

**Zusammenfassende Dokumentation der Konferenz
„Binnenschifffahrt auf lebendigen Flüssen. Leitbilder
einer zukunftsweisenden Verkehrs- und Flusspolitik.“**

Von **Ulf Leusmann**, MBA, Diplom Betriebswirt
und **Michael Walther**, Stadt- und Verkehrsgeograph

Die ostdeutschen Flüsse als Tafelsilber der deutschen Einheit bezeichnet, befinden sich heute im Spannungsfeld zwischen der Forderung nach umfassender Renaturierung und dem verstärkten Ausbau zum Wohle der Binnenschifffahrt. In welchem Maße können die ostdeutschen Flüsse zukünftig steigende Verkehrsströme aufnehmen? Ziehen Ausbauarbeiten für die bessere Schiffbarkeit eine Verödung der Ströme nach sich? Am Beispiel der Elbe suchen Umweltschützer, Binnenschiffer, Logistiker und Politiker um die Beantwortung dieser Fragestellungen. Den Veranstaltern **BUND und Heinrich-Böll-Stiftung** ging es in ihrer Veranstaltung in erster Linie darum, die verschiedenen Interessengruppen abseits der gewohnten „Fundamental-Positionen“ miteinander ins Gespräch zu bringen. Wissenschaftliche Beiträge zum aktuellen Forschungsstand verhalfen zu einem realistischen Blick auf die geplanten Umbauten der Flüsse. Die Erkenntnis, dass auch Ausbaumethoden zur Verfügung stehen, die den Bedürfnisse der Natur weitaus gerechter werden, trug zu einer Versachlichung bei Debatte bei.

Flüsse sind nicht nur Wasserstrassen, sondern auch Lebensräume, charakterisierte **Jörg Dürr-Pucher, Deutsche Umwelthilfe**, die Situation. Einen Widerspruch zwischen dem Fluss als Natur- und Landschaftsraum und seiner Funktion als Arbeits- und Lebensgrundlage sieht er nicht. Die gesamte menschliche Entwicklung ist entlang der Flüsse verlaufen. Man könne heute wieder eine deutlich stärkere Identifikation der Anrainer mit „ihrem“ Fluss beobachten. Beispiel hierfür sei unter anderem der „Elbe-Badetag“, der unter großer Teilnahme der Bevölkerung und eher gegen Bedenken der Gesundheits- und Binnenschifffahrts-Behörden ins Leben gerufen wurde. „Der Umweltschutz muss heute sagen, wie Mehrwert zu den Menschen gebracht werden kann, die in sensiblen Regionen leben.“ so Dürr-Pucher. Die ökologische Bedeutung, und vor allem der eindeutige Wert für die Erholung, müsse den Menschen überhaupt erst vor Augen geführt werden. „Wer diese Werte zerstören möchte, muss ökologisch, ökonomisch und sozial erklären, warum das so sein soll.“, forderte er. Es sei nicht das Ziel, Menschen aus geschützten Gebieten herauszuhalten. Vielmehr müssten sie mit naturnahen Ansätzen Arbeit und Einkommen finden. Besonders für Ostdeutschland böte ein naturnaher Tourismus oft die einzige realistische Chance für eine ökonomische Entwicklung. Größere Verkehrsströme würden die Umweltverbände daher lieber auf bereits vorhandene Kanäle umlagern, um noch naturnahe Flüsse erhalten zu können. Deren durchgängige Schiffbarkeit sieht Dürr-Pucher ohnehin als unrealistisch an. Zum einen sei zum Beispiel die Elbe ein klassischer Niedrigwasserfluss, auf dem es normal sei, dass es Zeiten mit geringem Wasserstand gebe.

Andererseits werde der sich abzeichnende Klimawandel dazu führen, dass zukünftig immer weniger Flüsse befahren werden können.

Kontrovers diskutierten Umweltschützer und Vertreter der Schifffahrt, inwieweit ein Ausbau überhaupt notwendig sei. **Dr. Gerhardt Timm, Bundesgeschäftsführer des BUND**, bezweifelte in seinem Eröffnungsvortrag, dass durch einen weiteren Ausbau der Elbe mehr Verkehr auf den Strom gezogen werden könne. Entsprechend bewertete er bauliche Maßnahmen als ökologisch nicht vertretbar. Vielmehr müssten aus seiner Sicht die Innovationspotentiale der Binnenschifffahrt besser genutzt werden, um sie so den Erfordernissen der Transportlogistik anzupassen. Ein weiterer Schlüssel für die Gesundung der Binnenschifffahrt sei auch die Integration der Schifffahrt in ein umfassendes intermodales Verkehrskonzept, das die umweltfreundlichen Verkehrsträger Schiene und Schiff in eine moderne Struktur einbindet. Wenn dann auch die realen Kosten des LKW-Verkehrs in Betracht gezogen würden, hätte das Schiff auch unter ökonomischen Gesichtspunkten eine Chance. „Der BUND ist nicht gegen Binnenschifffahrt“, bezog Timm eindeutig Stellung. Die Schifffahrt muss in weiten Teilen mit den biologischen Ressourcen harmonieren.

Trotz der bejahenden Positionierung des BUND zur Schifffahrt, kritisierte **Karl-Heinz Ehrhardt** von der **Magdeburger Hafen GmbH** die „nicht sehr hilfreiche Niet-Haltung“ vieler Ausbaueegner. Das Bild vom „hier der Biber, da der Bagger“, das Umweltschützer oft malen, sei ihm dabei zu einfach. Es gäbe sanftere Methoden des Umbaus. „Natürlich dürfen die Fehler, die am Rhein gemacht wurden, nicht wiederholt werden“, führt er weiter aus. Wenn man die Binnenschifffahrt fördern wolle, müsse man aber auch sagen, dass der Umbau der Flüsse notwendig sei. Besonders die bessere Schiffbarkeit der Flüsse sah Ehrhardt als Voraussetzung für die zukünftige Konkurrenzfähigkeit des Verkehrsträgers Schiff. Man dürfe nicht verkennen, dass die Schifffahrt unter enormem Preis- und Zeitdruck stehe. Wer sich gegen Ausbaumaßnahmen ausspreche, riskiere damit im Grunde die Verlagerung der Transporte auf die Straße. Besonders am konkreten Beispiel der Elbe, konnte **Klaus Schröter** vom **Hafenbetrieb Aken GmbH** nicht nachvollziehen, warum Umweltschützer sich so vehement gegen weitere Maßnahmen einsetzen. „Es sind bereits 80 Prozent aller Umbauten erstellt. Wenn jetzt die ‚Flaschenhalse‘ der fehlenden 20 Prozent nicht beseitigt werden, ist eine Zunahme des Güterverkehrs illusorisch“, charakterisiert Schröter die Situation. Es sei notwendig, eine durchgängige Nutzbarkeit des Wasserweges Elbe zu erreichen. Dabei sei eine ganzjährige Befahrbarkeit nicht notwendigerweise das Ziel. Vielmehr müsse eine Schiffbarkeit bzw. ausreichende Tiefen überhaupt erst hergestellt werden. In diesem Zusammenhang versuchte Ehrhardt das Argument zu entkräften, dass bei Flussdenaturierungen keine kurzfristige Rentabilität erreicht werde. „Die Verlagerung von Verkehr erfordert langfristige Akzeptanz aller Beteiligten.“ Um wieder konstruktiver mit den Naturschützern ins Gespräch zu kommen, forderte Ehrhardt die Erstellung eines Maßnahmen-Kataloges zur Verbesserung der Situation der Binnenschifffahrt. Anhand einer solchen Liste der Umweltverbände könnten am konkreten Beispiel gemeinsam tragfähige Lösungen gefunden werden.

Gründe für die Notwendigkeit des Flussumbaus sahen Erhardt und Schröter besonders im künftig wachsenden Bedarf nach alternativen Transportwegen. Bereits heute bestünden in Hamburg Engpässe beim Weitertransport von Containern, die über Seeschiffe in den Hamburger Hafen gelangen. Hohes Verkehrsaufkommen erschwere einen Transport über die Strasse. Die Nutzung der Elbe könne dagegen, so Ehrhardt, Abhilfe schaffen. Auch die Zunahme des Transportaufkommens zwischen Tschechien und Deutschland werde zukünftig zu logistischen Problemen führen. Aufgrund geografischer Gegebenheiten könnten weder Strasse noch Bahn in größerem Umfang Mehrbelastungen aufnehmen. Sollte die Elbe hier nicht durchgängig nutzbar gemacht werden, prognostizierte Schröter ein Verkehrschaos. Jörg Dürr-Pucher hielt jedoch dagegen, dass die Binnenschifffahrt ein erhöhtes Verkehrsaufkommen real gar nicht aufnehmen könne. Der Anteil der Binnenschiffe von unter zwei Prozent am gesamten Verkehrsaufkommen mache dies deutlich.

„Ein klassisch umgebauter Fluss ist zwar ein für die Binnenschifffahrt nutzbares Gewässer. Als monotoner Schifffahrtsweg kann er aber von den anderen Interessenten nur begrenzt genutzt werden.“ Mit dieser bewusst pointierten Formulierung brachte **Prof. Dr. Peter Ergenzinger** vom **Geographischen Institut der Freien Universität Berlin** auf den Punkt, dass Ausbaumaßnahmen oft durchgeführt würden, ohne umweltfreundlichere Alternativen zu unterstützen. Als Beispiel führte er den Umgang mit den von Flüssen geführten Sedimenten an. Ablagerungen dieser Sedimente behinderten die Schifffahrt und würden gemeinhin abgebagert. Hier könne man mit der Ausbringung von Materialien, die die Sole des Flusses stabilisieren, eine weitaus ökologischere Vorgehensweise wählen. Ausbaggerungen könnten so hinausgezögert werden. Eingriffe in die Ökosysteme des Flusses würden damit verringert und sogar Erhaltungskosten reduziert.

„Umbauten von Flüssen haben einen signifikanten Einfluss auf die Fischfauna“, stellte **Dr. Christian Wolter, Fischereibiologe** vom **Institut für Gewässerökologie und Binnenfischerei Berlin** bei der Vorstellung von Erkenntnissen seiner Forschungsarbeit klar. Es ist eine Homogenisierung der Fauna zu erkennen. Arten sterben aus, gleichzeitig nehmen umwelttolerante Arten zu, was wiederum zu einer unnatürlichen Dominanz dieser Spezies führt. Ursache für diese Veränderungen sind besonders die Befestigungen der Ufer, da sie keine oder nur wenige Brutmöglichkeiten bieten. Aber auch die Erhöhung der Fließgeschwindigkeit und zu geringer Abstand zwischen den Brutbereichen der Fische und den Transportschiffen stören das natürliche Gleichgewicht. Wolter betonte, dass dieser Verödung der Fischfauna mit vergleichsweise geringem Mehraufwand beim Umbau eines Flusses entgegen gewirkt werden kann. Bereits bei 20 Prozent unverbauten Ufers kann noch eine relativ hohe Diversität und Anzahl der Fische verzeichnet werden. Ausbuchtungen der Flüsse müssten zum Beispiel erhalten oder neu gebaut werden, Nebenarme wieder geöffnet werden. Auch sei es oft durchaus möglich, den Schiffsverkehr so zu leiten, dass er einen ausreichenden Abstand zu bekannten Rückzugsgebieten der Fische habe. Aus seiner Sicht störe eine erreichbare Förderung des Fischbestandes die Entwicklung der Schifffahrt nicht.

Projektberichte von Havel, Rhein und dem Oberlauf der Elbe zeigten im Verlauf der Konferenz, wie die praktische Umsetzung von Maßnahmen zum Umweltschutz an Flüssen erfolgen kann. So wurden, im Konsens mit allen Interessengruppen, Teile der Unteren Havel als Wasserstrasse zurückgestuft und eine teilweise Renaturierung des Flusses begonnen, berichtete **Rocco Buchta** vom **NABU Deutschland**. Das NABU-Projekt „Fluss der tausend Inseln“ initiierte, ebenfalls unter intensiver Einbeziehung der Interessengruppen, praktische Maßnahmen zur Erhöhung der natürlichen Diversität. So würden im Einklang mit den Schifffahrtsämtern zum Beispiel Uferbefestigungen zurückgebaut und Buhnggruppen neu gestaltet. Wie **Klaus Markgraf-Maué** vom **NABU** darstellte, ginge es in diesem Projekt nicht um fundamentalen Naturschutz, sondern um die Suche nach ökologischen Spielräumen an der Wasserstrasse Rhein. Die natürliche Schönheit und den Artenreichtum einer intakten Flusslandschaft rief **Werner Hentschel, Leiter des Naturparks Böhmisches Schweiz, Tschechien**, am Beispiel des Naturschutzgebietes am Oberlauf der Elbe ins Gedächtnis. Zwar seien auch hier nur wenige Abschnitte wirklich naturnah. Wo man der Natur aber ihren Lauf ließe, könne man ihre Kräfte sehen und spüren.

Mit seiner provokanten Frage: „Können wir uns den Flusssausbau wirklich noch leisten?“ machte **Tilmann Heuser, Leiter Verkehrspolitik beim BUND**, seine Bedenken zur Finanzierbarkeit der Projekte deutlich. Oft seien Folgekosten nicht bedacht. Zum Teil fehle schon heute Geld für den Erhalt der Anlagen. Er regte an, stattdessen darüber nachzudenken, ob öffentliche Förderungen nicht besser in die Erneuerung der Binnenflotte und der Hafenanlagen fließen sollten. Generell müsse die Frage beantwortet werden, mit welcher Strategie die ökologischen Verkehrsträger insgesamt ihren Anteil am wachsenden Transportaufkommen vergrößern könnten. Dazu seien integrierte Verkehrskonzepte notwendig. Erforderlich sei es dabei aber auch, dass alle Interessengruppen zusammen planteten, um die übergeordneten Ziele zu erreichen. Besonders die Politik sei gefragt, den oft kontraproduktiven Kompetenzstreit zwischen Bund und Ländern zu beenden.

Burkhard Huckestein, Vertreter der Abteilung Lärm und Verkehr des **Umweltbundesamtes** (Uba), gab einige Untersuchungsergebnisse zum Energieverbrauch der Verkehrsträger LKW, Binnenschiff und Bahn bekannt. Erstaunliches Ergebnis: Aufgrund der zum Teil erheblich überalterten Schiffstechnik schneidet das Binnenschiff bei NMHC- und Staubemissionen deutlich schlechter ab als der LKW. Hier besteht ein dringender Innovationsbedarf bei der Binnenschifffahrt. Im Vergleich der externen Kosten liegen Binnenschiff und Bahn aber nach wie vor deutlich unter den Kosten, die der LKW Verkehr verursacht. Das Uba möchte darauf hinwirken, die Verkehrsleistungen der Bahn und des Binnenschiffs im Güterverkehr zu erhöhen.

Das Uba begrüßt daher sehr, dass mit der LKW-Maut ab kommenden Jahr endlich eine Abgabe eingeführt wird, die direkt beim Verursacher die höheren Kosten beziffert. Daneben empfiehlt das Uba, dem Trend zu steigenden Transportwegen entgegenzuwirken. Damit einher geht, die Transportkapazitäten zu optimieren und zunehmende Leerfahrten zu minimieren.

Im sogenannten „Weißbuch“ der Europäischen Kommission sind die Leitlinien der Förderungen der Verkehrsinfrastruktur in der Europäischen Union dargestellt. Die Ziele definieren

- „Die Herstellung eines anhaltend ausgewogenen Verhältnisses zwischen den Verkehrsträgeranteilen
- die Beseitigung von Engpässen und Überlastungen
- die Verbesserung der Sicherheit und Qualität des Verkehrsangebotes“.

Die EU rechnet mit einem Güterverkehrswachstum von 38%, wobei der Straßenverkehr bis 2010 sogar um 50% zunehmen wird, so **Elke Ording**, Mitarbeiterin der **TEN Technologische Entwicklung und Verkehr der EU-Kommission** in Brüssel. Dieser Trend wird auch für die neuen EU-Mitgliedstaaten erwartet, in denen der Verkehrsanteil der Schiene traditionell hoch war. Umso mehr geht es darum, „eine ausgewogene, vernünftige und umweltverträgliche Mobilität anzustreben. Diese Forderung erstreckt sich auf alle Verkehrsträger und zieht sich quer durch alle Bereiche der gemeinsamen Verkehrspolitik: Infrastruktur, Umweltschutz, Verkehrssicherheit, soziale Belange und faire Wettbewerbsverhältnisse.“ Die EU stellte dazu 30 Prioritätsprojekte auf, die meisten davon Eisenbahnprojekte. Für die Binnenschifffahrt ist der Rhein/Maas-Main-Donau-Kanal als Projekt sowie die Beseitigung von Schwachstellen und Engpässen, die einem wirtschaftlichen Verkehr entgegenstehen, zu nennen. Des Weiteren setzt die EU nicht ausschließlich auf die Optimierung einzelner Verkehrsträger, sondern verfolgt „die verschiedenen Verkehrsträger entsprechend ihrer jeweiligen Vorteile so in intermodale Transportketten zu integrieren, dass das gesamte System optimiert wird.“ Das bedeutet unter anderem die Zugangsbedingungen zu verbessern und die Telematik zu optimieren.

Brigitte Wahrendorf, Vertreterin der **Railion Deutschland**, stellt an die Optimierung des Bahngüterverkehrs folgende dringliche Anforderung:

- den Zugang auch zu anderen Schienennetzen sichern, was bedeutet, langfristig in Europa die Systemunterschiede abzubauen und die Signaltechnik, Energieversorgung, Spurweiten etc. zu vereinheitlichen
- einheitliche Ausbildungen und Sprachregelungen entwickeln, um den grenzüberschreitenden Verkehr personell zu vereinfachen (kein unbedingter Personalwechsel an den Grenzen)
- Abbau von steuerlichen Ungleichbehandlungen zwischen den einzelnen Verkehrsträgern (beispielsweise sind Binnenschiff und Flugzeug von der Ökosteuern befreit, die Bahn nicht)

Davon unabhängig verfügt die Bahn auf vielen Relationen über ausreichende Ressourcen zur Kapazitätssteigerung. Die Bahn ist energetisch der effektivste Verkehrsträger und dazu schnell und sauber.

Prof. **Peter Klaus**, **Fachbereich Logistik der Universität Erlangen-Nürnberg**, bewertet die Chancen, nennenswerte Größen von Gütern vom LKW auf Schiene und Bahn zu verlagern, als gering. Das Wasserstraßennetz ist nicht dicht genug, die Unwägbarkeiten in der Binnenschifffahrt (Eisgang, Niedrigwasser) zu hoch, um langfristig

mit höheren Verlagerungen auf dieses Verkehrssystem zu rechnen. Er postuliert, dass beide Verkehrsträger (Bahn und Binnenschiff) keine zweistelligen Wachstumsraten verzeichnen werden. Die postindustrielle Gesellschaft transportiert zunehmend weniger, zudem kleinteiligere Waren, die für den Transport mit dem Binnenschiff ungeeignet sind. Entscheidend sind außerdem die Anfahrtswege zur nächsten Verladestation, die so kurz wie möglich sein müssen, weil sie sonst unrentabel sind, wo selbst die Bahn Standortvorteile abgebaut hat.

Es sollten vielmehr auf eine Verbesserung der Auslastungskapazitäten aller Verkehrsträger hingewirkt werden. Außerdem ist auch hier die Chance von kurzen Wegen zu nutzen. Konzentrationsprozesse und Zentralisierungen von Zulieferern und Produktionsstätten können zur Verkehrsvermeidung allgemein beitragen. Denn die zunehmenden Distanzen führen zu den enormen Verkehrszuwächsen. Einen weiteren Stellhebel sieht Klaus in einer intelligenten Logistik und einer realistischen Straßen-Güterverkehrspolitik.

Für **Iris Gleicke, Staatssekretärin im Bundesministerium Bauen, Wohnen und Verkehr**, ist das Binnenschiff eindeutig Teil einer integrierten Verkehrspolitik. Besonders im Hinblick auf die wachsenden West-Ost Verkehrsströme durch die Erweiterung der EU sah sie die Binnenschiffahrt, neben der Bahn, als wichtige Alternative zum LKW. Der aktuelle Verkehrswegeplan der Bundesregierung habe entsprechend bewertet, wo zukünftig Verkehrsströme zu erwarten seien und eine Bedarfsplanung angestellt. Hierbei sei zu beachten, dass sich aus der Planung kein Realisierungszwang beim Umbau der Flüsse ergebe. Vielmehr würden alle Vorhaben unter ökonomischen und vor allem auch ökologischen Kriterien geprüft und entsprechend angepasst. Den immer wieder aufkommenden Verdacht vieler Umweltschützer, dass im Grunde doch ein weitergehender Ausbau der Elbe geplant sei, wies die Staatssekretärin mit deutlichen Worten vom Tisch: „Es ist keine Kanalisierung geplant!“ sagte sie. „Der Ausbau der Elbe als Bundeswasserstrasse wurde zurückgenommen.“ Heute sei nur noch die Wiederherstellung der Situation von vor dem Hochwasser geplant, führte sie aus. Das sei Beschlusslage der Bundesregierung. Die Umweltverbände müssten getroffene Entscheidungen und Gutachten auch zur Kenntnis nehmen, so Gleicke. Schließlich wurde jede einzelne Elbe-Maßnahme einer Umweltrisikoprüfung unterzogen und die Ergebnisse seit Jahren mit allen betroffenen Gruppen diskutiert.