

Elbe in Gefahr

Die größten zusammenhängenden Auenwälder Mitteleuropas, die letzten ihrer Art, wurzeln heute noch an den Ufern der Mittel-Elbe. Noch! Ein kleines Relikt unserer ehemaligen Urwälder blieb wie durch ein Wunder erhalten. Deshalb und weil die Elbe noch nicht zur technisch perfekten Wasserstraße ausgebaut war, hat die UNESCO diese Auenwälder schon 1979 als erstes Biosphärenreservat ganz Deutschlands anerkannt. Derweil wird an der Unterelbe die nächste Flußvertiefung geplant, damit die größten Schiffe der Welt jederzeit den Hamburger Hafen anlaufen können.

Mit der Deutschen Einheit atmete die Elbe auf, die Verschmutzung hatte ein Ende, zumindest in ihrer schlimmsten Ausprägung. Die Fische kamen wieder zurück und selbst die Menschen wagen immer öfter ein Bad in der Elbe, Elbe-Badefeste etablieren sich seit 2002. Doch die Freude darüber wird mehr und mehr getrübt. Die Wasserstraßenplaner legen an Elbe und Saale Hand an. Große Europaschiffe sollen ganzjährig fahren können. 1992 wurde die erste „wissenschaftliche Prognose“ über

Aktion von PRO ELBE: Die Elbe ist ein flacher Fluss, Herr Tiefensee!

den künftigen Güterverkehr auf der Elbe erstellt: Millionen Tonnen sollten 2015 transportiert werden, eine Verdreifachung gegenüber 1992. Seither wurde viel Geld investiert. Insgesamt 300 Millionen Euro in die Häfen entlang von Elbe und Saale. Jährlich kommen für für Unterhaltung und Verwaltung der Bundeswasserstraßen Elbe und Saale 40 Mio. Euro hinzu, darin enthalten sind auch die Gelder für die laufenden Baumaßnahmen. Jährlich werden 100 000 Tonnen schwere Schottersteine an den Ufern der Elbe verkippt, sie wird eingeengt und vertieft, angeblich um die Schiffbarkeit zu verbessern. Durch die Eintiefung der Elbe - seit ihrer „Regulierung“ vor über

100 Jahren hat sie sich zwischen Torgau und Magdeburg um rund 2 Meter eingegraben - wird den Auenwäldern das Wasser abgegraben. Und jedes Jahr fällt der Wasserstand in Fluss und Aue weiter - eine fatale Entwicklung.

80 Mio. Euro für einen nutzlosen Saale-Elbe-Kanal?

Das Absurde: Je mehr Schotter - im doppelten Sinne - in Elbe und Saale versenkt wird, um so weniger Güterschiffe fahren auf den Flüssen. Derzeit wird nur noch 1 Mio. Tonnen auf der Elbe transportiert. Es handelt sich also um ein umgekehrtes Verhältnis: Je mehr Geld in die Wasserstraßen Elbe und Saale gesteckt wurde, um so weniger wurde auf dem Wasser transportiert. Doch die Hoffnung der Wasserstraßenplaner stirbt zuletzt. Jetzt soll ein neuer Kanal für den ganzjährigen Saale-Elbe-Verkehr mit Europaschiffen (1350 Tonnen Ladung) gebaut werden, der Saale-Elbe-Kanal. Kosten: 80 Mio. Euro. Ausgangspunkt ist der Hafen Halle. Erst in den 90er Jahren für 30 Mio. Euro ausgebaut und modernisiert,

Da auf der Saale kaum noch Güterschiffe fahren, soll ein Kanal bis an die Elbmündung gebaut werden. Doch auch auf der Elbe fahren nur wenige Güterschiffe: Denn Saale und Elbe fehlen für einen rentablen Gütertransport die nötigen Wassermengen



Fotos: E. Paul Dörfler

hat in den letzten zwei Jahren dort kein Schiff mehr angelegt. Für diesen derzeit einzigen Hafen an der Saale soll nun der Saale-Elbe-Kanal gebaut werden. Das Problem: Die Schiffe können auch nach dem Kanalbau die meiste Zeit des Jahres nicht fahren, denn die am Kanal anschließende Elbe ist nicht tief genug. So wird entweder ein „Geisterkanal“ entstehen, wie der „Spiegel“ treffend getitelt hat, oder die Elbe muss weiter vertieft werden. So wäre der Saalekanal der Einstieg zur Kanalisierung der Elbe. Den Auenwäldern wird dies mit Sicherheit nicht bekommen.

Dass der Güterschiffahrt in Zukunft das Wasser noch knapper zu werden droht, weil wir nach allen Erkenntnissen der Klimaforscher mit höheren Temperaturen und anhaltenden Trockenzeiten zu rechnen haben, stört die Kanalplaner wenig. Die Bundesanstalt für Wasserbau geht in den Planungsunterlagen für den Saalekanal - das Raumordnungsverfahren wurde im April 2008 eröffnet - von einer „Trendfreiheit“ in Sachen Klima und Wasser bis 2050 aus. Der Klimawandel schlägt also, ginge es nach den Wasserstraßenbehörden, um Elbe und Saale einen Bogen.

20 Verbände und Initiativen rufen deshalb den Bundesfinanzminister Peer Steinbrück in einer Petition auf, den Kanalplanern das Geld zu entziehen. Wir können es uns nicht leisten, für einen gigantischen Kanal, den niemand braucht, Steuermillionen und unsere Natur zu opfern.

Bekunden Sie Bundesfinanzminister Peer Steinbrück Ihren Widerstand gegen die Saale-Elbe-Kanalpläne! Unterzeichnen Sie noch heute: <http://www.elbe-saale-kanal-nein.de>

Ökonomisch und ökologisch nicht vertretbar: Geplante Elbvertiefung bei Hamburg

Vor gut sechs Jahren hat Hamburg die weitere Vertiefung der Unter- und Außenelbe beantragt. 2007 sollte die

Auch größte Containerschiffe können den Hamburger Hafen schon heute erreichen

Öffentlichkeit an den Planungen beteiligt und bereits mit vorgezogenen Teilmaßnahmen begonnen werden. Doch der Zeitplan ist ins Stocken geraten. Die offizielle Begründung dazu: Das Vertrauen in das Verfahren und in Deichsicherheitsfragen solle erhöht und das Planfeststellungsverfahren vereinfacht werden. Tatsächlich macht den Planern Probleme, dass es für die Vertiefung der Unterelbe auf etwa 60 Kilometern Länge um rund 50 Zentimeter keinen stichhaltigen Bedarf gibt, wie aktuelle Zahlen belegen.

2007 haben 6501 Containerschiffe Hamburg angelaufen. Lediglich 4,55 Prozent dieser Schiffe hatten tatsächlich einen größeren Tiefgang als 12,80 Meter und konnten die Unterelbe nur tideabhängig befahren. Wenn die Elbe weiter ausgebaggert wird, sollen Schiffe mit einem Tiefgang von 14,50 Meter den Hamburger Hafen jederzeit anfahren können. Tatsächlich haben 2007 bereits 587 dieser Super-Post-Panmax-Schiffe mit einer Transportkapazität zwischen 7000 und 10.000 TEU den Hamburger Hafen ohne Probleme angelaufen.

Obwohl der Containerumschlag seit der letzten Elbvertiefung 1999 von 3,7 auf rund zehn Millionen TEU (2007) zugenommen hat, drohen die Planer, dass ohne erneute Elbvertiefung ein Umschlagsverlust von rund zwei Millionen TEU und damit die Vernichtung von Arbeitsplätzen zu erwarten sei. Für Herbert Nix vom Hamburger „Förderkreis Rettet die Elbe e.V.“ sind die Kalkulationen der Planer nicht aufgegangen und



Mit dem ROBIN WOOD-Floß gegen den Ausbau der Elbe

die aktuellen Zahlen über Tiefgänge und Umschlagsmengen belegten, dass es keinen echten Bedarf für ein erneutes Ausbaggern der Elbe gibt. „Die geplante Elbvertiefung entbehrt jeglicher ökonomischer Grundlage und muss aus ökologischen Gründen unterbleiben,“ fordert er. Denn Elbvertiefung und das Vernichten von Flachwassergebieten sind verantwortlich dafür, dass der Sauerstoff im Wasser knapp wird. Herbert Nix verwundert es deshalb nicht, dass trotz relativ verbesserter Wasserqualität immer häufiger Sauerstofflöcher in der Unterelbe auftreten und Fischsterben gemeldet werden.

**Ernst Paul Dörfler engagiert sich seit vielen Jahren für den Schutz der Elbe, www.elbeinsel.de
Infos zur Elbvertiefung aus „Waterkant“, Heft 1/2008
www.waterkant.info**



Foto: argus/Frischmuth