

Zoff am Fluss

Deutschlands große Flüsse bergen viele Konflikte zwischen Wirtschaft und Umweltschützern. Den Kontext bildet die Europäische Wasserrahmenrichtlinie.

(1) Sie macht jeden Zoff am Fluss noch komplizierter, indem sie vorschreibt, dass jedes Gewässer in einem „guten ökologischen Zustand“ sein muss. Was gut ist? Dafür entscheidend sind vier Parameter: die im Wasser lebenden Fische und wirbellosen Kleinlebewesen, Algen und Wasserpflanzen. Alle EU-Staaten hatten 15 Jahre Vorlauf, aber aktuell stuft die Bundesanstalt für Gewässerkunde nur etwa ein Prozent aller Bundeswasserstraßen als „gut“ ein – obwohl es bei denen schon ein Zugeständnis an die Schiffer gab: ein „gutes ökologisches Potenzial“ reichte aus. Die Europäische Kommission hat Deutschland bereits gerüffelt und mit einem Vertragsverletzungsverfahren gedroht. Eine Schiffstour zu vier typischen Konflikten:

(2) Damit Containerriesen auch künftig Bremerhaven anlaufen, kämpft die Stadt für einen tieferen Hafenzugang. Die Vertiefung würde den Hafen attraktiver machen. Sie würde aber auch dazu führen, dass mit der auflaufenden Flut mehr Meerwasser in den Unterlauf der **Weser** eindringe, die Fließgeschwindigkeit würde höher, der Tidenhub¹⁾ deutlich größer. 17 würde das Wasser der Unterweser wohl salziger und der Fluss damit als Trinkwasserquelle für Rinder und Schweine unbrauchbar. Zudem gefährdet das Vorhaben Strände, Ufer und die dortigen Lebensräume. Währenddessen wartet man weniger als 50 Kilometer von Bremerhaven entfernt im JadeWeserPort auf die Schiffe. Eine Milliarde Euro hat der Neubau des Wilhelmshavener Tiefwasserhafens gekostet. Er ist selbst für die dicksten Frachter gerüstet – doch die bleiben ihm fern. Der Containerumschlag ist gering, nur zwei Schiffe pro Woche machen im JadeWeserPort fest. Die meisten Hafentarbeiter wurden mittlerweile in Kurzarbeit geschickt. Umweltschützer fordern daher eine bessere Kooperation zwischen den Häfen in Hamburg, Bremerhaven und dem neuen Wilhelmshavener Containerriesen-Terminal.

(3) Ökostrom aus Wasserkraft hat eine dunkle Seite: Zwar ist die Erzeugung unabhängig von endlichen, dreckigen Energieträgern. Die Stauwehre, an denen der saubere Strom erzeugt wird, stören das Ökosystem Fluss jedoch ganz erheblich. Dafür ist der **Neckar** ein gutes Beispiel: Mehr als 75 künstliche Barrieren wie Schleusen, Wehre, Staustufen behindern Fische und Kleintiere wie den Bachflohkreb bei ihrer Wanderung. Kerzengerade Kanalisierungen machen den Fluss auf weiter Strecke zur betonierten Fahrrinne; fast 90 Prozent der ursprünglichen Auenflächen fielen den Mauern zum Opfer. Jede Renaturierung wäre an dem dicht besiedelten Fluss ein Politikum. Zwar profitieren die Tiere im Neckar von den Kläranlagen, die in den letzten Jahrzehnten die

40 Wasserqualität konsequent verbessert haben. Klares Wasser alleine
reicht nicht für einen guten Lebensraum, zu einem „guten ökologischen
Zustand“ zählt auch die Durchgängigkeit eines Flusses für seine
Bewohner. Mit großem Aufwand gebaute Fischtreppen, Rampen und
Umgebungsgewässer bieten inzwischen vielerorts Abhilfe – aber immer
45 noch kommt keine Forelle ungehindert von Tübingen bis Heidelberg.

(4) Dem **Rhein** wird mächtig warm: Kraftwerke säumen seine Ufer, ihr
Kühlwasser ließ die mittlere Wassertemperatur in den letzten 100 Jahren
um drei Grad Celsius steigen. Zusätzlich muss der Strom das höchste
Verkehrsaufkommen aller Flüsse hierzulande verkraften. Auf seiner
50 gesamten deutschen Strecke ist er Bundeswasserstraße oder: die
Autobahn der Binnenschiffer. Ölfraffinerien, Chemie- und Kunststoff-
industrie bekommen über den Fluss Rohstoffe in großen Mengen
geliefert. Und die Mengen sollen wachsen. Die Regierung Nordrhein-
Westfalens hat beim Bundesverkehrsminister das Projekt „Rhein-
55 vertiefung“ angemeldet – von Köln flussabwärts soll die Fahrrinne künftig
mindestens 2,80 Meter tief sein. Die Umweltverbände fordern hingegen,
endlich die Schiffe den Gegebenheiten der Flüsse anzupassen – statt
immer nur andersherum. Sie warnen davor, dass ein tieferer Rhein eine
schnellere Strömung hätte, wodurch der Fluss sich nur noch tiefer ins
60 Flussbett fräsen würde. Mit dem Wasserstand im Fluss sinkt auch der
Grundwasserspiegel, die ohnehin strapazierten Flussauen könnten
austrocknen.

(5) Im Vergleich zu anderen Bundeswasserstraßen ist die **Oder** noch eher
ein naturnaher Fluss: Auwälder und Überschwemmungsflächen säumen
65 Teile ihres Ufers. Polderlandschaften tragen im Winter zum Hochwasser-
schutz bei und können dennoch im Sommer als Weideflächen dienen.
Naturbelassen ist aber auch die Oder bei Weitem nicht mehr: Der Fluss
wurde für den Schiffsverkehr begradigt, einige Ufergebiete trockengelegt,
um Ackerfläche zu gewinnen, Deiche wurden errichtet, um die Ufer-
70 bewohner vor Hochwasser zu schützen. So wurden auch die Staustufen
begründet, die im Rahmen des polnischen Projekts „Odra 2006“ geplant
waren – gleichzeitig hätte es aber durch Fahrrinnenvertiefungen auch das
Transportvolumen auf der Oder erhöht. Das Projekt hätte bis 2016
fertiggestellt sein sollen – liegt aber momentan aufgrund fehlender
75 Finanzierungen auf Eis. Sehr zum Wohle der Oder-Auenwälder. Denn die
artenreichen Habitate hätten dabei teilweise trockenfallen können. Da die
EU-Wasserrahmenrichtlinie jegliche Verschlechterung des ökologischen
Zustands eines Gewässers verbietet, ist der Konflikt für den Fall
programmiert, dass die Odra-Pläne fortgesetzt werden sollten.

naar: Zeit Online, 16.10.2014

noot 1 Tidenhub = getijdeverschil