



**DNR**  
DEUTSCHER  
NATURSCHUTZRING

Regiowasser



## **Niederlande macht Tor zum Rhein frei für Lachse**

### **Deutschland und Frankreich muss müssen nun nachziehen...**

Paris, Bern, Berlin 15.11.2018

**Heute feiern die Niederlande die teilweise Öffnung des Sturmflutwehrs am Haringvliet. Das Wehr hat bislang die Einwanderung von „Langdistanzwanderfische“ wie dem Lachs in den Rhein erheblich behindert. Mit der Wiederherstellung der Durchgängigkeit im Rheindelta erhöhen sich die Chancen beträchtlich, dass die Lachse zu ihren Kinderstuben im Rheineinzugsgebiet wieder zurückfinden.**

Von der Durchgängigkeit der Haringvlietschleusen und einer Beschwerde bei der EU erwarten die Umweltverbände, dass der politische Druck aus Europa auf EDF und das Bundesverkehrsministerium wächst, längst beschlossene Maßnahmen zur Durchgängigkeit auch in Frankreich und Deutschland umzusetzen.

„Die teilweise Öffnung der Haringvlietschleusen am heutigen Tag ist ein Beleg dafür, dass sich beharrliches und Engagement für den Natur- und Umweltschutz lohnen“ so Jörg Lange vom AK Regiowasser in Freiburg im Breisgau. Denn seit Jahrzehnten befindet sich die teilweise Öffnung der Haringvlietschleusen auf der langen Maßnahmenliste von Umweltverbänden und der Internationalen Kommission zum Schutze des Rheins (IKSR). Zuletzt 2010/2011 stand das Projekt nochmals auf der Kippe, und nur massiver politischer Druck aus den Rheinanliegerstaaten gibt heute Grund zum Feiern.

„Nun sollte auch Frankreich bei den großen Herausforderungen am Oberrhein, wie dem Bau von Fischpässen und damit der Durchgängigkeit des Rheins insbesondere für Wanderfische wie dem Lachs endlich nachziehen“ sagt Roberto Epple vom European Rivers Network.

Zwar wurde an der 15. Rheinministerkonferenz am 28. Oktober 2013 in Basel das Ziel nochmals bekräftigt, dass bis 2020 der Atlantische Lachs nach Basel zurückkehrt. „Zu diesem Zweck sollen die bestehenden Hindernisse beseitigt und die ökologische Situation des Rheins verbessert werden“, wie es in der damaligen Pressemitteilung der IKSR heißt.

Doch am südlichen Oberrhein kommt Frankreich nicht recht voran mit dem Bau von Fischpässen an den Wasserkraftwerken des staatlichen Stromkonzerns Electricité de France

(EDF). Zwar ist seit wenigen Wochen die von der EDF vorgesehene aber international für untauglich bewertete mobile Fischpasslösung, der Transport von Lachsen mit dem Schiffstaxi bis Basel, vom Tisch. Aber bisher gibt es noch keinen alternativen und wirksamen Plan seitens Frankreich und der EDF, wie der Lachs und andere Wanderfische wieder selbstständig in ihre Laichgewässer am südlichen Oberrhein und der Schweiz schwimmen können.

Das Nichtstun der EDF könnte dazu führen, dass die gesetzlichen Vorgaben der EG-Wasserrahmenrichtlinie (WRRL) krachend verfehlt werden. Die WRRL aus dem Jahr 2000 hat den EU-Mitgliedsstaaten Zeit gegeben, die Durchgängigkeit der Staustufen im Regelfall bis zum Jahr 2015 zu realisieren. Nur in begründeten Ausnahmefällen sind zweimalige Verlängerungen bis 2021 und dann bis 2027 möglich.

Ähnliches gilt auch für Deutschland. „So versagt das zuständige Bundesverkehrsministerium bisher völlig beim Bau von Fischpässen an Mosel, Main und weiteren großen Rhein Nebenflüssen“ ergänzt Nik Geiler vom AK Wasser im Bundesverband Bürgerinitiativen Umweltschutz.

Der Blockadekurs der EDF und des Bundesverkehrsministeriums lässt erwarten, dass auch 2027 Lachs & Co. ergebnislos nach einem Aufstieg suchen werden. Die angestammten Laich- und Jungfischhabitats, die früher u.a. im Hunsrück, in der Eifel, im Taunus, in den Vogesen und im Schwarzwald und sogar in den Alpen lagen, bleiben für den Lachs somit unerreichbar. Für aufstiegswillige Wanderfische werden der Oberrhein und die großen Rhein Nebenflüsse zur Sackgasse.

Die Umweltverbände im Rheineinzugsgebiet (Salmon come back Koalition) haben deshalb eine Beschwerde eingereicht, mit der die EU-Kommission veranlasst werden soll, ein Vertragsverletzungsverfahren gegenüber der Französischen Republik wegen Missachtung der WRRL einzuleiten. Zudem behalten sich die Umweltverbände vor, in Brüssel wegen dem mangelnden Elan des Bundesverkehrsministeriums beim Bau von Fischtreppen ebenfalls ein Vertragsverletzungsverfahren gegenüber Deutschland zu beantragen.

**Weitere Auskunft:**

ROBERTO EPPLÉ, Präsident European Rivers Network, mobil: +33 6 08 62 12 67  
[www.ern.org](http://www.ern.org) [www.salmoncomeback.org](http://www.salmoncomeback.org)

## Hintergrund

Der Haringvlietdamm (erbaut zwischen 1956 und 1970) ist einen Kilometer lang und verbindet die Inseln Voorne-Putten und Goeree-Overflakkee bei Rotterdam. Die Haringvlietschleuse ist das Sperrbauwerk in diesem Damm zwischen Nordsee und dem Haringvliet und eines von insgesamt dreizehn Sturmflutwehren, den Deltawerken. Sie sorgt dafür, dass der Wasserstand im Haringvliet und den dazugehörenden Flüssen konstant bleibt und schützt dadurch das Hinterland gegen Hochwasser aus dem Meer. Bei Ebbe werden 70% des Flusswassers aus dem Rhein und der Maas durch die Schleuse abgeführt. Aus diesem Grund nennt man die Haringvlietschleuse auch den Wasserhahn Europas.

Bisher trennen die Schleusen das Haringvliet von der Nordsee ab. Dadurch gibt es im Haringvliet Süßwasser und kaum Gezeiten. Ab dem 15.11.2018 bleiben die Schleusen nun einen Spalt offen und der Austausch von Süß- und Seewasser im Haringvliet und die Wanderung von Tieren, wie z.B. dem Lachs, zurück in den Rhein wird damit wieder ermöglicht.

Für die Öffnung der Haringvlietschleusen für Wanderfische und für die notwendigen Begleitmaßnahmen haben die Niederlanden 55 Mio. Euro bereitgestellt.