BUND
FREUNDE DER ERDE

Forderungen des BUND für eine nachhaltige Fluss- und Binnenschifffahrtspolitik

1. Integrierte Konzepte für lebendige Flüsse

Unter dem Motto „lebendige Flüsse“ sind in Zukunft Flüsse und ihre Auen wieder in ihrer Funktion als natürlicher Lebens- und Retentionsraum wiederherzustellen. Die vom Ausbau der vergangenen Jahrzehnte verursachten ökologischen Schäden an Flüssen und in Auenlandschaften müssen durch Renaturierungsprogramme soweit wie möglich korrigiert werden. Mit einem konsequenten ökologischen Hochwasserschutz müssen Überschwemmungsflächen wieder zurückgewonnen, Deiche zurückverlegt, Auengebiete renaturiert und wieder an die natürliche Dynamik von Flüssen angeschlossen werden. Durch die damit verbundene Erhöhung des natürlichen Rückhaltevermögens können auch die nachteiligen Folgen der durch den Klimawandel bedingten Zunahme der Niedrigwasserperioden reduziert werden. Die Anforderungen aus der WRRL und Natura 2000 sind konsequent umzusetzen.

Nachhaltige Flusspolitik bedarf einer gemeinsamen Handlungsstrategie des Bundes, der Länder und der Kommunen. Um ein integriertes Flussgebietsmanagement zielorientiert und effizient umzusetzen, sollten die Zuständigkeiten der auf Bundesebene angesiedelten Wasser- und Schifffahrtsverwaltung und der auf Länderebene angesiedelten Naturschutz- und Wasserwirtschaftsverwaltungen neu geordnet werden.

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

Die Integration der Binnenschifffahrt in eine intermodale Güterverkehrslogistik hat sich an den natürlichen Angebotspotenzialen der Flüsse zu orientieren. Sie kann nur dann als relativ umweltfreundliches Verkehrsmittel bezeichnet werden, wenn die Flüsse nicht durch weitere Ausbaumaßnahmen zerstört werden. Zudem ist die Anpassung von Flüssen an immer größere Schiffe wirtschaftlich ineffizient und angesichts der Entwicklungen im Güterverkehrsmarkt nicht geeignet, den Anteil der Binnenschifffahrt zu steigern. Die knappen finanziellen Ressourcen des Staates sind unter Beachtung ökologischer Kriterien auf den Erhalt des vorhandenen Wasserstraßennetzes sowie ein modernes Netz- und Betriebsmanagement (Abbau von Wartezeiten an Schleusen, Anpassung der Fahrrinnenbreiten an Abflussdynamik) zu konzentrieren. Dazu ist eine ökonomische Risikobewertung der bestehenden Unterhaltungsdefizite erforderlich. Um die Transparenz der Unterhaltungsplanungen und Mittelverwendung zu erhöhen, sollte das BMVBW einen jährlichen Netzzustandsbericht vorlegen.

Auf die Ablehnung des BUND stoßen insbesondere Pläne bzw. Forderungen nach

- der verschärften Unterhaltung, dem Ausbau und/oder Vertiefung der Elbe von Prag bis zur Mündung,
- einem Staustufenausbau in der Donau auf dem letzten frei fließenden Abschnitt zwischen Straubing und Vilshofen,
- einer weiteren Vertiefung des Mains und der Mittelweser,
- dem Bau eines Saale-Seitenkanals,
- dem weiteren Ausbau von Havel, Spree und Oder,
- der weiteren Vertiefung der Unter- und Außenelbe sowie der Unter- und Außenweser für die Seeschifffahrt.

Weder ökologisch noch ökonomisch vertretbar ist zudem das europäische Projekt eines Schifffahrtskanals zwischen Donau, Elbe und Oder, der die weitere Kanalisierung aller drei betroffenen Ströme nach sich ziehen würde.

3. Die Binnenschifffahrt den Anforderungen einer modernen Transportlogistik anpassen

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 unter dem Motto „Intelligenz statt Beton“ gezielt in eine moderne, intermodale Transportlogistik integriert werden. Dies bedeutet vor allem:

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

Für die einzelnen Fahrgebiete sind im Rahmen einer integrierten Verkehrsplanung auf Basis der natürlichen Potenziale und der unterschiedlichen Abflussregime der Flüsse konkrete Netz- und Angebotsstrategien für die Binnenschifffahrt zu entwickeln.

4. Ökologisches Güterverkehrskonzept umsetzen

Die Erarbeitung und Umsetzung eines an ökologischen Kriterien orientierten, verkehrsträgerübergreifenden Güterverkehrskonzepts ist überfällig. Um Transporte auf die Schiene und das Wasser zu verlagern, muss die Politik für Kostengerechtigkeit zwischen den Verkehrsträgern sorgen. Denn erst wenn der LKW-Verkehr tatsächlich seine externen Kosten für Klima-, Umwelt- und Gesundheitsschäden in Höhe von ca. 35 Mrd. Euro bezahlt, haben Bahn und Binnenschifffahrt eine faire Chance im Wettbewerb mit dem LKW. Die Verkehrsinvestitionen sind auf Erhalt und Modernisierung der vorhandenen Infrastruktur sowie die gezielte Förderung des Ausbaus umweltgerechter Verkehrsmittel und deren Vernetzung zu konzentrieren.

Berlin, 30.11.2004

Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V.
Am Köllnischen Park 1, 10179 Berlin