
Bewertung und Kosten-Nutzen-Analyse von Wasserstraßen und neue Erkenntnisse

1. Zusätzliche Daten zur Bedeutung der Binnenschifffahrt und zur Strukturierung

Begründung:

Seit der Erstellung des Bericht 2005 sind neue Studien zum Niedrigwasser an der Elbe vom Potsdam Institut für Klimafolgenforschung (PIK) und zu Klimaprognosen erschienen, die Aussagen zu regionalen Auswirkungen des Klimawandels treffen können (UBA und MPI). Die Studie des PIK basiert auf die Pegel- und Abflussdaten der letzten hundert Jahre und stellt dar, dass der Abfluss der Elbe von jahrelangen Niedrigwasserperioden geprägt ist. Die wasserreichsten Jahre der letzten 100 Jahre (die siebziger und achtziger Jahre des letzten Jahrhunderts) werden allerdings als Basis für die Wasserstraßenplanung zugrunde gelegt und können damit als nicht repräsentativ angesehen werden. Seit 1990 sind die Abflussmengen der Elbe jedoch wieder stark rückläufig.

Dies hat Auswirkungen auf den Fluss als Transportweg. Die Wirtschaft hat sich seit 1990 von der Wasserstraße Elbe immer mehr verabschiedet, da der Fluss keine planbare, wirtschaftliche Fahrrinntiefe garantiert (siehe auch Punkt 1 zur EU-Beschwerde).

Vorschlag für zusätzliche Daten und zur Strukturierung:

- I. Darstellung der Entwicklung der tschechischen und deutschen Binnenflotte in den letzten Jahrzehnten nach der Anzahl der Güterschiffe und der Tonnage der Güterschiffe, insbesondere die Entwicklung der Flotte auf der Elbe
- II. Darstellung der Entwicklung der transportierten Gütermengen in t/a aufgeschlüsselt nach den Wasserstraßen Moldau, Labe, Elbe, Saale und Havel in den letzten Jahrzehnten
- III. Darstellung der Entwicklung der Güterumschläge über Kaikante in den Binnenhäfen an Moldau, Labe, Elbe, Saale und Havel in den letzten Jahrzehnten
- IV. Darstellung der Befahrbarkeit der o. g. Wasserstraßen für Güterschiffe: Welche Fahrrinntiefen waren in den letzten 30 Jahren auf den o. g. Flüssen/Flussabschnitten ganzjährig real gesichert?
- V. Modal-Split im Güterverkehr im Elbekorridor: Wie viel Prozent des Gesamtgüterverkehrs werden von den einzelnen Verkehrsträgern (Binnenschiff, Bahn, Straße) bewältigt, sowie Darstellung der Entwicklung seit 1990
- VI. Analyse der sich abzeichnenden Trends im Güterverkehr

2. Bericht zur EU-Beschwerde des EEB (European Environmental Bureau) und WWF im Auftrag von 17 nationalen Umweltorganisationen gegen elf EU-Staaten wegen der nicht korrekten Anwendung der EG-Wasserrahmenrichtlinie

Hauptkritikpunkt ist die zu eng gefasste Definition von Wasserdienstleitungen, wodurch das Verursacherprinzip ausgehebelt wird. Dadurch ist eine transparente und gerechte Verteilung der Kosten nicht möglich. Letztlich müssen diese die Bürger tragen. Als Beispiele werden Staudämme, Wehre und Deiche, die für Wasserkraft, Güterschifffahrt, Hochwasserschutz und landwirtschaftliche Bewässerung genutzt werden, angeführt.

Überdies werden gerade diese ausgeklammerten Infrastrukturmaßnahmen und die damit verbundenen hydromorphologischen Änderungen an den Gewässern häufig von den Berichten als

Grund der Nicht-Zielereichung der WRRL identifiziert. Ein realistisches Urteil über kosteneffiziente Maßnahmen ist so nicht möglich. Die Bestimmung der Kosten (einschließlich der umwelt- und ressourcenbezogener Kosten) und deren Deckungsgrad, also die Einnahmen, müssen aufgeführt und analysiert werden. Das gilt auch für die Wasserstraße Elbe.

Iris Brunar, BUND-Elbeprojekt