

Berlin 23.10.2012

„Ökologische Aufwertung der Elbe und binnenschifffahrtliche Nutzung“

Positionspapier der SPD- Bundestagsfraktion

Auf Initiative der AG Verkehr, Bau und Stadtentwicklung und der AG Umwelt, Naturschutz und Rektorsicherheit der SPD-Bundestagsfraktion

Einleitung

Unsere arbeitsteilige Industriegesellschaft ist in hohem Maße auf die Mobilität von Personen und den Transport von Gütern angewiesen. Nahezu jeder möchte oder muss mobil sein, ein Telefon besitzen oder Lebensmittel einkaufen. Das alles verursacht zunehmenden Personenverkehr und den gesellschaftlichen Konsumansprüchen entsprechende Gütertransporte.

Ziel unserer **integrierten Verkehrspolitik** ist es, die ökologischen und volkswirtschaftlichen Nachteile des derzeit weiter zunehmenden Verkehrsaufkommens zu reduzieren. Dazu müssen die ökologischen und wirtschaftlichen Vorteile der unterschiedlichen Verkehrsträger im intermodalen Wettbewerb herausgearbeitet und gefördert werden. Alle Verkehrsträger haben ihre Vor- und Nachteile, der Modal Split muss entlang seiner Vorteile optimiert werden.

Flüsse haben eine wichtige Bedeutung für energiesparenden und umweltverträglichen Gütertransport durch die Binnenschifffahrt. Diese Funktion als Wasserstraßen müssen Flüsse auch grundsätzlich weiterhin erfüllen, wenn das klima- und verkehrspolitische Ziel der Verlagerung von Gütern auf Schiene und Wasserstraße erreicht werden soll. Die Funktionsfähigkeit der Flüsse als Wasserstraßen muss grundsätzlich ökologisch behutsam sichergestellt werden.

Die Binnenschifffahrt weist dabei im Allgemeinen eine ganze Reihe von ökologischen und wirtschaftlichen Pluspunkten gegenüber den alternativen Verkehrsträgern Straße und Schiene auf. Aber auch diese Vorteile bedingen eine sorgfältige Abwägung gegenüber anderen schützenswerten Gütern. Zu Recht würden Zielkonflikte angemahnt, sollten Flüsse einseitig zu Wasserstraßen umgebaut werden. Die Vielfalt der Fauna und Flora, der Naturtourismus, Anrainer und die öffentliche Ordnung

haben genauso berechnigte Interessen wie auch die des Verkehrsträgers, um seine Aufgabe als Gütertransporteur für die gesamtgesellschaftliche Entwicklung erfüllen zu können. Es ist Aufgabe der Politik, alle diese berechtigten Interessen zu sammeln, Zielkonflikte zu beseitigen, um einen Kompromiss zu gestalten und dann auch umzusetzen.

Die SPD-Bundestagsfraktion will diesen Abwägungsprozess für die Elbe im Dialog mit Vertretern der Ländern, der Umwelt- und Wirtschaftsverbände sowie unmittelbar Betroffenen entlang der Elbe voran treiben. **Wir halten einen Konsens für möglich**, der die wirtschaftliche Nutzung des Flusses als Verkehrsträger ermöglicht und die ökologische Funktionsfähigkeit verbessert.

Dabei orientieren wir uns verkehrsseitig an dem Masterplan Güterverkehr und Logistik. Für den Umweltbereich sind die Wasserrahmenrichtlinie und die Nationale Strategie zur Biologischen Vielfalt, erarbeitet von sozialdemokratischen Bundesministern der letzten Legislaturperiode, die Grundlagen. Dabei wollen wir neueste wissenschaftliche Erkenntnisse ebenso berücksichtigen wie aktualisierte Verkehrsprognosen, die politischen Zielvorgaben und damit die tatsächlichen Ansprüche an die Verkehrswege von heute und morgen kritisch hinterfragen.

Die Nutzung der Elbe durch die Binnenschifffahrt wird nur gesellschaftliche Akzeptanz finden, wenn sie einher geht mit einer ökologischen Aufwertung des gesamten Flussgebietes. Dazu gehört nach unserer Auffassung eine zukunftsfeste und verbindliche Übereinkunft, die einen langfristigen gesellschaftlichen Konsens im Umgang mit der Elbe garantiert.

Die europäische Wasserrahmenrichtlinie schreibt einen guten ökologischen Zustand mit weitgehender Wiederherstellung natürlicher Prozesse für das gesamte Einzugsgebiet von Flüssen vor. Im Fokus des Regelwerks stehen die integrierte Betrachtung der Fließgewässer mitsamt ihrer Auen und angrenzenden Feuchtgebiete sowie ihren verbundenen Grundwasserleitern. Verstärkt wird dieser Entwicklungsanspruch durch das NATURA 2000-System der EU, viele Flüsse sind Bestandteile von Schutzgebieten nach der Fauna-Flora-Habitatrichtlinie und der Vogelschutzrichtlinie.

Gerade im Bereich des vorsorgenden Hochwasserschutzes können auch Maßnahmen zum Einsatz kommen, die Änderungen der Nutzungen in Überschwemmungsgebieten mit sich bringen können. So etwa Maßnahmen zur Reduzierung der Flächenversiegelung, zur Rückverlegung von Deichen, oder Maßnahmen, die zu weniger intensiven landwirtschaftlichen Tätigkeiten führen und steuernd in die Siedlungsentwicklung eingreifen. Dem gegenüber stehen große Vorteile für die Menschen wie der Schutz materieller Werte und damit verbunden der dauerhafte Schutz von Arbeitsplätzen und Wohngebieten, die Verminderung finanzieller Schäden durch

Hochwasser, die größere Rechtssicherheit beim Erwerb von Grundstücken und beim Versicherungsabschluss sowie der Zugewinn an Lebensqualität durch die Erhaltung und Schaffung naturnaher Gebiete für Erholung und Naturerlebnis für heutige und für kommende Generationen.

Thesen für einen gesellschaftlichen Konsens im Umgang mit der Elbe als Natur- und Wirtschaftsraum

1. Der Schutz der Elbe als Naturraum und ihre wirtschaftliche Nutzung als Bundeswasserstraße schließen sich nicht aus.
2. Das moderne Binnenschiff ist im direkten Vergleich mit dem LKW und der Bahn ein nachhaltiger Verkehrsträger. Die Auswirkungen des einzelnen Güterschiffs auf die Ökologie des Flusses ist vernachlässigbar gering. Daher würde selbst eine Verdoppelung oder Verdreifachung des Güterverkehrs von derzeit durchschnittlich 5-8 Güterschiffen am Tag der Elbe wenig Schaden zufügen. Neue Motorengenerationen können die ökologischen Vorteile der Binnenschifffahrt weiter erhöhen. Dazu ist das Motorenförderprogramm aufrechtzuerhalten.
3. Ausschlaggebend für die ökologischen Beeinträchtigungen sind vielmehr wasserbauliche Maßnahmen der Vergangenheit, insbesondere zur Anpassung der Flusseigenschaften an das Binnenschiff und im Rahmen des technischen Hochwasserschutzes. Die zukünftigen Maßnahmen zur Verbesserung der Schiffbarkeit der Elbe sind daher mit den ökologischen Anforderungen des Flussgebietes in Einklang zu bringen.
4. Unterhaltungsmaßnahmen an der Elbe müssen ökologisch so optimiert sein, dass sie nicht im Widerspruch zur Wasserrahmenrichtlinie stehen. Der ökologische Status der Elbe kann und wird bereits jetzt durch einzelne Maßnahmen zur Unterhaltung verbessert, wie das Konzept zur Erosionsminderung (Sohlenstabilisierungsmanagement) beispielhaft zeigt, indem es den Grundwasserspiegel und damit die flussbegleitenden Auenwälder in ihrem Bestand sichert.
5. Ziel ist es, den guten ökologischen Zustand der Elbe gemäß Wasserrahmenrichtlinie zu erreichen. Zur Erlangung dieses Ziels sind an der Elbe noch weitere Verbesserungsmaßnahmen zu ergreifen. Grundsätzlich sollen Eingriffe zur Verbesserung der Schiffbarkeit mit einem ökologischen Mehrwert verbunden werden. Neben der Sicherung der Fahrrinntiefe z.B. durch ökologisch optimierte Buhnen bzw. Leitwerke sind u.a. durch den Wiederanschluss von Altarmen vielfältige Gewässerstrukturen zu schaffen. Die Schiffbarkeit der Elbe wollen wir dabei erhalten.

6. In der „Gemeinsamen Absichtserklärung über die Zusammenarbeit und die verkehrlichen Ziele und Maßnahmen für die Elbe-Wasserstraße bis zur Staustufe Geesthacht bei Hamburg“ zwischen dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung und dem Ministerium für Verkehr der Tschechischen Republik vom 31. Juli 2006 wird ein Unterhaltungsziel von 1,60 m an durchschnittlich 345 Tagen im Jahr benannt. Sie werden als Ziel angestrebt und rechtfertigen bei Nichterreichen durch eine optimierte Unterhaltung keine Forderungen nach einem weiteren Ausbau.
7. Die Stabilisierung der Schifffahrtsverhältnisse auf den verbliebenen 13 Stromkilometern der so genannten Reststrecke hat auf Grundlage neuester ökologischer Erkenntnisse zu erfolgen. Bauliche Eingriffe zur Stromregelung zur Herstellung schifffahrtstauglicher Verhältnisse sollen Planfeststellungsverfahren (PFV) durchlaufen. Tiefgreifende Unterhaltungsmaßnahmen sollten ebenfalls auf ihre Umweltverträglichkeit geprüft und der Dialog mit der Öffentlichkeit gesucht werden. Auf diese Weise soll Transparenz geschaffen und eine breite Beteiligung der Öffentlichkeit sichergestellt werden.
8. Die PFV sollen durch ein frühzeitiges Bürgerbeteiligungsverfahren – gegebenenfalls als Mediationsverfahren - ergänzt werden, das nicht auf Fragen der Umweltverträglichkeit beschränkt bleibt, sondern alle Aspekte der Planung umfasst. Die Öffentlichkeit muss insbesondere bei der Festlegung der Planungsziele, möglicher Planungsalternativen und des Untersuchungsumfangs am Anfang des Verfahrens beteiligt werden. Sie ist zudem immer dann zu informieren und ggf. aktiv einzubinden, wenn im Verlauf des Planungsprozesses strategische Zielentscheidungen getroffen werden.
9. Der Bund ist für die Finanzierung von Maßnahmen zum Erhalt der Schifffbarkeit zuständig, die Länder für den Hochwasserschutz und ökologische Maßnahmen. Anzustreben ist eine enge Koordination, um gemeinsam den guten ökologischen Zustand und die Schifffbarkeit der Elbe zu erreichen.
10. Im Übrigen sollen mit möglichst geringem Unterhaltungsaufwand und kleinstmöglichen Eingriffen die Bedingungen für eine ökonomisch tragfähige Schifffahrt hergestellt werden. Sollten die Prognosen zutreffen, dass als Folge des Klimawandels zu wenig Wasserabfluss die Schifffbarkeit der Elbe gefährdet, ist neu zu entscheiden, ob die Schifffahrt überhaupt weiter aufrecht erhalten werden kann. Auch wenn klimawandelbedingte Niedrigwasser derzeit noch nicht erkennbar sind, wird auch in diesem Fall der freifließende Charakter der Elbe für die Zukunft garantiert.

11. Verkehre sind soweit wie möglich von der Straße auf die nachhaltigen Verkehrsträger Wasserstraße und Schiene zu verlagern. Viele Schwer- und Projekttransporte können weder über die Straße noch über die Schiene transportiert werden, sie sind auf die Elbe als einziger Transportweg angewiesen. Zudem stellt die Elbe mit ihrer unmittelbaren Anbindung an die Hochseehäfen in der Relation Hamburg-Südosteuropa den Güterverkehrsträger mit dem größten Potenzial und den geringsten Gesamtkosten dar. Vor einem weiteren Ausbau des Schienenverkehrs entlang des Elbekorridors muss dringend das Problem der Lärmbelastung gelöst werden, wenn die Akzeptanz des Schienengüterverkehrs erhalten bleiben soll.
12. Zur gemeinsamen und mit allen Interessen im Einklang stehenden Entwicklung von Unterhaltungsmaßnahmen und eines integrativen Konzeptes für die Elbe wird ein „Elberat“ einberufen. Dieser hat sowohl die Interessen des Naturschutzes als auch die der ökonomisch tragfähigen Schifffahrt zu vertreten. Ihm kommt eine wichtige Aufgabe zu, die ein verantwortungsbewusstes Handeln und eine Gesamtsicht auf die Situation aller Akteure erforderlich macht.