität
14	NW	West	Ems	Ems	Ober-/Unterschleuse Rheine	in der Planung
15	ST	Ost	Elbe	Saale	Meuschau	Baumaßnahme
16	ST	Ost	Elbe	Saale	Halle/Gimritz	derzeit keine Planung
17	ST	Ost	Elbe	Saale	Rischmühle	derzeit keine Planung

lfd Nr. Erläuterungs- bericht 2012	Bundesland	GDWS Außenstelle	FGE	BWaStr	Staustufe	Planungsstand
18	ST	Ost	Elbe	Saale	Trotha	derzeit keine Planung
19	HE	Südwest	Rhein	Lahn	Fürfurt	in der Planung
20	ST	Ost	Elbe	Saale	Böllberg	in der Planung
21	HE	Südwest	Rhein	Lahn	Weilburg unten/oben	in der Planung
22	HE	Südwest	Rhein	Lahn	Oberbiel/Niederbiel	in der Planung
23	MV	Ost	Elbe	MEW	Malliß	Baumaßnahme
24	BB	Ost	Elbe	OHW	Zaaren	in der Planung
25	NW	West	Rhein	Ruhr	Ruhrschleuse Duisburg	in der Planung
26	MV	Ost	Elbe	MEW	Neuburg	in der Planung
27	MV	Ost	Elbe	MEW	Barkow	in der Planung
28	MV	Ost	Elbe	MEW	Parchim	in der Planung
29	MV	Ost	Elbe	MEW	Plau	in der Planung
30	NI	West	Ems	Ems	Geeste	in der Planung
31	NI	West	Ems	Ems	Varloh	in der Planung
32	MV	Ost	Elbe	MEW	Neustadt-Glewe	in der Planung
33	MV	Ost	Elbe	MEW	Güritz/Grabow	in der Planung
34	BB	Ost	Elbe	HOW	Lehnitz/ Sachsenhausen	in der Planung
35	MV	Ost	Elbe	MEW	Lewitz	Baumaßnahme
36	MV	Ost	Elbe	MEW	Bobzin	in der Planung

Ifd Nr. Erläuterungs- bericht 2012	Bundesland	GDWS Außenstelle	FGE	BWaStr	Staustufe	Planungsstand
37	BY	Süd	Rhein	Regnitz	Hausen	in der Planung
38	BY	Süd	Donau	MDK	Forchheim	in der Planung
39	BY	Süd	Donau	Donau	Bad Abbach	Baumaßnahme
40	BY	Süd	Donau	Donau	Regensburg	Baumaßnahme
41	BY	Süd	Donau	Altmühl	Dietfurt	in der Planung
42	BY	Süd	Rhein	Main	Rothenfels	in der Planung
43	MV	Ost	Elbe	StW	Banzkow	in der Planung
44	NI	Mitte	Weser	Aller	Hademstorf	in der Planung
45	NI	Mitte	Weser	Aller	Oldau	derzeit keine Planung
46	NW	Mitte	Weser	Weser	Schlüsselburg	in der Planung