

Beschluss:

**Die Elbe zum Modellfluss in Deutschland entwickeln –
Natur- und Kulturerbe bewahren –
Flusstourismus statt Wasserstraßenbau**

Die Mittlere und Obere Elbe ist der letzte freifließende, auf 600 Kilometer ungestaute Strom in Deutschland. An ihren Ufern wachsen die größten Auenwälder Mitteleuropas; hier gibt es noch unverbaute helle Sandstrände. Die Flusslandschaft ist einzigartig und vielfach geschützt. Fast der gesamte Lauf der deutschen Elbe ist europäisches Schutzgebiet (Flora-Fauna-Habitat); auf 400 Kilometern Länge erstreckt sich das UNESCO-Biosphärenreservat Flusslandschaft Elbe, das größte Schutzgebiet in Deutschland. Ihre Auen sind die „Hotspots“ der Biodiversität in der Bundesrepublik. An der Elbe findet sich auch Kulturerbe internationaler Bedeutung; sie ist Teil der UNESCO Welterbestätten Dessau-Wörlitzer Gartenreich und Dresdner Elbwiesen.

Zum Schutz der Elbe sind viele Bürgerinitiativen und Umweltverbände seit Jahren aktiv; auch mehrere Kirchenparlamente haben sich immer wieder kritisch zu den Baumaßnahmen an der Elbe positioniert. Dieses ausdauernde Engagement für einen Fluss ist einmalig. Eine aktuelle Umfrage von Emnid (August 2008) stellt fest, dass 94% der Bundesbürger mehr Einsatz der Bundesregierung für den Umweltschutz an unseren Flüssen fordern; 67% wollen, dass Flüsse stärker für die Freizeit genutzt werden können. Nur jeder zweite (54%) will mehr Investitionen, um sie stärker für Transportzwecke nutzen zu können.

Nach dem Hochwasser 2002 wurden auf Druck von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN sämtliche Bauvorhaben an der Elbe gestoppt. Dies war ein außerordentlicher Erfolg. Das Fünf-Punkte-Programm der damaligen Rot/Grünen Bundesregierung markierte eine grundsätzliche Wende in der Flusspolitik. Nachhaltiger Hochwasserschutz sollte Priorität erhalten. Die Flussbaumaßnahmen sollten überprüft und die Schifffahrt umweltfreundlich betrieben werden. Für die Elbe sollte ein integriertes Gesamtkonzept unter Abwägung aller Belange entwickelt werden.

Doch seit Juli 2004 lässt das Bundesverkehrsministerium an der Elbe wieder bauen. Die Maßnahmen werden beschönigend als „Unterhaltungsmaßnahmen“ titulierte; das Ministerium unterläuft so den Ausbaustopp. In den Jahren 2007 und 2008 hat die Intensität dieser Bauarbeiten am Fluss massiv zugenommen. Unter dem Vorwand die nahezu ganzjährige Schifffahrt der Elbe bei einer Fahrrinntiefe von 1,60 Meter herzustellen, werden tausende Tonnen Schotter an den Ufern der Elbe verkippt und der Fluss wird dadurch weiter eingeengt .

Jährlich werden etwa 40 Millionen Euro für den Erhalt der Elbe als Wasserstraße ausgegeben, jede transportierte Tonne kostet den Bund 40 Euro. Das sind Steuergelder, die jedes Jahr der

Wasserstraßenverwaltung des Bundes zur Verfügung gestellt werden, ohne eine Überprüfung des Nutzen/Kostenverhältnisses. Dennoch sind die Transporte auf der Elbe inzwischen auf niedrigstem Niveau angekommen. Selbst in dem relativ wasserreichen Jahr 2007 wurden nur noch 0,9 Millionen Tonnen Güter auf der Elbe transportiert. Das entspricht etwa 1 % aller transportierten Güter der Elberegion.

Die Wirtschaft hat der Wasserstraße Elbe schon längst den Rücken gekehrt. Häufige monatelange Niedrigwasser wie auch in diesem Sommer lassen keine planbaren und verlässlichen Transporte zu. Parallel zur Elbe verkehrt die umweltfreundliche Bahn, die über genug Kapazitäten verfügt, um auch den prognostizierten Zuwachs an Gütern aufzunehmen. Die Häfen an Elbe und Saale haben ebenfalls reagiert und transportieren schon weit mehr Güter per Schiene als per Schiff – Tendenz steigend.

Das Vorhaben der Bundesregierung die Elbe zu einer ganzjährig befahrbaren Wasserstraße zu machen ist zum Scheitern verurteilt. Die Planungen basieren auf historischen und längst veralteten Wasserständen der siebziger und achtziger Jahre, der wasserreichsten Zeit des letzten Jahrhunderts und sind veraltet. Seit zwanzig Jahren sind die für einen rentablen Gütertransport notwendigen Wassermengen nicht mehr vorhanden. Hinzu kommt, dass der Osten Deutschlands besonders vom Klimawandel betroffen ist. Klimainstitute gehen von einem Rückgang der Abflüsse von bis zu 30 Prozent aus.

Diese Entwicklung wird auch bei den Planungen zum ca. 100 Millionen teuren Saale-Elbe-Kanal vollständig ignoriert. Der Kanal wird im jüngsten Schwarzbuch des Bundes für Steuerzahler als gigantische Steuergeldvernichtung angeprangert. Er soll auf eine Tiefe ausgebaut werden, die an der Elbe schon im letzten Jahrzehnt nur an durchschnittlich 88 Tagen pro Jahr vorhanden war. Das heißt, an 277 Tagen wäre der Kanal nicht oder nicht voll nutzbar. Auch der Bau der geplanten Staustufen in Tschechien würde einen weiteren massiven Druck für den Bau weiterer Staustufen an der Elbe aufbauen.

Naturnahe Flüsse und ihre Auen bilden das ökologische Rückgrat unserer Landschaften. Sie sind die artenreichsten Lebensräume Mitteleuropas - unsere „Hotspots“ der Biodiversität. Fast alle großen Ströme in Deutschland sind weitgehend kanalisiert, gestaut und begradigt. Die Elbe bildet eine inzwischen einmalige Ausnahme. Hier gibt es viele Tier- und Pflanzenarten, die anderswo schon längst ausgestorben sind. Soll das Ziel, das Artensterben bis 2010 zu stoppen, erreicht werden, müssen die Elbe und ihre Auen höchsten Schutz genießen und dürfen nicht weiter Schaden nehmen.

Die Elbe ist die einzige Bundeswasserstraße, die nach dem europäischen Wasserrecht (EU-Wasserrahmenrichtlinie) als natürlicher Fluss eingestuft wurde und für die der sogenannte gute ökologische Zustand bis 2015 erreicht werden soll. Doch die Frage, was getan werden muss, um dieses Ziel zu erreichen, stellt die Bundesregierung nicht einmal. Stattdessen wird das Verschlechterungsverbot massiv missachtet. Die Bundesregierung entzieht sich ihrer Verantwortung – sie läßt zu, dass ihre Wasserstraßenverwaltung diese einmalige Flußlandschaft nach und nach verschottert und damit wertvolle Lebensräume zerstört.

BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN fordern, die Zerstörung der Flusslandschaft Elbe endlich zu beenden! Das Ziel, eine Fahrrinntiefe von 1,60 Meter nahezu ganzjährig herzustellen, muss aufgegeben werden, weil es nicht realistisch und gegen die Natur des Flusses gerichtet ist. Es dürfen keine weiteren Millionen für sinnlose und schädliche Baumaßnahmen verschleudert werden – die jüngste Vergangenheit und Gegenwart zeigen: die Elbe eignet sich nicht zum planbaren,

rentablen Gütertransport, ihr fehlt das dazu notwendige Wasser.

Wir fordern, dass für die Flußlandschaft Elbe ein Gesamtkonzept entwickelt wird, um ihr ökologisches, wirtschaftliches und kulturelles Potential zu erhalten und nachhaltig zu nutzen. Die Elbe soll zu einem möglichst natürlichen Modellfluss entwickelt werden, ähnlich der französischen Loire. Inmitten einer vom Menschen stark geprägten Landschaft kann der Fluss Loire innerhalb vorgegebener Deichlinien nahezu frei fließen. Wie an der Loire sehen wir Priorität im nachhaltigen Hochwasserschutz, um die Menschen, die am Fluss leben zu schützen und vor Schäden in Milliardenhöhe zu bewahren. Auch an der Elbe ergänzen sich Natur- und Kulturlandschaft zu einer großartigen Touristenattraktion.

Die rapide Eintiefung der Elbe muss gebremst werden. Dazu sollen, wo notwendig, der Flussquerschnitt aufgeweitet, Flussbauwerke zurückgebaut, Altarme und Flutrinnen angeschlossen werden. Die EU-Wasserrahmenrichtlinie soll vorbildlich und zügig umgesetzt werden. Die Notwendigkeit und die Umweltverträglichkeit der Baumaßnahmen sowie Alternativen dazu müssen geprüft werden.

Wir setzen uns aktiv gegen jeglichen Staustufenbau und Kanalisierung von Elbe und Saale ein. Das Projekt Saale-Elbe-Kanal muss endgültig gestoppt werden; hier dürfen keine weiteren Steuergelder verschwendet werden.

Die für die Schotterung der Elbe verantwortliche Wasser- und Schifffahrtsverwaltung ist eine Behörde, deren Größe nicht mehr ihren Aufgaben entspricht. Ihre Aufgabenstellung muß evaluiert und den Anforderungen des 21. Jahrhunderts angepaßt werden. Hierzu müssen die Umsetzung der Wasserrahmenrichtlinie, als auch Naturschutz- und Renaturierungsmaßnahmen gehören.