



# Fackeln für die Elbe

29. Januar 17 Uhr in Halle an der Saale  
Riveufer an der Ochsenbrücke

Veranstalter: BUND Sachsen-Anhalt,  
Saale-Initiative Halle

zusammen mit: Arbeitskreis Hallesche  
Auenwälder zu Halle (Saale), attac Halle  
und NABU Halle-Saalkreis



## Setzen Sie mit uns ein Zeichen!

## Für die Rettung der Elbe und ihrer Auen!

## Gegen den Saale-Elbe-Kanal!

### Engagement für die Elbe

An keinem zweiten Fluss in Deutschland engagieren sich seit 20 Jahren so viele Menschen für dessen Schutz und Bewahrung.

### Hintergrundinformationen zur Aktion

#### Die Elbe – der letzte naturnahe Strom mitten in Deutschland

Die Elbe ist unser Schatz. KEIN zweiter Strom in Deutschland ist noch so naturnah wie die Elbe, gesäumt von weiten Auenlandschaften und einladenden Sandstränden, reich an Pflanzen, Tieren und Lebensräumen. KEIN zweiter Strom in Deutschland ist für den Naturschutz und das Naturerleben so wertvoll wie die Elbe. Die Elbe hat eine überragende touristische Bedeutung.

#### Unsere Sorge: Das Hochwasser

Bei Hochwasser versetzt uns die Elbe in Sorge. Immer häufiger treten so genannte Jahrhunderthochwässer auf. Nur wenn es uns gelingt, die Hochwasserstände zu senken, werden auch unsere Sorgen abnehmen. Um unsere Städte und Dörfer besser zu schützen, brauchen unsere Flüsse mehr Raum, mehr natürliche Überschwemmungsflächen. Der nachhaltige Hochwasserschutz muss höchste Priorität haben.

Weitere Infos unter: [www.elbeinsel.de](http://www.elbeinsel.de)

### **Verkehrliche Bedeutungslosigkeit der Elbe**

Die Elbe ist auch Wasserstraße. Das Güteraufkommen ist bereits seit 100 Jahren rückläufig. Derzeit werden gerade mal 0,2 % aller Güter, die im Elberaum transportiert werden, per Binnenschiff auf der Elbe bewegt. Die Kosten dafür stehen in keinem vernünftigen Verhältnis zum Nutzen.

Für die Wasserstraße Elbe werden jährlich 40 Mio. Euro ausgegeben! (Quelle: Bundesregierung 2008)

Der fortschreitende Bedeutungsverlust der Wasserstraße Elbe wird an den abnehmenden Transportmengen deutlich: 1989 wurden noch 9,5 Mio. t Güter auf der Elbe befördert, 2009 waren es nur noch 0,9 Mio. t. (Quelle WSD Ost). Die ursprüngliche Prognose lag bei 12 Mio. Tonnen für das Jahr 2010.

### **Niedrigwasser an der Elbe – alle Jahre wieder**

Die stark schwankenden Wasserstände der Elbe lassen keinen fahrplanmäßigen Verkehr zu. Die laufenden Baumaßnahmen können daran nichts ändern.

Auf ihrer gesamten Länge von der tschechischen Grenze bis nach Lauenburg (kurz vor Hamburg), weist die Elbe im Schnitt über 100, in manchen Jahren bis zu 200 Niedrigwassertage pro Jahr auf (d.h. weniger als 1,60 m Fahrrinntiefe). Aber auch Hochwasser und Eisgang schränken die Schifffahrt ein. Die Elbe ist kein planbarer Transportweg, denn diese Ereignisse sind nicht vorhersagbar. Daher sind nur wenige Güterschiffe auf der Elbe unterwegs. Baggern oder Schottern (Steinschüttungen) können daran kaum etwas ändern.

### **Der Klimawandel wird das Problem noch deutlich verstärken**

Die Niedrigwasserstudie des Potsdam-Instituts für Klimafolgenforschung (PIK) zeigt, dass die Elbe immer weniger Wasser führt. So hat Dr. Frank Wechsung beobachtet, dass die niederschlagsfreien Tage in der Vergangenheit zunahm. „Wenn diese Trends andauern, müssen wir mit häufigerem und extremerem Niedrigwasser an der Elbe rechnen“ und schlussfolgert: "Die Elbe würde in Niedrigwasserzeiten weniger Wasser führen und wäre daher noch schlechter schiffbar.“

### **Dennoch: Der Fluss wird weiter gesteigert**

Die Tatsache, dass der Elbe für eine rentable Güterschifffahrt nicht geeignet ist, wird von der zuständigen Behörde, der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Ost, ignoriert. Seit 2004 wird die Illusion verbreitet, dass die Elbe bis 2010 für Güterschiffe fast ganzjährig befahrbar sein würde. Das Ziel wurde erwartungsgemäß nicht erreicht. Hunderttausend Tonnen Schottersteine landeten jährlich im Fluss – verbunden mit hohen Kosten, aber ohne Nutzen. Der Wassermangel der Elbe kann dadurch nicht behoben werden.

## **Den Schaden trägt der Fluss**

Durch die Steinschüttungen an den Elbufern und durch die Einengung des Flusses gehen naturnahe Ufer, oft auch Laichbiotope für Flussfische verloren. Nach EU-Recht geschützte Lebensräume, z.B. Sandbänke) werden zerstört. Abschnittsweise tieft sich der Fluss ein, teilweise schon bis zu 2 Meter, ein Prozess, der durch die Baumaßnahmen forciert wird. Die Folge ist ein Absinken des Grundwasserspiegels in der Aue. Damit wird weiteren geschützten Lebensräumen wie Auenwäldern oder Altarmen das Wasser abgegraben. Dem UNESCO-Welterbe-Gebiet Dessau-Wörlitz droht die schleichende Austrocknung, ebenso dem UNESCO-Biosphärenreservat „Mittelelbe“. Das Naturschutzrecht der EU sieht aber ein Verschlechterungsverbot für diese Gebiete vor!

## **Elbe-Saale-Kanal**

Der Elbe-Saale-Kanal (auch Saale-Seitenkanal genannt) ist eine absehbare Fehlinvestition. Inzwischen haben sich die Kosten nahezu verdoppelt – auf bis zu 150 Mio. Euro, ein entsprechender Nutzen wird von zahlreichen unabhängigen Wissenschaftlern jedoch bezweifelt. Selbst die Binnenschifffahrtsverbände erwarten durch den Kanalbau kaum eine Belebung der Schifffahrt, wenn nicht auch die Elbe weiter ausgebaut werde. Dies schließt die Bundesregierung derzeit aus. Dennoch gehen die Planungen für den Kanalbau in die Endrunde mit dem Ziel einer Baugenehmigung.

## **Staufstufenpläne Tschechiens bedrohen die gesamte Elbe**

Die bei Decin geplante Elbe-Staufstufe würde der Schifffahrt kaum etwas nützen, wenn nicht auch in der Elbe in Deutschland eine Kette von 20-30 Staufstufen gebaut würden. Das wäre allerdings das Ende des letzten naturnahen Flusses in Deutschland. Eine kanalisierte Elbe würde auch die Hochwassergefahren verschärfen. Eine große Mehrheit in Politik und Bevölkerung lehnt eine Betonierung des Flusses ab.

## **Es gibt Alternativen: Bahn und Elbe-Seitenkanal!**

Es gibt sinnvolle Alternativen zur Nutzung der Mittelelbe als Wasserstraße! Schon heute transportiert die Bahn parallel zur Elbe ein Vielfaches. Die Bahn hat noch ausreichend freie Kapazitäten im Elbekorridor.

UND: Es gibt zwischen Magdeburg und Lauenburg für Güterschiffe eine sinnvolle Umgehung über Mittelland- und Elbeseitenkanal. Schon jetzt werden auf dieser Strecke zehnmal mehr Güter befördert als auf der Elbe.

**Wir fordern die Politik auf, Argumente anzuhören und Prioritäten zu setzen.**

**Für die Elbe steht eine Entscheidung an: Naturnaher Fluss oder leistungsfähige Wasserstraße?**

**Beides kann man nicht gleichzeitig haben.**

**Weitere Infos unter: [www.elbeinsel.de](http://www.elbeinsel.de)**

**V.i.S.d.P.:**

**Ralf Meyer**

**BUND-Regionalverband**

**Halle-Saalekreis**

**Mühlweg 46**

**06114 Halle (Saale)**

**Fon 0345 2031002**

[mail@bund-halle.de](mailto:mail@bund-halle.de)

[www.bund-halle.de](http://www.bund-halle.de)