

Ökologische Durchgängigkeit der Bundeswasserstraßen

Wo liegt die Zukunft der Binnenwasserstraße?



Foto: Lauer/Elsner



Bund
Naturschutz
in Bayern e.V.

Sebastian Schönauer
17. Mai 2010
BMVBS, Bonn

Ökologische Durchgängigkeit der Bundeswasserstraßen



Ökologische Entwicklung ... statt weiterer ökologischer Beeinträchtigung

Deutschland: ca. 7.300 Kilometer **Binnenwasserstraßen**

Bundes- Wasserstraßenverwaltung –WSV : ca. 13.000 Beschäftigten (ca. 50% des BMVBS!)

- **Unterhalt / Ausbau** (Neubauamt AB am Main!)
- „Ganzjährige Befahrbarkeit und konstant gute Fahrbedingungen“

Fazit: Im Ergebnis wurden die meisten Wasserstraßen **naturferne, technische Wasserläufe** mit **stark veränderter Artenvielfalt** und **eingeschränkter Hochwasserrückhaltefunktion** (Ergebnisse der Bestandsaufnahme der WRRL für die großen Flüsse, ein Debakel!)

Technische Schwierigkeiten z.B.

- **Niedrigwasser Elbe** - Mindestwassertiefe an über 100 Tagen /a nicht erreicht (**UBA-Position 2008**) Auf Grund des Klimawandels ist die Zukunft der Frachtschifffahrt auf der Elbe“ grundsätzlich in Frage gestellt)
- **Eisgang am Main-Donau- Kanal an 59 Tagen /a** ... etc.

Ökologische Erfordernisse:

- „**Ökologieleitfaden**“ (2009) umsetzen: z.B. Hochwasser ableiten
- **Beachtung und Umsetzung der gesetzlichen Vorgaben in WRRL / WHG**
- **Problem Nr. 1 : Durchgängigkeit herstellen**

Sebastian Schönauer 17. Mai 2010 BMVBS, Bonn



Bund
Naturschutz
in Bayern e.V.

Ökologische Durchgängigkeit der Bundeswasserstraßen



Im Koalitionsvertrag von CDU/CSU und FDP
heißt es im Abschnitt Naturschutz:

„Frei fließende Flüsse haben einen hohen ökologischen Wert.“

Die Durchgängigkeit der Flüsse für wandernde Fische muss wiederhergestellt werden.

**Für den Natur- und Hochwasserschutz sollen natürliche Auen reaktiviert
und Flusstäler, wo immer möglich, renaturiert werden.**

**Wir prüfen, ob die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes zu diesem Zweck
eingesetzt werden kann.“**

Zielrichtung muss sein:

Bekenntnis zur **Wasserahmenrichtlinie** und zu einem integralen **Gewässerschutz**

- „Guter Zustand“ der Gewässer (WRRL, Natura 2000, Bodenschutz)
- Erhalt des guten ökologischen Potentials
- Umsetzung von ökologischen Vorgaben

Sebastian Schönauer 17. Mai 2010 BMVBS, Bonn



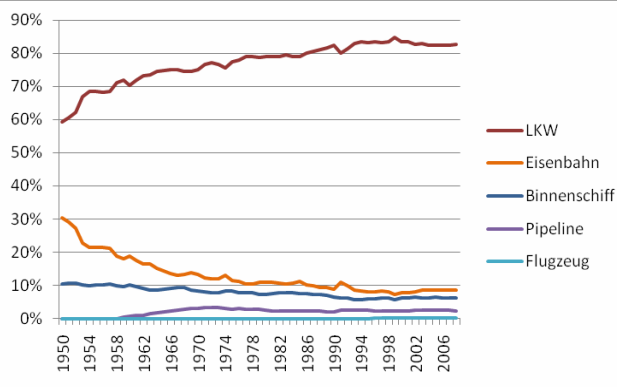
Wo liegt die Zukunft der Binnenwasserstraße?



Güterverkehr Bundesrepublik Deutschland 1950 – 2008

Modal Split – Anteile ausgewählter Verkehrsbereiche am
binnenländischen Güterverkehrsaufkommen

Quelle: Bundesverband Güterkraftverkehr, Logistik und Entsorgung (2009):
Verkehrsleistung;



**Wirtschaftliche Fakten erfordern
politische Konsequenzen:**

1. LKW – Flut muss gebremst werden
2. Der Anteil des Frachtaufkommens der Binnenschifffahrt konnte trotz größter Investitionen nicht wesentlich gesteigert werden

Fazit:

Es gibt keine Verlagerung von der Straße
das Binnenschiff, sondern es findet ein
**Verdrängungswettbewerb zwischen Binnenschiff
und LKW** statt.

Sebastian Schönauer 17. Mai 2010 BMVBS, Bonn



Gewässerschutz

- oder weitere Kanalisierung?



Im Koalitionsvertrag von CDU/CSU und FDP
heißt es im Abschnitt „Schifffahrtspolitik“

„Die zuletzt verstärkte Berücksichtigung der Bundeswasserstraßen bei der Verteilung von Investitionsmitteln werden wir fortsetzen.“

Die Fragen an die Fraktionen von CDU / CSU / FDP und an das Verkehrsministerium lauten:

- weitere schuldenfinanzierten Steuermilliarden für unrentable Strecken?
- Extrasubventionen der Binnenschifffahrt ohne echte Kosten- Nutzen - Analyse?
- weitere Benachteiligung der umweltfreundlichen Bahn?

„... Wir werden zudem unnötige bürokratische Hindernisse für die Schifffahrt beseitigen

heißt dies ... „Tieferlegung“ des Mains und weitere Kanalisierung auch der wenig befahrenen Binnenwasserstraßen unter Missachtung von realer Entwicklung und korrekten Prüfverfahren?

„... und ein Gesetz zur Reform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung vorlegen.“

Ein ökologischer Lichtblick?

Reform des WStrG in Richtung des „Ökologieerlasses“ von 2008?

Beachtung der Forderungen aus dem WHG und der Ziele der Wasserrahmenrichtlinie der EU?
Herstellen der verbindlich geforderten Durchgängigkeit der Binnenwasserstraßen?

Sebastian Schönauer 17. Mai 2010 BMVBS, Bonn



Ökologische Durchgängigkeit auch der Bundeswasserstraßen ...



Kraftwerk – Todesfalle für Wanderfische

Beispiel Main zwischen Bamberg und Mainz: 34 Kraftwerke



Die ökologische
Durchgängigkeit der
Fließgewässer ist ...

... dringend notwendig
und

... gesetzlich gefordert:

Aal – Richtlinie 2007

Lachs 2000

Fisch – Aufstieg

Fisch – Abstieg

Geschiebe – Transport

etc.

Sebastian Schönauer 17. Mai 2010 BMVBS, Bonn



Bestandsaufnahme – ein ökologisches Debakel

Die **Bestandsaufnahme nach Artikel 5 der EG-Wasserrahmen-richtlinie (WRRL)** und eine erste Auswertung der vorliegenden **Entwürfe der Bewirtschaftungspläne** zeigen ein erschreckendes Ergebnis:

Insbesondere an den großen Flüssen wurden die überwiegende Zahl der Wasserkörper als „erheblich verändert“ ausgewiesen, bzw. werden noch auf Jahre hinaus nicht dem Ziel eines „guten ökologischen Zustandes“ entsprechen.

Der Auenzustandsbericht des Bundesamtes für Naturschutz stellt fest, dass ...
... insbesondere an den großen Flüssen

- die intensive Nutzung der Auen,
- der Bau von Deichen,
- der Gewässerausbau und Stauregulierungen ...

... zu beträchtlichen Verlusten an natürlichen Überschwemmungsflächen
und zu erheblichen Veränderungen des Auenzustandes geführt“ haben.

Sebastian Schönauer 17. Mai 2010 BMVBS, Bonn

Vorschläge für Änderungen im Wasserstraßengesetz – WStrG –

In einem neuen § 1a WStrG sollte **der erweiterte Zweck des Gesetzes** und die Aufgaben der Bundeswasserstraßenverwaltung – wie in modernen Gesetzen üblich (vgl. § 1 WHG n.F.) – **allgemein definiert** werden.

Die Vorschrift könnte angelehnt an § 1 WHG n.F. lauten:

„Das Gesetz dient der nachhaltigen Bewirtschaftung von Bundeswasserstraßen, die Gewässer als Bestandteil des Naturhaushaltes, als Lebensgrundlage des Menschen, als Lebensraum für Tiere und Pflanzen sowie als nutzbares Gut schützt.“

§ 4 WStrG sollte dahingehend **erweitert** werden, dass der veraltete Begriff „Landeskultur“ ersetzt und mit dem **Begriff „Wasserwirtschaft“** dem WHG angepasst wird.

Textvorschlag:

Die von den Ländern aufgestellten Maßnahmenprogramme und wasserrechtlichen Bewirtschaftungspläne müssen in ihren wichtigsten Festsetzungen beachtet und in ihren sonstigen Festlegungen berücksichtigt werden.

Sebastian Schönauer 17. Mai 2010 BMVBS, Bonn

Ökologische Durchgängigkeit der Bundeswasserstraßen



Der Natur wieder Raum geben Zielvorgaben für Gewässerpflege

Quelle: Regierung von Unterfranken: Gewässerpflegekonzept für den staugeregelten Main, 1999

- Wiederherstellung der **biologischen Durchgängigkeit** und
- Wiederherstellung / Schutz **struktureicher Uferbereiche**
- **naturnahe Vegetationskomplexe** im Uferbereich fördern / entwickeln
- Schutz von **Flachwasserzonen** vor Wellenschlag / Hub & Sunk
- **Vernetzung von Fluss und Aue**
- **Schutz/Entwicklung von (Rest-) Biotopen**
- Sicherung / Erhöhung der **Artenvielfalt**
- Verbesserung der **Rückhaltefähigkeit der Aue**
- **naturverträgliche Nutzung** in der Aue
- Stärkung / Verbesserung der **Selbstreinigungskraft** der Gewässer

Sebastian Schönauer 17. Mai 2010 BMVBS, Bonn



Ökologische Durchgängigkeit der Bundeswasserstraßen



Ökologische Entwicklung ... statt weiterer ökologischer Beeinträchtigung

Wir müssen die letzten freiließenden Flüsse
und Flussabschnitte erhalten!

Mit Blick nach vorn und herzlichen Dank
für ihre Aufmerksamkeit!

**Erhalt, bzw. Wiederherstellung der
ökologischen Durchgängigkeit**

**Zulassung der morphologischen
Dynamik außerhalb des
Fahrrinnenkastens**

**Mitnutzung der WSV – Liegenschaften
für ökologische Maßnahmen Dritter**

**Überprüfung nicht mehr erforderlicher
Nutzungen**

**Keine weiteren Flussausbauten oder
Kanalisierungen**

Sebastian Schönauer 17. Mai 2010 BMVBS, Bonn



Vorschläge für Änderungen im
Wasserstraßengesetz – WStrG



§ 12 Abs. 1 WStrG: „**Der Ausbau und der Neubau von Bundeswasserstraßen als Verkehrswege sind Hoheitsaufgaben des Bundes.**“

Ausbau sind die Maßnahmen zur wesentlichen Umgestaltung einer Bundeswasserstraße, einer Kreuzung mit einer Bundeswasserstraße, eines oder beider Ufer, die über die Unterhaltung hinausgehen und die Bundeswasserstraße als Verkehrsweg betreffen.

Die Beseitigung oder grundlegende Renaturierung einer Bundeswasserstraße ist ein Ausbau im Sinne von Satz 1. § 12 Abs. 7 WStrG: (7)

Beim Ausbau oder Neubau einer Bundeswasserstraße sind die wasserrechtlichen Bewirtschaftungsziele des Wasserhaushaltsgesetzes zu beachten.

Bild und Erholungseignung der Gewässerlandschaft sowie die Erhaltung und Verbesserung des Selbstreinigungsvermögens des Gewässers sind zu berücksichtigen. Die natürlichen Lebensgrundlagen sind zu bewahren.

Bei der Unterhaltung sind die Belange des Naturschutzes zu berücksichtigen und die verbindlichen Anforderungen des Naturschutzrechts zu beachten.

Unterhaltungsmaßnahmen werden so durchgeführt, dass Gefahren aufgrund von Hochwasser vermieden werden.“

Sebastian Schönauer 17. Mai 2010 BMVBS, Bonn

Bund
Naturschutz
in Bayern e.V.