



Wasserstraße Elbe – 15 Behauptungen auf dem Prüfstand

Mythen und Fakten

zusammengestellt von der Bürgerinitiative PRO ELBE

Seit über 20 Jahren wird um die Elbe gerungen. Die große Mehrheit der Bürger und Bürgerinnen entlang des Flusses kritisieren die Bestrebungen der Bundesregierung, aus der Elbe eine ganzjährig befahrbare Wasserstraße machen zu wollen. Sie finden, dass die Elbe und ihre Auen eine einzigartige Flusslandschaft bilden, die in Deutschland und sogar in Europa ihres gleichen sucht. Als Wasserstraße hat der Fluss trotz kontinuierlichen Bauens, trotz hunderter Millionen Euro, die ausgegeben wurden, keine Karriere gemacht. Das Gegenteil ist der Fall. Viel (Steuer-)Geld wurde verbaut, ein Nutzen, also mehr Schiffsverkehr, gibt es nicht. Doch der Fluss erleidet Schaden.

Auf die Argumente der kritischen Bürger und Bürgerinnen wird selten eingegangen – außer wenn die Fakten nicht mehr geleugnet werden können. Die Öffentlichkeit wird meist mit Behauptungen und Halbwahrheiten abgespeist, die vielleicht griffig klingen, aber trotzdem nicht der Faktenlage entsprechen. Die wichtigsten Mythen hat PRO ELBE hier zusammengestellt.

*„Die Schifffahrt auf der Elbe ist wirtschaftlich“ –
„Die Elbe ist eine bedeutende internationale Wasserstraße.“*

Richtig ist: Auf der Elbe wird inzwischen so wenig transportiert wie noch nie, seit es Statistik gibt.

Wurden im Jahr 1913 noch 18 Mio Tonnen transportiert, sind es heute nur noch 0,8 Mio. Tonnen. Trotz der ca. 40 Mio. Euro, die jedes Jahr für die Wasserstraße Elbe ausgegeben werden, sind die Transporte in den letzten 14 Jahren um die Hälfte geschrumpft. Dabei finden auf der Elbe heute weniger als 0,5 % aller in Deutschland per Binnenschiff

durchgeführten Transporte statt. Der Sonderbericht des Bundesamtes für Güterverkehr (Juli 2007) macht die anhaltenden Niedrigwasserzeiten der Elbe dafür verantwortlich, dass die „Schifffahrt der Elbe den Rücken kehrt“. In der aktuellen Planco-Studie zum Saalekanal steht, dass eine Stilllegung der Saale nur halb so viel kosten würde, wie deren weitere Unterhaltung als Wasserstraße. Warum wird an der Elbe keine vergleichbare Rechnung aufgemacht?

„Wir sind vertraglich verpflichtet, die Elbe als Wasserstraße auszubauen“

Richtig ist: Es gibt keine völkerrechtlich-verbindliche Vereinbarung, dass an der Elbe eine bestimmte Fahrtiefe vorgehalten werden muss.

Angeblich besteht laut dem Versailler Vertrag für Deutschland die Verpflichtung, die Elbe als Wasserstraße auszubauen, weil sie für Tschechien der einzige Zugang zum Meer sei. Laut dem Wissenschaftlichen Dienst des Bundestags besitzen nach überwiegender Meinung der Juristen weder dieser Vertrag noch ähnliche Abkommen wie die Elbschifffahrtsakte Rechtsgültigkeit. Die Absichtserklärung des Bundesverkehrsministeriums aus dem Jahr 2006 1,60m bzw. 1,50m herzustellen besitzt ebenfalls keine rechtliche Bindung.

„Die Wasserstraße Elbe wird benötigt, um die wachsenden Güterströme der Zukunft aufzunehmen.“

Richtig ist: Im Osten Deutschlands wird der Güterverkehr in Zukunft abnehmen.

Dies prognostizierte ein Forschungskonsortium 2007 im Auftrag des Bundesverkehrsministerium. Dabei wurde die EU-Erweiterung berücksichtigt. Die Vergangenheit bestätigt: Der EU-Beitritt der östlichen Staaten 2004 hat nicht wie angekündigt zu höheren Frachtmengen auf der Elbe geführt. Darüber hinaus sind die Gleisstrecken parallel zur Elbe heute bei Weitem nicht ausgelastet.

„Ziel ist eine Fahrtiefe von 1,60m an 345 Tagen herzustellen – das entspricht dem Status Quo vor dem Hochwasser 2002“

Richtig ist: Weder die Jahre vor dem Hochwasser 2002 noch danach hatte die Elbe eine Fahrtiefe von 1,60m an 345 Tagen im Jahr.

Die Fahrtiefen der Elbe sind abhängig von den Zu- und Abflüssen. Grundsätzlich gilt: Je mehr es regnet, desto mehr Wasser führt die Elbe. In den letzten 22 Jahren sind jedoch die Niedrigwasserabflüsse um 10 % zurückgegangen, das heißt, die Trockenphasen sind länger und es gibt noch weniger Wasser im Fluss. Das macht der Schifffahrt zu schaffen. Warum ist das so? Zu DDR-Zeiten wurde aus dem Braunkohletagebau das Grundwasser kontinuierlich abgepumpt. Das passiert heute nicht mehr. Auf diesen Rückgang verweisen unsere Statistiker schon seit Jahren. Endlich gibt dies auch das Bundesverkehrsministerium zu. Thomas Menzel, Präsident der WSD Ost sagte: „Wasser kann man nicht herbeibauen“. Das meint Pro Elbe auch. Aus diesen Erkenntnissen müssen nun die **richtigen** Schlüsse gezogen werden.

„Nur wenige Engstellen müssen beseitigt werden, um die durchgängige Schiffbarkeit der Elbe mit 1,60m Fahrtiefe herzustellen“

Richtig ist: Herrscht Niedrigwasser, herrscht es auf der gesamten Länge des Flusses.

Von den zuständigen Behörden wird seit 20 Jahren die Hoffnung geschürt, dass die ganzjährige Befahrbarkeit fast erreicht sei. Davon kann aber trotz jahrelanger

Bautätigkeit keine Rede sein. Zwischen Tschechien und Magdeburg hatte die Elbe an ca. 140 Tagen im Jahr 2012 das Fahrtiefenziel von 1,60m nicht erreicht. Im Schnitt werden an 3 – 4 Monaten im Jahr 1,60m unterschritten.

„Die Elbe ist schon jetzt ein ausgebauter Fluss – jeder Meter wurde von den Menschen verändert.“

Richtig ist: Die Elbe ist der letzte große noch relativ naturnahe Fluss in Deutschland. Hier ist lebendige Flusslandschaft noch erlebbar.

Ja, wir leben in einer Kulturlandschaft, die der Mensch seit Jahrtausenden geprägt hat. Nach dem 2. Weltkrieg wurden Flüsse massiv verändert – zumindest in Westdeutschland. Für den Ausbau der Elbe gab es in der DDR zwar Pläne, aber kein Geld. Zum Glück: Die Elbe ist ein Geschenk der Wiedervereinigung; sie ist eine Flusslandschaft, die es im Westen nicht mehr gibt. Noch nicht mal die „ordnungsgemäße Unterhaltung“ wurde in der DDR durchgeführt – trotzdem wurde damals 10 Mal mehr transportiert als heute.

„Die Unterhaltungsmaßnahmen werden ökologisch behutsam durchgeführt“

Richtig ist: Es wird ohne Prüfung der Umweltverträglichkeit unterhalten.

Und: es wird so lange „unterhalten“, bis der Ausbau der Elbe vollzogen ist. Jedes Jahr werden ca. 100 000 Tonnen Schotter in den Fluss gekippt. Damit wird die Elbe immer weiter eingeeengt, fließt immer schneller und tieft sich ein, ohne dass es der Schifffahrt nutzt. Mit dem Flusswasserspiegel fällt auch der Grundwasserspiegel in der Aue. Das UNESCO Welterbe Dessau-Wörlitzer Gartenreich und das UNESCO Biosphärenreservat Mittel Elbe drohen trocken zu fallen.

„Die Schifffahrt ist das umweltfreundlichste Transportmittel“

Richtig ist: Wenn für den Transport von Gütern per Schiff ein ganzes Ökosystem zerstört wird, ist das nicht „umweltfreundlich“.

Der Energieverbrauch eines Frachtschiffes bei einer Beladung von ca. 1250 Tonnen ist in etwa vergleichbar mit demjenigen der Bahn; sein Stickoxid- und Feinstaubausstoß ist um ein Vielfaches größer als das der Bahn. Die Kähne auf der Elbe haben im Schnitt nur 300 – 400 Tonnen geladen. Das bedeutet, dass sie der Bahn in der Energie- und CO₂-Bilanz nicht das Wasser reichen können.

„Die Schifffahrt wird im Vergleich zu Bahn und LKW benachteiligt“

Richtig ist: Die Schifffahrt zahlt im Gegensatz zur Bahn und zum LKW keine Mineralölsteuer und keine Ökosteuer und auf der Elbe auch keine Maut oder Wegekosten.

Würden diese Subventionen wegfallen, hätte die Elbe-Schifffahrt keine Chance mehr. Die Containerlinien auf der Elbe werden von den staatlichen Häfen betrieben und zudem noch durch EU-Programme gefördert. Ohne diese Förderung würde sich dieser Transport nicht lohnen.

„Die Schifffahrt und die Häfen schaffen und erhalten Arbeitsplätze in der Region.“

Richtig ist: Die Schifffahrt ist marginal und hat eine untergeordnete Bedeutung. Die Häfen sind bereits Logistik-Zentren und durch Schienen- und Straßenanbindung unabhängig von den schwankenden Wasserständen der Elbe.

„Die Baumaßnahmen an der Elbe dienen dem Hochwasserschutz.“

Richtig ist: Deiche dienen dem Schutz vor Hochwasser. Deren Unterhaltung ist Aufgabe der Länder und nicht der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung.

Immer wieder wird das Gespenst einer Elbe, die ihr Bett mal eben verlegen könnte, an die Wand gemalt. Das ist nun wahrlich Dummenfang. Die Elbe ist eingedeicht, die Bevölkerung darum geschützt. Die Flussbauwerke (wie Buhnen und Deckwerke) liegen bei Hochwasser mehrere Meter tief unter Wasser und dienen nicht dem Hochwasserschutz.

„Die Umweltorganisationen und Bürgerinitiativen sind gegen die Elbe-Schifffahrt“

Richtig ist: Wir sind gegen sinnlose Baumaßnahmen an der Elbe, die die einzigartige Natur verschandeln.

DAS Potential der Elbe liegt nicht in ihrem Ausbau zur Wasserstraße. Auf diesen Verkehrsweg kann auch verzichtet werden, wie man bei den immer wiederkehrenden Niedrigwassern beobachten kann. Wir sehen das Hauptpotential der Elbe in ihren ökologischen und touristischen Leistungen. Sie ist eine Attraktion, die immer mehr Menschen in unsere Region lockt und begeistert. Schiffe können fahren, wenn genügend Wasser da ist.

*Ein Kompromiss sei möglich: „Die umweltverträgliche
verkehrliche Nutzung soll mit der Erhaltung des
wertvollen Naturraums in Einklang gebracht werden.“*

**Richtig ist: Die verkehrliche Nutzung ist trotz hoher Ausgaben zurückgegangen,
schädliche Entwicklungen an der Elbe wie die Sohlerosion
setzen sich fort.**

Kompromisse vorzuschlagen klingt gut. Doch „stabile und zuverlässige Bedingungen für die Schifffahrt zu gewährleisten“ und „die Gewässerökologie zu verbessern“ käme der Quadratur des Kreises gleich. Ein Fluss wie die Elbe ist dynamisch mit schwankenden Wasserständen und beweglichem Sandbett. Güterschifffahrt hingegen benötigt verlässliche Tiefen, die die Elbe aber nicht bietet.

*„Auf der Elbe zwischen Magdeburg und Dresden werden im Jahr 2010
23 Mio. Tonnen transportiert werden“ (Prognose der WSD Ost 1998)*

**Richtig ist: Im Jahr 2010 wurden auf der Elbe 1,2 Mio. Tonnen transportiert,
2011 und 2012 waren es nur 0,8 Mio. Tonnen**

Bei Prognosen wird übertrieben, um den Kosten/Nutzen-Faktor hoch zu rechnen. Wir haben die Prognosen der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung aus dem Jahr 1998 für das Jahr 2010 mit der Realität überprüft. Die Prognosen wurden an der Elbe um das Zwanzigfache verfehlt. Die Investitionen von hunderten von Millionen Euro haben nicht zur angestrebten Verkehrsverlagerung geführt – selbst nicht im Ost-West-Verkehr, wo Europaschiffe ganzjährig mit voller Auslastung fahren könnten. Diese teure Erfahrung lehrt: Die Prognosen sind nicht belastbar, weitere Investitionen in Elbe und Saale sind nicht zu verantworten.

*„Um ökologischen Maßnahmen durchzuführen,
muss der Ausbaustopp aufgehoben werden“*

**Richtig ist: Ökologische Maßnahmen können durchgeführt werden,
ohne den im Jahr 2002 verhängten Ausbaustopp aufzuheben.**

Beispielsweise die Anbindung des Parchauer Baggerlochs: Mitten in absoluten Baustoppzeiten wurde dort eine Naturschutzmaßnahme planfestgestellt und umgesetzt (2002 - 2004).

Magdeburg, 04.03.2013

Kontakt: Dr. Angela Stephan, a.stephan.56@googlemail.com;
Iris Brunar, i.brunar@gmx.de
www.domfelsen.de; www.elbeinsel.de

~~~~~