

BUND-Diskussionspapier für eine zukunftsfähige Fluss- und Binnenschifffahrtspolitik

Die Erhaltung der Fluss- und Auenökosysteme als Lebensadern unserer Landschaften ist eines der grundlegenden Ziele des BUND. Die zukünftige Rolle der Binnenschifffahrt in einem umweltgerechten Verkehrssystem hängt für den BUND daher maßgeblich davon ab, ob die Erhaltung und Verbesserung der ökologischen Qualität von Flüssen und Auen in Zukunft Grundlage einer neuen Binnenschifffahrtspolitik werden kann.

Die Integration der Binnenschifffahrt in eine zukunftsfähige und nachhaltige Verkehrspolitik wird nach Auffassung des BUND durch die mit dem Ausbau der Wasserstraßen für immer größere Schiffstypen verbundenen Eingriffe in unsere Flusslandschaften ad absurdum geführt. Mit der fortschreitenden Begradigung unserer Flüsse, dem Bau von Staustufen und der Ausdehnung von Uferbefestigungen werden weiterhin Auenlandschaften zerstört oder massiv beeinträchtigt und unsere Flüsse ökologisch und ästhetisch zu Kanallandschaften degradiert. Der technische Ausbau unserer Flüsse hat soviel ökologisches Potenzial vernichtet - und tut dies beispielsweise an der Elbe auch weiterhin -, dass die heute praktizierte Wasserstraßenausbaupolitik als naturzerstörend bezeichnet werden muss.

Die bisherige Wasserstraßenpolitik hilft auch dem Verkehrsträger Binnenschiff und den in diesem Bereich Beschäftigten nicht weiter. Trotz eines hohen Ausbaustandards auf den Wasserstraßen Westdeutschlands und den damit in Kauf genommenen dramatischen ökologischen Beeinträchtigungen unserer Flüsse hat die erwartete Verlagerung des Güterverkehrs auf das Binnenschiff praktisch nicht stattgefunden.

Will die Binnenschifffahrt in Zukunft eine angemessene Rolle in einem ökologisch tragbareren Verkehrssystem spielen, ist eine grundlegende Neuorientierung der Binnenschifffahrts- und Wasserstraßenpolitik unumgänglich. **Der BUND setzt sich dafür ein, dass die Potenziale des Binnenschiffs in einer modernen Güterlogistik genutzt werden, jedoch unter Einhaltung ökologischer Standards sowie bei gleichzeitigem Schutz der uns noch verbliebenen naturnahen Flussökosysteme.**

Gute Gründe für eine neue Binnenschifffahrtspolitik

Schifffahrt und Flussökologie in Einklang bringen

Die Politik des Ausbaus unserer Flüsse für die Binnenschifffahrt hat unseren Flusslandschaften dramatische ökologische Schäden zugeführt und tut dies Tag für Tag immer noch. Der Lebensraum vieler Pflanzen und Tiere der Flusslandschaften wird weiter zerstört und beeinträchtigt, immer mehr dieser Arten sind vom Aussterben bedroht. Hochwertige Erholungsräume wurden vernichtet, die Umgestaltung der Flussläufe ist zudem mit überregionalen Auswirkungen auf die Regulation des Wasserhaushaltes, die Wasserqualität und das Grundwasser verbunden. Die Zunahme der Überschwemmungen ist mit ein Ergebnis dieser Eingriffe.

Die wenigen Flüsse und Flussabschnitte, die mit naturnahen Flussauen und unverbauten Ufern noch frei fließen können, gehören zu den Ökosystemen mit einer reichen Vielfalt an Pflanzen und Tieren und zählen damit zu den Kronjuwelen unseres noch verbliebenen europäischen Naturerbes. Aufgrund der bisherigen Flussbaupolitik können die meisten unserer größeren Flüsse nicht mehr als natürlich oder naturnah bezeichnet werden. Auch die letzten Feuchtgebiete von internationaler Bedeutung an Donau, Elbe, Havel, Saale, Weser und Oder sind vom Ausbau bedroht. Obwohl sie als Bestandteile des europaweit zu schaffenden Schutzgebietsystems "Natura 2000" die grundlegenden Verbindungsachsen für einen europäischen Biotopverbund darstellen, wird die massive Beeinträchtigung der Flüsse durch die aktuelle Planung weiterhin vorangetrieben.

Geopfert werden sollen diese Gebiete für die im Bundesverkehrswegeplan von 1992 beschlossenen Ausbaupläne und ein Transeuropäisches Wasserstraßennetz, welches den massiven Ausbau der ostdeutschen und osteuropäischen Flussnetze umfasst. Grundlage für diese Ausbauplanungen ist der neue westeuropäische Ausbaustandard, der gewährleisten soll, dass in Zukunft auf allen Wasserstraßen Großmotorgüterschiffe (Klassifizierung: großes Rheinschiff) von 110 m und Großschubverbände bis zu 185 m Länge verkehren können. Diese Ausbaupläne von Wasserstraßenverbindungen zwischen Nordsee und Schwarzem Meer sowie Ostsee und Adria sind Träume von gestern und nicht mehr zeitgemäß. Insbesondere deshalb, weil dadurch weder zusätzliche Transport- noch Arbeitsplatzpotenziale geschaffen werden.

Ökonomische Potentiale der Binnenschifffahrt

Trotz der massiven Eingriffe in die natürlichen Fließgewässer verliert die Binnenschifffahrt weiterhin an Anteilen im Güterverkehr, werden zunehmend Arbeitsplätze abgebaut, wird die Existenz selbstständiger Binnenschiffer durch Sozial- und Umweltdumping europäischer Mitbewerber bedroht. Die Zahl der in der Binnenschifffahrt Beschäftigten sank von 30.000 im Jahr 1964 auf 7.635 im Jahr 1999, der Anteil der deutschen Flotte am Binnenschiffsgüterverkehr ist in diesem Zeitraum auf 37 % gesunken.

Vor diesem Hintergrund ist es um so widersinniger, Milliardensummen in einen naturzerstörenden Wasserstraßenausbau zu investieren, obwohl absehbar ist, dass die Großmotorgüterschiffe aufgrund sinkender Nachfrage nach Masseguttransporten diese nicht benutzen werden. Bereits heute sind die Kapazitäten der Binnenschifffahrt gerade in der Ost-West-Achse längst nicht ausgeschöpft (Strecke Magdeburg-Berlin: Auslastung rund 30 %).

Die Binnenschifffahrt kann ihre Rolle in einem zukunftsfähigen und nachhaltigen Verkehrssystem nur dann spielen, wenn sie die Qualität der Flussökosysteme nicht beeinträchtigt, sondern erhält und verbessert. Dafür brauchen wir einen ganzheitlichen Ansatz, der auf der Basis der Ökologie der Flüsse und Auen, das gesamte Verkehrsaufkommen ökologisch, ökonomisch und sozial differenziert und konkret für die Flüsse und Flussabschnitte bewertet. Aus dieser Perspektive können auch Arbeitsplätze mit Zukunft entstehen.

Entwicklungsperspektiven liegen dabei insbesondere im Container- und Stückgüterverkehr. Technische Innovationen sind sowohl beim Schiffsraum (z.B. flachgehende Schiffe werden besonders für den Stückgutverkehr benötigt) als auch bei den Umschlagseinrichtungen erforderlich. Weitere Schwerpunkte einer zukunftsorientierten Binnenschifffahrt liegen in der Entwicklung neuer und in der Integration bestehender moderner Logistiksysteme.

Zur Verringerung der Gesamtkosten und der Verbesserung des Transportes muss der Schwerpunkt darauf gelegt werden, die Schnittstellen der unterschiedlichen Verkehrsträger zu modernisieren, um damit auch unter dem Aspekt der Kundenorientierung kombinierte Transportketten zusammen mit Bahn und LKW zu erschließen.

Binnenschiffe modernisieren

Die Flotte der deutschen Binnenschiffe ist mit einem Durchschnittsalter von 50 Jahren recht betagt. 65 % ihrer Motoren sind älter als 35 Jahre und entsprechen damit nicht dem Stand der Technik. Durch fehlende Emissionsgrenzwerte und Steuerfreiheit beim Mineralöl verliert die Binnenschifffahrt zudem fortlaufend an Umweltvorteilen gegenüber den anderen Güterverkehrsträgern.

Will die Binnenschifffahrt Umweltvorteile bei Energieverbrauch, Ausstoß von Treibhausgasen und Schadstoffemissionen gegenüber dem Straßengüterverkehr beibehalten und ausbauen, müssen für die Binnenschiffe ebenso wie für andere Verkehrsmittel strenge Emissionsgrenzwerte eingeführt und die Modernisierung der Binnenschiffe durch staatliche Anreize unterstützt werden. Damit würde nicht nur die Umwelt entlastet, sondern es könnten auch durch die Entwicklung innovativer Technik Arbeitsplätze gesichert werden.

BUND-Forderungen für eine zukunftsfähige Fluss- und Binnenschifffahrtspolitik:

- Oberstes Ziel der Verkehrspolitik muss das Einsparen von (Güter-)Verkehr sein.
- Der BUND setzt sich für eine grundlegende Neuorientierung der Flusspolitik ein, in die die Belange der Binnenschifffahrt so zu integrieren sind, dass die Belange des Wasserhaushaltes und des Naturschutzes nicht verkehrlichen Gesichtspunkten untergeordnet werden. Verkehrliche Belange haben sich an der Ökologie der Flüsse und Flusslandschaften zu orientieren.
- Bis zur Vorlage und Überprüfung ökologisch angepasster Entwicklungskonzepte für die Binnenschifffahrt fordert der BUND einen generellen Planungs- und Baustop für alle Groß- und Ausbauvorhaben an Flüssen wie Elbe, Saale, Havel, Oder, Main, Weser und Donau. Dies gilt auch für Teilabschnitte schon im Bau befindlicher Verkehrsprojekte.
- Die Unterhaltung der Flüsse als Wasserstraßen sollte sich an den Kriterien naturnaher Flüsse orientieren, wie sie von der „Arbeitsgruppe Elbeerklärung“ (BUND, NABU, WWF, WSV, BfG, BfN und BAW) für die Elbe formuliert wurden. Durch frühere Wasserbaumaßnahmen verursachte Schäden an Flüssen und Auenlandschaften müssen durch Renaturierungsprogramme korrigiert werden.
- Der wirtschaftliche Druck zu immer größeren Schiffen und damit zu immer massiveren Eingriffen in die Flussökosysteme kann nur durch eine veränderte Verkehrspolitik gelöst werden. Statt Forderung nach Ausbau für immer größere Schiffe setzt sich der BUND für die Auslastung der schon vorhandenen Kapazitäten durch Optimierung des Binnenschiffs unter Ausnutzung der neuesten Technik und Erkenntnisse der Flussschifffahrt und unter Berücksichtigung der sich wandelnden Güterstruktur ein. Dies bedeutet insbesondere die Entwicklung und Einführung flussangepasster Schiffsgrößen und damit die Abschaffung der Norm des Großmotorgüterschiffs für alle Wasserstraßen.
- Ausschöpfung der Potenziale in der Logistik durch Optimierung der Schnittstellen und Entwicklung von kombinierten Transportketten
- Festlegung von Emissionsgrenzwerten für Schiffsmotoren

Die Binnenschifffahrt als Verkehrsträger hat nur dann eine Zukunft, wenn sie sich den natürlichen Bedingungen der Flüsse anpasst und alle Verkehrsträger ihre internen und externen Kosten selbst tragen.

Berlin, den 3.4.2001

*Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland, Am Köllnischen Park 1, 10179 Berlin
Telefon: 030-27586-435; Telefax: 030-27586-440, email: tilmann.heuser@bund.net*