

Interview mit Herrn Professor Dr.-Ing. Hans-Heinrich Witte, Präsident der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt in Bonn

## „LiLa – Living Lahn wird zum Vorreiter beim Blauen Band“

Mit dem Projekt „LiLa – Living Lahn“ wollen die Länder Hessen und Rheinland-Pfalz, die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes und die Bundesanstalt für Gewässerkunde die Lahn ökologisch aufwerten und gleichzeitig den Fluss und das Leben am Fluss lebenswerter machen. Das Projekt ist auch ein Beitrag, um die Region zukunftsfähiger zu entwickeln. **WASSER UND ABFALL** sprach am Rande der Auftaktveranstaltung in Limburg am 5. Februar 2016 mit Herrn Prof. Dr.-Ing. Hans-Heinrich Witte, Präsident der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt des Bundes.

**WASSER UND ABFALL (WuA):** Welche Aufgaben sehen Sie auf die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) als Partner des EU-LIFE-Projektes „LiLa – Living Lahn“ zukommen und wie sehen Sie die WSV hier aufgestellt?

**Professor Dr.-Ing. Hans-Heinrich Witte:** Bereits mit der Antragsphase für das EU-Projekt „Living Lahn“ – kurz LiLa – haben alle Projektpartner ein gemeinsames Ziel für die Zukunft der Lahn gesteckt. Diese frühe Beteiligung ist eine optimale Voraussetzung für die bestmögliche Entwicklung der Lahn.



Prof. Dr.-Ing. Hans-Heinrich Witte  
(Quelle: Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt)

Mit den bewilligten EU-Geldern stehen uns jetzt die finanziellen Ressourcen zur Verfügung, um die formulierten Ziele auch praktisch umzusetzen. In der WSV sind wir gut vorbereitet. Bei uns gibt es viel Erfahrung bei Naturschutz- und Renaturierungsmaßnahmen. Auch hinsichtlich moderner, umweltfreundlicher technischer Möglichkeiten liegt in der WSV eine umfangreiche Fachexpertise vor.

Zunächst werden wir das entsprechende Personal für die anspruchsvollen Aufgaben bereitstellen. Den notwendigen Eigenanteil der WSV werden wir in Form von Gutachten, Untersuchungsaufträgen oder baulichen Umsetzungen erbringen. Als unser Projektpartner vor Ort wird das Wasser- und Schifffahrtsamt Koblenz (WSA) diverse Maßnahmen am Fluss umsetzen. Konkret geht es dabei um eine ökologische Weiterentwicklung der Lahn und um eine Aufwertung des Flusses für Umwelt, Freizeit und Tourismus. So wird es beispielsweise Verbesserungen für Wanderfische geben. Darüber hinaus wird die Schleuseninsel Fürfurt aufgewertet, eine Maßnahme, die ohne Kooperation mit dem Land Hessen in der vorgesehenen Weise nicht umgesetzt werden könnte. Die Ruderer dürfen sich freuen, weil sie in Zukunft ihre Boote besser umtragen können.

Auf der Lahn stellt sich für uns heute eine neue Situation dar. Schon seit Jahren werden hier keine Güter mehr transportiert und die Infrastruktur ist in die Jahre gekommen. Das bedeutet für uns und auch für die Region eine neue Chance.



(Quelle: LIFE-Projekt)

Wir werden also darüber nachdenken, ob bzw. wie wir Schleusen oder Wehre künftig zurück- oder umbauen und mit nachhaltigen Renaturierungen verbinden. Auch über neue Betriebs- und Unterhaltungsstrategien für die Lahn von Badenbury bis zur Mündung in den Rhein denken wir nach, alles im Rahmen unserer Eigentümerpflichtungen.

**WuA:** Das Lahnkonzept ist von zentraler Bedeutung für das Projekt. Was sollte das Lahnkonzept daher enthalten?

**Professor Witte:** Das Lahnkonzept ist für die WSV Entscheidungsgrundlage für den zukünftigen Umgang mit dem Fluss. Das WSA Koblenz wird den Dialog mit den Land- und Gewässernutzern, Vertretern der Naturschutz- und Tourismusverbände sowie den Bürgerinnen und Bürgern suchen. Ziel ist es, die unterschiedlichen Interessen sorgfältig abzuwägen, so dass am Ende des LIFE Projekts ein integriertes und gemeinsam getragenes Konzept für die Lahn steht.

Dieses wird dann Grundlage für zukünftige Entscheidungen, Maßnahmen und Unterhaltungsstrategien sein, auch an anderen, verkehrlich nicht mehr genutzten Wasserstraßen.

**WuA:** Das Projekt „LiLa – Living Lahn“ mit seinem Lahnkonzept ist bundesweit ein Vorreiter. Welche Bedeutung wird dieses Konzept für die Entwicklung vergleichbarer Wasserstraßen haben, zumal die Verringerung des Gütertransports auf Nebenwasserstraßen eine wesentliche Randbedingung für die Entwicklung ist?

**Professor Witte:** Etwa 2.800 km Binnenwasserstraßen – von insgesamt 7.300 km – haben nur noch eine geringe oder keine Bedeutung mehr für die Güterschifffahrt. Es ist deshalb richtig, sich bei künftigen Investitionen an der verkehrlichen Bedeutung der Wasserstraßen zu orientieren. Das heißt für uns in der WSV, für alle mit der Lahn vergleichbaren Bundeswasserstraßen sogenannte Nutzungskonzepte für die weitere Entwicklung solcher Ge-

wässer zu erstellen. Ziel ist es, die künftige Nutzung und Unterhaltung der Nebenwasserstraßen langfristig festzulegen. In diesem Prozess werden auch die Interessen der Länder und – soweit erforderlich – auch Dritter ermittelt.

Das Lahnkonzept im EU LIFE Projekt „LiLa – Living Lahn“ wird bundesweit ein Vorreiter für ähnliche Wasserstraßen wie die Lahn.

**WuA:** Ökologie und Ökonomie soll verbunden werden. Aufgrund ihrer heutigen verkehrlichen Bedeutung gehört die Bundeswasserstraße Lahn zu den Nebenwasserstraßen. Dies ist Anlass, die wasserwirtschaftlichen und naturschutzfachlichen Erfordernisse im Lahnkonzept zusammenzubringen. Wie sind diese Aktivitäten in Aufgabenbereich der WSV einzuordnen?

#### Vita Prof. Witte

- Nach Studium des Bauingenieurwesens und Promotion zum Dr.-Ing. an der TU Braunschweig seit 1990 in der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes
- 1994 – 1999: Leiter der Abteilung „Wasserbau im Binnenbereich“ der Bundesanstalt für Wasserbau, Karlsruhe
- 1999 – 2005: Direktor und Professor der Bundesanstalt für Wasserbau, Karlsruhe
- 2005 – 2013: Präsident der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nord, Kiel
- seit 1.5.2013: Präsident der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt, Bonn
- seit Juni 2015: Honorarprofessor an der RWTH Aachen

ANZEIGE

 Springer Vieweg

springer-vieweg.de

## Das einzige Taschenbuch zur Wasserwirtschaft

Kurt Lecher; Hans-Peter Lühr;  
Ulrich C. Zanke (Hrsg.)

**Taschenbuch der Wasserwirtschaft**

Grundlagen - Maßnahmen -  
Planungen

9., vollst. überarb. u. akt. Aufl. 2015. Etwa  
1000 S. Geb.

€ (D) 99,99 | € (A) 102,79 | \*sFr 124.50

ISBN 978-3-528-12580-6 (Print)



- Das bewährte Kompendium bietet eine konzentrierte Darstellung aller Fachgebiete der Wasserwirtschaft und des Wasserbaus.

€ (D) sind gebundene Ladenpreise in Deutschland und enthalten 7% MwSt. € (A) sind gebundene Ladenpreise in Österreich und enthalten 10% MwSt. Die mit \* gekennzeichneten Preise sind unverbindliche Preisempfehlungen und enthalten die landesübliche MwSt. Preisänderungen und Irrtümer vorbehalten.

Jetzt bestellen: [springer-vieweg.de](http://springer-vieweg.de)

**Life**

L'Instrument Financier pour l'Environnement – kurz: LIFE ist ein Förderinstrument der Europäischen Kommission zur Finanzierung von Umweltschutzmaßnahmen in der EU sowie bestimmten Nachbarländern und Beitrittskandidaten. Das LIFE-Programm ist in zwei Teilprogramme „Umwelt“ und „Klimapolitik“ mit jeweils drei Schwerpunkten gegliedert.

Die Besonderheit der „Integrierten Projekte“ von LIFE (LIFE-IP) liegt darin, dass sie Umwelt- oder Klimapläne oder -strategien, die in spezifischen umwelt- oder klimapolitischen Unionsrechtsvorschriften vorgeschrieben sind, aus anderen Unionsrechtsakten oder von Behörden der Mitgliedstaaten entwickelt werden, in einem großen räumlichen Maßstab und unter Einbeziehung der betroffenen Interessenvertreter umsetzen.

**Professor Witte:** Nutzungskonzepte – wie das Lahnkonzept – werden in der WSV immer dann aufgestellt, wenn wir an einer Nebenwasserstraße Entscheidungsbedarf feststellen, z. B. aufgrund des Zustands der Infrastruktur, gesetzlicher Anforderungen oder veränderter Randbedingungen.

Derzeit wird das Bundesprogramm Blaues Band vorbereitet. Daraus werden sich für die WSV möglicherweise weitere Zuständigkeiten ergeben, die uns – über unseren heutigen gesetzlichen Handlungsrahmen hinaus – größere Spielräume für die ökologische Aufwertung von Nebenwasserstraßen eröffnen.

Für die Lahn bedeutet dies, dass die Chancen und neuen Möglichkeiten des Bundesprogramms Blaues Band später auch in das Lahnkonzept einfließen können.

**WuA:** Was hat den Bund bewogen, das Bundesprogramm Blaues Band auf den Weg zu bringen?

**Professor Witte:** Mit dem Bundesprogramm Blaues Band wollen die beiden

federführenden Bundesministerien – das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) und das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (BMUB) – das Potenzial der deutschen Wasserstraßen fördern und diese in eine neue Zukunft führen.

Das Blaue Band baut auf drei Eckpfeiler: Wirtschaftlichkeit, Nachhaltigkeit und gesellschaftliche Akzeptanz. Der wirtschaftlich gebotene Umbau von Anlagen an verkehrlich nicht mehr genutzten Wasserstraßen wird mit neuen Zielsetzungen verbunden.

Die Renaturierung von Fließgewässern und Auen sowie der Aufbau eines nationalen Biotopverbundes geben außerdem Impulse für die Entwicklung ländlicher Regionen. So kann beispielsweise der Tourismus durch neue Gestaltungsmöglichkeiten und Angebote davon profitieren. Ziel ist es, eine nachhaltige Perspektive für Flüsse und Auen zu entwickeln und neue attraktive Räume für Menschen und Natur zu schaffen.

**WuA:** Verkehrs- und Umweltressort des Bundes arbeiten beim Blauen Band eng zusammen. Dies unterstreicht die Bedeutung des ökonomischen und ökologischen Zusammengehens bei erfolgreichem Umweltschutz. Welche Erwartung verbinden Sie mit dieser neuen Kooperation, welche Impulse versprechen Sie sich daraus für die Weiterentwicklung der bundesdeutschen Nebenwasserstraßen?

**Professor Witte:** Eine nachhaltige Perspektive für Flüsse und Auen und damit der Erfolg der Projekte beziehen selbstverständlich ökonomische und ökologische Aspekte ein. Für uns in der WSV ist es selbstverständlich, bei allen Maßnahmen in der Natur verantwortungsbewusst zu handeln oder anders gesagt Natur mit technisch Machbarem zu verbinden. Das sind die Säulen der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung.

Im Bundesprogramm Blaues Band liegt für uns eine große Chance. Wir können jetzt gemeinsam mit allen Nutzern neue Ideen entwickeln. Überall dort wo unterschiedliche Interessen zusammen kommen, kann etwas Neues entstehen, das gemeinschaftlich verantwortet und getragen wird. Das ist eine generationenübergreifende gesellschaftliche Aufgabe.

**WuA:** Was wünschen Sie sich für die Lahn, wenn LiLa erfolgreich zum Abschluss gebracht wurde?

**Professor Witte:** Ich bin überzeugt davon, dass alle Projektpartner an der Lahn engagiert und verantwortungsvoll zur ökologischen Aufwertung des Flussgebiets – im Sinne der europäischen Wasserrahmenrichtlinie und des Auenzustandsberichts – beitragen werden. Dabei können wir Synergien nutzen. Mit dem gemeinsamen EU-LIFE-Projekt wird also ein Grundstein gelegt für die erfolgreiche Fortsetzung der behördenübergreifenden Zusammenarbeit weit über das Projektende hinaus.

Mit dem Projekt „LiLa-Living Lahn“ werden wir Vorbild für vergleichbare Wasserstraßen sein, nicht nur in Deutschland, auch in anderen europäischen Ländern.

**WuA:** Herr Professor Witte, vielen Dank für dieses Gespräch.

**LiLa-Living Lahn**

Das integrierte LIFE-Projekt „LiLa – Living Lahn“ wurde im Dezember 2015 von der EU genehmigt. Die Europäische Kommission stellt rund neun Millionen Euro zur Verfügung, weitere etwa sechs Millionen Euro steuern die Projektpartner über die Gesamtlaufzeit des Projektes von zehn Jahren bei. Mit den EU Fördermitteln soll unter anderem ein Konzept für die Zukunft der Bundeswasserstraße Lahn entwickelt werden, das die notwendige Neuorientierung unterstützen soll. Das Lahn Konzept verfolgt einen ganzheitlichen Ansatz, um die zahlreichen Belange und Nutzungsinteressen der Lahnanlieger zu integrieren.

Projektpartner sind das Hessische Ministerium für Umwelt, Klimaschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz, das Ministerium für Umwelt, Landwirtschaft, Ernährung, Weinbau und Forsten Rheinland-Pfalz, die Bundesanstalt für Gewässerkunde, das Regierungspräsidium Gießen, die Struktur- und Genehmigungsdirektion Nord (Rheinland-Pfalz) und das Wasser- und Schifffahrtsamt Koblenz.

Interview: Markus Porth, Redaktion  
WASSER UND ABFALL