

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Bernd Reuther, Frank Sitta,
Torsten Herbst, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP
– Drucksache 19/28210 –**

Auswirkungen der Wasserrahmenrichtlinie auf Erhalt und Ausbau der Wasserstraßeninfrastruktur

Vorbemerkung der Fragesteller

Die Richtlinie 2000/60/EG (Wasserrahmenrichtlinie) trat am 22. Dezember 2000 in Kraft und wurde durch die Novellierung des Wasserhaushaltsgesetzes von 2002 in deutsches Recht umgesetzt. Ein Ziel der Wasserrahmenrichtlinie (WRRL) ist es, bei Oberflächengewässern den guten ökologischen Zustand bzw. bei als künstlich oder erheblich verändert eingestuften Gewässern das gute ökologische Potenzial und den guten chemischen Zustand zu erreichen. Dieses Ziel der WRRL soll grundsätzlich spätestens bis Ende 2027 erreicht sein. Nach dem Stand von September 2016 erreichen in Deutschland unter den 8 995 Wasserkörpern lediglich 799 den guten ökologischen Zustand, das entspricht einem Anteil von 8,2 Prozent. Von den 8 995 Wasserkörpern sind allerdings ca. 50 Prozent als künstlich oder erheblich verändert eingestuft.

Die Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt (GDWS) rechnete mit einer Umsetzung der WRRL im Jahr 2050. Die Bundesregierung geht im Gegensatz dazu in ihrem Gesetzentwurf über den wasserwirtschaftlichen Ausbau an Bundeswasserstraßen zur Erreichung der Bewirtschaftungsziele der Wasserrahmenrichtlinie davon aus, dass die WRRL bis 2027 fristgerecht umgesetzt werden kann. Diese Ansicht ist nach Auffassung der Fragesteller leider nicht nachvollziehbar, da allein die Ermittlung des zusätzlichen Investitionsbedarfs auf den von den Bundesländern insgesamt gemeldeten – nach Ansicht der Fragesteller zum Teil noch sehr unkonkreten – Wasserrahmenrichtliniemaßnahmen zur Entwicklung der Hydromorphologie an den Bundeswasserstraßen basiert (Bundestagsdrucksache 19/26827).

Dass die Bundesregierung davon ausgeht, die WRRL fristgerecht umzusetzen ist überaus interessant, weil sie es nach Ansicht der Fragesteller nicht einmal schafft die wichtigsten Projekte des Bundesverkehrswegeplans mit einem Kosten-Nutzen-Faktor von 30, wie die Abladeoptimierung Mittelrhein, bis zum ursprünglich geplanten Zeitpunkt (2030) umzusetzen (siehe Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage auf Bundestagsdrucksache 19/6687. Nachfolgend soll daher erfragt werden, wie die WRRL nach Ansicht der Bundesregierung 23 Jahre schneller umgesetzt werden soll, als die zuständige Bundesbehörde selbst angibt.

1. Welche Projekte zur Umsetzung der WRRL wurden nach Kenntnis der Bundesregierung bereits umgesetzt?

Für die Umsetzung der europäischen Wasserrahmenrichtlinie (WRRL) sind vorrangig die Länder zuständig. Der Umsetzungsstand ist daher im Einzelnen bei den Ländern zu erfragen. Auf die entsprechenden Informationen auf den einschlägigen Webseiten der Länder wird verwiesen, siehe zudem www.wasser-de.de.

Der Bund setzt an den Bundeswasserstraßen im Rahmen der ihm übertragenen Aufgaben Maßnahmen zur Wiederherstellung der ökologischen Durchgängigkeit um. Bisher wurden von den 220 Durchgängigkeitsmaßnahmen, die zur Zielerreichung der WRRL notwendig werden und durch die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) umzusetzen sind, 51 Projekte begonnen.

2. Warum geht die GDWS nach Kenntnis der Bundesregierung von einer Umsetzung der WRRL bis 2050 aus?
3. Was muss aus Sicht der Bundesregierung geschehen, um die WRRL bis 2027 umzusetzen?
5. Wie viele Projekte müssen nach Kenntnis der Bundesregierung umgesetzt werden, damit die WRRL bis 2027 umgesetzt wird?
6. Welche Projekte müssen nach Kenntnis der Bundesregierung umgesetzt werden, damit die WRRL bis 2027 umgesetzt wird (bitte nach Projekten aufschlüsseln)?

Die Fragen 2, 3, 5 und 6 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Bund und Länder sind sich einig, dass die Umsetzung der Wasserrahmenrichtlinie eine gesamtstaatliche Aufgabe ist, die nur im Zusammenwirken aller für Gewässer zuständigen Stellen erfolgreich bewältigt werden kann. Für die Umsetzung der Wasserrahmenrichtlinie sind vorrangig die Länder zuständig. An den Bundeswasserstraßen ist der Bund für die Wiederherstellung der ökologischen Durchgängigkeit an Stauanlagen des Bundes und für die wasserwirtschaftliche Unterhaltung zuständig. Künftig soll der Bund auch Teile des wasserwirtschaftlichen Ausbaus an Binnenwasserstraßen des Bundes, soweit dieser Ausbau zur Erreichung der Ziele der Wasserrahmenrichtlinie erforderlich ist, als Hoheitsaufgabe übernehmen.

Aufgrund der vielfältigen (Nutzungs-) Anforderungen und einer komplexen Sachlage können die zur Erreichung der Ziele der WRRL erforderlichen Maßnahmen voraussichtlich erst im Jahr 2050 vollständig umgesetzt werden. Die erforderlichen Maßnahmen für die Umsetzung der WRRL und für die Erhaltung bzw. Wiederherstellung des guten ökologischen Zustands bzw. Potentials sind den Bewirtschaftungsplänen und Maßnahmenprogrammen der Länder zu entnehmen (abrufbar unter: www.wasser-de.de). Die Fälle, in denen die Erreichung der Bewirtschaftungsziele bis zum Jahr 2027 als unwahrscheinlich eingeschätzt wird, werden in den Bewirtschaftungsplänen aufgeführt.

4. Mit welchem zusätzlichen Verwaltungsaufwand rechnet die Bundesregierung für die Umsetzung der WRRL (bitte Sach- und Personalaufwand für die einzelnen Bundebehörden angeben)?

Für die Wiederherstellung der ökologischen Durchgängigkeit an Stauanlagen des Bundes wurde bereits 2010 neben den Bedarfen in der Bundesanstalt für Wasserbau und der Bundesanstalt für Gewässerkunde ein Personalbedarf in der WSV von 158 Stellen ermittelt. Für diese Aufgabe wird ein Investitionsbedarf von ca. 1 Mrd. Euro veranschlagt.

Für den wasserwirtschaftlichen Ausbau zur Umsetzung der WRRL an Bundeswasserstraßen durch die WSV werden für den Zeitraum bis 2027 zusätzliche 200 Stellen benötigt. Es ergibt sich ein zusätzlicher Investitionsbedarf in Höhe von 60 Mio. Euro pro Jahr, d. h. in dem betrachteten Zeitraum bis zum Jahr 2027 zusätzliche Investitionskosten in Höhe von 282 Mio. Euro.

Mit einem weitergehenden Erfüllungsaufwand über das Jahr 2027 hinaus ist zu rechnen.

7. Wie viele Mitarbeiter in Behörden sind bereits heute mit der Umsetzung dieser Projekte beschäftigt (bitte nach Projekten aufschlüsseln)?
8. Wie viele Mitarbeiter müssen für die Umsetzung der einzelnen Projekte bis 2027 neu eingestellt werden (bitte nach Projekten aufschlüsseln)?
9. Bis wann sollen die zusätzlichen Stellen besetzt sein, die die Bundesregierung für Umsetzung der WRRL vorgesehen hat?

Die Fragen 7 bis 9 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Für die bisherige Zuständigkeit des Bundes für die Wiederherstellung der ökologischen Durchgängigkeit an Stauanlagen des Bundes sind der WSV 43 Stellen seit dem Jahr 2010 zugewiesen, wobei sechs Stellen noch mit einem Sperrvermerk versehen sind. Der Bundesanstalt für Wasserbau wurden elf Stellen, der Bundesanstalt für Gewässerkunde zwölf Stellen zugewiesen.

Für den wasserwirtschaftlichen Ausbau zur Umsetzung der WRRL an Bundeswasserstraßen werden 200 zusätzliche Stellen benötigt. Die Anmeldung der notwendigen zusätzlichen Stellen und Personal- und Sachmittel erfolgt gemäß einem Stufenplan für die Jahre 2021 bis 2024. Im Rahmen der Haushaltsaufstellung 2021 wurden als erste Tranche 88 Stellen angemeldet und bewilligt. Diese sind bis zum Inkrafttreten des Gesetzes gesperrt.

10. Geht die Bundesregierung davon aus, dass andere Infrastrukturprojekte aufgrund der WRRL verspätet umgesetzt werden?
 - a) Wenn nein, warum nicht?
 - b) Wenn ja, welche?
16. Besteht nach Ansicht der Bundesregierung die Möglichkeit, dass auch andere Wasserinfrastrukturprojekte von Synergieeffekten profitieren und dadurch erheblich schneller umgesetzt werden können?
 - a) Wenn ja, welche?
 - b) Wenn nein, warum nicht?

Die Fragen 10 bis 10b und 16 bis 16b werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die geltenden gesetzlichen Vorgaben aus der WRRL – insbesondere Zielerreichungsgebot und Verschlechterungsverbot – sind bei allen Infrastrukturprojekten seit dem Jahr 2002 zu erfüllen und erfordern einen entsprechenden Anteil an Planungs- und Genehmigungsaufwand.

Die Bundesregierung geht davon aus, dass durch die Übertragung von hoheitlichen Aufgaben im Zusammenhang mit der Umsetzung der WRRL auf den Bund Synergien bei der verkehrlichen und wasserwirtschaftlichen Verwaltung der Bundeswasserstraßen geschaffen werden und es zu einer Beschleunigung bei der Umsetzung entsprechender Maßnahmen kommen wird.

11. Anhand welcher Kriterien lässt sich nach Ansicht der Bundesregierung bestimmen, ob ein wasserwirtschaftlicher Ausbau zur Erreichung der Ziele der WRRL erforderlich ist?
12. Benutzen die GDWS und die Bundesregierung andere Kriterien, anhand welcher sich bestimmen lässt, ob ein wasserwirtschaftlicher Ausbau zur Erreichung der Ziele der WRRL erforderlich ist?
 - a) Wenn ja, welche sind das?
 - b) Wenn ja, warum?
 - c) Wenn nein, warum nicht?
13. Kommen GDWS und Bundesregierung zum gleichen Ergebnis bei der Bewertung, ob ein wasserwirtschaftlicher Ausbau zur Erreichung der Ziele der WRRL erforderlich ist?
 - a) Wenn ja, wie lautet es?
 - b) Wenn nein, wie lauten beide Ergebnisse?
 - c) Wenn nein, warum nicht?

Die Fragen 11 bis 13c werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Mit Bewirtschaftungs- und Maßnahmenplanung sind die Länder auch für die Abschätzung der Zielerreichungsbeiträge, die Beurteilung, ob weitere Maßnahmen erforderlich werden oder bestehende Maßnahmen verstärkt werden müssen, zuständig. Die WSV wird durch die Länder an der Ausarbeitung der Bewirtschaftungspläne und Maßnahmenprogramme beteiligt. Einvernehmen ist herzustellen, soweit die Verwaltung der Bundeswasserstraßen berührt ist.

14. Wie lang ist die Strecke, an denen Maßnahmen zur Umsetzung der WRRL vorgenommen werden müssen?
15. Wie viel Prozent der Bundeswasserstraßen sind davon betroffen?

Die Fragen 14 und 15 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Maßnahmen zur Umsetzung der WRRL sind an allen Oberflächengewässern und damit auch an allen Bundeswasserstraßen erforderlich, soweit sie nicht bereits in gutem oder sehr gutem Zustand sind. Bundeswasserstraßen nehmen dabei nur einen sehr geringen Anteil ein.