

Hintergrund

Der Elbe fehlt kein Ausbau, sondern das Wasser

9. März 2015

Das frühere Ziel, eine Fahrrinntiefe von 1,60 Metern zwischen Dresden und Hamburg herzustellen, ist nicht umsetzbar.

Seit den 1990er Jahren ist das Wasserdargebot der Elbe bei Niedrigwasser substantiell zurückgegangen. Durch die Stilllegung von 22 Braunkohletagebauen werden die Grundwässer (Sümpfungswasser) nicht mehr in die Nebenflüsse der Elbe abgepumpt. Das hat entscheidende Auswirkungen auf die Wasserführung der Elbe. Die Niedrigwasserperioden im Strom wurden dadurch länger und die Niedrigwasserstände deutlich ausgeprägter. Die Klimaveränderung begünstigt diese Auswirkungen zusätzlich.

Die Elbe eignet sich nicht als verlässliche und rentable Wasserstraße.

Rund 100 000 Standardcontainer (Twenty-foot Equivalent Unit, TEU) – zwei Prozent aller Container laut KEO – werden zurzeit aus dem Hamburger Hafen per Binnenschiff abgefahren. Doch nur ca. 10 000 davon – also nur 0,2 Prozent aller Container – werden über die Mittelelbe transportiert – trotz finanzieller Unterstützung durch EU-Programme. Das Gros wird im Elberaum per Bahn nach Sachsen und Tschechien befördert, weil die Elbe einen planbaren und damit wirtschaftlichen Transport nicht zulässt.

Die Bedeutung der Elbeschifffahrt ist für die Binnenhäfen marginal.

Aufgrund des extrem wasserarmen Jahres 2014 ist der Umschlag über die Kaikante in den Häfen, die nur über die Elbe erreicht werden können, eingebrochen. Bahn und LKW haben die Transporte übernommen. Die sechs Häfen der Sächsischen Binnenhäfen Oberelbe GmbH befördern weniger als zehn Prozent der im Hafengelände umgeschlagenen Güter über den Wasserweg.

Alle bisherigen Prognosen für den Güterverkehr auf der Elbe wurden fundamental verfehlt.

1992 wurden zwölf Millionen Tonnen Transportgüter auf der Elbe vorhergesagt. Gerade einmal drei Prozent dieser seinerzeit prognostizierten Transportmenge werden trotz der hohen Investitionen für wasserbauliche Eingriffe in den Elbstrom derzeit tatsächlich „erreicht“. Der Trend des Güterverkehrs auf der Elbe ist dabei eindeutig, er weist stetig nach unten. Das ist die logische Reaktion des Binnenschiffsverkehrs und der Transportwirtschaft auf die unzureichenden und im Jahressgang unkalkulierbaren Wassertiefen der Elbe.

Verkehrswachstum? Im Osten Deutschlands soll der Güterverkehr in Zukunft kaum zunehmen oder gar abnehmen.

Ein nur geringes Wachstum der Transportmengen im Osten Deutschlands prognostizierte ein Forschungskonsortium 2014 im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums für das Jahr 2030. In Sachsen-Anhalt soll der Güterverkehr laut dieser Studie sogar abnehmen. 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 im Elberaum bis heute nicht ausgelastet.

Ist die Schifffahrt umweltfreundlich?

Wenn für den Transport von Gütern per Schiff ein ganzes Ökosystem und UNESCO-geschütztes länderübergreifendes Biosphärenreservat gefährdet oder gar zerstört wird, ist Schifffahrt keinesfalls „umweltfreundlich“. Zudem ist der Energieverbrauch eines Frachtschiffes bei einer Beladung von ca. 1250 Tonnen vergleichbar mit demjenigen der Bahn, sein Stickoxid- und Feinstaubausstoß ist inzwischen sogar um ein Vielfaches größer als der der Bahn. Die Güterschiffe auf der Elbe haben statt 1.200 Tonnen im Schnitt nur 300 bis 400 Tonnen geladen. Das bedeutet, dass das Binnenschiff auf der Elbe in der Energie- und CO₂-Bilanz hinter der Bahn rangiert.

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

Wir leben in Deutschland in einer dicht besiedelten Kulturlandschaft, die der Mensch seit Jahrtausenden geprägt hat. In Westdeutschland wurden nahezu alle Flüsse durchgehend kanalisiert und gestaut. Für den Ausbau der Elbe gab es seinerzeit in der DDR aber kein Geld. Zum Glück: Die Elbe ist ein Geschenk der Wiedervereinigung, es ist eines der wertvollsten Stücke des „Tafelsilbers der Deutschen Einheit“. Die Elbe schenkt uns eine Flusslandschaft, wie wir sie im Westen unserer Republik längst nicht mehr finden.

Es gibt eine Alternative für den Binnenschiffsverkehr zwischen Hamburg und Magdeburg.

Der Elbeseitenkanal bietet Binnenschiffen ganzjährig eine amtliche Tauchtiefe von 2,5 Metern. Das entspricht einer Fahrrinntiefe von 4,0 Metern und ermöglicht ganzjährig den Verkehr mit voller Beladung. Diese Alternative wird von der Binnenschifffahrt zunehmend angenommen. Mit 11 Mio. Gütertonnen erreichte der Kanal im Jahr 2014 eine Rekordmarke und ein Plus von 16 Prozent gegenüber dem Vorjahr.