

# **LiLa - Erarbeitung des Lahnkonzeptes**

## **Ziele des Bundes**

### **Vorbemerkung**

Die in diesem Papier formulierten Ziele beschreiben die gesetzlichen Aufgaben der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) und skizzieren den grundsätzlich möglichen Handlungsrahmen. Es werden keine konkreten Maßnahmen vorgeschlagen. Dies erfolgt erst nachfolgend im Rahmen der Variantenentwicklung auf Basis des im nächsten Schritt gemeinsam mit den Projektpartnern zu erarbeitenden Zielsystems. Hierin finden die von den Interessengruppen wie auch vom Bund und den Projektpartnern formulierten Ziele in geeigneter Weise Berücksichtigung.

Die WSV wird auch während der Erarbeitung des Lahnkonzeptes ihren gesetzlichen Aufgaben nachkommen. Ist also ein Handlungsbedarf gegeben, werden Maßnahmen an der Bundeswasserstraße geplant und durchgeführt. Dazu zählen u.a. Ersatzinvestitionen an den Wehren, wenn die Standsicherheit nicht mehr gewährleistet werden kann. Dies steht dem Lahnkonzept nicht entgegen.

Dieses Zielepapier wurde von der WSV in Zusammenarbeit mit dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) erstellt und mit den Bundesministerien für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMU) sowie für Wirtschaft und Energie (BMWi) abgestimmt.

### **1 Veranlassung**

Die Bundeswasserstraße Lahn ist zwischen Badener Wehr (Lahn-km -11,08) und der Mündung in den Rhein (Lahn-km 137,3) nach dem Bundesverkehrswegeplan 2030 aufgrund des geringen Verkehrsaufkommens als außerhalb des Kernnetzes und damit als Nebenwasserstraße klassifiziert. Die Verkehrsinfrastruktur ist zum Großteil am Ende ihrer Nutzungsdauer, bzw. die baulichen Anlagen haben ihre Nutzungsdauer bereits überschritten. Demzufolge sind zeitnah erhebliche Investitionen durch die WSV erforderlich. Im Rahmen der gesetzlichen Aufgaben unterstützt die WSV zudem die Bundesländer Rheinland-Pfalz und Hessen bei der Zielerreichung nach der Wasserrahmenrichtlinie (WRRL). Da die Bundeswasserstraße Lahn insbesondere aufgrund hydromorphologischer Defizite als erheblich veränderter Wasserkörper (Heavily Modified Water Body, HMWB) ausgewiesen ist, soll nach der

WRRL das gute ökologische Potenzial erreicht werden. Mit der Erstellung eines Entwicklungskonzeptes sollen diese Herausforderungen gemeinsam bewältigt werden.

Dieses Entwicklungskonzept (Lahnkonzept) wird im Rahmen des integrierten EU-LIFE Projekts „LiLa - Living Lahn“ erstellt. Dabei wird die Öffentlichkeit in einem umfangreichen Dialogprozess zunächst durch eine Interessenerhebung einbezogen. Aufbauend auf dieser Interessenerhebung folgt das Entwickeln eines gemeinsamen Zielsystems. Hierin werden die Ziele des Bundes, der Länder Rheinland-Pfalz und Hessen sowie die Ziele der Interessenvertreter zusammengeführt.

Das vorliegende Papier erläutert die Aufgaben und Ziele des Bundes für die Lahn auf Grundlage der gesetzlichen Rahmenbedingungen sowie anhand der Programme und Konzepte des Bundes und des Antrags für das Projekt „LiLa - Living Lahn“. Das abschließende Fazit zeigt die Chancen und den Handlungsrahmen für die zukünftige Entwicklung an der Lahn auf und weist auf die nächsten Schritte bei der Erarbeitung des Lahnkonzeptes hin.

## **2 Ziele**

Die Ziele des Bundes ergeben sich aus

1. den gesetzlichen Aufgaben und Rahmenbedingungen,
2. den Programmen und Konzepten des Bundes und
3. aus dem Antrag für das Projekt „LiLa – Living Lahn“.

### **2.1 Gesetzliche Aufgaben und Rahmenbedingungen<sup>1</sup>**

Aus den gesetzlichen Aufgaben und Rahmenbedingungen leiten sich folgende Verpflichtungen der WSV ab, die die Ziele ihres Handelns abbilden (ohne Reihung/ Priorisierung):

- Gewährleistung der Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs
- Wiederherstellung der ökologischen Durchgängigkeit nach dem Stand der Technik
- Förderung des ökologischen Potenzials im Rahmen der wasserwirtschaftlichen Unterhaltung
- Erhalt der Funktionsfähigkeit und Sicherheit der Anlagen und der Strecke
- Handlung nach den Prinzipien Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit

---

<sup>1</sup> Legende zum Kapitel 2.1

Im Folgenden

- wird mit einem Punkt der Umfang des Ziels vor dem Hintergrund der gesetzlichen Aufgaben der WSV geschärft (nicht verhandelbar) und
  - werden mit einem Pfeil die grundsätzlich möglichen Handlungsoptionen erläutert.

Hintergrund: Der Bund verwaltet die Bundeswasserstraßen durch eigene Behörden (Art. 89 Abs. 2 Satz 1 Grundgesetz [GG]). Zwischen Wetzlar (km 12,22) und der Mündung in den Rhein (km 137,3) handelt es sich um eine dem allgemeinen Verkehr gewidmete Binnenwasserstraße nach dem Bundeswasserstraßengesetz (Anlage 1 zum Bundeswasserstraßengesetz [WaStrG]). Die WSV handelt hier hoheitlich. Zwischen Lahn-km -11,08 (Badenburger Wehr) und Wetzlar (km 12,22) ist die Lahn nicht in Anlage 1 des WaStrG aufgeführt, steht aber im Eigentum des Bundes. Hier gilt das WaStrG nicht. Die Unterhaltung muss einen Verkehrsbezug aufweisen. Aber auch hier handelt die WSV im Hinblick auf die verkehrliche Unterhaltung hoheitlich. Die beiden o.g. Abschnitte der Lahn sind nach Art. 89 des Grundgesetzes Bundeswasserstraße.

Die WSV als Eigentümerin der Lahn von km -11,08 bis 137,3 ist seit 2010 verpflichtet, diese wasserwirtschaftlich zu unterhalten (§ 4 Abs. 1 Satz 2 und § 40 Abs. 1 Satz 1 Wasserhaushaltsgesetz [WHG]). Darüber hinaus ist die Verkehrssicherung eine der Hauptaufgaben der WSV. Die genannten Ziele werden in den folgenden Kapiteln erläutert.

### 2.1.1 Gewährleistung der Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs

Gewährleistung der Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs beinhaltet:

- Gefahrenabwehr
- Unfallverhütungsmaßnahmen
- Begünstigung eines gefahrlosen Verkehrsablaufes
- Erreichen eines möglichst ungehinderten Verkehrsflusses, z.B. durch
  - Verkehrsregelnde Maßnahmen, Schifffahrtszeichen
  - Bereitstellung schifffahrts- und revierbezogener Informationen
  - Schifffahrtspolizeilicher Vollzug nach Maßgabe der mit den Ländern geschlossenen Vereinbarungen
  - Schifffahrtspolizeiliche Erlaubnisse und Anordnungen vorübergehender Art

Hintergrund: Die Aufgaben des Bundes auf dem Gebiet der Binnenschifffahrt gibt § 1 Abs.1 (i.V.m. § 3 Abs. 1) Binnenschifffahrtsgesetz wieder. Danach obliegt dem Bund auf dem Gebiet der Binnenschifffahrt neben anderen Aufgaben die Abwehr von Gefahren für die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs sowie die Verhütung von der Schifffahrt ausgehender Gefahren (Schifffahrtspolizei) und schädlicher Umwelteinwirkungen im Sinne des Bundes-Immissionsschutzgesetzes, die Regelung und Überwachung des Inverkehrbringens von zulassungsbedürftigen Wasserfahrzeugen/ Schwimmkörpern einschließlich ihrer Bauteile und Ausrüstungsgegenstände (Schiffsuntersuchung) und die Ausstellung von Befähigungszeugnissen.

Sachlich zuständig ist die WSV.

Die Sicherheit des Schiffsverkehrs im Sinne der Gefahrenabwehr soll den gefahrlosen Verkehrsablauf begünstigen und Unfälle möglichst vermeiden. Sie bezweckt den Schutz von Leben und Gesundheit der Verkehrsteilnehmer. Die Binnenschifffahrtsstraßen-Ordnung -einschließlich derer zusätzlichen Bestimmungen zur Lahn in Kapitel 13 - beinhaltet Regelungen zum richtigen Verkehrsverhalten, deren Einhaltung Voraussetzung für ein gefahrvermeidendes Miteinander auf der Wasserstraße ist. Die Binnenschiffsuntersuchungsordnung regelt die technische Sicherheit der eingesetzten

Fahrzeuge und die Besetzung der Fahrzeuge, die Binnenschifferpatentverordnung die Qualifikationsanforderungen an die Besatzung.

Leichtigkeit des Verkehrs meint die Zielstellung eines ungehinderten Verkehrsflusses. Die Verkehrsregelung und -lenkung durch Schifffahrtszeichen und die Bereitstellung von schifffahrts- und revierbezogenen Informationen haben für die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs stützende Funktion. Insgesamt dient das Verkehrsrecht damit dem Zweck, die spezifischen Gefahren, Behinderungen und Belästigungen zu reduzieren, die mit der Benutzung des Verkehrsweges unter den Bedingungen des modernen Verkehrs verbunden sind. Es regelt in diesem Rahmen die schifffahrtspolizeilichen Anforderungen, die an den Verkehr und die Verkehrsteilnehmer gestellt werden, um Gefahren von anderen Verkehrsteilnehmern oder Dritten abzuwenden und einen möglichst optimalen Ablauf des Verkehrs zu gewährleisten.

### 2.1.2 Wiederherstellung der ökologischen Durchgängigkeit nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik

Die Wiederherstellung der ökologischen Durchgängigkeit nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik bedeutet:

- die Einhaltung des § 34 Abs. 3 WHG – Herstellung der ökologischen Durchgängigkeit z.B. durch
  - Staulegung mit Reduzierung der Anzahl der Stauhaltungen
  - Stauzielabsenkung (Höhe des Staus), wobei in diesem Fall ggf. weiterhin eine Fischaufstiegsanlage notwendig ist
  - Bau von Fischaufstiegsanlagen
  - Wiederherstellung eines sicheren Fischabstieges, wo es in die gesetzliche Zuständigkeit der WSV fällt (z.B. an Wehren ohne Wasserkraftnutzung)

Hintergrund: Mit der Novellierung des WHG 2010 hat der Bund von seiner im Zuge der Föderalismusreform 2006 ausgeweiteten Gesetzgebungskompetenz im Bereich des Wasserhaushalts (konkurrierende Gesetzgebungszuständigkeit statt Rahmenkompetenz) Gebrauch gemacht und u. a. die WRRL in nationales Recht umgesetzt. Mit § 34 WHG wurde erstmals eine Vorschrift in das WHG aufgenommen, die die Pflicht zur Erhaltung und Wiederherstellung der ökologischen Durchgängigkeit an Stauanlagen regelt. Nach § 34 Abs. 3 WHG führt die WSV bei Stauanlagen an Bundeswasserstraßen, die von ihr errichtet oder betrieben werden, die zur Erreichung der Ziele der WRRL erforderlichen Maßnahmen zur Erhaltung oder Wiederherstellung der ökologischen Durchgängigkeit im Rahmen ihrer Aufgaben nach dem WaStrG hoheitlich durch.

### 2.1.3 Förderung des ökologischen Potenzials im Rahmen der wasserwirtschaftlichen Unterhaltung

Die Förderung des ökologischen Potenzials im Rahmen der wasserwirtschaftlichen Unterhaltung beinhaltet:

- Berücksichtigung ökologischer Belange – soweit verkehrlich möglich - bei jeglicher Art von Unterhaltungsmaßnahmen an der Wasserstraße Lahn z.B. durch
  - Förderung der Strukturvielfalt

- Minimierung der Auswirkungen durch moderne und bedarfsgerechte Ausrichtung von Technik und Arbeitsweisen sowie Verwendung von natürlichen Baumaterialien soweit möglich.

Hintergrund: Gemäß § 39 WHG ist die wasserwirtschaftliche Unterhaltung an den Bewirtschaftungszielen der WRRL auszurichten. Die Umsetzung vor Ort basiert auf Gewässerunterhaltungsplänen. In diesen setzt die WSV Qualitätsstandards für die Berücksichtigung ökologischer Belange bei der Unterhaltung.

#### 2.1.4 Erhalt der Funktionsfähigkeit und Sicherheit der Anlagen und der Strecke

Der Erhalt der Funktionsfähigkeit und Sicherheit der Anlagen und der Strecke beinhaltet:

- Sicherstellung eines geregelten normalen Abflusses (ohne Hochwasser)
- Gewährleistung von regelmäßigen Bauwerksinspektionen nach der entsprechenden Verwaltungsvorschrift (VV-WSV 2101)
- Anlagensicherheit z.B. durch
  - Erhalt der Infrastruktur durch Unterhaltung, Grundinstandsetzung bzw. Ersatzneubau gewährleisten
  - Außerbetriebnahme von Anlagen (Rückbau, Verfüllung, Umnutzung etc.), wenn sie für die ursprünglich vorgesehene Funktion nicht mehr notwendig sind.
- Einhaltung des § 8 WaStrG – Unterhaltung
- sichere Benutzbarkeit der wassertouristischen Anlagen z.B. durch
  - Einrichtungen an Schleusen gemäß Richtlinie für die Gestaltung von Wassersport-Anlagen an Binnenwasserstraßen (RiGeW)
  - Ausstattung von WSV-eigenen Liegestellen
  - Umtragungsmöglichkeiten an den Staustufen

Hintergrund: Die §§ 7 bis 11 WaStrG regeln die Unterhaltung der Bundeswasserstraßen und den Betrieb der bundeseigenen Schifffahrtsanlagen. Die Unterhaltung der Binnenwasserstraßen umfasst die Erhaltung eines ordnungsgemäßen Zustandes für den Wasserabfluss und die Erhaltung der Schifffbarkeit (§ 8 Abs. 1 WaStrG). Unterhaltungsarbeiten müssen, auch im Hinblick auf den Wasserabfluss, die Bundeswasserstraße als Verkehrsweg betreffen. Neben der hoheitlichen Unterhaltung und dem Betrieb obliegt dem Bund als Eigentümer der Bundeswasserstraßen auch die Verkehrssicherungspflicht.

Maßnahmen, die der Unterhaltung und dem Betrieb dienen, erfüllen im Regelfall auch die Verpflichtungen der WSV aus der Verkehrssicherungspflicht. Die Verkehrssicherungspflicht ist eine privatrechtliche Verpflichtung, die neben den und unabhängig von den Unterhaltungsverpflichtungen nach § 8 WaStrG besteht. Danach hat die WSV den zur Verfügung gestellten Verkehrsweg im Rahmen des Möglichen und Zumutbaren zu sichern, so dass für den Benutzer keine Gefahren ausgehen.

#### 2.1.5 Handlung nach den Prinzipien Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit

Das Handeln nach den Prinzipien der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit beinhaltet:

- Optimierung des Ressourceneinsatzes z.B. durch
  - Bedarfsgerechten Betrieb der Schleusen (Handbetrieb, Automatisierung etc.)
  - Anpassen der Schleusenbetriebszeiten

- Stilllegung, ggf. Rückbau von Anlagen die nicht mehr in ihrer Funktion benötigt werden
- Optimierung der Baggerungen (u.a. abflusswirksamen Querschnitt erhalten)
- Reduzierung der Unterhaltungsmaßnahmen
- Umgestaltung der Wasserstraße
- Nutzungsanpassung ggf. abschnittsweise
- Gegenüberstellung von Vergabe von Leistungen aus Betrieb und Unterhaltung und der Durchführung im Regiebetrieb durch die WSV
- Wirtschaftlich vertretbares Verhältnis zwischen Aufwand für die Bereitstellung der (Verkehrs-)Infrastruktur und dem Verkehr/ der Nutzung der Wasserstraße
- Ausrichtung auf vorhersehbare Verkehrsentwicklung

Weder aus der Pflicht zur verkehrlichen Unterhaltung noch aus der Verkehrssicherungspflicht lässt sich ein Verkehrserhaltungsanspruch ableiten.

Hintergrund: Die Bundeshaushaltsordnung (BHO) verpflichtet in § 7, bei Aufstellung und Ausführung des Haushaltsplans die Grundsätze der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit zu beachten. Zudem sind für alle finanzwirksamen Maßnahmen angemessene Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen durchzuführen.

Der Grundsatz der Wirtschaftlichkeit beinhaltet die Prinzipien der Sparsamkeit (Minimalprinzip) und der Ergiebigkeit (Maximalprinzip). Minimalprinzip bedeutet, ein bestimmtes Ergebnis mit möglichst geringem Mitteleinsatz zu erzielen. Beim Maximalprinzip soll das bestmögliche Ergebnis mit einem bestimmten Mitteleinsatz erreicht werden.

Zurzeit steht noch keine geeignete Methodik zur Bewertung der Wirtschaftlichkeit von Maßnahmen an Nebenwasserstraßen unter Berücksichtigung der wassertouristischen Bedeutung zur Verfügung. Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) entwickelt zurzeit eine solche Methodik. Aus diesem Grund kann zum jetzigen Zeitpunkt noch keine Aussage über Wirtschaftlichkeitsaspekte getroffen werden. Es ist jedoch möglich, dass einzelne der genannten, grundsätzlich denkbaren Varianten zur Zielerreichung nicht wirtschaftlich darstellbar sind. Dies kann genauso wie die begrenzte Bereitstellung von Haushaltsmitteln und Personal den Handlungsspielraum klar begrenzen.

## **2.2 Ziele aus Programmen und Konzepten des Bundes**

In der 18. Legislaturperiode hat die Bundesregierung insgesamt drei Programme bzw. Konzepte veröffentlicht, die für die Entwicklung der Lahn zukünftig Bedeutung haben können. Das Bundeskabinett hat am 01.02.2017 das Bundesprogramm „Blaues Band Deutschland“ (BMVI und Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit [BMUB]) beschlossen. Weiterhin wurden das „Wassertourismuskonzept“ (BMVI) und die „Wirtschaftlichen Potenziale des Wassertourismus in Deutschland“ (Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie [BMWFi]) veröffentlicht.

Die genannten Programme und Konzepte des Bundes werden nachfolgend im Einzelnen betrachtet.

## 2.2.1 Bundesprogramm „Blaues Band Deutschland“ (BMUB und BMVI)<sup>2</sup>

Zur Förderung der Renaturierung von Fließgewässern und Auen wurde das Bundesprogramm „Blaues Band Deutschland“ beschlossen. Das Blaue Band betrachtet insbesondere die Nebenwasserstraßen, aber auch das Kernnetz (Hauptwasserstraßen). Allgemein gültige, aber vor allem Nebenwasserstraßen betreffende Aspekte des Beschlusses werden nachfolgend aufgeführt:

- Die „Überprüfung der vorhandenen Infrastrukturstandards“ (S. 5) ist an Nebenwasserstraßen mit geringem Güterverkehrsaufkommen geboten.
- Investitionen der Bundesregierung in Renaturierung von Fließgewässern und Auen sollen „neue Akzente in Richtung Natur- und Gewässerschutz, Hochwasservorsorge sowie Wassertourismus, Freizeitsport und Erholung setzen“ (S. 5).
- „Zentrales Ziel ist der Aufbau eines Biotopverbunds von nationaler Bedeutung“ (S. 9).
- „Ziel ist es, den Wassertourismus an Gewässern mit hoher und sehr hoher Nutzungsintensität durch Fahrgastschiffahrt und motorisierter Freizeitschiffahrt weiter zu fördern“ (S. 9).
- „Die Infrastruktur an wenig genutzten Gewässern kann vorzugsweise für motorlose Freizeitnutzungen ausgelegt werden. Der Rück- oder Umbau von Schleusen- und Wehranlagen könnte dort effektiv in Kombination mit Renaturierungsmaßnahmen erfolgen“ (S. 10).
- Schaffung der rechtlichen und finanziellen Voraussetzungen (S. 18 ff.).
- „Die WSV wird [...] mit den Ländern und Akteuren vor Ort Entwicklungskonzepte für die jeweiligen Nebenwasserstraßen bzw. Abschnitten der Nebenwasserstraßen erarbeiten, die die vielfältigen Anliegen und lokalen Erfordernisse berücksichtigen“ (S. 21 f).
- Auch vor Abschluss dieser Konzepte sollen Renaturierungsprojekte an den Nebenwasserstraßen immer dann verwirklicht werden, wenn absehbar ist, dass diese in die jeweiligen Entwicklungskonzepte eingepasst werden können (sogenannte „no-regret“-Maßnahmen) (S.21 f).
- Um fachliche und wirtschaftliche Synergien zu erschließen, ist es notwendig, im operativen Handeln immer integriert vorzugehen und verkehrliche, wasserwirtschaftliche und naturschutzfachliche Ziele miteinander zu verknüpfen (S. 23).

Bezüglich der Lahn werden die folgenden Aussagen getroffen:

- Mit dem von der Europäischen Union geförderten Integrierten LIFE-Projekt [...] soll die Lahn ökologisch aufgewertet und gleichzeitig der Fluss und das Leben am Fluss lebenswerter gemacht werden.
- „Im Rahmen dieses Projektes wird für die Nebenwasserstraße Lahn ein Entwicklungskonzept erarbeitet. Darin sollen Renaturierungsmöglichkeiten und Nutzungsinteressen unter Beteiligung aller Betroffenen zusammengeführt werden. Mit diesem Ansatz hat „Lebendige Lahn“ eine Pilotfunktion für Entwicklungskonzepte an anderen Nebenwasserstraßen“ (S. 30).

---

<sup>2</sup> BMVI und BMUB: Bundesprogramm „Blaues Band Deutschland“ – Eine Zukunftsperspektive für die Wasserstraßen, Bonn 2017

### 2.2.2 Wassertourismuskonzept des BMVI<sup>3</sup>

Das Wassertourismuskonzept zeigt die organisatorischen, personellen und finanziellen Voraussetzungen zur Verbesserung der wassertouristischen Infrastruktur auf. Allgemein gültige, alle Bundeswasserstraßen betreffende, Aspekte des Konzepts sind:

- „Der Bund bekennt sich zu seiner Verantwortung für den Erhalt und die Verbesserung der Infrastruktur für die in seinem Eigentum stehenden Wasserstraßen, die ausschließlich Freizeitwecken (Tourismus und Sport) und der Natur dienen.“ (S. 4)
- Das Konzept sieht vor „die Freizeitwasserstraßen und Naturgewässer [...] zukünftig grundsätzlich in einem getrennten Organisationszweig mit eigenem Personal- und Sachmittelhaushalt“ (S. 5) zu verwalten.
- „Mittel- bis langfristig werden vom BMVI alternative Handlungskonzepte für die Freizeitwasserstraßen und Naturgewässer angestrebt“ (S. 5). Sollte dies eine Entwidmung der Wasserstraße als Bundeswasserstraße zur Folge haben, so berührt dies nicht das Eigentum des Bundes. Die Verwaltung der Wasserstraße unterliegt in diesem Fall jedoch nicht mehr dem WaStrG, sondern den geltenden Landesgesetzen.
- Für zukünftige Investitionen ist vorgesehen: „kleinere, flächendeckende Verbesserungen, wie etwa die Errichtung von Liegeplätzen, Einsetzstellen sowie Bootsgassen [...] aufwendigen Maßnahmen an Schleusen oder für Netzverbesserungen vorzuziehen“; größere Investitionen müssten in Einzelfällen auf Grundlage einer Einzelbewertung entschieden werden (S. 11).
- Die „Anpassung des Infrastrukturstandards“ (S. 15) an Nebenwasserstraßen nach vorliegender Nutzung ist vorgesehen.
- Zur Finanzierung soll unter anderem die „Einführung individueller Befahrungsgebühren für die Sportbootschiffahrt“ (S. 15) dienen.

Bezüglich der Lahn wird die folgende Aussage getroffen:

- „Investitionen sollten vor allem in die Reviere mit hoher bzw. sehr hoher touristischer Bedeutung gelenkt werden, so etwa nach Mecklenburg-Vorpommern, Brandenburg und Berlin, aber auch nach Rheinland-Pfalz und Hessen (Lahn)“ (S. 11).

### 2.2.3 Wirtschaftliche Potenziale des Wassertourismus in Deutschland (BMW)<sup>4</sup>

Die Kurzstudie des BMW betrachtet den Wassertourismus auf Bundeswasserstraßen anhand von verfügbaren Daten und zeigt die wirtschaftlichen und touristischen Potenziale des Wassertourismus auf.

Für alle Bundeswasserstraßen besagt die Studie:

- dass die ermittelten Zahlen „deutlich für die gezielte weiterführende Unterhaltung aller Bundeswasserstraßen sprechen“ (S. 67) und der „Güterverkehr nicht mehr nur als alleinige Wertschöpfungsquelle für die Unterhaltung der Bundeswasserstraßen zu nennen“ (S. 67) ist.

Bezüglich der Wasserstraße Lahn können die Aussagen zum Wassertourismus wie folgt zusammengefasst werden:

---

<sup>3</sup> BMVI: Wassertourismuskonzept – Schaffung der organisatorischen, personellen und finanziellen Voraussetzungen zur Verbesserung der wassertouristischen Infrastruktur, Bonn 2016

<sup>4</sup> BMW: Die wirtschaftlichen Potenziale des Wassertourismus in Deutschland, Berlin 2016



- Der Studie zufolge weist die Lahn eine „starke wassertouristische Ausprägung“ auf (S. 5).
- Im Weiteren wird der Lahn eine sehr gute Gewässereignung für die Wassersportsegmente „Motorbootfahren“, „muskelbetrieben“, „Charterbootstourismus“, „Fahrgastschiffahrt“ und „Fahrgastkabinenschiffahrt“ attestiert. Zudem wird ein sehr hohes Potenzial für muskelbetriebenen Wassertourismus, mittleres Potenzial für Motorbootfahren, Charterboottourismus und Fahrgastschiffahrt gesehen und eine sehr hohe regionalwirtschaftliche Bedeutung des muskelbetriebenen Wassertourismus, mittlere Bedeutung für Angelfischerei, Fahrgastschiffahrt und Fahrgastkabinenschiffahrt ausgemacht (S. 92). Anzumerken ist hier, dass derzeit keine Fahrgastkabinenschiffahrt auf der Lahn stattfindet.

## **2.3 Ziele aus dem Antrag für das Projekt „LiLa-Living Lahn“**

Die Ziele gehen aus dem Antrag für das Projekt „LiLa – Living Lahn“ hervor. Mit der Beantragung des Projekts bei der Europäischen Union (EU) hat sich der Bund, vertreten durch das WSA Koblenz, mit den anderen LiLa-Projektpartnern auf die folgenden wesentlichen Ziele bereits verständigt. Diese Ziele sind nicht verhandelbar, da vertraglich mit der EU vereinbart, und gelten generell auch für das Lahnkonzept.

### 2.3.1 Erreichung des guten ökologischen Potenzials/ Zustands im Einzugsgebiet der Lahn

Die Hauptaufgabe zur Erreichung des guten ökologischen Potenzials an der Bundeswasserstraße Lahn liegt derzeit bei den zuständigen Ländern. Die WSV trägt im Rahmen ihrer gesetzlichen Aufgaben zur Erreichung des guten ökologischen Potenzials und, wo es möglich ist, auch zum guten Zustand bei. Hierzu gehört neben der Wiederherstellung der ökologischen Durchgängigkeit auch, dass die ökologischen Belange bei allen Maßnahmen der WSV berücksichtigt werden (z.B. geeignete Ufer- und Gehölzpflege), soweit verkehrliche Belange nicht entgegenstehen.

### 2.3.2 Erreichung eines gesamtgesellschaftlichen Konsens für die Zukunft der Wasserstraße Lahn im Lahnkonzept

Die Herausforderung ist es, eine Entwicklung der Lahn möglich zu machen und nicht am Status quo festzuhalten. Nur wenn im Rahmen der Erarbeitung des Lahnkonzeptes ein Konsens zwischen den ökologischen Anforderungen und den diversen Nutzungsansprüchen (auch untereinander) gefunden werden kann, wird es möglich sein, die Wasserstraße Lahn zukunftsfähig zu machen. Hierfür müssen alle Projektpartner und Interessensgruppen gemeinsam von allen akzeptierte Kompromisse finden.

### 2.3.3 Effektive und wirkungsvolle Kooperation

Aufgrund der unterschiedlichen, sich ergänzenden Zuständigkeiten von Kommunen, Ländern und Bund ist es erforderlich, dass die beteiligten Verwaltungen intensiv und effektiv zusammenarbeiten.

### **3 Fazit**

Der Bund sieht durch die Einstufung der Lahn als Nebenwasserstraße und durch die aktuellen politischen konzeptionellen Entwicklungen die Chance, den Entwicklungsstillstand der letzten Jahre zu beenden und behindernde Konkurrenzsituationen aufzulösen. Durch die gemeinsame Erarbeitung des Lahnkonzeptes mit den Ländern Hessen und Rheinland-Pfalz sowie die frühzeitige, intensive Einbindung der betroffenen Interessengruppen sollen zukunftsorientierte Handlungsoptionen gefunden werden, welche eine breite Akzeptanz in der Gesellschaft finden. Hierfür sind vor dem Hintergrund der gesetzlichen Rahmenbedingungen Lösungen zu finden, die unter Berücksichtigung der Nutzungen das ökologische Potenzial der Nebenwasserstraße Lahn fördern.

Die Ableitung von Maßnahmen der WSV erfolgt erst bei der weiteren Bearbeitung des Lahnkonzeptes in der Phase der Variantenerarbeitung.