

# „Hochwasservorsorge und Hochwasserschutz in europäischen Hauptstädten“ Berlin, 10. Dezember 2002

Referat:

*Sebastian Schönauer*

**Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland - B U N D – / Bund Naturschutz in Bayern**  
Sprecher Arbeitskreis Wasser

## **Als Flüsse zu Straßen wurden Der Gewässerausbau europäischer Ströme und seine Folgen für die Umwelt**

Spätestens dann, wenn man sich die Bilder der Überschwemmungskatastrophe anschaut dann ist man versucht, den Titel des Vortrags umzukehren in die Überschrift

**„Als Straßen ( wieder ) zu Flüssen wurden“**

Dieses Jahrtausendhochwasser im August 2002 war der Anlass für ein erstes Umdenken der politisch Verantwortlichen und in der Gesellschaft. Mittlerweile werden erste Konsequenzen gezogen:

Die Zeitungsmeldung der BERLINER Zeitung vom 10.11.02 lautet: **Flutopfer von Röderau- Süd werden umgesiedelt –( Folie BZ )**

Der Text lautet: **Röderau- Süd** war in den 90er- Jahren unter bisher ungeklärten Umständen in einem Überflutungsgebiet der Elbe errichtet worden, nachdem das Regierungspräsidium in Dresden das Projekt gegen geltende Gesetze genehmigt hatte. ..

### **1) Hochwasserschäden hausgemacht**

Die Deiche am Fluss vermitteln eine trügerische Sicherheit und verleiten zum Bauen im gefährdeten Gebiet. Nach jedem Hochwasser sollten die Deiche noch höher gebaut werden, obwohl heute allgemein anerkannt ist, dass der traditionelle, technische Hochwasserschutz an seine Grenzen gestoßen ist.

Die Münchener Rückversicherung gibt den Gesamtschaden der großen Hochwasser im Rhein-Einzugsgebiet 1993 und 1995 mit 5,5 Milliarden US \$ an, davon waren 1,5 Milliarden versichert.

Der finanzielle Schaden durch das Sommer-Hochwasser der Oder 1997 war in Deutschland geringer, in Polen und Tschechien gab es jedoch 114 Todesopfer und Sachschaden in der Höhe von 5 bis 7 Milliarden EURO. Das Pfingst-Hochwasser 1999 richtete in Deutschland, Österreich und der Schweiz einen Schaden von 1340 Millionen DM an. Sie sind schlicht unbezahlbar geworden.

### **2) Weitere Ursachen für die Zunahme von Hochwasserschäden**

- die Bebauung von Flächen im Überschwemmungsraum von Gewässern mit Wohnbau-, Gewerbe-, Industriegebieten und mit Straßen;
- die Beschleunigung des Abflusses selbst bei kleinen Bächen und Gräben durch die systematische "Austreibung des Wassers aus der Landschaft", meist zugunsten einer Intensivierung der landwirtschaftlichen Nutzung (Begradigungen, intensive Räumung von Gewässern, Trockenlegung von Feuchtflecken);
- die Beschleunigung des Abflusses durch die Beseitigung von Auwäldern entlang der Flüsse und Bäche; die hohe hydrologische Rauigkeit des Auwald-Bewuchses verringert die Fließgeschwindigkeit und verlangsamt den Abfluss einer Hochwasserwelle;
- die zunehmende Versiegelung der Landschaft durch Bebauung und Verkehrsflächen, so dass zunehmend Regenwasser nicht mehr versickert, sondern schnell auf der Oberfläche abfließt;
- die zunehmende Verdichtung landwirtschaftlicher Böden durch den Einsatz immer schwererer Maschinen und/oder die Verringerung des Porenvolumens durch ungeeignete Kulturfolgen und / oder Bewirtschaftungsweisen, insbesondere die Pestizidanwendung, die das mikrobielle Leben im Oberboden schwer schädigt; hierdurch versickert ein zunehmend höherer Anteil des Regenwassers nicht mehr. Dieser Anteil strömt nicht mehr langsam über den Grundwasserkörper den Gewässern zu, sondern fließt schnell auf der Oberfläche ab;
- die Erhöhung und Beschleunigung der Abflüsse insbesondere in Bergregionen durch das Waldsterben.

Die Verringerung der Baumdichte, der Ausfall alter Bäume und die geringere Vitalität der Bäume, verbunden mit einer reduzierten Belaubung führen zu einem geringeren Rückhalt in der Baumschicht, zu einer verringerten Infiltration in den Boden sowie zu einer geringeren Wasserverdunstung und damit vor allem in steilen Lagen zu einem beschleunigten und erhöhten Abfluss; die erhöhten Temperaturen in den Weltmeeren und in der Atmosphäre führen offensichtlich zu einer Zunahme der Verdunstung und der Niederschlagsmengen sowie zu einer Zunahme extremer Wetterereignisse.

### 3) Hochwasser – lebensnotwendiges Naturereignis

Hochwasser ist ein jährlich wiederkehrendes Naturereignis, es kann grundsätzlich zu allen Jahreszeiten auftreten. Die Dynamik der Abflüsse ist grundlegend für das ökologische Wirkungsgefüge in Fluss und Aue. Hochwasser und Überschwemmungen kennzeichnen natürliche und naturnahe Flüsse und ihre Auen. Die Flußauen gehören zu den ökologisch wertvollsten Gebieten in unserer Landschaft. So empfiehlt das Umweltbundesamt bereits seit dem Jahr 1998, Überschwemmungsflächen zu sichern und den Ausbau von Flüssen zu vermeiden. Die Aussage lautet:

**„Hochwasser lassen sich nicht verhindern, doch ihre ökologischen und wirtschaftlichen Schäden lassen sich durch konsequente Vorsorge verringern. So sollte der Ausbau von Gewässern möglichst vermieden sowie natürliche Überschwemmungsräume gesichert und wiedergewonnen werden.“**

### 4) Steigende Hochwassergefahr durch Klimaveränderung

Hochwasser gab es schon immer, aber Ausmaß und Häufigkeit haben im wesentlichen menschengemachte Ursachen. Viele Fachleute schrieben die extremen und zahlreichen Hochwasser der neunziger Jahre erst dem statistischen Zufall zu. Die Klimaforschung hat Veränderungen in der Entwicklung der Niederschläge festgestellt, die insgesamt auf mehr Extremhochwasser – auch im Sommer - hindeuten. Auch die Erwärmung in den Alpen (z.B. weniger Schnee und Eis als Zwischenspeicher) beschleunigt und verstärkt den Abfluss und erhöht somit die Hochwassergefahr.

**Hochwasserspitzen treten mittlerweile zu allen Jahreszeiten auf. Die Veränderung der europäischen Großwetterlage ist deutlich erkennbar.**

### 5) Hochwasserschutz mit Tradition: Der Deichbau

Schon seit dem Mittelalter versuchten die Menschen sich vor den Fluten zu schützen. Die Mittel dafür waren jedoch bescheiden, so dass die Menschen am Fluss in den Städten und an Flussübergängen lernten, mit dem Fluss und seinem Hochwasser zu leben. Erst die Technik des 19. Jahrhunderts ließ Menschen entscheidend in das Leben und Treiben der Flüsse eingreifen.

Nun wurden Flussbetten fixiert, begradigt und große Teile der Auen durch Deiche vom Wasserarm getrennt. Dennoch kehrten die Hochwasser immer wieder und bedrohten die Städte. Als Lösung errichteten die Wasserbauer immer höhere Deiche, auch außerhalb der Siedlungen. Die Fluss-Auen wurden umgepflügt und das eingedeichte ehemalige Überschwemmungsgebiet als Baugrund genutzt. Auch der Fluss selber braucht die Dynamik von Hoch- und Niedrigwasser, um seinen Reichtum an Leben zu erhalten. Ohne die zerstörende und gleichzeitig belebende Kraft des Hochwassers verändert sich die Wasserqualität, die Gewässersohle verstopft (Kolmation) und Altwässer werden nicht mehr ausreichend vom Fluss gespeist. Im Sand und Kies unter der Fluss-Sohle leben viele Gewässerorganismen, viele Jungtiere von Fischen, Muscheln und Insekten. Das Hochwasser spült die Sohle und verhindert, das feine Sedimente ihren Lebensraum verstopfen.

### 6) Die Situation der Flüsse und Auen in Deutschland, bzw. Mitteleuropa

Die Begradigung und Kanalisierung der Flüsse für die Schiff-Fahrt führt zu schnellerem und verstärktem Abfluss des Wassers. Zusätzlich ist die Kompensation des Hochwassers durch die Zerstörung der Auen verloren gegangen, was, wie wir es in den vergangenen Jahren erlebt haben, zu einer **verstärkten Hochwassergefährdung** für die Unteranlieger führt, und enorme volkswirtschaftliche Schäden verursacht. Im WHG § 1a Abs.1 steht:

**„Flußauen gehören zu den artenreichsten und bedrohtesten Lebensräumen Mitteleuropas und zeichnen sich durch vielgestaltige, spezialisierte Lebensformen aus, die dem Wechsel von Hoch und Niedrigwasser angepasst sind. Damit bieten sie Raum für eine besonders große Anzahl von seltenen und gefährdeten Tier- und Pflanzenarten.“**

Die meisten Flüsse wurden begradigt, die Flusslänge wesentlich verkürzt, an vielen Flüssen wurden die Auen auf einen Bruchteil ihres ursprünglichen Umfangs reduziert. Häufig trennen Deiche die Auen vollständig ab, was einer Vernichtung ihres Ökosystems gleichkommt. Fast 90 Prozent unserer Fließgewässer sind zerstört, versteint, begradigt oder kanalisiert und mit eingedeicht. So büßten Elbe und Rhein vier Fünftel der ehemaligen Überschwemmungsgebiete ein. Nur noch 13,6 % der Überschwemmungsfläche der Elbe sind übrig. Seit 1945 wurden 90% der bayerischen Fließgewässer begradigt, vertieft und in Rohre gezwängt und ihrer natürlichen Dynamik beraubt; nur noch 5 % der Fließgewässerslänge bestehen im natürlichen Verlauf. Die Auen wirken bei Hochwasser als natürliches Regulativ, da sie beträchtliche Wassermengen zurückhalten und zwischenspeichern und dabei verdunsten und versickern lassen. Insbesondere Auwälder bremsen den Hochwasserabfluss (im Vergleich zur waldfreien Aue auf bis zu 1/5 der Abflussgeschwindigkeit)..

Der Ausbau von Flüssen und Kanälen zur Großschifffahrtsstraße erfordert an vielen Abschnitten Querschnittserweiterungen, die mit einem enormen Landschaftsverbrauch verbunden sind, und Vertie-

fungen der Gewässersohle, was wiederum Einfluss auf die Grundwasserstände hat. Die Ufer müssen wegen des Wellenschlags der Großschifffahrt mit Steinschüttungen, Betonsteinen oder Spundwänden befestigt werden, um sie vor Erosion zu schützen. Die Flüsse sind auch und gerade dort am stärksten in Mitleidenschaft gezogen, wo sie – abgesehen von der ökologischen Zerstörung – auch ökonomisch gerechnet - nicht mehr als Transportstraßen taugen: in ihrem Ober- und Mittellauf.

Es sind nur die Unterläufe unserer großen Ströme wie Rhein oder Donau, wo überhaupt ein nennenswertes Transportaufkommen vorhanden ist. Der Ausbau der übrigen Flusskilometer verbietet sich allein aus den daraus abzuleitenden wirtschaftlichen Überlegungen.

Aus diesen Gründen verbietet sich ein weiterer Ausbau unserer Flüsse. Sowohl der Sachverständigenrat für Umweltfragen (Umweltgutachten 1998), als auch das Umweltbundesamt (UBA 1997) lehnen dementsprechend weitere Ausbaumaßnahmen an Fließgewässern ab.

- Nicht die Flüsse sollen dem wirtschaftlichen Wachstum, sondern die Schiffsgrößen den vorhandenen Gewässerstrukturen angepasst werden (BMU 1998, 117). Von daher wäre es von Seiten der Bundesregierung wichtig, die Entwicklung und Einführung moderner und flussangepasster Binnenschiffe zu forcieren (Bsp. Roßlau: Werft für flachgehende Schiffe).
- Wir fordern ein Flussgebietsmanagement, in das die Belange der Binnenschifffahrt so zu integrieren sind, dass die Belange der Wasserwirtschaft und des Naturschutzes nicht der Leichtigkeit des Verkehrs untergeordnet werden

### 7) Binnenschifffahrt – ein umweltfreundlicher Verkehrsträger?

In der öffentlichen Meinung und in den Reden vieler Politiker gilt das Binnenschiff als das umweltfreundlichste Verkehrsmittel, dem sie am liebsten – vordergründig gesprochen - den gesamten Transport anvertrauen würden. Große Teile der Öffentlichkeit und viele PolitikerInnen haben sich dieser Argumentation angeschlossen. Dabei wird fast überhaupt nicht berücksichtigt, wie massiv Bau und Ausbau der Wasserstraßen in unsere Flusslandschaften eingreifen, und dieselben ökologisch massiv und zumeist zerstören. Durch Begradigung, Bau von Staustufen und Uferbefestigungen werden Auenlandschaften zerstört und aus dem „ökologischen Rückgrat unserer Landschaften“ werden ökologisch und ästhetisch zu **Kanallandschaften degradierte Staustufengewässer geschaffen**.

Im Wertesystem unserer Gesellschaft ist offensichtlich nicht das Bewusstsein vorhanden, dass Flüsse die Lebensadern unseres Planeten sind. Anders ist es nicht zu erklären, dass alle anderen Belange wie Naturschutz, Erholung, Wasserwirtschaft, Hochwasserschutz etc. der Zweckbestimmung als Wasserstraße untergeordnet werden.

Die Forderung nach Schutz wertvoller Lebensräume im Ausland, wie z.B. den tropischen Regenwäldern, ist mittlerweile schon fast ein Selbstverständnis. Andererseits sind wir aber in unserem eigenem Land nicht in der Lage oder willens, unsere letzten wertvollen Biotope vor Zerstörung zu schützen.

Unser Fazit ist: **Eine Ent – Tabuisierung der Binnenschifffahrt ist notwendig**

Bei der oberflächlichen Betrachtung des Energieverbrauchs schneidet das Schiff noch einigermaßen ordentlich ab. Doch die erheblichen Eingriffe in den Wasser- und Natur-Haushalt beim Ausbau der Flüsse zu sogenannten Wasserstraßen durch Staustufen, Begradigungen und Uferbefestigungen werden bei der Abwägung der Umweltfreundlichkeit meist völlig außer acht gelassen. Der allgemeinen Einschätzung, dass das Binnenschiff ein umweltfreundliches Verkehrsmittel sei, muss also entschieden widersprochen werden. Die Ökobilanz der Binnenschifffahrt ist verheerend schlecht:

Einzigartige Naturlandschaften werden zerstört, besonders durch den Verlust der Auedynamik bei staugeregelten Flüssen. Sowohl unterhalb der Staustufen, als auch bei der Einengung der Flüsse durch Buhnen kommt es zu Eintiefungen des Flussbetts und damit zur Austrocknung und Vernichtung von Auenbereichen. Auch die Dynamik im Fluss und die Vielfalt der Flussmorphologie - eine Voraussetzung für die Artenvielfalt in diesem Ökosystem - werden durch Stauregulierung reduziert.

Durch Staustufen werden zudem die Flüsse in mehr oder weniger voneinander isolierte Gewässerbereiche getrennt, wobei sowohl den Fischen, als auch deren Nahrung, den Benthos- Organismen, der Aufstieg im Fluss versperrt ist. Ein genetischer Austausch ist nicht mehr gewährleistet.

Das Umweltbundesamt schreibt in den Texten 18/98:

**„Staufungen führen bei Stauhaltungen über Gelände der ehemaligen Mäanderstrecken zwangsläufig zu einem Verlust der natürlichen Überschwemmungsgebiete. Deshalb ist der Neubau von Staustufen und Teilaufstauungen zur Anpassung an immer größere Schiffe an den wenigen noch freifließenden Abschnitten der größeren Flüsse aus heutiger Sicht nicht mehr zu vertreten.“**

### 8) Stopp der Verkehrslawine

Mit allen zu Gebote stehenden Mitteln muss das stetige Anwachsen des Güterverkehrs in Europa gestoppt werden, um weiteren Flächenverbrauch, weitere massive Eingriffe in die sensiblen Flusssysteme und das immense Anwachsen der CO<sub>2</sub>-Emissionen zu verhindern. Verantwortungsbewusste, den folgenden Generationen verpflichtete Verkehrspolitik bedeutet in erster Linie Verkehrsvermeidung. Darüber hinaus sind die vorhandenen Transportkapazitäten ausreichend. Der parallele Ausbau dreier miteinander konkurrierender Verkehrsträger ist weder ökologisch noch volkswirtschaftlich vertretbar, nicht zuletzt weil dadurch Dumpingpreise „entstehen“ und noch mehr Verkehr erzeugt wird.

**Die Bundesforschungsanstalt – BFANL – schreibt dazu im Jahr 1992 u. a. sehr treffend:**

*„Die vielfältigen Beeinträchtigungen der Lebensgrundlagen Wasser, Boden und ( Mikro-)Klima bis hin zur Zerstörung von Großlandschaften durch Staustufensprechen nachdrücklich dafür, dass die Inbetriebnahme neuer Staustufen weder an Oberrhein noch an der Donau, der Elbe und anderen Flüssen verantwortet werden kann. Kosten – Nutzen – Analysen ohne vollständige Berücksichtigung derartiger Nachteile und unverzichtbarer Folgemaßnahmen wie Hochwasserschutz beruhen auf Fiktionen. . Die Sanierung der zunehmend gravierenden Beeinträchtigungen wird die nächste Generation mehr und mehr überfordern, wenn nicht schon heute gewisse Rückbaumaßnahmen einsetzen. Daneben gehören die Senkung des Energieverbrauches durch innovative, weniger umweltbelastende Technologien und die Verminderung der Energieerzeugung aus Wasserkraft zu den vordringlichsten Aufgaben.“*

### **11) Kanalisierung macht sich vielfältig negativ bemerkbar**

Bereits „mittlere“ Hochwasser ergeben heute ein „Extremhochwasser“

- Begradigung reduziert die Wassermenge, die vom Flusslauf aufgenommen werden kann
- **Nach der „flusnnahen Eindeichung“ der Donau kommt die Hochwasserspitze an der Donau nun um 2,5 Tagen früher in Passau an. Die Flutwelle des Rheins kommt zwischen Basel und Karlsruhe in 23 Tagen statt wie früher in 64 Tagen an.**
- Staustufenbau fixiert das Gewässer, die Abspundung der Deiche verhindert den Grundwasseraustausch. Die Pflanzennährstoffe zehren den Sauerstoff auf. Das Grundwasser »kippt um« um und hat nicht mehr die notwendige Trinkwasserqualität.
- Die am Oberrhein gebauten Staustufen haben den Scheitelabfluss, den höchsten Hochwasserwert, dramatisch erhöht haben, so dass selbst durch umfangreiche Retentionsmaßnahmen diese Erhöhung des Hochwasserscheitels nicht mehr vollständig ausgeglichen werden kann.

Stauhaltungen können insbesondere dann zu einer unkalkulierbaren Gefahr werden, wenn die plötzliche Entlastung der Stauräume zu unvorhergesehenen und schnell ansteigenden Flutwellen führt. Für einige Flüsse in Österreich (Kamp, Enns) wird derzeit untersucht, ob das Verhalten der Kraftwerksbetreiber zu einer Verschärfung der Hochwasserwellen von August 2002 geführt hat.

### **12) Forderungen zu einer umweltgerechten Binnenschifffahrt:**

Notwendig ist eine grundlegende Überarbeitung des Bundesverkehrswegeplans von 1992 für alle Bundeswasserstraßen, auch die Verkehrsprojekte Deutsche Einheit. Diese Prüfung muss von unabhängigen Prüfinstitutionen **auf der Grundlage neuester Wirtschaftsprognosen unter Einbeziehung der ökologischen Folgekosten und der versteckten Kosten** (z.B. notwendige Hafenausbauten fließen nicht in die Kostenberechnung mit ein, da sie mit Landesmitteln gebaut werden) erstellt werden. Außerdem sind das Haushaltsgrundsätzegesetz (§ 6) und die Bundeshaushaltsordnung (§ 7(2)) zu beachten.

1. Die Forderung der „Ausbaulobby“ nach immer größeren Schiffen – sog. **Vierer Schub Verbände** oder **Großmotorgüterschiffe** muss zurückgewiesen werden.
2. Notwendig ist eine grundlegende Überarbeitung des Bundesverkehrswegeplans mit einer Prüfung durch unabhängige Prüfinstitutionen **auf der Grundlage neuester Wirtschaftsprognosen und unter Einbeziehung der ökologischen Folgekosten und der versteckten Kosten** (z.B. notwendige Hafenausbauten fließen nicht in die Kostenberechnung mit ein, da sie mit Landesmitteln gebaut werden) erstellt werden. Außerdem sind das Haushaltsgrundsätzegesetz (§ 6) und die Bundeshaushaltsordnung (§ 7(2)) zu beachten.
3. Eine Umweltrisikoeinschätzung schon bei der Entwicklung des Bundesverkehrswegeplanes
4. Bei der Instandsetzung der Bundeswasserstraßen sind die naturschutzfachlichen und wirtschaftlichen Interessen gleichrangig zu berücksichtigen.
5. „Altprojekte“ müssen grundsätzlich nach ökologischen Kriterien überprüft werden.

### **13) Die Forderungen des BUND gemeinsam mit den Naturschutzverbänden:**

1. Ökologische Hochwasservorsorge und Wiederherstellung lebendiger Flüsse bedingen eine gemeinsame Umsetzungsstrategie von Bund, Länder und Kommunen.
2. Die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung muss für die Flussgebiete ein ökologisches Leitbild erstellen und nach einem fortzuschreibenden Bundesgewässerplan umsetzen.

3. Umweltministerien, Naturschutzbehörden und Umweltverbände müssen auch bei Unterhaltungsmaßnahmen in alle Planungen an Flüssen einbezogen werden.
4. Eine wichtige Grundlage für eine Wende in der Flusspolitik ist die Verbindung bereits vorhandener Instrumente, wie z.B. die europäische **Wasserrahmenrichtlinie**
5. Die europäische **Flora – Fauna – Habitat - Richtlinie** und das neue Bundesnaturschutzgesetz bieten gesetzliche Grundlagen, um Naturschutz und Hochwasserschutz zu verbinden. ( ökologisch wertvoller Flussabschnitte in Biotopverbund ).

#### **14) Nationale Flusskonferenz und Regierungserklärung geben zu Hoffnung Anlass**

Der Einstieg der rot – grünen Bundesregierung in das Thema gibt zu Hoffnung Anlass:

- Der Beschluss der Umweltminister des Bundes und der Elbeländer (vom 4. September in Berlin) greift ganzheitliche und ökologische Aspekte auf.
- Erstmals waren bei der nationalen Flusskonferenz alle MinisterInnen, die sich mit dem Thema querschnittorientiert zu beschäftigen haben, gemeinsam am Regierungstisch .

#### **Deren Aussagen stehen im Kontext zu Bundeskanzler Gerhard Schröders Aussagen in seiner Regierungserklärung zur Hochwasserkatastrophe, in der er u.a. ausführte:**

- *„Wir brauchen einen vorbeugenden Hochwasserschutz, der sich nicht nur auf den Bau und den Ausbau von Deichen und Dämmen beschränkt...“*
- *Wir werden, was die flussnahen Gebiete angeht, nicht nur umdenken, sondern auch anders handeln müssen...*
- *Wir müssen Schluss machen mit der weiteren Versiegelung von Landschaften und erst recht mit der weiteren Begradigung von Flussläufen...*
- *Wir sollten auch bedenken, dass die nachhaltige Bewirtschaftung der Äcker und Felder bessere Möglichkeiten bietet, Wasser absickern zu lassen, als die intensive Bewirtschaftung von Flächen. Darauf zielt die von uns eingeleitete Agrarwende ab.“*

#### **Doch die bestehenden Zielkonflikte müssen nun angesprochen und ausgeräumt werden:**

- Die bisherige Kanalisierungsideologie der Wasser- und Schifffahrtsbehörden, die bisher kritiklos von den PolitikerInnen übernommen wurde, muss aufgegeben werden.
- Die letzten Reste unserer Fließgewässer müssen erhalten und die über 15.000 MitarbeiterInnen dieser Mammutbehörde mit einem Renaturierungsprogramm beschäftigt werden.
- Die Planungshoheit der Kommunen muss zurückgenommen und die Flächennutzungsplanung u.a. dem Wasserhaushalts- und den Raumordnungsgesetzen unterworfen werden.
- Der Ausweisung von Retentionsräumen, der Wiedergewinnung und Ausweitung der natürlichen Überflutungsräumen muss oberste Priorität eingeräumt werden.

#### **15) Polder und Speicherbecken ersetzen nicht den natürlichen Überflutungsraum**

Polder sind Wasserspeicher, also ebenfalls nur technischer Hochwasserschutz. Speicherbecken berücksichtigen nicht die physikalischen Gegebenheiten und Notwendigkeiten unserer Fließgewässer. Hochwasserströme sollten nicht gespeichert, sondern natürlich verlangsamt und gebremst werden. Der Strom muss durch die Aue fließen und kann nur durch das raue Gelände gebremst werden. Die Schaffung von ausgebaggerten, also künstlich tiefer gelegten Speicherbecken – wie es jetzt gerade von Seiten einer interessierten Kieslobby, aber interessanterweise auch von Teilen der Umweltbewegung als „Lösung“ vorgeschlagen wird – muss aus ökologischen Überlegungen abgelehnt werden. Es wäre wiederum nur ein Kurieren an den Symptomen.

#### **16) Ökologischer Hochwasserschutz durch Rückbau der Deiche**

Das Mittel der Wahl ist eine Rückverlegung der Deiche in großem Stil und Ausmaß. Eine Rückverlegung mit funktionaler und ökologischer Effektivität orientiert sich an den historischen Überschwemmungsgebieten. Für bereits bebaute Auenflächen müssen zum Ausgleich neue Rückhalteflächen ausgewiesen werden, um das Schadenspotenzial zu senken. Bevor man auf eine großzügige Rückverlegung der Deiche verzichtet, sollten kleinere Siedlungen verlegt, abgelöst, oder eingedeicht werden. Die Planung und die Umsetzung von umfangreichen Deichrückverlegungen muss sofort begonnen werden.

#### **Der Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland - B U N D – fordert:**

- **Den Flüssen muss ihre eigene Dynamik zugestanden und die Auen müssen ihnen als ihre natürlichen Überflutungsflächen umfassend zurückgegeben werden.**
- **Flüsse, Bäche und Auen sind das „ökologische Rückgrat“ unserer Landschaften. Ökologischer Hochwasserschutz leistet für ihre Bewahrung einen wichtigen Beitrag.**