

# **Berücksichtigung ökologischer Belange an Bundeswasserstraßen – Gewässerverträgliche Verkehrspolitik aus Sicht des BUND**

*Sebastian Schönauer*

*Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland - BUND –*

Referat anlässlich der Veranstaltung im Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung „Wasserstraßen – Verkehrswege und Lebensraum in der Kulturlandschaft“ / Bonn / 11. September 2007

## **1. Einleitung**

Bei der Diskussion über die Ausgestaltung einer ökologisch ausgerichteten Verkehrspolitik muss die Rolle der Binnenschifffahrt auch im Hinblick auf die Umsetzung der EG-Wasserrahmenrichtlinie überdacht und neu bewertet werden. Die Binnenschifffahrt genießt den Ruf, ein ökologisches, sauberes und kostengünstiges Transportmittel zu sein, das die Straßen vom LkW entlastet und den Gütertransport weit billiger als die Bahn erledigen kann. Diese hartnäckige Ansicht hält jedoch in den meisten Regionen weder einer Prüfung hinsichtlich der Wirtschaftlichkeit noch der ökologischen Verträglichkeit der Binnenschifffahrt stand. Die derzeitige „Flusspolitik“ ist aus ökologischen, aber auch aus volkswirtschaftlichen Gründen nicht länger vertretbar und bedarf einer umfassenden Revision.

## **2. Schifffahrtsnutzung und Gewässerschutz**

### **2.1. Flüsse und Flusslandschaften – ökologische Lebensadern unserer Landschaften**

Die Flüsse und Flusslandschaften gehören zu den artenreichsten und bedrohtesten Lebensräumen Mitteleuropas und zeichnen sich durch eine vielgestaltige, spezialisierte Flora und Fauna aus, die dem Wechsel von Hoch- und Niedrigwasser angepasst sind. In unseren Breiten sind die Auwälder die Waldökosysteme mit der reichsten Vielfalt an Pflanzen und Tieren. In den Auwäldern wachsen rund 140 Pflanzenarten, davon etwa 50 Gehölzarten. Manche Auenlandschaften (z.B. Oberrhein) sind der Lebensraum für 250 Vogelarten, 30 Säugetierarten, 17 Amphibien, 8 Reptilien, 500 Schmetterlinge und circa 1000 Käferarten. Viele dieser Arten, z.B. der Pirol und der Eisvogel, sind sehr selten und vom Aussterben bedroht. Die Auenwälder leben unter dem alljährlich „Einfluss“ der Überschwemmungen, durch die sie ihre Nahrung beziehen. Besonders gut angepasst an sauerstoffarme Verhältnisse sind daher die Weiden und Pappeln der Weichholzaue.

Im ökologischen Haushalt fungieren die Auenwälder als Trinkwasserspeicher und gleichzeitig üben sie eine wasserreinigende Funktion aus. Außerdem haben sie eine regulierende Wirkung im Wasserkreislauf und dienen dem Hochwasserschutz.

Heute sind nicht einmal mehr 10% der Flüsse und Flussauen Deutschlands als natürlich oder naturnah zu bezeichnen.

### **2.2. Herausforderungen für die Ökologie**

Die bisherige Verkehrspolitik hat immense Flächen und Ressourcen verbraucht, ökologisch intakte Landschaften wurden dabei unwiederbringlich zerstört. Trotz gewachsenen Wissens über ökologische Zusammenhänge sollen auch weiterhin noch vorhandene, relativ naturnahe Fließgewässer verbaut werden. Dem Staustufenbau und der Binnenschifffahrt sind bisher

rund 80 % sämtlicher Flussauen geopfert worden. Wertvollste Biotope sind dabei verloren gegangen und die Auswirkungen auf den Lebensraum vieler vom Aussterben bedrohten Pflanzen- und Tierarten der Flusslandschaften sind vielerorts irreversibel. Die Umgestaltung der Flussläufe hatte überregionale Auswirkungen auf die Regulation des Wasserhaushaltes, die Wasserqualität und das Grundwasser. Weiterer Flächenverbrauch, weitere massive Eingriffe in die sensiblen Flusssysteme müssen verhindert werden. Die zunehmenden Überschwemmungen an den Unterläufen der Flüsse sind weitgehend ein direktes Produkt dieser Eingriffe.

Auch dem Bedürfnis der Menschen nach diesen naturnahen Landschaften, die seinem Verlangen nach Gesundheit und Erholung entsprechen, wird damit in keiner Weise Rechnung getragen. Dort, wo schon viel für den Erhalt der heimischen Landschaften z.B. in den Elbtalauen getan wurde, wird deren Schutz unterlaufen und damit selbst internationale Verpflichtungen ignoriert, sie als von der UNESCO anerkanntes Weltkulturerbe zu bewahren.

Eine verantwortungsbewusste, den folgenden Generationen verpflichtete Verkehrspolitik bedeutet in erster Linie Verkehrsvermeidung. Der parallele Ausbau dreier miteinander konkurrierender Verkehrsträger – Bahn, Straße, Wasser - ist weder ökologisch noch volkswirtschaftlich vertretbar, weil er den Transport auf Kosten der Natur und der Allgemeinheit verbilligt, dadurch immer mehr Verkehr erzeugt wird und die geforderte nachhaltige Kreislaufwirtschaft in den Regionen aushebelt.

### **2.3. Schutz und Erhalt international bedeutsamer Feuchtgebiete – gesamtgesellschaftlich gefordert und gesetzlich festgeschrieben**

An Donau, Elbe, Havel und Oder gibt es noch letzte Feuchtgebiete von internationaler Bedeutung. Zahlreiche Vogelschutzgebiete (z.B. die Donauauen, Elbtalaue, mittlere Elbe, Untere Havel, Unteres Odertal, Oderbruch) sind heute schon als SPA (Special Protection Areas gemäß der Europäischen Vogelschutzrichtlinie) international geschützt und werden in Zukunft auch nach der FFH (Flora- Fauna- Habitats) Richtlinie Bestandteil des europaweit zu schaffenden Schutzgebietssystems Natura 2000 sein. Die großräumige Erhaltung dieser letzten noch relativ naturnahen Flussauen ist also auch eine internationale Verpflichtung.

Das langfristige Entwicklungsziel für die Flüsse und Flusslandschaften ist die Wiederherstellung des maximal möglichen Naturraumes, die sich an einem Leitbild orientiert, das den potentiell natürlichen, menschlich „unbeeinträchtigt“ Zustand eines Ökosystems beschreibt.

Auch die EUROPÄISCHE UNION hat die Problematik der Fließgewässer erkannt und mit dem Erlass der Wasserrahmenrichtlinien vom Dezember 2000 einen Rahmen gesetzt, der als Zielsetzung die ökologische Verbesserung der Gewässer unter der Koordination eines Flussgebietsmanagements vorsieht.

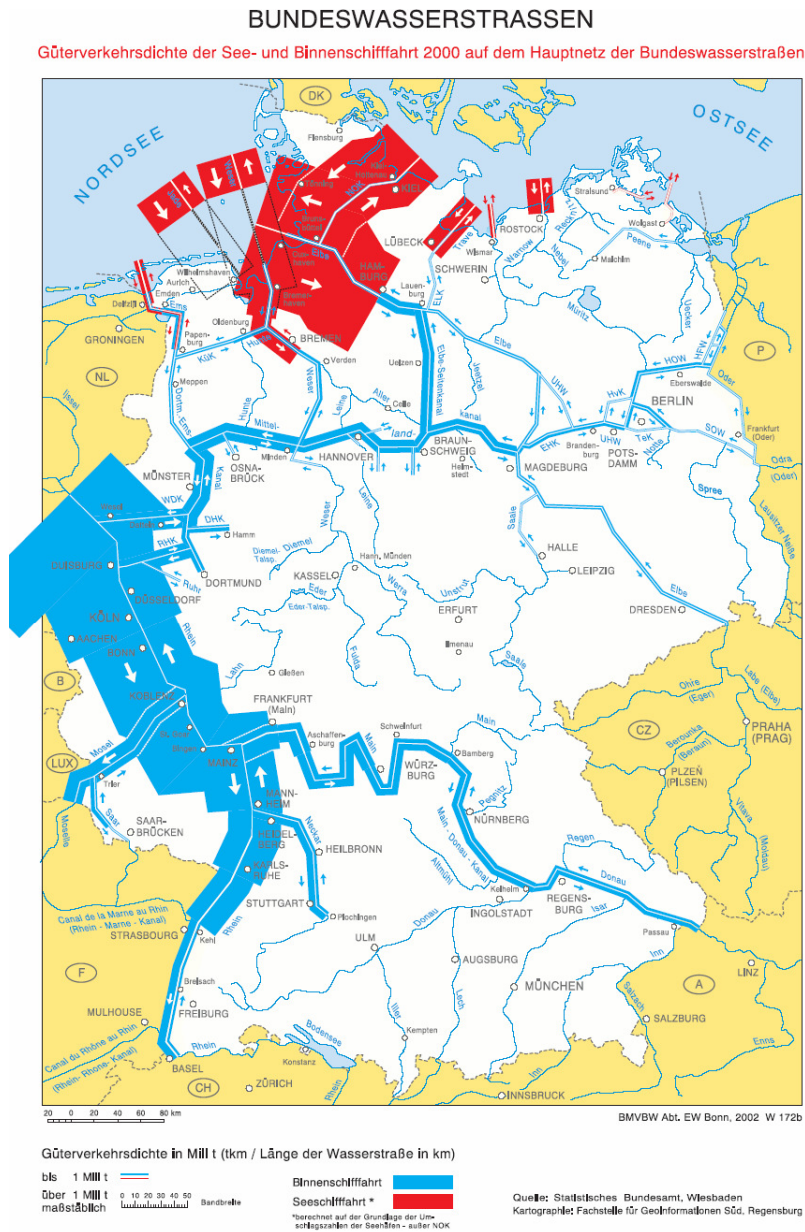
Der Wasserstraßenausbau zum Nutzen der Binnenschifffahrt hat bisher in der Regel Vorrang vor allen anderen Belangen. Dieser Umgang mit diesem Verkehrsträger hatte seine historische Bedeutung und stammt aus der Vorzeit von LKW und Eisenbahn. Die gesellschaftlichen Bedingungen und Werte haben sich seitdem stark verändert. Der Transport auf der Schiene ist ökologisch weitaus verträglicher. Das ökologische Potential der Flüsse tritt – nicht zuletzt durch die gesetzlich vorgeschriebene Umsetzung der Wasserrahmenrichtlinie - verstärkt in das politische und gesellschaftliche Bewusstsein, gerade in einer Zeit der immer knapper werdenden Ressourcen.

## 2.4. Binnenschifffahrt ja, aber wo.....

Die deutsche Binnenschifffahrt benutzt zur Zeit rund 7300 km Bundeswasserwege. Dabei wird die Masse der transportierten Güter auf den Unterläufen der großen europäischen Ströme bewegt.

Auf dem Rhein werden ca. 80 Prozent des gesamten Frachtaufkommens der Bundesrepublik Deutschland transportiert. Dort sind die ökonomischen, wie ökologischen Bedingungen gegeben.

Schaubild: Schiffsaufkommen auf den Bundeswasserstrassen (2002)



Die restlichen 20 Prozent verteilen sich auf die übrigen „Verkehrswege“ der Binnenschifffahrt wie die Donau und andere. Der Transport auf der Elbe bleibt sogar in marginalen Grenzen.

Generell beträgt der Güterverkehrsanteil von der Mündung bis zum Mittel- bzw. Oberlauf der deutschen Ströme wie z. B. des Rheins, der Donau oder der Elbe, bezogen auf die gesamte Wasserstrassenlänge den „Löwenanteil“ (70, 80, 90 %?) der Gesamtgütermenge des jeweiligen Flusses.

Auch der Vergleich mit dem Frachtaufkommen aus dem Jahre 1988 zeigt, dass sich die Frachtraten auf den deutschen Flüssen und deren

Verteilung auf Unter- und Oberlauf auch durch noch so teure Ausbauten nicht wesentlich geändert haben.

Was dahintersteckt, wird klar, wenn man als Beispiel die **Donau auf bayerischem Gebiet** herausgreift, das exemplarisch aufzeigt, dass ein weiterer Ausbau dieser Wasserstraße mit Staustufen gerade ökonomisch keinen Sinn macht:

Nach den Zahlen des Statistischen Bundesamts für das Jahr 2003 lag der Umsatz der Binnenschifffahrt in Deutschland insgesamt bei 1.256 Millionen Euro; die Anzahl der Beschäftigten

lag bei 7.527, davon 6.034 "fahrendes Personal" und 1.493 "Landpersonal". Die Beförderungsmenge ist seit Jahren ungefähr stabil und pendelt zwischen 220 und 240 Mio. Tonnen. Das bessere Bild der Größenverhältnisse liefert die sogenannte "Tonnenkilometrische Leistung", also das Produkt aus transportierter Masse (t) und Entfernung (km). Sie liegt für die deutsche Binnenschifffahrt insgesamt bei 58.114 Mio. Tonnenkilometern. Davon entfallen auf den Rhein 46.419, also 79,8%; auf die Donau zwischen Kelheim und Passau dagegen nur 1.229 Tonnenkilometer; das entspricht lediglich 2,1% des Gesamtvolumens. Weitere 971 tkm (1,6%) werden auf dem Rhein-Main-Donau-Kanal transportiert. Die Donau liegt damit innerdeutsch abgeschlagen auf Platz 5 nach dem Westdeutschen Kanalgebiet (5,7%), dem Mittelkanal (4,9%) und der Elbe (4,0%).

Rechnet man den Umsatz analog zu den geleisteten Tonnenkilometern hoch, ergibt sich für die Donauschifffahrt ein **Umsatz von 26,4 Mio. Euro** und eine (rechnerische) Beschäftigung von **158,1 Personen**.

Dadurch wird deutlich, dass die mit Milliarden von Euro gebauten „Wassertreppen“ wie z. B. der Rhein-Main-Donau – Kanal (RMD) gerade in den „oberen“ Bereichen (Transport in die Oberläufe, bzw. über die Wasserscheide hinweg immer die echten und naturgegebenen „bottleneck“s sein werden, die - ökologisch und ökonomisch vorteilhaft(er) - mit der Verlagerung des „Schiffslift“-Transports auf die Schiene überwunden werden könnte.

## **2.5. Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene**

Der Verkehrsnutzen an den Mittel- oder gar Oberläufen unserer Flüsse, insbesondere dort, wo es gilt, die Wasserscheiden in den deutschen Mittelgebirgen zu überwinden, geht fast gegen Null, der Verlust an Biodiversität aber steigt dort exponential nach oben. Ein Verlust, den wir uns nicht mehr leisten können.

Am Rhein – Main – Donau – Kanal zwischen Nürnberg und Kehlheim ist z. B. - volkswirtschaftlich gesehen - kaum eine nennenswerte Transportbewegung zu beobachten, Ausflugsdampfer und Sportboote, die allerdings keinen teuren Ausbau benötigen würden, bestimmen das tägliche Bild.

Dafür - ökologisch gesehen - unsere Fließgewässer zu opfern und damit das ökologische Rückgrat unserer Landschaften zu zerstören, ist eine unverantwortliche Politik, die das Prinzip der Nachhaltigkeit aushebelt und deshalb umgehend beendet werden sollte.

Der Bau von Staustufenlandschaften wie am RMD Kanal gibt ökonomisch gesehen keinen Sinn. Statt Milliarden Euro teure Schiffshebwerke, Staudämme und Hunderte Kilometer Flussdeiche zu bauen, sollte der Transport der Massengüter umgehend auf die umweltfreundlichere Schiene verlagert und so die ökonomisch, wie ökologisch sinnvolle Auslastung der Deutschen Bahn erhöht werden. Damit würde das in der Umsetzung der Wasserrahmenrichtlinie geforderte Ziel „Guter Zustand aller Gewässer“ auch von Seiten der Binnenschifffahrt „angesteuert“ werden.

## **2.6. Binnenschifffahrt – Ausbau contra Entwicklung?**

Der 1992 von der Bundesregierung beschlossene Bundesverkehrswegeplan für die Binnenschifffahrt deckte sich weitgehend mit den Bestrebungen der Europäischen Union, innerhalb der nächsten 10 Jahre ein Transeuropäisches Wassernetz zu schaffen (TEN), das die ostdeutschen und daran anschließende Flussnetze der osteuropäischen Staaten (Polen, Russland, Tschechien, Ungarn) anschließen und mit dem neuen westeuropäischen Ausbaustandard versehen soll. Dann würden auf allen Wasserstraßen Großmotorgüterschiffe (Klassifizierung: großes Rheinschiff) von 110 m und Schubverbände bis zu 185 m verkehren können. Diese Ausbauprojekte, für die insgesamt 22 Mrd. DM vorgesehen waren, stützten sich auf Prognosen des Güterverkehrs, die sich wiederum an Wirtschaftswachstumsraten orientierten, die

nicht eingetroffen sind. Darüber hinaus ist das bis zum Jahr 2010 erwartete Güterverkehrsaufkommen auf der Basis der damals vorgelegten Daten sehr unwahrscheinlich und sollte weit nach unten korrigiert werden. Die Europäische Konferenz der Verkehrsminister (ECMT) ging in ihren nationalen Prognosen von einem Wachstum von 1,5 bis 2,8 % aus, was jedoch in den vergangenen Jahren nur für den Straßengüterverkehr zugetroffen hat (inzwischen knapp 3.000 Mill. Tonnen jährlich). Der Anteil der Binnenschifffahrt lag hingegen in den letzten 3 Jahren (97-99) fast gleichbleibend bei 230 Mio. Tonnen, während die Transportmengen der Bahn noch auf 287 Mill. Tonnen gesunken sind. **Trotz massivem Ausbau der Wasserstraßen hat eine Verlagerung bis heute nicht stattgefunden.**

## 2.7. Umsetzung der Wasserrahmenrichtlinie in der Verkehrspolitik

Folgende Kriterien sollten bei der Umsetzung der WRRL in der Verkehrspolitik - insbesondere im Hinblick auf die Schifffahrt - erfüllt werden:

- Die Belange der Binnenschifffahrt müssen mit den Belangen der Wasserwirtschaft und des Naturschutzes in Einklang gebracht werden
- Ein paralleler Ausbau der Infrastruktur der verschiedenen Verkehrsträger ist zu Gunsten der Erhaltung unserer Fließgewässer und Flusssysteme abzulehnen

Die ökologische Qualität der Fließgewässer muss bei Unterhaltungsmaßnahmen und weiteren raumwirksamen Maßnahmen für die Schifffahrt erhalten und verbessert werden. Dazu gehören die Gewährleistung

- a. der morphologischen Prozesse wie Erosion, Geschiebetransport und Sedimentation
- b. der Selbstreinigungskraft des Flusses
- c. der Durchflusssdynamik wie Hoch- und Niedrigwasser
- d. der Annäherung an natürliche Ab- Flussverhältnisse
- e. der Erhaltung und Reaktivierung natürlicher Retentionsflächen
- f. der biologischen Durchgängigkeit

**Fazit:** Bei einem nicht Einhalten dieser Kriterien sollte von einem Gütertransport auf diesem Fluss abgesehen werden, beziehungsweise muss dann ein ökologischer Rückbau stattfinden.

## 3. Zusammenfassung und Ausblick: Die Kernforderungen des BUND

### Institutionelle Reformen

1. Planungsstopp für alle Ausbauprojekte der Wasserstraßen bis zur erfolgten Überprüfung
2. Die Ausbauplanung hat im Einvernehmen mit dem Bundesumweltministerium zu erfolgen (Änderung in § 13 WStrG). Soweit Naturschutzbelange berührt sind, sollte als fachtechnische Behörde der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung das Bundesamt für Naturschutz zur Verfügung stehen (Änderung in § 45 WSrtG).
3. Die Berücksichtigung der Umweltverträglichkeit im Rahmen der Abwägung bei Ausbaumaßnahmen hat übergreifend für alle Planungsabschnitte und das gesamte Gewässer zu erfolgen (Änderung in §14 WaStrG).
4. Einführung des Verbandsklagerechtes auf Bundesebene, um Verstöße gegen das Naturschutzgesetz auch beim Ausbau der Bundeswasserstraßen gerichtlich einklagen zu können.
5. Reformen, bzw. Umstrukturierung in der Schifffahrtsverwaltung: Trennung von pla-

nenden und genehmigenden Behörden

### **Effizienzsteigerung und flussverträgliche Schifffahrt**

1. Statt Forderung nach Ausbau für immer größere Schiffe, Auslastung der schon vorhandenen – parallelen Verkehrsweg – Kapazitäten, insbesondere der Schiene.
2. Ausschöpfung der Potentiale in der Logistik durch Optimierung der Schnittstellen und Entwicklung von kombinierten Transportketten
3. Optimierung des Binnenschiffs unter Ausnutzung der neuesten Technik und Erkenntnisse der Flussschifffahrt und unter Berücksichtigung der sich wandelnden Güterstruktur (beinhaltet schadstoffarme Aggregate, Telematik, Schiffbau etc.)
4. Die Norm des Großmotorgüterschiffs für alle Wasserstraßen ist abzuschaffen. Angesagt ist eine flussverträgliche Binnenschifffahrt.
5. Eine Überprüfung des Bedarfs und des Nutzen- Kosten- Verhältnisses auf der Basis aktueller Zahlen und der oben genannten, neu erstellten Bewertungskriterien aller Verkehrsprojekte einschließlich der Verkehrsprojekte Deutsche Einheit. Dies sollte auch für Teilabschnitte schon in Bau befindlicher Verkehrsprojekte gelten.

### **Ökologische Ausrichtung der Wasserstraßenbewirtschaftung**

1. Grundlegende Neuorientierung der Bundesverkehrswegeplanung nach den Vorschlägen der Umweltverbände und des Umweltbundesamtes. (vgl. UBA (1998): *Entwicklung eines Verfahrens zur Aufstellung umweltorientierter Fernverkehrskonzepte*, Berlin). Statt einer Optimierung des Bundesverkehrswegeplanes in bezug auf die Ziele einer nachhaltigen Mobilität steht weiterhin die – volkswirtschaftlich unsinnige – vergleichende Betrachtung einzelner Projekte im Mittelpunkt.
2. Bei den Gewässerrandstreifen ist sicherzustellen, dass diese als Biotop nicht zerstört oder erheblich beeinträchtigt werden. Ihre Entwicklung zu natürlichen oder naturnahen Biotopen in einem Biotopverbund ist anzustreben.
3. Die Instandhaltung der Wasserstraßen muss den ökologischen Kriterien – insbesondere den Vorgaben der WRRL und FFH- Richtlinie - gerecht werden.

### **Literatur**

Nagl Gerhard: „Der Ausbau der Donau und anderer großer Flüsse mit Staustufen und die europäische Binnenschifffahrtspolitik im Rahmen der Umsetzung der Wasserrahmenrichtlinie“. 2007, BUND – Strategie.

[http://www.flussbuero.de/fileadmin/bund\\_bilder/Publikationen/wasserwegeflyer.pdf](http://www.flussbuero.de/fileadmin/bund_bilder/Publikationen/wasserwegeflyer.pdf)  
(Binnenschifffahrt auf lebendigen Flüssen)

#### **Kontakt:**

Sebastian Schönauer  
Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland - BUND –  
Sprecher Bundesarbeitskreis Wasser  
Setzbornstraße 38  
63 860 Rothenbuch  
[sebastian.schoenauer@bund.net](mailto:sebastian.schoenauer@bund.net)  
Telefon 06094 / 984 022

