

Lebendige Flüsse – Lebensadern der Landschaft

von Dr. Gerhard Timm

Bundesgeschäftsführer des BUND

Für den Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland ist der Schutz der letzten unverbauten Flüsse und die Wiederherstellung eines guten ökologischen Zustandes eines der zentralen naturschutzpolitischen Ziele. Denn Flüsse und Flusslandschaften zählen nicht nur zu den wertvollsten, sondern inzwischen auch zu den am stärksten geschädigten und gefährdeten Ökosystemen in Mitteleuropa.

In den letzten 150 Jahren wurden sie in einem hohen Ausmaß reguliert, kanalisiert und mit Staustufen verbaut. Diese Maßnahmen für die Schifffahrt, den Hochwasserschutz und die Energiegewinnung haben teilweise irreparable ökologische Folgewirkungen mit sich gebracht, von denen – wie die Hochwasserkatastrophen im Jahr 2002 deutlich gemacht haben – zunehmend auch der Mensch bedroht ist.

Nachhaltige Flusspolitik

Es geht uns daher jetzt darum, diesen Zerstörungsprozess zu stoppen und wieder umzukehren. Mit einer integrierten Flusspolitik müssen in Zukunft Flüsse und ihre Auen wieder in ihrer Funktion als natürlicher Lebens- und Retentionsraum gestärkt werden.

Vorrangigste Aufgabe muss dabei sein, dass mit einem konsequenten ökologischen Hochwasserschutz Überschwemmungsflächen wieder gewonnen, Deiche zurückverlegt und Auengebiete renaturiert und wieder an die natürliche Dynamik von Flüssen angeschlossen werden. Um dieses Ziel voranzubringen, dass ja nicht nur dem Naturschutz, sondern insbesondere auch dem Menschenschutz dient, bedarf es einer gemeinsamen Initiative des Bundes, der Länder und der Kommunen – nicht nur in Zeiten kurz nach Hochwasserkatastrophen. Wie bei der Deichrückverlegung bei Lenzen an der Elbe, an der auch der BUND beteiligt ist, gibt es zwar inzwischen einige Einzelprojekte, doch es fehlt immer noch eine übergreifende Strategie, die konsequent umgesetzt wird.

Zum zweiten müssen zur Verhinderung der weiteren Eintiefung der Flusssohle und der damit verbundenen Absenkung des Grundwasserspiegels in der Aue Uferverbauungen, Bühnen, Deck- und Leitwerke auf ein ökologisch verträgliches Maß zurückgebaut werden. Von einer Verhinderung weiterer Grundwasserspiegelabsenkung profitieren nicht nur Auengebiete mit ihrer vielfältigen Flora und Fauna, sondern auch technische Bauwerke wie Brücken, Häfen, Industrieanlagen und Siedlungsgebiete.

Um die Reduktion der Artenvielfalt im Fluss selbst, an den Flussufern und in den Auengebieten wieder rückgängig zu machen, muss schließlich die biologische Durchlässigkeit an vorhandenen Schleusen

und Wehren durch geeignete Maßnahmen wie Fischtreppen oder den Rückbau der Anlagen wieder gewährleistet werden.

Die drei genannten Punkte sind nicht nur Forderungen des BUND, sondern weitgehend auch politische Absichtserklärungen aller Parteien ebenso wie rechtliche Verpflichtungen z.B. aus dem Hochwasserschutzgesetz oder der Wasserrahmenrichtlinie. Es geht jetzt darum, diese Absichten an den deutschen Flüssen tatsächlich umzusetzen und die Chancen einer neuen Flusspolitik zu nutzen.

Während die meisten deutschen Flüsse schon auf eine erschreckende Art und Weise gestaut oder verbaut sind und ihre Naturnähe schon weitgehend verloren haben, ist die Elbe der letzte, auf 600 km Länge noch weitgehend naturnahe Strom in Deutschland, umgeben von den größten, noch erhaltenen Auenwäldern ganz Mitteleuropas und einer weitgehend unverbauten Flussaue.

Durch ihre Lage an der innerdeutschen Grenze und den dadurch bedingten Ausbaustopp hat sich eine einmalige Naturausstattung erhalten. So konnte z.B. der Elbe-Biber an der mittleren Elbe wie auf einer Arche überleben. 1.050 Pflanzenarten und mehrere tausend Tierarten wurden in und an der Elbe nachgewiesen. Entsprechend entstand dort nach der Wende ein Netzwerk von Schutzgebieten wie an keinem anderen Fluss. Es gibt dort

- 33 Naturschutzgebiete
- 29 Landschaftsschutzgebiete
- den Nationalpark „Sächsische Schweiz“
- das UNESCO-Biosphärenreservat „Flusslandschaft Elbe“, das größte Schutzgebiet in Deutschland überhaupt.

Der Wert dieser einzigartigen Flusslandschaft konnte seit der politischen Wende vor 15 Jahren nur durch den erbitterten Widerstand der Bürgerinitiativen und Umweltverbände am Fluss vor sinnlosen Eingriffen vor allem zur Herstellung seiner Schiffbarkeit in seiner weitgehend natürlichen Gestalt bewahrt werden.

Höhepunkt dieser vieljährigen Rettungsaktion war zunächst die "Elbeerklärung" der Umweltverbände mit dem Bundesverkehrsministerium, damals unter Minister Matthias Wissmann. Dort wurde ein "Gesamtkonzept" vereinbart, das allerdings bis heute nicht vorgelegt wurde. Dieses hat leider auch Bundesverkehrsminister Manfred Stolpe noch nicht geschafft, obwohl die Bundesregierung vor zwei Jahren einen Ausbaustopp für die Elbe verhängt und diesen auch in ihrem Koalitionsvertrag bestätigt hat.

Dieses Gesamtkonzept für eine lebendige Elbe unter Beteiligung der für den Naturschutz und Hochwasserschutz zuständigen Länder ist nicht nur dringend notwendig, sondern auch Voraussetzung um ständig wiederkehrende Konflikte zu vermeiden. Einen ersten Beitrag dazu wird hoffentlich das gemeinsam von BMU und BMVBW erarbeitete Unterhaltungskonzept für die Elbe sein. Kritisch ist jedoch, dass für den Saale-Seiten-Kanal das Raumordnungsverfahren trotz zweifelhafter Wirtschaftlichkeit und ungeklärter

Niedrigwasserproblematik auf den anschließenden Elbeabschnitten eingeleitet werden soll. Ebenso, dass die gesamte Arbeit der Wasser- und Schifffahrtsdirektionen schon allein aufgrund der föderalen Zersplitterung der Zuständigkeiten weiterhin einzig und allein auf die Sicherstellung der Schifffbarkeit des Flusses ausgerichtet ist, während Maßnahmen des Ökologischen Hochwasserschutzes von den Ländern nur sukzessive vorangetrieben werden. Es ist daher zu befürchten, dass die Ausbauplanungen tatsächlich nur bis zum nächsten Regierungswechsel auf Eis gelegt sind, um sie dann wieder aus der Schublade zu holen. Und so zur Fortsetzung der Konflikte führen, die letztlich weder der Elbe etwas bringen, noch die Probleme der Binnenschifffahrt lösen können.

Binnenschifffahrt zu einem ökologischer Verkehrsträger entwickeln

Das Argument, dass die Binnenschiffe ökologische Verkehrsträger seien und damit die ökologischen Folgen quasi billigend in Kauf genommen werden müssen, ist an dieser Stelle noch einmal kritische zu hinterfragen. Im Hinblick auf den Energieverbrauch, die Klimabilanz und den Schadstoffausstoß sind Bahn und eine moderne Binnenschifffahrt dem Straßengüterverkehr deutlich überlegen. Um diese Umweltfreundlichkeit zu realisieren, treten wir dafür ein, endlich ein verkehrsträgerübergreifendes Güterverkehrskonzept zu entwickeln, um mehr Verkehr von der Straße auf Schiene und Schiffe zu verlagern.

Aus Sicht der Umweltverbände, ist das Binnenschiff jedoch nur dann ein wirklich umweltfreundliches Verkehrsmittel, wenn es die natürlichen Potenziale der Flüsse nutzt. Nicht aber, wenn diese durch Ausbaumaßnahmen weiter zerstört werden.

Dazu wird es darauf ankommen, beide Verkehrsträger - die in den letzten Jahrzehnten aufgrund mangelnder Innovationskraft und geringer politischer Unterstützung gegenüber dem Lkw Marktanteile verloren haben - in eine moderne, intermodale Transportlogistik einzubinden. Damit die Umweltvorteile beider Verkehrsträger endlich auch am Markt wirksam werden können, ist eine Anlastung der tatsächlichen Kosten des Verkehrs erforderlich. Denn erst wenn der Straßengüterverkehr tatsächlich seine externen Kosten für Umwelt- und Gesundheitsschäden in Höhe von ca. 35 Mrd. Euro abdeckt, werden Bahn und Binnenschifffahrt eine faire Chance im Wettbewerb zum Lkw haben. Die Ökologische Steuerreform und die zum 1.1.2005 hoffentlich beginnende Erhebung der Lkw-Maut sind erste Schritte dahin. Auch die gestiegenen und sicherlich auch weiter steigenden Rohölpreise sind dabei ein Verbündeter. Wir setzen daher sehr darauf, dass uns die Binnenschifffahrt schon aus Eigeninteresse dabei unterstützt, die Weiterentwicklung dieser Rahmenbedingungen zu verändern. Leider war bisher dazu von den Binnenschifffahrtsverbänden sehr wenig zu hören, obwohl gerade die Lkw-Maut von zentraler Bedeutung für das Gewerbe sein wird und als sofort wirksame Maßnahme wahrscheinlich mehr Güter auf das Wasser bringen kann als alle von der Schifffahrt geforderten Ausbaumaßnahmen.

Um die Zukunftsmärkte wie Containertransport, Wechselbehälter und Spezialtransporte zu erschließen, müssen zudem die Innovationspotenziale zur Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit der Binnenschifffahrt besser genutzt werden. Die knappen finanziellen Ressourcen des Staates sollten unserer Ansicht nach darauf konzentriert werden, die Binnenschifffahrt besser an die Anforderungen einer modernen Transportlogistik anzupassen. Dies bedeutet:

- die Binnenschifffahrt muss gezielt bei der Modernisierung ihrer Flotte unterstützt werden.
- die Schnittstellen zwischen Wasser, Schiene und Straße müssen ausgebaut, die Binnenhäfen zu modernen Logistikzentren weiterentwickelt werden.
- Für Spediteure müssen Anreize gesetzt werden, damit sie die Binnenschifffahrt überhaupt in die Planung ihrer Logistikketten einbeziehen. Denn wie bei der Bahn gilt auch hier, dass die Angebote der Binnenschifffahrt vielen Disponenten kaum bekannt sind und dass sie schließlich – wenn sie sich dafür interessieren sollten – meist Schwierigkeiten haben, überhaupt an die notwendigen Informationen über die möglichen Angebote heranzukommen.

Diese Handlungsansätze wollen wir gerne in einem offenen Dialog mit Vertretern der Binnenschifffahrt diskutieren und uns gemeinsam mit ihnen für die politische Umsetzung einsetzen.

Problem des Ausbaus

Hingegen stehen wir den Forderungen nach einem weiteren Ausbau der Flüsse äußerst kritisch gegenüber. So sind wir seit Jahren mit immer weiteren Ausbauforderungen für Flüsse konfrontiert:

- an der Donau zwischen Straubing und Vilshofen
- an der Oder bzw. der Hohensaaten-Friedrichsthaler Wasserstraße
- dem Saale-Seiten-Kanal (Beginn des Raumordnungsverfahrens)
- der weiteren Vertiefung des Maines
- sowie der Elbe, für die zwar ein Ausbau-Stopp besteht, bei der aber intensive Unterhaltungsmaßnahmen mit nicht hinnehmbaren ökologischen Konsequenzen drohen.

Diese Eingriffe sind aus ökologischer Sicht für den BUND nicht vertretbar. Ebenso ist zweifelhaft, dass durch diese Ausbaumaßnahmen tatsächlich mehr Transporte für die Binnenschifffahrt gewonnen werden können. Das Geld stattdessen in Innovationen für eine moderne Binnenschifffahrt zu stecken, ist nicht nur naturverträglicher, sondern bringt auch dem Gewerbe mehr.

Und auch das Gewerbe muss sich fragen, wo in Zukunft die Prioritäten bei den Wasserstraßen gesetzt werden. Obwohl derzeit die knapp 400 Mio. Euro Investitionen pro Jahr nicht einmal für den Erhalt des Wasserstraßennetzes ausreichen, wird mit dem Bundesverkehrswegeplan 2003 an Ausbauprojekten mit einem Gesamtvolumen von knapp 5 Mrd.

Euro festgehalten. Unfinanzierbare Wunschträume, die aber zugleich die Einleitung einer zukunftsfähigen Fluss- und Binnenschiffahrtspolitik blockieren und weiterhin massive Konflikte zwischen Binnenschiffahrt und Naturschutz provozieren.

Ausblick

Um diesen scheinbaren Grundkonflikt zu lösen, hoffen wir mit dieser Veranstaltung das Verständnis auch bei den Vertretern der Binnenschiffahrt, den Wasserbauern und der Politik dafür zu wecken, dass Flüsse nicht nur Wasserstraßen sind, sondern eben auch und das nicht nur in zweiter Linie Lebensräume.

Wir möchten einen gemeinsamen Weg finden, mit dem wir davon wegkommen, dass die eine Seite Ihr Heil nur darin sieht, dass der Staat immer weitere unbezahlbare Infrastrukturmaßnahmen durchführen soll, und die andere Seite nämlich der Naturschutz nur immer weiter das Anwachsen der Roten Listen gefährdeter Tiere und Pflanzen und den Verlust an freier Landschaft konstatieren kann. Wir möchten einen Weg finden, auf dem die Sicherung und der Erhalt von Natur und Landschaft und unserer natürlichen Umwelt gleichrangig neben berechtigten Nutzungsinteressen des Menschen, hier vor allem der Binnenschiffahrt, steht.