

# Ökologische Durchgängigkeit der Bundeswasserstraßen

## Wo liegt die Zukunft der Binnenwasserstraße?



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:**

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

## Ökologische Durchgängigkeit der Bundeswasserstraßen



### Maßnahmen:

- Sohlvertiefungen auf 1.60 / 1.80 / 2.40 / 2.80 / 3.10 Meter?
- Flussbettverbreiterungen
- Flussbegradigungen

### ➤ Auswirkungen:

- dramatische Auenverluste
- Struktur-/Lebensraumverlust an der Flusssohle
- Abgrabung von Uferbereichen (v. a. Kiesflächen / Uferbewuchs)
- Vertiefung von Flachwasserbereichen
- Verlegung/Abgrabung von Bühnenfeldern / Leitwerken
- Erhöhte Beeinträchtigung durch **Schiffsverkehr** (Wellenschlag, Hub und Sunk)
- Gefährdung der Artenvielfalt
- Verschlechterung des Hochwasserschutzes

2009.02.03

## **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:

Bekanntnis zur **Wasserrahmenrichtlinie** und zu einem integralen **Gewässerschutz**

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

## Ökologische Durchgängigkeit der Bundeswasserstraßen



Bisherige **Erlasse des Bundesministeriums VBS** zur Beachtung von Anforderungen der WRR- und FFH- Richtlinien – ein kleiner Schritt in die richtige Richtung:

**Die Länder sind zur Kooperation und Koordination der Maßnahmenprogramme und Bewirtschaftungspläne verpflichtet;** Einvernehmen mit der Bundeswasserstraßenverwaltung ist herzustellen (§ 1b Abs. 2 WHG a.F. / § 7 Abs. 2-4 WHG n.F.).

### Vorschlag

**Die Ziele der WRRL umfassend im Bundeswasserstraßengesetz – WStrG- entsprechend den europarechtlichen Umsetzungsverpflichtungen als verbindliche Vorgaben implementieren** und der WSV die gesetzliche Aufgabe erteilen, die Ziele der WRRL mit den ihr zur Verfügung stehenden Mitteln aktiv zu befördern.

Insbesondere verstößt die bisherige Formulierung im § 12 Abs. 7 WStrG wie bei § 8 Abs. 1 WStrG gegen europäisches Recht, wenn beim Aus- und Neubau von Bundeswasserstraßen die Ziele der WRRL nicht zu beachten, sondern nur zu berücksichtigen sind.

**Die Fähigkeiten und Kapazitäten der Bundeswasserstraßenverwaltung müssen zukünftig für die Verwirklichung der Ziele der WRRL eingesetzt werden.**

# Binnenschifffahrt ja, aber wo?

- Hauptnetz der Bundeswasserstraßen im Jahr 2000

Der ganz überwiegende Anteil der Güter wird auf dem Rhein (80 %) und als Meeresschifffahrt auf der Unterelbe bis Hamburg transportiert.

## Weitere mehr oder minder wichtige Transportwege

Mittellandkanal (6 %), Dortmund-Ems-Kanal, Elbe-Seitenkanal, Mosel und der Main

**Tendenz:** Frachtraten nehmen flussaufwärts ab

## Verkehrsberichte:

- Abnahme des Gütertransports (kontinuierlich) „Massengüter“ wie Steine, Mineralöle oder Erze weisen "einen rückläufigen Trend" auf
- Prognosen nicht erfüllt / widerlegt

**Fazit / UBA etc.:** Die geringen Transportraten auf diesen „Nebenstrecken“ rechtfertigen keinen weiteren Ausbau.

**Trotzdem ständige Forderung der Schifffahrts- und Kanalbaulobby nach Ausbau / „Tieferlegung“ / neue Staustufen ...**

Sebastian Schönauer 17. Mai 2010 BMVBS, Bonn



Güterverkehrsdichte in Mill t (tkm / Länge der Wasserstraße in km)  
 bis 1 Mill t  
 über 1 Mill t  
 maßstäblich

Binnenschifffahrt  
 Seeschifffahrt \*

\*berechnet auf der Grundlage der Umschlagszahlen der Seehäfen - außer NOK

Quelle: Statistisches Bundesamt, W  
 Kartographie: Sonderstelle für Vermessungsw  
 Wasser- und Schifffahrtsamt R

BMVWB Abt. EW Bonn, 2000

# Entwicklung des Güterverkehrs am Main (Gesamtverkehr) 1982 – 2008



Die Entwicklung der Frachtraten und des Schiffsverkehrs ist am Main wie an vielen anderen Binnenwasserstraßen seit Jahren rückläufig.

Ein weiterer Ausbau, die sog. „Tieferlegung“ die Ausbaggerung auf 3, 10 m Tiefe und (über) 40 m Breite wäre ökologisch verheerend, kann aber auch wirtschaftlich nicht begründet werden.

Anlage  
zu S2-322.5/3  
vom 12.03.2010

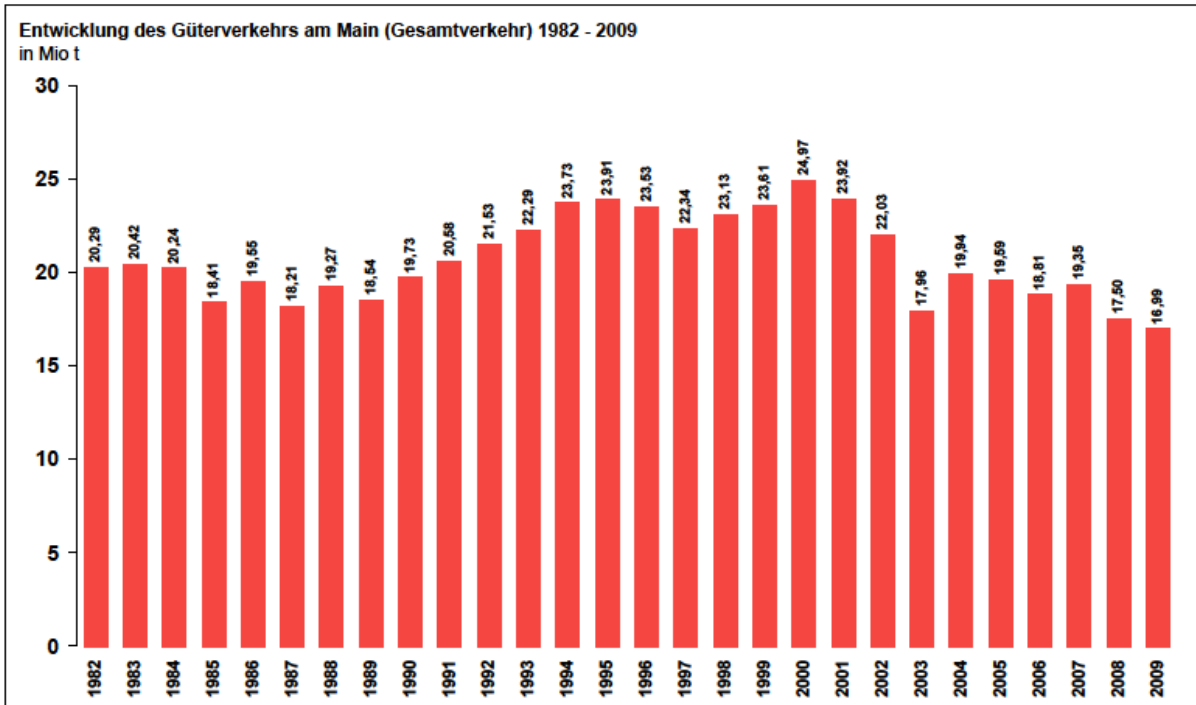
Wir machen Schifffahrt möglich.



WSV.de  
Wasser- und  
Schifffahrtsverwaltung  
des Bundes

## Verkehrsbericht 2008

Wasser- und Schifffahrtsdirektion Süd



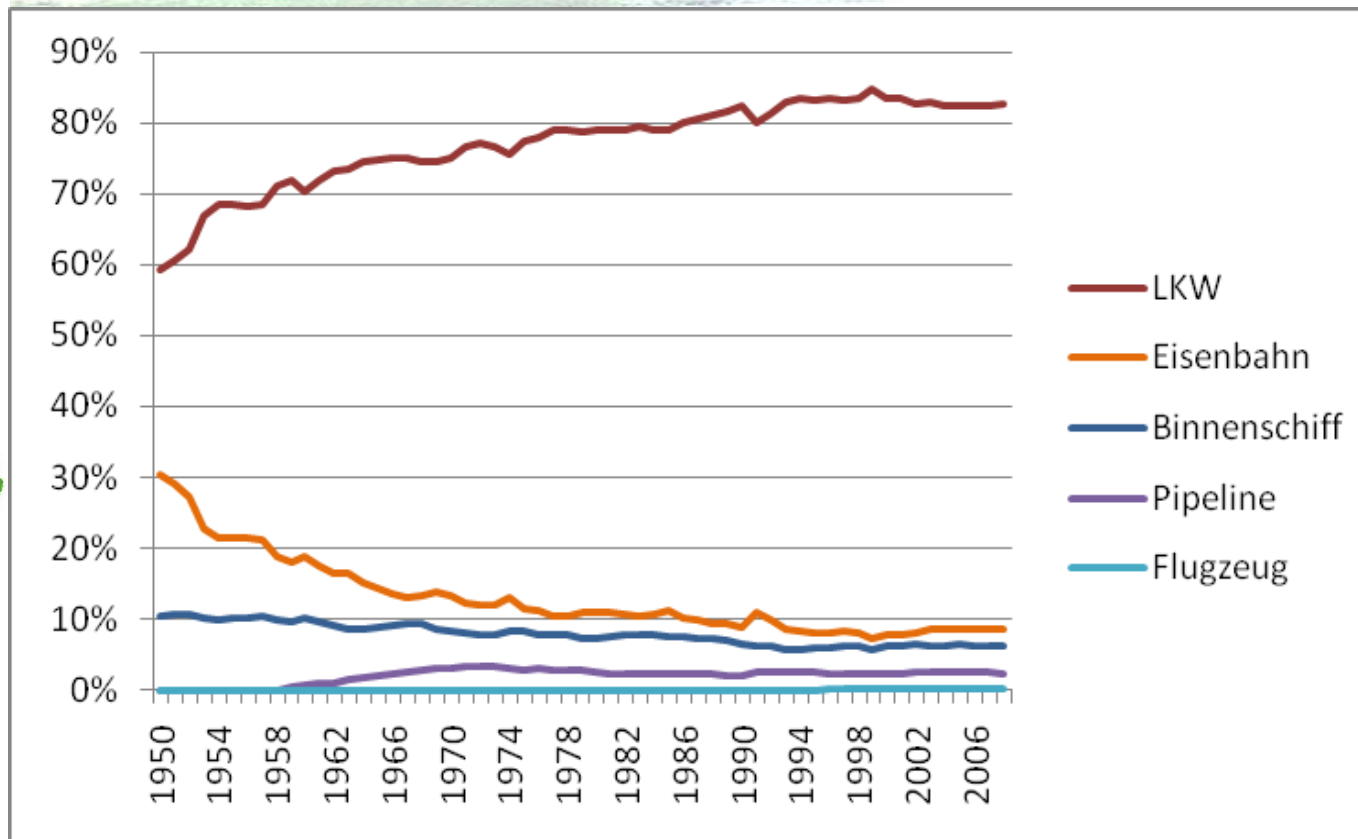
## Wo liegt die Zukunft der Binnenwasserstraße?



### 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 auf das Binnenschiff, sondern es findet ein **Verdrängungswettbewerb zwischen Bahn und LKW** statt.

# Bundeswasserstraße Main

## 1.1 Verkehr und Betriebsablauf



### Entwicklung des Güterverkehrs auf dem Main

2007	19,352 Mio t
2008	17,498 Mio t
<b>Verlust:</b>	<b>0,854 Mio t = - 9,6 %</b>

(Rückgang beim internen Mainverkehr und des Verkehrsaufkommens zwischen Häfen am Main / am Main-Donau-Kanal / an der Donau 2008: **0,684 Mio = - 42,3 %**  
- nur Interner Mainverkehr - 51,3 %)

Abnahme im Wechselverkehr mit der Donau - 9,0 %,  
Abnahme im Wechselverkehr mit dem Main-Donau-Kanal - 13,9 %.  
Abnahme beim Warenaustausch zwischen Rhein / Donau - 7,5 %

2007	5,074 Mio t
2008	4,692 Mio t.
<b>Rückgang</b>	<b>0,382 Mio t = - 7,5 %</b>

Schleusengruppe Kostheim: **Abnahme** des Rhein- Main-Wechselverkehrs **um 1,353 Mio t (= 7,4 %)**.  
**Von** 18,167 Mio t Vorjahr auf 16,814 Mio t im Jahr 2008.

**Der Rückgang bei den Güterschiffen betrug 2.056 Fahrzeuge (= minus 9,8 %)**.  
Auf 18.980 im Jahr 2008 (keine witterungsbedingten Auszeiten!)

## 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?

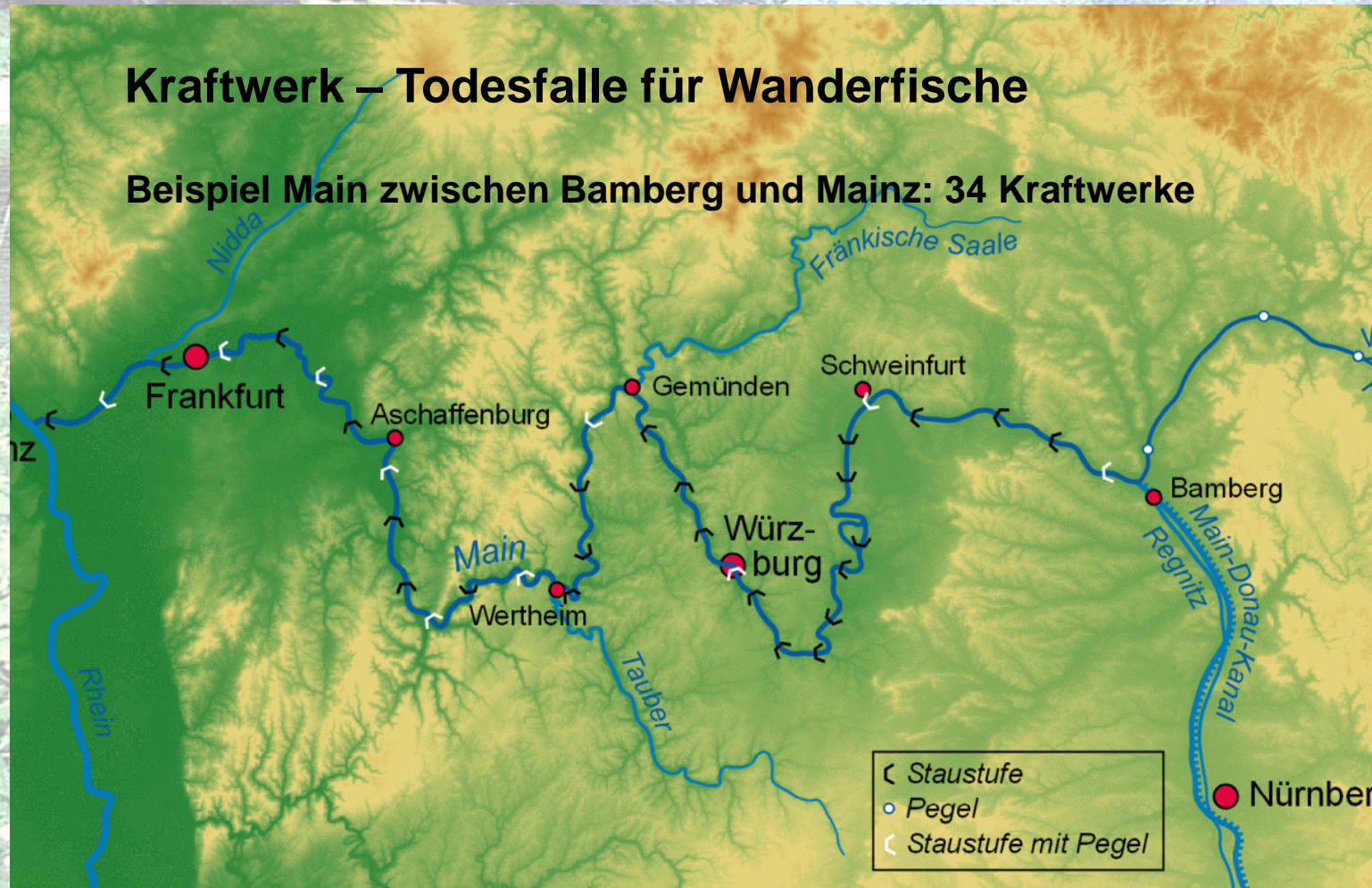
Beachtung der Forderungen aus dem WHG und der Ziele der Wasserrahmenrichtlinie der EU?

Herstellen der verbindlich geforderten Durchgängigkeit der Binnenwasserstraßen?

# 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.**

## Ökologische Durchgängigkeit der Bundeswasserstraßen



### 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.

## **Ökologische Durchgängigkeit der Bundeswasserstraßen**



### **Integrierte Flusspolitik: Anspruch und Wirklichkeit**

**2009: Defizite in den aktuellen Bewirtschaftungsplänen für die Flussgebiete**  
Kaum Maßnahmen zur Verbesserung des ökologischen Zustandes an großen Flüssen

Die neuen gesellschaftlichen und rechtlichen Anforderungen an den Umgang mit unseren Gewässern müssen erkennbar beachtet werden, z.B.

- Schutzaspekte der FFH- Richtlinie
- Schutzaspekte der Wasserrahmenrichtlinie – WRRL - seit 2000
- gesetzliche Bestimmungen WHG (2009)

**Die Zuständigkeiten für die großen Flüsse Deutschlands sind historisch bedingt bisher nicht optimal geregelt:**

**Verkehrsministerium (BMVBS) mit Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (WSV)**  
... zuständig für Ausbau und Unterhaltung der Bundeswasserstraßen

**Die Bundesländer**

... zuständig für Hochwasserschutz, Wasserwirtschaft und Naturschutz an den Flüssen

## Ökologische Durchgängigkeit der Bundeswasserstraßen



### BUND - 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.“

## 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.“**

## 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

## **Ökologische Durchgängigkeit der Bundeswasserstraßen**



### **Ökologische Entwicklung ... statt weiterer ökologischer Beeinträchtigung**



**Wir müssen die letzten freifließenden 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  
Fahrinnenkastens**

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

**Überprüfung nicht mehr erforderlicher  
Nutzungen**

**Keine weiteren Flussausbauten oder  
Kanalisationen**