

natürlich mobil



# Binnenschifffahrt auf lebendigen Flüssen

Forderungen des BUND  
für eine nachhaltige Fluss-  
und Binnenschifffahrtspolitik



*Ufer der Mittelelbe bei Tangermünde mit naturnaher Struktur und Vegetation*

## **Lebendige Flüsse – Lebensadern unserer Landschaften**

Flüsse und ihre Auen gehören zu den artenreichsten und am stärksten gefährdeten Naturräumen Europas. Sie weisen ein dynamisches, kleinräumiges Mosaik unterschiedlicher Standortbedingungen auf. Eine große Anzahl seltener, gefährdeter oder vom Aussterben bedrohter Tier- und Pflanzenarten leben in diesen ökologisch wertvollen Bereichen: Allein in den Auenwäldern des Oberrheins wurden 250 Vogel-, 30 Säugetier-, 17 Amphibien-, 8 Reptilien-, 500 Schmetterlings- und 1000 Käferarten nachgewiesen. Viele dieser Tiere sind auf hervorragende Weise an die hier herrschenden, oft extrem wechselnden Lebensbedingungen angepasst. In den Altarmen und Auen der mittleren Elbe hat der Elbebiber den Ausrottungsfeldzug gegen ihn überlebt. Von hier aus konnte er sich wieder ausbreiten.

### **Flüsse und Auen sind Lebensräume seltener und gefährdeter Tier- und Pflanzenarten**

Hauptmerkmal naturbelassener Flüsse und Auen sind die mit dem Wechsel der Jahreszeiten wiederkehrenden Schwankungen der Wasserstände mit Hoch- und Niedrigwasser. Ein lebendiger Fluss weist aufgrund der ständig wechselnden Wasserführung und Geschiebefracht, des unterschiedlichen Gefälles und Untergrundes eine enorme Strukturvielfalt auf. Reißende Strömungen wechseln mit Stillwassern und Altarmen, kahle Kiesbänke und trockene Sanddünen folgen feuchten Auenwäldern. Es entstehen neue Auskolkungen, Uferabbrüche und Flachwasserzonen – Lebensräume für heute selten gewordene Tier- und Pflanzenarten.

### **Dynamik ist die Grundlage der Artenvielfalt**

Im ökologischen Haushalt dienen Auenwälder und Uferflüsse als Grundwasserspeicher. Sie haben eine wasserreinigende Funktion und regulierende Wirkung im Wasserkreislauf. Für den Hochwasserschutz sind sie von großer Bedeutung. Außerdem stellen Fließgewässer und Auen wichtige Verbindungsachsen im europaweiten Biotop-Verbundsystem dar.

### **Für den Wasserhaushalt sind Fließgewässer und Auenwälder unersetzbar**

Flüsse und Flusslandschaften zählen nicht nur zu den wertvollsten, sondern inzwischen auch zu den am stärksten geschädigten Ökosystemen in Mitteleuropa. In den letzten 150 Jahren wurden die meisten Flüsse in einem hohen Ausmaß begradigt, vertieft, kanalisiert und mit Staustufen verbaut. Die ersten großen Eingriffe in die Flüsse, wie z.B. die Begradigung des Oberrheins zu Beginn des 19. Jahrhunderts, sollten zum schnelleren Abfluss des Hochwassers beitragen. Dadurch wurde eine dauerhafte Besiedlung der Flussauen sowie eine bessere Nutzung der Flüsse durch die Schifffahrt überhaupt erst möglich. Im 20. Jahrhundert gab es durch die fortschreitende Technikentwicklung immer stärkere Eingriffe in die Flüsse – ob für die Schifffahrt, die Verbesserung der Vorflut oder für die Energiegewinnung. Die Nebenwirkungen dieser Eingriffe erzeugen jedoch wiederum gravierende ökologische Probleme, von deren Folgen zunehmend auch der Mensch bedroht ist. Die Hochwasserkatastrophen 1997 an der Oder und 2002 an der Elbe sind ein Beweis dafür.

### **Ökologische Gefährdung durch fortschreitenden Ausbau**

Durch die Begradigung der Flussläufe und die Einschnürung und Verkleinerung der Auen durch flussnahe Deiche wurden nicht nur wertvolle Biotop zerstört. Es stieg auch wieder die Hochwassergefahr, da den Flüssen die Überflutungsräume genommen wurden. Große Teile der ehemaligen Flussauen wurden zu intensiv landwirtschaftlich genutzten Flächen oder in Industrie- und Gewerbegebiete umgewandelt. Dadurch gingen nicht nur wertvolle Lebensräume, sondern auch für den Hochwasserschutz notwendige Retentionsräume verloren. Heute ist nur noch ein Fünftel aller Flüsse und Flussauen in Deutschland naturnah erhalten.



Der Flussregenpfeifer brütet an den Sandufern der Elbe

### Ehemalige Flussauen werden heute geprägt durch Landwirtschaft, Industrie und Gewerbe

Die Verkürzung der Flussläufe und die Bündelung der Niedrig- und Mittelwasserabflüsse durch Buhnen führen zu höheren Fließgeschwindigkeiten, die Flüsse graben sich immer tiefer ein. Dieser Erosions- und Eintiefungsprozess wird verstärkt, indem Staustufen die Geschiebezufuhr aus dem Oberlauf sowie Uferbefestigungen und Buhnen den seitlichen Eintrag von Sedimenten verhindern. So haben sich die Elbe zwischen Torgau und Dessau sowie der Niederrhein um bis zu zwei Meter, der Rhein zwischen Basel und Breisach sogar bis zu sieben Metern eingetieft. Das zusammenhängende System Fluss-Aue wird dadurch entkoppelt. Da der Grundwasserspiegel ebenfalls absinkt, kommt es in Auenbiotopen, aber auch auf land- und forstwirtschaftlichen Flächen durch Austrocknung zu irreparablen Schäden, die mit Einkommensverlusten für die Bauern einhergehen. Staudämme und Wehre verhindern die natürlichen Wanderungen der Fische und anderer Wasserorganismen, z.B. versperren sie wandernden Fischarten wie Lachs und Maifisch den Weg in ihre Laichgebiete.

### Flüsse als Verkehrswege

In Deutschland wurden zwölf große Flüsse für die Binnenschifffahrt ausgebaut: Rhein, Donau, Elbe, Oder, Weser, Mosel, Saar, Neckar, Main, Ems, Havel und Spree. Fast alle sind gestaut, begradigt und verbaut, nur wenige Flussabschnitte weisen noch eine naturnahe Abflussdynamik auf. Trotz der ökologisch dramatischen Folgen wird der weitere Ausbau von Havel und Spree (VDE-Projekt 17), Saale, Oder, Main, Weser und Donau für Binnenschiffe mit immer größeren Abmessungen und Tiefgang vorangetrieben. So stehen der Ausbau der Elbe und der Bau von Staustufen im letzten ungestauten Teilstück der bayerischen Donau zwischen Straubing und Vilshofen trotz Ablehnung durch den deutschen Bundestag weiterhin auf der politischen Agenda.

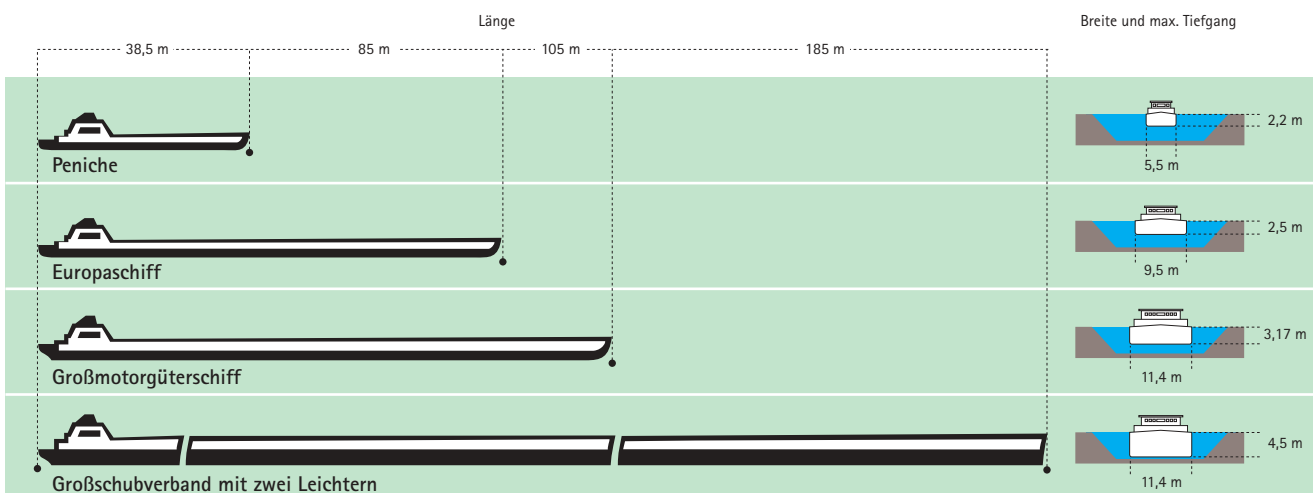
### Schiffe mit größerem Tiefgang arbeiten auf Kosten der Natur

Das verkehrspolitische Ziel dieser Milliarden teuren Investitionen – die Verlagerung großer Teile des Güterverkehrs von der Straße auf das Wasser – wurde allerdings bis heute nicht erreicht. Trotz eines explodierenden Wachstums des Güterverkehrs stagniert die Verkehrsleistung der Binnenschifffahrt in den letzten Jahrzehnten. Lediglich auf dem Rhein floriert sie. Rund 80 Prozent der in Deutschland erbrachten Binnenschiffstransporte finden auf Deutschlands größtem Fluss statt. Der Grund: Im wichtigsten Verkehrskorridor Europas reihen sich historisch gewachsene Industrie- und Ballungszentren aneinander. Dazu kommt die direkte Anbindung an die großen Seehäfen Rotterdam und Antwerpen. Verantwortlich für die negative Entwicklung außerhalb der Rheinachse ist nicht der unzureichende Ausbauzustand der Wasserstraßen, sondern die geringe Nachfrage. Im Vergleich zu Bahn und LKW hat die Binnenschifffahrt

- ▶ eine geringere Raumerschließung,
- ▶ häufig zusätzliche Umschlagkosten durch den meist notwendigen Transport vom oder zum Hafen mit dem LKW und
- ▶ Betriebsunterbrechungen durch Hoch- und Niedrigwasser sowie Eis.



### Unterschiedliche Schiffstypen im Größenvergleich





### Die wichtigsten deutschen Binnenwasserstraßen

Durch den Strukturwandel der Wirtschaft ändert sich die Zusammensetzung der Transporte. Bislang wurden vor allem Massengüter wie Baustoffe, Erze, Schrott, Düngemittel, Mineralöl und Kohle mit Schiffen transportiert. Deren Aufkommen sinkt jedoch von Jahr zu Jahr. Stattdessen geht der Trend immer mehr in Richtung leichtgewichtige und höherwertige Güter, die immer häufiger in Containern transportiert werden.

Diese müssen möglichst schnell und zu festgelegten Zeiten („Just in time“) beim Empfänger ankommen. Darauf hat sich die Binnenschifffahrt bislang nicht ausreichend eingestellt. Für einen wirtschaftlichen Containertransport bedarf es moderner Schiffe und Umschlagseinrichtungen, einer ausgefeilten Logistik in Zusammenarbeit mit Bahn und LKW sowie gezielter Angebotsstrategien für ausgewählte Relationen – nicht aber eines immer größeren Tiefgangs der Schiffe.

In Zeiten knapper werdender Haushaltsmittel wäre es deshalb sinnvoll, statt immer weiter in den naturzerstörenden Ausbau von Flüssen zu investieren, die Binnenschifffahrt gezielt zu modernisieren und durch finanzielle Anreize für Innovationen zu fördern. So könnte sie auf den bereits ausgebauten Kanälen und Flüssen wirtschaftlich arbeiten. Diese naturschonende Strategie würde auch mehr Transporte auf das Wasser bringen.

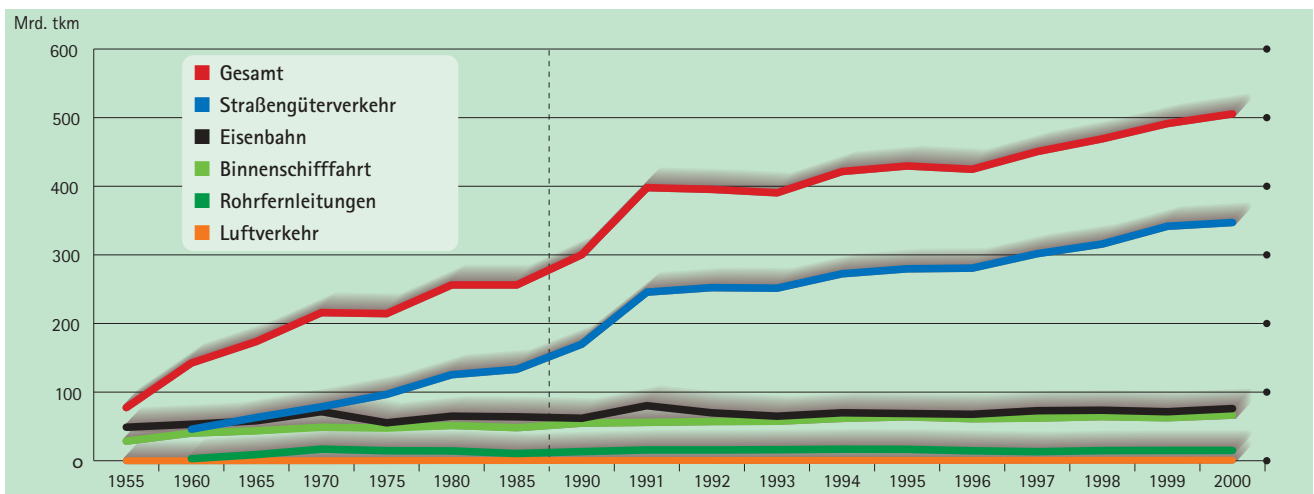
### Schutz der Flüsse durch neue EU-Gesetze

Dass es so wie bisher nicht weiter gehen kann, hat auch die EU erkannt und eine Reihe von Gesetzen und Verordnungen zum Schutz von Natur und Gewässern erlassen. Der Wert der letzten naturnahen Flussabschnitte und -auen zeigt sich daran, dass viele bedrohte Bereiche als „Special protected Areas“ (SPA) gemäß der Europäischen Vogelschutzrichtlinie international geschützt sowie nach der „Flora-Fauna-Habitat-Richtlinie“ (FFH) Bestandteil des europaweiten Schutzgebietssystems Natura 2000 sind.

### Die Erhaltung naturnaher Flussauen ist eine internationale Verpflichtung

Eine ökologische Verbesserung der Gewässer durch ein modernes Flussgebietsmanagement wird durch die Wasserrahmenrichtlinie (WRRL) der Europäischen Union vom Dezember 2000 gefordert. Demnach muss zukünftig die ökologische Qualität der Gewässer in der Regel verbessert, zumindest aber erhalten werden. Prozesse wie Geschiebeumlagerungen, Erhalt und Wiedererlangung der Selbstreinigungskraft, annähernd natürliche Abflussverhältnisse sowie Erhalt und Reaktivierung natürlicher Retentionsflächen und eine vollständige biologische Durchgängigkeit müssen bis zum Jahr 2015 erreicht werden.

### Entwicklung der Güterverkehrsleistungen 1955 – 2000 in Mrd. tkm





Versteinerter Ufer am Oberrhein bei Speyer



Containerhafen am Rhein bei Mannheim

## Forderungen des BUND für eine nachhaltige Fluss- und Binnenschiffahrtspolitik

### 1. Integrierte Konzepte für lebendige Flüsse

Mit dem Ziel „lebendige Flüsse“ sind in Zukunft Flüsse und Auen wieder in ihrer Funktion als natürlicher Lebens- und Retentionsraum herzustellen. Die in der Vergangenheit verursachten ökologischen Schäden an Flüssen müssen durch Renaturierungsprogramme soweit wie möglich korrigiert werden.

Mit einem nationalen „Fluss- und Auenprogramm“ müssen wieder Überschwemmungsflächen zurückgewonnen, Deiche zurückverlegt, Auengebiete renaturiert und an die natürliche Dynamik der Flüsse angeschlossen sowie die Flusssohlen in Erosionsstrecken (insbesondere am Niederrhein) stabilisiert und angehoben werden. Durch die damit verbundene Erhöhung des natürlichen Rückhaltevermögens können auch die nachteiligen Folgen der durch den Klimawandel bedingten Zunahme der Niedrigwasserperioden reduziert werden. Um die Anforderungen und Ziele der WRRL und des europäischen Schutzgebietssystems Natura 2000 konsequent umzusetzen, bedarf es einer nachhaltigen Flusspolitik mit einer gemeinsamen Handlungs- und Managementstrategie des Bundes, der Länder und der Kommunen.

Dies ist mit den bisherigen ineffizienten, sich gegenseitig behindernden Verwaltungsstrukturen von Bund und Ländern nicht möglich. Hierfür müssen zumindest an den großen Flüssen die Zuständigkeiten der auf Bundesebene angesiedelten Wasser- und Schifffahrtsverwaltung sowie der Naturschutz- und Wasserwirtschaftsverwaltungen der Länder neu geordnet werden.

### 2. Kein weiterer Fluss-Ausbau auf Kosten der Natur

Die Binnenschifffahrt kann ihrem eigenen Anspruch, ein umweltfreundliches Transportmittel zu sein, nur gerecht werden, wenn sie sich an den natürlichen Bedingungen der Flüsse orientiert und auf diese Rücksicht nimmt. Ständige Forderungen nach einem weiteren Ausbau oder ausbauähnlichen Unterhaltungsmaßnahmen machen diesen Anspruch wenig glaubhaft.

Die Anpassung der Flüsse an immer größere Schiffe ist volkswirtschaftlich ineffizient und angesichts der Entwicklungen im Güterverkehr nicht geeignet, den Anteil der Binnenschifffahrt am gesamten Transportvolumen zu steigern. Die knapper werdenden finanziellen Ressourcen des Staates sind unter Beachtung ökologischer Kriterien auf den Erhalt des vorhandenen Wasserstraßennetzes sowie ein modernes Netz- und Betriebsmanagement zu konzentrieren. Um die Transparenz der Planungen und Mittelverwendungen zu erhöhen, muss das Bundesverkehrsministerium einen jährlichen Netzzustandsbericht für die Bundeswasserstraßen vorlegen.

Auf strikte Ablehnung des BUND stoßen Forderungen und Pläne nach:

- ▶ einer verschärften Unterhaltung sowie Ausbau und Vertiefung der Elbe
- ▶ dem Bau eines Saale-Seitenkanals
- ▶ einem Staustufenbau in der Donau auf dem letzten großen frei fließenden deutschen Abschnitt zwischen Straubing und Vilshofen
- ▶ einer weiteren Vertiefung von Main und Mittelweser
- ▶ dem weiteren Ausbau der Havel im Rahmen des VDE-Projekt 17 sowie von Spree und Oder
- ▶ der weiteren Vertiefung der Unter- und Außenelbe sowie der Unter- und Außenweser für die Seeschifffahrt.

#### Impressum

Bund für Umwelt  
und Naturschutz  
Deutschland e.V (BUND)  
Am Köllnischen Park 1  
10179 Berlin

Telefon: 0 30/2 75 86-40

www.bund.net/verkehr

Text: Manfred Krauß, Beate Lange,  
Tilman Heuser

Fotos: Manfred Krauß und  
Walz-Naturfoto (2)

Grafiken: Marc A. Venner

V.i.S.d.P.: Dr. Norbert Franck

Druck: Z.B.! · Satz: N & U GmbH

November 2004

Förderhinweis: Das Projekt

„Binnenschifffahrt auf lebendigen  
Flüssen“ wird vom Bundesamt für  
Naturschutz (BfN) mit Mitteln des  
Bundesministeriums für Umwelt,  
Naturschutz und Reaktorsicherheit  
gefördert. Die Förderer übernehmen  
keine Gewähr für Richtigkeit,  
Genauigkeit und Vollständigkeit der  
Angaben sowie für die Beachtung  
privater Rechte Dritter. Die geäußerten  
Ansichten und Meinungen müs-  
sen nicht mit denen der Förderer  
übereinstimmen.





*Auwald bei Steckby an der Elbe*

Weder ökologisch noch ökonomisch vertretbar ist das europäische Projekt einer Schifffahrtsverbindung zwischen Donau, Elbe und Oder, das die völlige Kanalisierung aller drei Ströme nach sich ziehen würde.

### 3. Die Binnenschifffahrt den Anforderungen einer modernen Transportlogistik anpassen

Bessere Marktchancen wird die Binnenschifffahrt in Zukunft nur dann haben, wenn sie konsequent ihre Innovationspotenziale nutzt. Um Zukunftsmärkte wie Container-, Wechselbehälter- und Spezialtransporte zu erschließen, muss sie zusammen mit den beiden anderen Güterverkehrsträgern in eine moderne Transportlogistik integriert werden. Dies bedeutet:

- ▶ Die Binnenschifffahrt muss gezielt bei der Modernisierung der Flotte und der Schiffstechnik unterstützt werden.
- ▶ Die Schnittstellen zwischen Wasser, Schiene und Straße müssen ausgebaut, Binnenhäfen bei entsprechender Nachfrage zu modernen Logistikzentren weiterentwickelt werden.
- ▶ Für Spediteure müssen Anreize geschaffen werden, damit sie die Binnenschifffahrt überhaupt in die Planung ihrer Logistikketten einbeziehen.



*Die Fluss-Seeschwalbe benötigt sandige unverbaute Flussufer zum Brüten.*

Für die einzelnen Flussgebiete sind im Rahmen einer integrierten Verkehrsplanung konkrete Netz- und Angebotsstrategien der Binnenschifffahrt zu entwickeln. Dabei sind die natürlichen Bedingungen und unterschiedlichen Abflussregime der einzelnen Flüsse zu berücksichtigen.

### 4. Ökologisches Güterverkehrskonzept umsetzen

Die Erarbeitung und Umsetzung eines an ökologischen Kriterien orientierten, verkehrsträgerübergreifenden Güterverkehrskonzepts ist überfällig! Um mehr Transporte auf die Schiene und das Wasser zu verlagern, muss die Politik zuerst für Kostengerechtigkeit zwischen den Verkehrsträgern sorgen. Nur wenn der LKW-Verkehr tatsächlich seine externen Kosten für Klima-, Umwelt- und Gesundheitsschäden in Höhe von 35 Milliarden Euro pro Jahr bezahlt, haben Bahn und Binnenschifffahrt eine faire Chance im Wettbewerb.

Zukünftig sind die Verkehrsinvestitionen auf Erhalt und Modernisierung der vorhandenen Infrastruktur sowie die gezielte Förderung natur- und umweltverträglicher Verkehrsmittel und deren Vernetzung zu konzentrieren.

*Bitte einsenden an:*

*BUND · Am Köllnischen Park 1 · 10179 Berlin*



### Ich will ...

- ...mehr Informationen über Verkehrspolitik
- ...mehr Informationen über den BUND
- ...mehr Umwelt- und Naturschutz. Deshalb spende ich Ihnen \_\_\_\_\_
  - Scheck schicke ich mit.  Den Betrag habe ich auf Ihr Spendenkonto-Nr. 232, Sparkasse Bonn BLZ 380 500 00, Stichwort BUNDspende überwiesen.
- ...Nägel mit Köpfen machen: Ich werde BUND-Mitglied.

\_\_\_\_\_  
Vorname, Name

\_\_\_\_\_  
Straße, Hausnummer

\_\_\_\_\_  
PLZ, Ort

\_\_\_\_\_  
Datum, Unterschrift