

## Die Elbe - nur eine Wasserstraße?

Zehn Jahre nach der Wende ist die Elbe auf dem besten Wege, wieder ein sauberer Fluss zu werden. Ihre Wiederbelebung wurde vor allem durch Milliarden - Investitionen in die Abwasserreinigung möglich (so der Sächsische Umweltminister Flath). Der Freistaat Sachsen hat seit 1990 rund 5,5 Milliarden Mark an Fördermitteln in Bau und Sanierung von mehr als 500 Kläranlagen und Abwasserkanälen im Einzugsbereich der Elbe investiert (nach Sächsischer Bote, 4. April 2001).

Allein im Jahr 1999 / 2000 wurden 582 Millionen Mark Fördermittel für die kommunale Abwasserbeseitigung zur Verfügung gestellt. Die Wasserqualität hat sich durch diese Maßnahmen auf dem sächsischen Abschnitt der Elbe von „übermäßig verschmutzt“ (Güteklasse IV) fast durchgängig auf „mäßig belastet“ (Güteklasse II) verbessert. Der Großteil der gegenwärtig die Elbe belastenden Schadstoffe wird in Tschechien eingeleitet, wo sich die Situation unter anderem dank bundesdeutscher und sächsischer Finanzhilfen verbessert.

Bereits heute leben der Elbe wieder mehr Fischarten als vor 100 Jahren. Neben den Fischarten Bachforelle, Äsche, Quappe, Rapfen sind andere seltene Tierarten wie der Biber oder die Würfelnatter in die Elbe zurückgekehrt.

Die Elbe entwickelt sich wieder zu einem wertvollen Lebensraum für Tiere und Pflanzen und bietet den Menschen wie kein anderer Fluss in Deutschland eine weitgehend naturnahe Flusslandschaft. Es gibt keinen anderen deutschen Fluss mit einer derartigen Vielfalt an intakten Landschaften und Lebensräumen.

Doch der „Perle“ unter den deutschen Flüssen droht ein Ausbau zur Wasserstraße.

## Gewässerausbau trotz sinkenden Schiffsaufkommens?

Die ostdeutschen Flüsse sollen nach westlichem Vorbild weiter ausgebaut werden, doch die gesamtdeutsche Flotte schrumpft und schrumpft trotz der weitgehend kanalisierten und für die Schifffahrt ganzjährig befahrbaren Wasserstraßen in Westdeutschland.

Dasselbe, was z.B. aus dem Rhein einen Schifffahrtskanal gemacht hat, droht nun auch der Elbe. Und das, obwohl die deutsche Binnenschifffahrtsflotte im Zeitraum von 1978-1998 33% der Schiffe und 25% der Tragfähigkeit eingebüßt hat (Bundesanstalt für Gewässerkunde).

Die Statistik zeigt damit sehr deutlich, dass der über Jahrzehnte in den alten Bundesländern mit Milliardenaufwand betriebene Flussausbau den Bedeutungsverlust der deutschen Binnenschifffahrt nicht aufhalten konnte. Während noch 1978 über 4300 Schiffe mit einer Tragfähigkeit von fast 3 900 000 t. verkehrten, waren es 1998 bereits weniger als 2900 Schiffe mit einer Tragfähigkeit von unter 2 900 000 t.

Die Hoffnung, man müsse die Elbe, Saale, Havel und Oder nur weiter ausbauen, um mehr Güter auf dem Wasserweg zu transportieren, erweist sich als trügerisch. Es ist höchste Zeit, den Geldhahn für derartige Ausbauprojekte zuzudrehen.

Diese Steuermilliarden können und müssen sinnvollerem Zwecken zugeführt werden.

Weitere Informationen zum Güterverkehr auf der Elbe auch bei:

Dr. Ernst Paul Dörfler, BUND-Elbeprojekt, Badetzer Str. 10, 39264 Steckby; <http://surf.to/elbe>

## Der Gütertransport auf der Elbe ist unwirtschaftlich.

Mit fast einer Million Steuergeldern wird statistisch ein Güterschiff, das ausschließlich auf der Elbe verkehrt, vom Steuerzahler subventioniert. Hinzukommen indirekte Subventionen, wie zum Beispiel die Befreiung von der Mineralölsteuer.

Vor allem der hohe Kostenaufwand für den Erhalt und den Ausbau der Wasserwege in Verbindung mit den geringen Transportmengen (ein Fünfzigstel der Mengen vom Rhein) machen den Güterverkehr auf Elbe und Saale zu einem volkswirtschaftlichen Unsinn erster Güte.

800 Bedienstete wachen über die Schifffahrt von Elbe und Saale und verbrauchen Personal- und Sachkosten sowie Investitionskosten von fast 100 Millionen Mark im Jahr, so dass auf jeden Binnenschiffer drei Behördenmitarbeiter kommen. Dies ist ein skandalöses Missverhältnis! Deshalb ist eine Verschlankung der Schifffahrtsbehörde, die den Ausbau der Flüsse aus Eigeninteresse maßgeblich vorantreibt, dringend erforderlich.

Der bis 2012 vorgesehene Ausbau der Elbe (500 Mio. DM) und der Saale (220 Mio. DM) wird kaum ein Schiff mehr auf den Wasserweg bringen. Der Grund: Heute verlangt die Großschifffahrt nicht mehr 1,60 m (Ausbauziel der Elbe), sondern 2,80 m Fahrwassertiefe! Auf der Elbe als einem typischen Niedrigwasserfluss ist dies nicht machbar ohne den Fluss vollständig zu kanalisieren und ihn in eine Kette von Staustufen zu verwandeln! Dies jedoch würde die Elbe als Lebensraum und als Landschaftsbestandteil unwiederbringlich zerstören.

(BUND Magdeburg)

## Fluss oder Kanal?

Seit mehreren Jahren existiert auf europäischer Ebene das Vorhaben, die europäischen Flüsse zu einem Kanalnetz für die Großschifffahrt „auszubauen“. Im Klartext bedeutet das, dass alle großen Flüsse Europas (siehe Karte) zu Teilkanälen innerhalb eines großen transeuropäischen Kanalnetzes umgewandelt werden sollen. Das würde einen Totalschaden für alle betroffenen Flüsse bedeuten.



Noch sind dies „nur“ Pläne. Dass jedoch an Teilzielen dieses Vorhabens bereits gearbeitet wird, beweisen die Ausbauvorhaben am Magdeburger Domfelsen und am naturnahen Abschnitt der tschechischen Elbe nahe der deutschen Grenze. Dies sind Schlüsselstellen des Gesamtvorhabens an der Elbe. An zahlreichen Flüssen wie der Donau, der Havel, der Oder und vielerorts entlang der Elbe entwickelt sich massiver Widerstand gegen diese Pläne.

Die Elbe ist einer der letzten nahezu freifließenden Ströme Europas.

Sie darf nicht zu einer „Wasserstraße“ herabgestuft werden!

deshalb sagen wir:

Schiffsverkehr ist nur dann umweltverträglich, wenn die Schiffe den Flüssen angepasst werden und nicht umgekehrt!

Die Bürgerinitiative „Naturnahe Elbe“, das sind

Dresdener Bürger, denen das Schicksal ihres Flusses nicht gleichgültig ist.

Wir treffen uns immer mittwochs, 19:00 Uhr, im Ökumenischen Informationszentrum (ÖIZ) Dresden, Kreuzgasse 7, 4. Stock.

### Postanschrift

BI „Naturnahe Elbe“, Umweltzentrum Dresden,

Schützengasse 18, 01067 Dresden

Tel.: 0351 / 3137841, Fax: 0351 / 3137842

E-mail: [NaturnaheElbe@rivernet.org](mailto:NaturnaheElbe@rivernet.org)

[www.rivernet.org/elbe](http://www.rivernet.org/elbe)

[www.Leben-in-Dresden.de/elbe](http://www.Leben-in-Dresden.de/elbe)

Bildnachweis Titelseite: oben: Mike Senf 2000, Elbe in Dresden Blasewitz; unten: Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e.V.: Mit Sicherheit - das Schiff, Sicherheit und Gefahrguttransporte. Broschüre, o.J. S. 19.

## Die Elbe - Fluss oder Kanal?



Bürgerinitiative  
„Naturnahe Elbe“