

Die kulturelle und ökologische Bedeutung von Flüssen für unseren Lebensraum

von Jörg Dürr-Pucher

Bundesgeschäftsführer der Deutschen Umwelthilfe

Lebendige Flüsse und Bäche sind die Lebensadern unserer Landschaft. Schon immer haben sich an Flüssen und Bächen Menschen angesiedelt, um dort zu leben und zu arbeiten. Sauberes Wasser, die Möglichkeit, den Fluss als Transportmittel zu benutzen, die Erzeugung von Energie aus Wasserkraft und der landschaftliche Reiz von Tal- und Bachauen waren zu allen Entwicklungsstufen der Menschheit Gründe, in Talauen zu leben.

In den vergangenen Jahrzehnten hat sich eine Übernutzung der Talauen, der Flüsse und der Bäche ergeben. Kanalisierung, Begradigung, Einbetonierung und Verrohrung von Flüssen und Bächen haben mehr als 80 % der Fließgewässer in Deutschland zu naturfernen Kanälen und Abwasserrinnen degradiert. Nachdem in den 70er Jahren ein Tiefpunkt bei der Gewässerqualität erreicht worden war, gab es zumindest bei der Wasserreinhaltung in den letzten Jahren deutliche Fortschritte. Sauberes Wasser, das in leblosen Betten durch die Landschaft fließt, ist jedoch kein erstrebenswertes Ziel für Menschen und Organisationen, die sich „Lebendige Flüsse“ als Ziel gesetzt haben.

Wir wollen Flüsse und Bäche als Lebensadern der Landschaft mit naturnahen Ufern mit flussbegleitenden Lebensräumen und einer lebensfähigen Talaue, die auch bei Hochwasser Rückhalteflächen bietet und Schäden vermeidet. Biber, Otter und Eisvogel sollen Mitbewohner der Talaue sein, in einer Landschaft mit hoher Lebensqualität für die Menschen.

Das zentrale Rückgrad der Flüsse in Deutschland sind die großen Ströme wie Rhein, Elbe, Oder und Donau. Gerade hier sind aber durch Eingriffe für die Binnenschifffahrt ungeheure Verluste in der Artenvielfalt und der Gewässerökologie zu verzeichnen.

Unser Ziel ist es, die Flüsse und Bäche wieder mit ihren Nutzern zu versöhnen. Dabei sollen die Schiffe den Flüssen angepasst werden und nicht die Flüsse den Schiffen. Nur so wird es uns gelingen, die Talauen weiter lebenswert zu erhalten, die stärker werdenden Risiken durch Hochwasser überschaubar zu halten und gleichzeitig die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit sicherzustellen.

Es muss uns gelingen, die Bevölkerung, die Politik und die Verwaltung davon zu überzeugen, dass wir das Naturerbe nicht leichtfertig verspielen können. Die Verlagerung einiger weniger Prozente, wahrscheinlich sogar eher einiger weniger Promille der bundesweiten Verkehrsleistung vom LKW auf die Binnenschifffahrt darf nicht der Grund sein, massive Zerstörungen voranzutreiben. Die verkehrliche Erschließung der neuen Länder entlang der Elbe ist

nicht von den Ausbaumaßnahmen der Elbe abhängig. Die notwendigen Verkehre können zum großen Teil von der Deutschen Bahn oder privaten Konkurrenten auf den bestehenden Schienenwegen aufgefangen werden. Ein Transport auf Kanälen ist möglich, auch wenn zuzugeben ist, dass er mit zwei Tagen von Hamburg bis Dresden doppelt so lange dauert, wie auf der Elbe.

Wir müssen uns damit abfinden, dass die Elbe durch ihre naturräumlichen Begebenheiten kein ganzjährig geeigneter Schifffahrtsweg ist. Dies wird sich durch die Klimaveränderungen noch dramatisch negativ verschärfen, weil die Niederschläge sich vom Sommer auf den Winter verlagern werden und damit die Trocken- und Niedrigwasserperioden eher zu- statt abnehmen.

Der Traum mancher Verkehrsideoologen, über ganz Europa ein Netz von echten Kanälen, und zu Kanälen degradierten Flüssen, aufzubauen, muss dringend gestoppt werden. Dies ist ein Anschlag auf Europas Natur. Durch die EU-Wasserrahmenrichtlinie ist die gesetzliche Grundlage geschaffen, solch einen infrastrukturellen Größenwahn zu verhindern, der eine ökologische Katastrophe darstellt und sich volks- und betriebswirtschaftlich überhaupt nicht rechnet. Die Stärke der Binnenschifffahrt wird auch in Zukunft auf Flüssen wie Rhein, Main und Neckar liegen. Dort sind die bereits vorgenommenen Eingriffe irreversibel und es herrschen Verkehrsaufkommen, deren Größenordnung für die Binnenschifffahrt geeignet ist. Für andere Flüsse in Europa gilt dies nicht.

Wir suchen den Dialog mit der Binnenschifffahrt und der Nutzung der Wasserkraft und glauben, dass es in Zukunft möglich sein wird, Naturschutz, Gewässerschutz und wirtschaftliche und soziale Entwicklung zu verbinden.