

Hintergrund:

Stellungnahme des NABU zum Entwurf Bundesverkehrswegeplan 2003 Teil Bundeswasserstraßen

Zusammenfassung

Der vorgelegte Entwurf zum BVWP 2003 wirft hinsichtlich der Wasserstraßenprojekte Fragen und Probleme auf. Das methodische Vorgehen bei der Erarbeitung des BVWP ist hinsichtlich ökologischer Belange, aber auch geltenden EU-Rechtes sowie Festlegungen aus dem Koalitionsvertrag kritisch zu bewerten.

Insbesondere hat die Bundesregierung mit ihrem 5-Punkte-Programm zum vorbeugenden Hochwasserschutz eine Abkehr von einem weiteren Ausbau der Flüsse beschlossen. Die Umsetzung dieses Programms ist Bestandteil des Koalitionsvertrages. Demnach müsste künftig eine wettbewerbsfähige Binnenschifffahrt vorrangig durch Anpassung der Schiffe und nicht durch weiteren Flussausbau erreicht werden. Dieser Grundsatz wird im Koalitionsvertrag durch spezielle Festlegungen untermauert. Zudem hat die Bundesrepublik Deutschland für alle Flüsse nach der EU Wasserrahmenrichtlinie bis 2015 einen guten ökologischen Zustand zu erreichen, bzw. bei erheblich veränderten Gewässern das gute ökologische Potenzial zu entwickeln: Es gilt ein Verschlechterungsverbot. Äquivalent ist dies auch für die FFH-Richtlinie abzuleiten. Letztendlich hat die Bundesregierung sich bei der Überarbeitung des BVWP zum Ziel gesetzt, den Parallelausbau von Verkehrsträgern zu verhindern, der Bahn dabei den Vorrang zu geben und außerdem die Umweltverträglichkeit der Verkehrsprojekte durch eine spezielle Prüfung sicherzustellen.

Die angeführten Punkte allein verbieten jegliche weitere Ausbauten an Deutschlands Flüssen. Bei näherer Betrachtung von Einzelvorhaben muss angenommen werden, dass die Festlegungen des Koalitionsvertrages bisher unzureichend berücksichtigt wurden.



Insbesondere der geplante Ausbau der Saale, die Fortführung des Ausbaus der Havel (VDE 17) und die geplanten Eingriffe in die Oder sind herausstechende Negativbeispiele. Aber auch die immer höheren Ausbauziele für Main, Weser und Donau können nicht mehr akzeptiert werden. Sie widersprechen dem Stand der Erkenntnis und den politischen Lehren aus der Hochwasserkatastrophe 2002.

Methodik und Herangehensweise

Methodisch weist der Entwurf des BVWP zahlreiche Schwächen auf, die zu Fehleinschätzungen führen.

Da die notwendigen Unterlagen dem NABU nicht übergeben wurden, können in dieser Stellungnahme die Ergebnisse der Umweltrisikoaanalyse, die Analyse zur FFH-Verträglichkeit und die ökonomische Bewertung von Einzelvorhaben nicht bewertet werden.

Zu 1. Einleitung und 3.2 Rahmenbedingungen für den BVWP 2003

Hier wird auf wesentliche politische Rahmenbedingungen für die Erarbeitung des BVWP hingewiesen, etwa die beschlossenen Eckpunkte für ein Zukunftsprogramm Mobilität. Die Konsequenzen der Flutkatastrophe 2002 hatten ebenfalls eine Reihe von politischen Beschlüssen der Bundesregierung zur Folge, die nicht benannt und weiterhin auch in der Regel nicht berücksichtigt wurden. Dazu zählen das 5-Punkte-Programm zum vorbeugenden Hochwasserschutz, verschiedene Einzelfestlegungen zu Wasserstraßen im Koalitionsvertrag und die sich aus der Europäischen Wasserrahmenrichtlinie ableitenden Konsequenzen, die insbesondere den Planungszeitraum des BVWP 2003 betreffen. Auch wirkliche Konsequenzen aus der FFH-Richtlinie fehlen, obwohl sie eine wichtige Rahmenbedingung darstellt. Zwar war die FFH-Richtlinie zwar Bestandteil des Prüfauftrages für den BVWP; unverträgliche Projekte wurden allerdings nicht gestrichen, sondern nur einen weiteren Prüfauftrag für die Planung versehen.

Zu 3.4 Modernisierte Bewertungsmethodik und Projektbewertung

Die Wirtschaftlichkeit der im Entwurf enthaltenen Wasserstraßenprojekte muss aus Sicht des NABU stark angezweifelt werden. So ist im BVWP 1992 von überhöhten Prognosen ausgegangen worden. Dies ist im BVWP 2003 nicht korrigiert worden. Hinzu kommt, dass im BVWP 1992 noch ein Nutzen-Kosten-Verhältnis von über 3 erforderlich war, um Projekte in die Planung aufzunehmen. Im BVWP 2003 soll bereits 1/3 ausreichen, nämlich der Faktor 1. Aufgrund der enormen Wirtschaftlichkeitsrisiken bei Langzeitprognosen und der in der Regel zu optimistisch geschätzten Zielerwartungen ist dies ein nicht zu akzeptierendes Vorgehen, auch hinsichtlich der notwendigen Haushaltskonsolidierung. Die Dimension wird deutlich, wenn man berücksichtigt, dass aus allen Neuinvestitionen Unterhaltungsaufwendungen erwachsen.

Die Einhaltung der Europäischen Wasserrahmenrichtlinie (EU-WRRL) ist ein wichtiges Kriterium für die Beurteilung von Wasserstraßenprojekten, welches bei der Erarbeitung des BVWP außer acht gelassen wurde. Wegen der stark restriktiven Wirkung dieser Richtlinie (vergleichbar mit FFH) ist diese Prüfung nachzuholen. So muss nach der EU-WRRL bis 2015 in allen Flüssen ein guter ökologischer Zustand hergestellt werden. Selbst in erheblich veränderten oder künstlichen Gewässern muss das gute ökologische Potenzial entwickelt werden. Es gilt ein Verschlechterungsverbot. Der Ausbau von Gewässern, insbesondere unter den im BVWP genannten Zielstellungen, bringt auf jeden Fall eine Verschlechterung mit sich.

Die FFH-Verträglichkeitseinschätzung (FFH-VE) darf sich außerdem nicht nur auf die Frage der Erhaltung von FFH-Gebieten bei Umsetzung der bewerteten Verkehrsprojekte reduzieren, sondern muss auch die Einschränkung von Entwicklungsmöglichkeiten dieser und die der ausgewiesenen FFH-Lebensraumtypen berücksichtigen.

Die Prüfung des Umweltrisikos von Projekten ergibt einen Wert zwischen 1 und 5. Bezüglich der FFH-Verträglichkeit können Werte zwischen 1 und 3 erreicht werden. Allerdings entfaltet nur ein Prüfergebnis mit den Obergrenzen 5 bzw. 3 eine Wirkung. Das führt nicht einmal zum Ausscheiden des Vorhabens, sondern nur zu einem naturschutzfachlichen Planungsauftrag. Dieses Vorgehen führt zu einer Ungleichbehandlung naturschutzfachlicher Kriterien bei der Beurteilung von Projekten und letztendlich dazu, dass auch naturschutzfachlich kritische Projekte im BVWP verbleiben. Der Grundsatz, den BVWP 2003 wesentlich naturverträglicher zu gestalten als den BVWP 1992 wird damit nicht umgesetzt. Das ist zu korrigieren.

Zu 4.1 Stärkung der Verkehrsinfrastruktur in einem größer werdenden Europa

Die hier aufgeführten Wasserstraßenprojekte Oder-Havel-Wasserstraße, VDE 17 und Donau-Ausbau dienen nach NABU-Informationen nicht der EU-Osterweiterung, wie proklamiert wird.

Das VDE 17 sollte nach Aussagen der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes dem Zusammenwachsen von Ost und West dienen. Es endet in Berlin und hat keine gleichwertige Verbindung nach Osten. Die Umweltverbände haben jahrelang eine zentrale Bedeutung dieses Projektes innerhalb des TEN (transeuropäisches Verkehrsnetz) gesehen und kritisiert. Das wurde von der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung immer vehement bestritten. Die Oder-Havel-Wasserstraße und die Hohensaaten-Friedrichsthaler-Wasserstraße (HoFrieWa) verfolgen ebenfalls unterschiedliche Ziele. Dabei steht der Ausbau der HoFrieWa in Konkurrenz zu polnischen Vorstellungen und dient dem direkten Anschluss der Stadt Schwedt an die Ostsee für Küstenmotorschiffe. Der Donau-Ausbau dürfte eben-

falls keine überregionale Bedeutung für die EU Osterweiterung entfalten, da er keine industriellen Ballungs- und Entwicklungszentren von europäischem Rang effizient miteinander verbindet.

Zudem gibt es parallel zu den genannten Projekten zahlreiche Bahntrassen, so dass man hier von einem klassischen Parallelausbau von Verkehrsträgern sprechen kann, der politisch eigentlich nicht gewollt ist.

Zu 4.6 Stärkung des Maritimen Standortes

Hier werden die Vertiefung der Unterelbe und der Unterweser sowie der Ausbau der Mittelweser angeführt.

Auch in diesen Fällen werden parallel Verkehrswege ausgebaut, ohne dass die vorhandenen bereits ausgelastet sind. Bezüglich der Vertiefung der Hafenzufahrten wird die volkswirtschaftliche Bedeutung bezweifelt. Die angestrebten Fahrrinntiefen sind bereits heute bei Flut vorhanden. Die Fahrrinnenvertiefungen sollen lediglich eine Befahrung auch bei Ebbe ermöglichen und Reedezeiten vermeiden.

Zu 4.10 Förderung moderner Verkehrstechnologie

Das 5-Punkte-Programm der Bundesregierung müsste die Konsequenz der Entwicklung flussangepasster Schiffstechnologien tragen, die einen weiteren Ausbau der Flüsse zur Erhaltung einer wettbewerbsfähigen Binnenschifffahrt nicht mehr erforderlich machen. Eine Förderung solcher Technologien fehlt im BVWP-Entwurf.

Zu 6.3 Investitionen für Ersatz und Erhaltung / Bundeswasserstraßen

Es fehlt eine Auflistung der vorgesehenen Maßnahmen zur näheren Beurteilung. Außerdem wird vorausgesetzt, dass die oben genannten Kriterien und Standards bei der Bewertung solcher Projekte ebenfalls zur Anwendung kommen müssen, was offenbar in der Praxis aber nicht erfolgt.

Dem NABU sind eine Reihe von Instandsetzungsplanungen und Maßnahmen bekannt, bei denen der aktuelle Bedarf den Bestandserhalt nicht rechtfertigt und wo die heute üblichen naturschutzfachlichen Normen nicht eingehalten werden, z.B. weil sie im Bundeswasserstraßengesetz nicht mit entsprechendem Gewicht versehen sind.

So ist in der Aller die Grundinstandsetzung von 4 Wehren geplant. Die Aller spielt für den Güterverkehr keine Rolle mehr. Außerdem werden in der Unteren Havel ebenfalls zahlreiche Instandsetzungsmaßnahmen an Bauwerken durchgeführt. Das betrifft auch die laut Koalitionsvertrag vor 2006 zur Herauslösung aus dem Netz der Bundeswasserstraßen vorgesehene Strecke, wofür über 20 Mio. € bis 2009 ohne Überprüfungsauftrag eingeplant sind. Die zügige und weitreichende Renaturierung des Abschnittes würde mittelfristig einen Teil dieser Gelder ein-

sparen. Weiterhin sind für Strombaumaßnahmen in der Elbe 121 Mio. € und auch für Ausbaumaßnahmen an der Reststrecke 15 Mio. € im Bundeshaushalt eingestellt, obwohl der Elbe-Ausbau politisch nicht mehr gewollt ist (Koalitionsvertrag).

Die Auflistung dieser wenigen Beispiele machen deutlich, dass eine gründliche Bewertung der Erhaltungsmaßnahmen dringend geboten ist, bevor 6,7 Mrd. € dafür gebunden werden. Dabei sollten unbedingt dieselben Kriterien angewendet werden, wie sie für Neubauprojekte gelten.

Zu 7.4 Investitionen in die Bundeswasserstraßen bis 2015

Besonders kritisch ist, dass noch nicht fertiggestellte Projekte des BVWP 1992 nicht mehr überprüft wurden. Gerade diese Vorhaben entsprechen heute nicht mehr den oben genannten Kriterien der Umweltverträglichkeit und basieren auf den stark überhöhten ökonomischen Erwartungen von 1990.

Bezüglich des 5-Punkte-Programms wird postuliert, dass alle Projekte bezüglich ihrer Hochwasserneutralität untersucht werden müssen. Hierzu ist anzumerken, dass solche Prüfungen sich auf den gesamten Ausbaugrad des Flusses und auf seinen gesamten Lauf beziehen müssen. Weiterhin ist den Problemen komplex und offensiv zu begegnen, wozu Vorschläge unterbreitet werden müssen. Da hier eine deutliche Verbesserung der Situation das politisch vereinbarte Ziel darstellt, müssen die Maßnahmen auch dahingehend geprüft werden, wie eine kostengünstige und ökologisch verträgliche Hochwasserdämpfung erreicht werden kann. Der Bund hat mit der Wasserstraßenverwaltung ein wichtiges Instrument zur Umsetzung dieser politischen Forderungen in eigener Verantwortung.

Beispiel: Die Hochwässer der Elbe laufen heute im Mittellauf wesentlich schneller und auch höher auf, als vor den großen Ausbaumaßnahmen des 19. und 20. Jahrhunderts. Eine hydraulische Glättung von Flussbett und Aue, eine erhebliche Laufverkürzung und die Reduktion der Retentionsräume auf 14 Prozent sind die Hauptursachen. Diese 3 Hauptfaktoren der Erhöhung der Hochwasserrisiken müssen ganzheitlich betrachtet werden. Eine lokale Beurteilung ist nicht zielführend. Vielmehr ist ein Gesamtkonzept erforderlich, in welches Schifffahrtsinteressen eingebettet werden müssen. Der Bundeswasserstraßenverwaltung kann hierbei eine wesentliche Rolle zukommen, da sie mit dem Wasserstraßengesetz zur Bestimmung der Linienführung der Wasserstraße und zur Unterhaltung des Fahrrinnenprofils verantwortlich ist. Eine Laufverlängerung und eine Verkleinerung des Fahrrinnenprofils würden das Flussbett aufrauen und verlängern und damit sehr effektiv abflussverzögernd wirksam werden. Die gleichzeitig notwendige Aufweitung des Deichvorlandes ist zwar Ländersache, stünde aber im Kontext mit den Maßnahmen an der Wasserstraße.

Bewertung einzelner Wasserstraßenprojekte

Kriterien

Der NABU hat ausschließlich die Wasserstraßenprojekte des BVWP 2003, die Flüsse betreffen, einer Prüfung im Rahmen seiner Möglichkeiten unterzogen. Dabei sind alle öffentlich zugänglichen Informationen gesammelt und folgenden Kriterien zugeordnet worden:

1. Zielstellung des Vorhabens und bekannte Einzelmaßnahmen
2. aktuelle Nutzungsintensität
3. Beeinträchtigung von FFH-Gebieten
4. Umsetzung der EU-WRRL
5. Vorbeugender Hochwasserschutz
6. Alternativen

Bewertung besonders strittiger Einzelprojekte

Laufende und fest disponierte Vorhaben an Seeschifffahrtsstrassen

Vertiefung Unter- und Außenelbe auf 14,5 m

Zielstellung: Die Fahrrinne soll auf 14,5 m vertieft werden, um eine tidenunabhängige Einfahrt von großen Seeschiffen in den Hamburger Hafen zu ermöglichen. Das Vorhaben soll schon umgesetzt worden sein.

Aktuelle Nutzung: Keine Angaben.

FFH-Verträglichkeit: Der Eingriff war mit erheblichen Beeinträchtigungen von FFH-Lebensräumen verbunden. Die Ausgleichsmaßnahmen sind nicht umgesetzt worden oder wurden im Nachhinein wieder aufgehoben (Mühlenberger Loch).

Umsetzung EU-WRRL: Der Abschnitt ist als erheblich verändert einzustufen. Hier muss gemäß WRRL das gute ökologische Potenzial erhalten bzw. hergestellt werden. Dazu sind jegliche weitere Verschlechterungen zu verhindern. Weitere Ausbaumaßnahmen sind nicht mehr tolerabel.

5-Punkte-Programm: Die Unterelbe wird vom 5-Punkte-Programm durch höhere Anfälligkeit gegen Sturmfluten berührt. Die

Profilaufweitungen lassen diese ungehinderter in die Flussmündung eintreten. Ein weiterer Ausbau würde also auch im indirekten Widerspruch zum Programm stehen.

Alternativen: Die Alternative ist der Betrieb nur eines Tiefwasserseehafens für Deutschland, der mit Wilhelmshaven vorhanden ist. Außerdem ist das Befahren der Unterelbe für tiefgehende Schiffe auch weiterhin bei Flut möglich.

Forderung: Auf jegliche weitere Ausbaumaßnahmen muss verzichtet werden, da sie im direkten Konflikt mit der WRRL, der FFH-RL und im indirekten Konflikt mit dem 5-Punkte-Programm stehen. Verkehrliche Nachteile sind nicht zu erkennen.

Vertiefung der Außenweser auf 14,0 m

Zielstellung: Die Fahrrinne soll auf 14,0 m vertieft werden, um eine tidenunabhängige Einfahrt von großen Seeschiffen in den Hamburger Hafen zu ermöglichen.

Aktuelle Nutzung: Keine genauen Angaben / monatlich wird ein Schiff erwartet.

FFH-Verträglichkeit: Keine FFH-Gebiete bekannt.

Umsetzung EU-WRRL: Der Abschnitt ist als erheblich verändert einzustufen. Hier muss gemäß WRRL das gute ökologische Potenzial erhalten bzw. hergestellt werden. Dazu sind jegliche weitere Verschlechterungen zu verhindern. Weitere Ausbaumaßnahmen sind nicht mehr tolerabel.

5-Punkte-Programm: Die Außenweser wird vom 5-Punkte-Programm durch erhöhtes Tidehochwasser und höhere Anfälligkeit gegen Sturmfluten berührt. Die Profilaufweitungen lassen diese ungehinderter in die Flussmündung eintreten. Ein weiterer Ausbau würde also auch im indirekten Widerspruch zum Programm stehen.

Alternativen: Die Alternative ist die Vorhaltung nur eines Tiefwasserseehafens für Deutschland, der mit Wilhelmshaven vorhanden ist. Außerdem ist das Befahren der Außenweser mit tiefgehenden Schiffen auch weiter-

hin bei Flut möglich.

Forderung: Auf jegliche weitere Ausbaumaßnahmen muss verzichtet werden, da sie im direkten Konflikt mit der WRRL und im indirekten Konflikt mit dem 5-Punkte-Programm stehen. Verkehrliche Nachteile sind nicht zu erkennen.

Ausbau der Hunte

Zielstellung: Die Fahrrinne soll verbreitert werden, um den Begegnungsverkehr zu ermöglichen bzw. zu verbessern.

Aktuelle Nutzung: 1,5 Mio. t/a / Teil des Küstenkanals.

FFH-Verträglichkeit: Das FFH-Gebiet Dümmer wird gequert. Der Gebietszustand wird verschlechtert bzw. eine Verbesserung der wasserabhängigen FFH-Lebensräume wird deutlich erschwert.

Umsetzung EU-WRRL: Die Hunte ist im Ausbauabschnitt als erheblich verändert einzustufen. Hier muss gemäß WRRL das gute ökologische Potenzial erhalten bzw. hergestellt werden. Dazu sind jegliche weitere Verschlechterungen zu verhindern. Weitere Ausbaumaßnahmen sind nicht mehr tolerabel.

5-Punkte-Programm: Die Maßnahmen wären nicht hochwasserrelevant, da der Unterlieger bereits im Tidebereich liegt und schneller auflaufendes Hochwasser nicht zu befürchten ist.

Alternativen: Da der Ausbauabschnitt Teil des Küstenkanals ist, wäre nur der Bau eines Seitenkanals als Alternative zu benennen, falls eine Schifffahrt zwischen Ems und Weser zwingend ist. Das allerdings wird stark bezweifelt, denn neben der vorhandenen Bahnverbindung existiert eine Autobahn. Der Küstenkanal mit der Hunte bildet somit den 3. parallel laufenden Verkehrsträger.

Forderung: Der verkehrliche Status quo ist zunächst zu erhalten. Maßnahmen zur Entwicklung des guten ökologischen Potenzials sind zu planen und umzusetzen. Das Vorhaben ist aus dem BVWP zu streichen.

Laufende und fest disponierte Vorhaben an Binnenschifffahrtsstrassen

Vertiefung der Mittelweser

- Zielstellung:** Herstellung eines eingeschränkten Begegnungsverkehrs für 2,5 m abgeladene Großmotorgüterschiffe (GMS).
- Aktuelle Nutzung:** Keine Angaben.
- FFH-Verträglichkeit:** Keine Angaben zu FFH-Gebieten. Deutschland wird aktuell ein Defizit beim Schutz von wandernden Arten der Fische und Rundmäuler durch die EU angelastet. Wichtigste Maßnahme zur Umsetzung der Richtlinie ist die Herstellung der ökologischen Durchgängigkeit, insbesondere in den großen Flüssen. Die Weser ist Migrationsweg für ein großes Einzugsgebiet. Die geplanten Maßnahmen verschlechtern die Migrationsfähigkeit, die sie zu einer weiteren Strukturverarmung im Gewässer führen und Stauhaltungen verschärfen.
- Umsetzung EU-WRRL:** Die Mittelweser hat die Strukturgüteklasse 5 bis 6 und gilt damit als erheblich verändert. Damit ist auch hier die Erhaltung bzw. Entwicklung eines guten ökologischen Potenzials die vordringliche Aufgabe. Verschlechterungen des Zustandes sind nicht tolerierbar.
- 5-Punkte-Programm:** Die Ausbaumaßnahmen haben eine weitere hydraulische Glättung des Gewässerbettes zur Folge, was für den Unterlieger eine Erhöhung und Beschleunigung auflaufender Hochwasserwellen nach sich ziehen wird. Auch wenn die Wirkung der Einzelmaßnahmen ggf. keine Signifikanz zeigen wird, so ist sie dennoch eine Entwicklung in die falsche Richtung. Renaturierungsmaßnahmen, wie bereits weiter oben beschrieben, sind hier einzuleiten.
- Alternativen:** Der Ausbau der Mittelweser soll der verbesserten Hinterlandanbindung der Nordseehäfen dienen. Alternative ist hier die Orientierung auf eine gut ausgebaute Bahnanbindung.
- Forderung:** Der verkehrliche Status quo ist zunächst zu erhalten.

Maßnahmen zur Entwicklung des guten ökologischen Potenzials sind zu planen und umzusetzen. Das Vorhaben ist aus dem BVWP zu streichen, da es im Widerspruch zum 5-Punkte-Programm, zur FFH-Richtlinie und zur WRRL steht. Außerdem sind Maßnahmen zu planen, die die Migrationsfähigkeit für wandernde Arten der Fische und Rundmäuler signifikant verbessert.

Fahrrinnenvertiefung des Obermain

- Zielstellung:** Fahrrinnenvertiefung auf 3,20 m und Fahrrinnenverbreiterung in Kurven.
- Aktuelle Nutzung:** 22 bis 24 Mio. t/a.
- FFH-Verträglichkeit:** Bei Volkach wird ein FFH-Gebiet berührt. Der Gebietszustand wird verschlechtert bzw. eine Verbesserung der wasserabhängigen FFH-Lebensräume wird deutlich erschwert.
- Umsetzung EU-WRRL:** Die Strukturgütedaten sind nicht bekannt, es ist aber von einem erheblich veränderten Zustand auszugehen. Damit ist die Erhaltung bzw. Entwicklung eines guten ökologischen Potenzials die vordringliche Aufgabe. Verschlechterungen des Zustandes sind nicht tolerierbar.
- 5-Punkte-Programm:** Die Ausbaumaßnahmen haben eine weitere hydraulische Glättung des Gewässerbettes zur Folge, was für den Unterlieger (Rhein) eine Erhöhung und Beschleunigung auflaufender Hochwasserwellen nach sich ziehen wird. Auch wenn die Wirkung der Einzelmaßnahmen ggf. keine Signifikanz zeigen wird, so ist sie dennoch eine Entwicklung in die falsche Richtung. Renaturierungsmaßnahmen, wie bereits weiter oben beschrieben, sind hier eigentlich einzuleiten. Der Zustand des Unterliegers Rhein ist bereits heute kritisch.
- Alternativen:** Der Obermain ist Bestandteil des Rhein-Main-Donau-Kanals. Eine Alternative ist nicht bekannt. Das erhebliche Verkehrsaufkommen macht die verkehrliche Bedeutung deutlich. Einschränkungen des Verkehrs sollten im Sinne der Erhaltung des ökologischen Potenzials dennoch möglich sein. Stellenweise Rich-

tungsverkehr und eine optimierte Fahrlogistik werden als Alternative gesehen. Zusätzliche Verkehre können von der Bahn aufgenommen werden.

Forderung: Auf weitere Ausbaumaßnahmen muss verzichtet werden. Das Vorhaben ist aus dem BVWP zu streichen, da es im Konflikt zur FFH-Richtlinie, WRRL und zum 5-Punkte-Programm steht. Ersatzweise ist ein Verkehrsleitsystem zu entwickeln und ein verstärkter Ausbau der Bahnverbindungen anzustreben.

Ausbau der Oder-Havel-Wasserstraße und Hohensaaten-Friedrichsthaler-Wasserstraße

Zielstellung: Ausbau der Oder-Havel-Wasserstraße (OHW) zur Wasserstraßenklasse IV / Ausbau der HoFrieWa für Küstenmotorschiffe bis Schwedt.

Aktuelle Nutzung: Keine Angaben.

FFH-Verträglichkeit: Verschiedene FFH-Gebiete werden gequert. Der Gebietszustand wird verschlechtert bzw. eine Verbesserung der wasserabhängigen FFH-Lebensräume wird deutlich erschwert.

Umsetzung EU-WRRL: Die Oder-Havel-Wasserstraße besteht überwiegend aus Kanalstrecken, aber auch einem erheblich veränderten Abschnitt der Oberen Havel. Hier ist das ökologische Potenzial zu erhalten und zu entwickeln. Insbesondere die Wiederherstellung der Migrationsfähigkeit hin zum Havel-Quellgebiet ist zwingend geboten. Weitere Verschlechterungen sind nicht tolerierbar.

Die HoFrieWa ist ein Kanal, der den alten Flusslauf der Welse nutzt. Sie gilt als verändert und z.T. erheblich verändert. Durch die geplanten Ausbaumaßnahmen ist eine Verschlechterung des ökologischen Potenzials zu erwarten.

5-Punkte-Programm: Das Vorhaben besitzt keine nennenswerte Hochwasserrelevanz. Die besondere klimatische Situation (geringe Niederschläge) und das verhältnismäßig kleine Einzugsgebiet sind hier die Ursache.

Dennoch gilt es, im Sinne eines dezentralen Rückhal-

tes von Wasser im Einzugsgebiet der Flüsse, insbesondere die Havelstrecke naturnäher zu gestalten und Abflüsse drastisch zu verlangsamen, das heißt, eine Aufspeicherung in der Landschaft zu bewirken. Die geplanten Profilerweiterungen im Havelbett aber auch in den Kanalstrecken stehen diesem Anliegen konträr entgegen.

Alternativen:

Der Ausbau ist verzichtbar, da die Bahnkapazitäten bei weitem nicht ausgelastet sind. Außerdem erlauben die offensichtlich dünnen Güterströme einen Richtungsverkehr und begrenzte Tauchtiefen in der OHW.

Der Ausbau der HoFrieWa für Küstenmotorschiffe soll für einen einzigen Verloader erfolgen. Gebrochener Verkehr bzw. ein Umschlag im Hafen Stettin ist zumutbar.

Ein für die speziellen ostdeutschen Verhältnisse geeignetes Binnenschiff (lange Trockenperioden im Sommerhalbjahr und engere Kurvenradien) wäre ebenfalls möglich.

Forderung:

Beide Vorhaben sind aus dem BVWP zu streichen, da ein Konflikt zur FFH-Richtlinie, WRRL und zum 5-Punkte-Programm besteht. Außerdem besteht keine verkehrliche Notwendigkeit und mit der Bahn eine verkehrliche Alternative.

Verkehrsprojekt Deutsche Einheit (VDE) 17 Mittellandkanal / Elbe-Havel-Kanal / Untere Havelwasserstraße (Ausbau)

Zielstellung:

Ausbau für Großmotorgüterschiffe (GMS) und Große Schubverbände (Wasserstraßenklasse V) zwischen dem Rhein und Berlin.

Aktuelle Nutzung:

Rückläufige Tendenz (Schleuse Brandenburg und Wusterwitz) von ca. 20 Mio. Tonnen 1990 über 5,5 Mio. Tonnen 1995 zu 2,9 Mio. Tonnen 2002.

FFH-Verträglichkeit:

Verschiedene FFH-Gebiete werden gequert. Der Gebietszustand wird verschlechtert bzw. eine Verbesserung der wasserabhängigen FFH-Lebensräume wird deutlich erschwert. Insbesondere die Untere Havel

soll im gesamten Projektgebiet als FFH-Gebiet nachgemeldet werden. Die vorliegenden Gutachten der Bundesanstalt für Gewässerkunde (BFG) und der Bundesanstalt für Wasserbau (BAW) machen die starke Beeinträchtigung des Wasserhaushaltes infolge der Querschnittsaufweitungen in der Havel deutlich.

Zudem ist die Untere Havelwasserstraße im Ausbaubereich ein wichtiger, derzeit stark gestörter, Migrationsweg für ein großes Einzugsgebiet für wandernde Fische und Rundmäuler. Die Situation würde sich mit weiteren Ausbaumaßnahmen eher verschlechtern, wie aktuell die Diskussion um die Staustufe Bahnitz (Bestandteil von VDE 17) zeigt. Hier will die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung ein mit zunehmendem Durchfluss besser durchgängiges Nadelwehr durch ein Schlauchwehr ersetzen. Die dadurch noch stärker unterbundene Migrationsfähigkeit soll durch eine technische Fischaufstiegshilfe ausgeglichen werden, die hinter einer angemessenen Lösung weit zurücksteht. Die Diskussionen laufen, das Beispiel verdeutlicht aber die ausbaubedingten Probleme.

Umsetzung EU-WRRL: Die Kanalstrecken sind künstliche Gewässer. Damit ist das gute ökologische Potenzial zu erhalten bzw. herzustellen. Beim Elbe-Havel-Kanal wird dieses durch die Altkanäle repräsentiert.

Der Ausbaubereich der Havel weist dagegen eine Struktur Güteklasse zwischen 3 und 4 auf. Das Gewässer ist damit nicht erheblich verändert und es ist der gute ökologische Zustand herzustellen. Dazu sind erhebliche Anstrengungen erforderlich, insbesondere im Bereich der Hydromorphologie und der Migrationsfähigkeit. Renaturierungsmaßnahmen müssten eingeleitet werden.

5-Punkte-Programm: Der weitere Ausbau des VDE 17, insbesondere der Havel, würde eine weitere Beschleunigung des Abflusses zur Folge haben. Die Möglichkeit des Rückhaltes über die Stauhaltungen und das enorme Retentionsvermögen der Havelseen überprägen diese Auswirkungen. Dennoch besteht auch hier ein Wider-

spruch zum 5-Punkte-Programm, zumal naturnähere Strukturen in der Havel den gewünschten Retentions-effekt noch verbessern könnten.

Alternativen:

Es besteht keine alternative Wasserstraße in Ost-West-Richtung. Allerdings hat sich der Verkehr gegenüber 1990 auf 15 Prozent vermindert. Mit zwei parallelen Bahnlinien und einer 6spurigen Autobahn bestehen große Transportkapazitäten. Die Wasserstraße wäre nur ein weiteres Angebot.

Mit dem Wasserstraßenkreuz Magdeburg und dem Umbau von Schleusen sind auch schon erhebliche Verbesserungen für die Binnenschifffahrt erreicht worden. Das VDE 17 könnte an dieser Stelle beendet werden, zumindest was die Havel anbelangt, ohne dass dies negative Folgen für die Schifffahrt haben dürfte.

Forderung:

Das Vorhaben, insbesondere die geplanten Maßnahmen an der Havel, stehen in einem sehr klaren Widerspruch zur WRRL, wie kein zweites Projekt in Deutschland. Zudem wird die FFH-Richtlinie verletzt. Der Widerspruch zum 5-Punkte-Programm ist zwar nicht erheblich, doch die vorhandenen Potenziale werden nicht ausgeschöpft.

Das VDE 17 ist bezüglich der Havel zu beenden. Die Ausbaumaßnahmen an den Kanälen sind dem Ausbauzustand der Havel anzupassen. An der Havel sind konsequent Maßnahmen einzuleiten, um den guten ökologischen Zustand gemäß WRRL bis 2015 herzustellen und das Retentions-Potenzial noch besser nutzen zu können.

Neue Vorhaben an Seeschifffahrtsstrassen

Vertiefung der Unterweser

Zielstellung: Die Fahrrinne soll vertieft werden.

Aktuelle Nutzung: Keine Angaben

FFH-Verträglichkeit: Die FFH-Gebiete Harriersand, Strohauser Plate und Elsflether Sand werden berührt. Auswirkungen auf

den Gebietszustand sind zu untersuchen.

- Umsetzung EU-WRRL:** Die Unterweser weist eine Strukturgüteklasse zwischen 5 und 6 (teilweise 7) auf. Damit ist sie als erheblich verändert einzustufen. Das gute ökologische Potenzial ist zu entwickeln bzw. zu erhalten. Weitere Verschlechterungen sind nicht hinnehmbar.
- 5-Punkte-Programm:** Die Ausbaumaßnahmen haben eine weitere hydraulische Glättung des Gewässerbettes zur Folge, was für den Unterlieger eine Erhöhung und Beschleunigung auflaufender Hochwasserwellen nach sich ziehen wird. Auch wenn die Wirkung der Einzelmaßnahmen ggf. keine Signifikanz zeigen wird, so ist sie dennoch eine Entwicklung in die falsche Richtung. Renaturierungsmaßnahmen, wie bereits weiter oben beschrieben, sind hier eigentlich einzuleiten.
- Alternativen:** Der Ausbau der Unterweser soll der verbesserten Hinterlandanbindung der Nordseehäfen dienen. Alternative ist hier die Orientierung auf eine gut ausgebaute Bahnanbindung.
- Forderung:** Der verkehrliche status quo ist zunächst zu erhalten. Maßnahmen zur Entwicklung des guten ökologischen Potenzials sind zu planen und umzusetzen. Das Vorhaben ist aus dem BVWP zu streichen, da es im Widerspruch zum 5-Punkte-Programm, zur FFH-Richtlinie und zur WRRL steht. Außerdem sind Maßnahmen zu planen, die die Migrationsfähigkeit für wandernde Arten der Fische und Rundmäuler signifikant verbessert.

Neue Vorhaben an Binnenschifffahrtsstrassen

Vertiefung des Untermain

- Zielstellung:** Die Fahrrinne soll vertieft werden.
- Aktuelle Nutzung:** Keine Angaben / offensichtlich wie Obermain.
- FFH-Verträglichkeit:** Keine Angaben.
- Umsetzung EU-WRRL:** Die Strukturgütedaten sind nicht bekannt, es ist aber von einem erheblich veränderten Zustand auszugehen. Damit ist die Erhaltung bzw. Entwicklung eines

guten ökologischen Potenzials die vordringliche Aufgabe. Verschlechterungen des Zustandes sind nicht tolerierbar.

5-Punkte-Programm: Die Ausbaumaßnahmen haben eine weitere hydraulische Glättung des Gewässerbettes zur Folge, was für den Unterlieger (Rhein) eine Erhöhung und Beschleunigung auflaufender Hochwasserwellen nach sich ziehen wird. Auch wenn die Wirkung der Einzelmaßnahmen ggf. keine Signifikanz zeigen wird, so ist sie dennoch eine Entwicklung in die falsche Richtung. Renaturierungsmaßnahmen, wie bereits weiter oben beschrieben, sind hier eigentlich einzuleiten. Der Zustand des Unterliegers Rhein ist bereits heute kritisch.

Alternativen: Der Untermain ist Bestandteil des Rhein-Main-Donaukanals. Eine Alternative ist nicht bekannt. Das erhebliche Verkehrsaufkommen macht die verkehrliche Bedeutung deutlich. Einschränkungen des Verkehrs sollten im Sinne der Erhaltung des ökologischen Potenzials dennoch möglich sein. Stellenweise Richtungsverkehr und eine optimierte Fahrlogistik werden als Alternative gesehen. Zusätzliche Verkehre können von der Bahn aufgenommen werden.

Forderung: Auf weitere Ausbaumaßnahmen muss verzichtet werden. Das Vorhaben ist aus dem BVWP zu streichen, da es im Konflikt zur FFH-Richtlinie, WRRL und zum 5-Punkte-Programm steht. Ersatzweise ist ein Verkehrsleitsystem zu entwickeln und ein verstärkter Ausbau der Bahnverbindungen anzustreben.

Ausbau der Donau (Variante A)

Zielstellung: Ausbau mit Flussregelungsmaßnahmen

Aktuelle Nutzung: 7,5 bis 8,5 Mio. t/a

FFH-Verträglichkeit: Die komplette Ausbaustrecke wurde als FFH- und SPA-Gebiet gemeldet. Der Gebietszustand wird verschlechtert bzw. eine Verbesserung der wasserabhängigen FFH-Lebensräume wird deutlich erschwert.

Umsetzung EU-WRRL: Der überwiegende Teil der Strecke hat die Strukturgüteklasse 5, Teile die Klassen 4 und 6. Die Donau ist

somit erheblich verändert. Es gilt hier, das ökologische Potenzial zu erhalten bzw. zu entwickeln. Eine weitere Verschlechterung ist nicht tolerierbar.

5-Punkte-Programm: Die Ausbaumaßnahmen haben eine weitere hydraulische Glättung des Gewässerbettes zur Folge, was für den Unterlieger eine Erhöhung und Beschleunigung auflaufender Hochwasserwellen nach sich ziehen wird. Auch wenn die Wirkung der Einzelmaßnahmen ggf. keine Signifikanz zeigen wird, so ist sie dennoch eine Entwicklung in die falsche Richtung. Renaturierungsmaßnahmen, wie bereits weiter oben beschrieben, sind hier eigentlich einzuleiten. Der Zustand des Unterliegers ist bereits heute kritisch.

Alternativen: Eine alternative Wasserstraße besteht nicht. Das nicht unerhebliche Verkehrsaufkommen macht die verkehrliche Bedeutung deutlich. Einschränkungen des Verkehrs sollten im Sinne der Erhaltung des ökologischen Potenzials dennoch möglich sein. Zusätzliche Verkehre können von der Bahn aufgenommen werden.

Forderung: Auch die Variante A ist mit einer weiteren Verschlechterung des hydromorphologischen Zustandes der Donau verbunden und von daher ebenfalls abzulehnen. Es ist lediglich das kleinere Übel gegenüber einem weiteren Staustufenbau, der völlig unakzeptabel wäre. Das Vorhaben ist noch einmal zu überdenken, mindestens aber eine Übereinstimmung mit der FFH-Richtlinie, WRRL und dem 5-Punkte-Programm herzustellen. Ersatzweise wäre ein verstärkter Ausbau der Bahnverbindungen anzustreben.

Ausbau der Saale

Zielstellung: Bau eines Saale-Seitenkanals im Mündungsbereich und durchgängige Erreichung der Wasserstraßenklasse IV.

Aktuelle Nutzung: ca. 0,02 Mio. t/a.

FFH-Verträglichkeit: Verschiedene FFH-Gebiete werden durch Ausbaumaßnahmen berührt. Der Gebietszustand wird verschlechtert bzw. eine Verbesserung der wasserab-

hängigen FFH-Lebensräume wird deutlich erschwert.

Umsetzung EU-WRRL: Keine Angaben zur Strukturgüteklasse / Die Saale ist ausgebaut und beinahe im gesamten Verlauf stauge-regelt. Ziel nach der WRRL dürfte hier die Herstellung eines guten ökologischen Zustandes sein. Dies macht insbesondere die Wiederherstellung der Migrationsfä-higkeit für das große Einzugsgebiet aber auch zahl-reiche Renaturierungsmaßnahmen im Gewässerbett erforderlich. Ein weiterer Ausbau ist nicht tolerierbar, selbst die Erhaltung des status quo ist unzureichend.

5-Punkte-Programm: Ausbaumaßnahmen am Gewässerbett haben eine weitere hydraulische Glättung zur Folge, was für den Unterlieger eine Erhöhung und Beschleunigung auf-laufender Hochwasserwellen nach sich ziehen würde. Auch wenn die Wirkung der Einzelmaßnahmen ggf. keine Signifikanz zeigen wird, so ist sie dennoch eine Entwicklung in die falsche Richtung. Der Bau eines Seitenkanals im Mündungsgebiet wäre diesbezüglich zwar weitgehend hochwasserneutral, würde aber eine Intensivierung der Flussbettunterhaltung nach sich ziehen, die dem 5-Punkte-Programm zuwider laufen würde. Renaturierungsmaßnahmen, wie bereits weiter oben beschrieben, sind hier eigentlich einzuleiten. Der Zustand des Unterliegers ist bereits kritisch.

Alternativen: Die äußerst geringe verkehrliche Bedeutung der Saa-le erfordert eigentlich keine Alternativen. Außerdem wurde der Saale-Ausbau bereits mit dem Koalitions-vertrag aus der Planung genommen. Die neuerliche Einstellung in den BVWP unterläuft den Koalitionsver-trag, da mit dem Projekt das alte Ausbauziel verfolgt wird, allerdings mit geänderten Mitteln.

Der gesamte Verkehr kann problemlos von der Bahn übernommen werden.

Forderung: Das Vorhaben ist aus dem BVWP herauszunehmen. Für die Saale ist ein Gesamtkonzept zu entwickeln, welches der FFH-Richtlinie Rechnung trägt, den gu-ten ökologischen Zustand nach der WRRL herstellt und zusätzlichen Retentionsraum schafft, wobei die Hochwasserabgabe aus dem Einzugsgebiet zu ver-langsamten ist.

Schlussfolgerungen und Forderungen

- Das 5-Punkte-Programm zur Verbesserung des vorbeugenden Hochwasserschutzes ist in die Grundsätze des BVWP mit aufzunehmen. Außerdem sind die Beschlüsse des Koalitionsvertrages zu Wasserstraßen auch zu berücksichtigen.
- Weiterhin ist die EU-Wasserrahmenrichtlinie in die Bewertung von Wasserstraßenprojekten einzubeziehen.
- Die FFH-Richtlinie verpflichtet die EU-Staaten nicht nur zum Schutz der FFH-Gebiete sondern auch zum Erhalt und Schutz aller FFH-Lebensraumtypen und Arten nach dem Anhang. Das ist in die Bewertung mit einzubeziehen. Die Entwicklung der FFH-Lebensräume sollte außerdem ohne zusätzliches Erschwernis möglich sein.
- Die ökonomische Bewertung ist so zu verändern, dass erst Projekte in den BVWP aufgenommen werden, wenn sie ein Nutzen-Kosten-Verhältnis von über 3 aufweisen, um das Risiko einer ökonomischen Fehleinschätzung zu minimieren und die finanziellen Mittel auf hoch wirtschaftliche Vorhaben zu konzentrieren.
- Die Bewertung des Umweltrisikos (URE) ist so zu ändern, dass nicht nur bei der höchsten Kategorie (5) ein Planungsauftrag ergeht. Vielmehr ist bereits bei einem URE von 3 ein Planungsauftrag zu erteilen. Ein URE von 4 sollte dringender Anlass für eine grundsätzliche Änderung des Vorhabens sein und bei einem URE von 5 muss das Projekt aus dem BVWP ausscheiden.
- Äquivalent ist bei einer Einschätzung nach FFH-Richtlinie (FFH-VE) von 2 ein besonderer Planungsauftrag zu vergeben, bei einer FFH-VE von 3 muss das Projekt ausscheiden.
- Jeglicher Parallelausbau von Verkehrswegen ist zu verhindern. Der Bahn ist in diesem Falle der Vorzug zu geben.
- Aus den oben getroffenen Aussagen und bei korrekter Beurteilung der Wasserstraßenprojekte bezüglich ihrer FFH-Verträglichkeit, Konformität zur EU-Wasserrahmenrichtlinie und zum 5-Punkte-Programm ergibt sich ein notwendiger Verzicht aller neuen Wasserstraßenprojekte an Flüssen und das Einfrieren noch laufender Vorhaben. Statt dessen sind Maßnahmen einzuleiten, die den Hochwasserabfluss verlangsamen, die Wellen abflachen und zu einer erheblichen Verbesserung der Gewässerstrukturgüte sowie einer Wiederherstellung der Migrationsfähigkeit führen. Die Betrachtung der Auswirkungen von Vorhaben auf den Hochwasserschutz müssen komplex angestellt werden. Die Basis ist dabei der sehr gute Zustand nach der EU-WRRL. Es sind insbesondere die Maßnahmen in Zuständigkeit des Bundes zu suchen, die im Sinne des 5-Punkte-Programms wirken.

- Außerdem sind nach dem 5-Punkte-Programm Projekte zur besseren Anpassung der Binnenschiffe an die Verhältnisse auf deutschen Flüssen aufzulegen, denen der gute ökologische Zustand bzw. das gute ökologische Potenzial zugrunde liegt.
- Weiterhin ist die Liste der Ersatzmaßnahmen und Instandhaltungen auf Wasserstraßen offen zu legen und nach den gleichen Kriterien zu beurteilen, wie Neuinvestitionen.
- Die Überprüfung auch der sogenannten fest disponierten Vorhaben ist ebenfalls zwingend geboten, da sich die äußeren Rahmenbedingungen und die politischen Intentionen seit 1992 drastisch verändert haben.
- Die Arbeiten am VDE 17 sind im weiteren nur noch auf Anpassungen der Kanalstrecken an den Status quo der Havel zu beschränken. Der Saale-Seitenkanal ist unverzüglich aus dem BVWP zu streichen. Der Donau-Ausbau ist mindestens zu überdenken, bzw. so umzuplanen, dass die Konflikte auch der Variante A weiter entschärft werden. Alle weiteren oben aufgeführten Vorhaben sind mindestens nach den oben genannten Kriterien, insbesondere hinsichtlich der aufgezeigten Probleme, zu überprüfen.

Zusammenfassend wird gefordert, alle Wasserstraßenprojekte aufzugeben bzw. einzufrieren, bis ein Gesamtkonzept entwickelt ist, welches die modernen Anforderungen der FFH-Richtlinie, der EU-Wasserrahmenrichtlinie und des 5-Punkte-Programms umfassend und im Sinne wohlwollend berücksichtigt. Bis zum Vorlegen solcher Pläne sollte die Unterhaltung auf dem Niveau der Erhaltung der vorhandenen Fahrrinne durch Untiefenbaggerung eingefroren werden. Eine Weiterentwicklung der heutigen Struktur der Wasserstraßenverwaltung sowie ihrer gesetzlichen Grundlagen ist außerdem geboten.

Kontakt:

Rocco Buchta, NABU-Flussexperte, Tel. 03 38 75 - 9 08 07