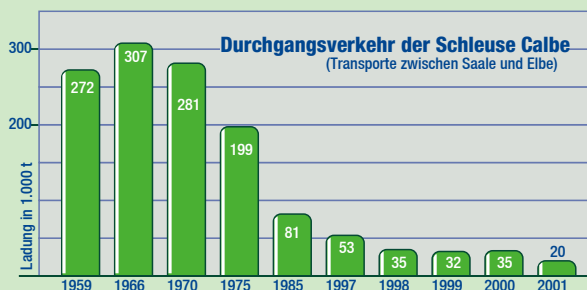


Sehr geehrter Herr Bundesverkehrsminister Dr. Stolpe,

der Entwurf des neuen Bundesverkehrswegeplanes sieht den Bau eines Kanals im UNESCO-Biosphärenreservat Mittlere Elbe an der unteren Saale für 80 Mio. Euro vor.

Im Saale-Elbe-Verkehr fahren jedoch nur noch 1,5 Schiffe im Monat. Die Prognosen sehen eine völlig unrealistische Steigerung um 10.000% vor, obwohl in den letzten dreißig Jahren die Schiffstransporte auf dieser Linie mangels Nachfrage um über 90% geschrumpft sind. Eine Notwendigkeit für den Kanalbau besteht demzufolge nicht. Nach Angaben der Deutschen Bahn gibt es zudem ausreichend freie Transportkapazitäten auf dem parallel verlaufenden Schienennetz.



Der Saale-Elbe-Güterverkehr schrumpft seit vierzig Jahren stetig. Auch die Ausbaggerung der Saale in den 1990er Jahren (Entschlammung der Schleusenvorhöfen) hat keine Kehrtwende gebracht, im Gegenteil, die Talfahrt setzte sich fort. Ein Ausbau der Saale bringt nichts, wenn schlicht der Bedarf fehlt.

Ausbaupläne im Bereich Saale-Elbe sind aus ökonomischen wie ökologischen Gründen nicht tragbar. Der Kanalbau wäre nur eine weitere gigantische Steuergeldverschwendung. Soll er nicht zur Investruine verkommen, müsste die Elbe kanalisiert werden. Ein Rückfall in die Flusspolitik früherer Jahrhunderte!

Sehr geehrter Herr Bundesverkehrsminister, die letzten Hochwasserkatastrophen haben deutlich gezeigt, dass wir einen neuen Umgang mit Flüssen benötigen. Bitte sorgen sie dafür, dass unseren Flüssen eine bessere Zukunft blüht. Bitte setzen Sie sich dafür ein, dass Gelder für sinnvolle und nachhaltige Projekte eingesetzt werden.

Drei Viertel der Bevölkerung lehnt die weitere Kanalisierung der Flüsse ab! Dies ist der Wille der Wählerinnen und Wähler!

Mit freundlichen Grüßen
und in Erwartung Ihrer Antwort,

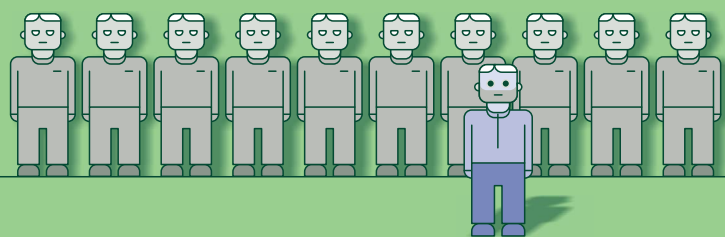
Ökonomische Alternativen

Betriebe mit Massengüterproduktion direkt an der Elbe und ohne das so genannte „Nadelöhr-Problem“ Saale setzen offenbar nicht auf die Schifffahrt. Beispiel 1: Das Düngemittelwerk in Piesteritz (SKW). Nur fünf Prozent der Güter gehen von dort auf das Schiff. Begründung: Die Kunden wünschten die Anlieferung per LKW oder Bahn, außerdem sei die Elbe nicht ausreichend schiffbar. Beispiel 2: Das Kieswerk in Barby, unmittelbar an der Elbe gelegen. Seit Jahren transportiert Barby keinen Kies mehr auf dem Wasserweg, sondern plant stattdessen einen Gleisanschluss. Die zuverlässigere Alternative! Gänzlich für die Schiene haben sich auch die Stahlwerke Peine-Salzgitter entschieden, trotz hervorragender Anbindung an den Elbe-Seitenkanal.



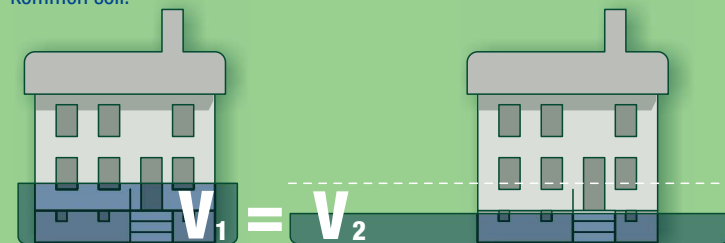
Schifffahrtsverwaltung abspecken!

Nahezu eintausend Mitarbeiter verwalten die Wasserstraße Elbe, auf der weniger als hundert Elbschiffer unterwegs sind. Auf jeden Elbschiffer entfallen zehn Verwalter, deren Hauptaufgaben Ausbau und Unterhaltung der Wasserstraße sind.



Hochwasserschutz statt Kanäle!

Höchste Priorität muss künftig der Hochwasserschutz haben. Der geplante Saalekanal konterkariert jedoch das Fünf-Punkte-Programm der Bundesregierung zum Hochwasserschutz. Neue Infrastruktur (Verkehrswege, Gebäude und Technische Einrichtungen) soll in bestehende und potentielle Überflutungsgebiete hineingebaut werden. Damit wird das Schadenspotential im Überschwemmungsfall wachsen – eine eklatante Fehlentwicklung. Hochwasserneutrale Maßnahmen genügen nicht, um mögliche Schäden zu mindern. Aktive Vorsorge ist nötig. Zum Beispiel durch natürliche Überschwemmungsflächen. Für die nötigsten Hochwasserschutzmaßnahmen an der Elbe wären rund 500 Mio. Euro erforderlich. Unklar ist noch, woher das Geld kommen soll.



Flusstourismus schafft Arbeit!

Die Zukunft unserer Flüsse liegt nicht in ihrer Kanalisierung, sondern in touristischer Nutzung. Gerade die Elbe hat mit ihren Auenwäldern und Sandstränden, mit ihren Kulturgütern, Störchen und Bibern eine hohe Anziehungskraft. Schon jetzt bietet der Tourismus an der Elbe zehnmal mehr Arbeitsplätze als die Elbschifffahrt (Studie der Nord-LB, 2002). Im Jahre 2003 wird der Elbe-Radweg der gefragteste Radweg in Deutschland sein und damit den Donau- und Weser-Radweg überholen. Diese Chancen sollten ausgebaut werden, nicht aber die Flüsse!

Deshalb fordern wir den **Ausstieg aus der Kanalisierung** unserer Flüsse – jetzt! Schreiben Sie an die Politiker Ihres Wahlkreises, an die Presse oder an den deutschen Bundestag!

Wir haben keine Flüsse zu verschenken!



BI Pro Elbe Anhalt, Magdeburg und Schönebeck



Spenden:
BUND-Elbeprojekt
Konto 20 11 34 570
BLZ 800 93 574
Volksbank Dessau

Kontakt:
BUND-Elbeprojekt
Dr. Ernst Paul Dörfler
Badetzer Straße 10
39264 Steckby
Fon/Fax: 039 244 – 290

Text: Dr. Ernst Paul Dörfler
Gestaltung: arnold design
Druck: druck-zuck

Canale Saale?

Argumente gegen den Saalekanal

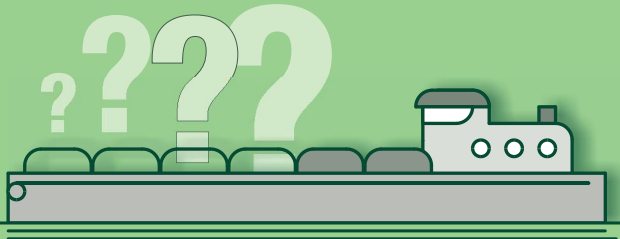
Canale Saale – Grande Katastrophe!

Nach neuen Plänen des Bundesverkehrsministers Manfred Stolpe soll im Mündungsgebiet der Saale statt einer Staustufe ein 7,5 km langer Kanal gebaut werden. Die Baukosten werden mit 80 Mio. Euro veranschlagt, die Bauzeit mit fünf Jahren. Dieser drei Meter tiefe Saale-Kanal soll den durchgehenden Verkehr mit Schiffen größer 1.000 Tonnen auf der Saale ganzjährig ermöglichen. Aber 1.000 Tonnen-Schiffe werden seit Jahren nicht mehr gebaut, ebenso wenig Europaschiffe mit 1.350 Tonnen. Sie gelten als unrentabel.

Probleme und Ursachen

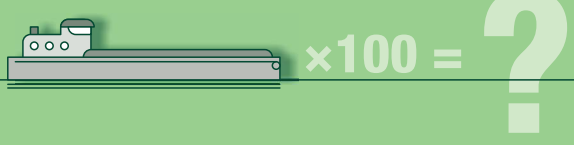
Die Schiffe auf Saale und Elbe waren in den letzten Jahren durchschnittlich mit nur 300 Tonnen beladen (Statistik des Wasser- und Schifffahrtsamtes Magdeburg). Im Schnitt sind die Frachter, oft auch bei guten Fahrwasserbedingungen, nur zu rund 35% ausgelastet. Das Hauptproblem der Schifffahrt besteht darin genug Ladung zu bekommen.

Vor drei Jahrzehnten fuhren noch tagtäglich Schiffe auf der Saale. Heute sind es nur noch 1,5 Schiffe pro Monat. Auch die umfangreichen Ausbaggerungen der Fahrrinne in den neunziger Jahren haben daran nichts geändert. Die Talfahrt hält an. Ein realer Bedarf nach Gütertransporten auf der Saale ist nicht erkennbar. Für die meisten Unternehmen ist das Schiff zu langsam, zu unflexibel, und für häufig anfallende kleinere Transportmengen nicht geeignet.



Märchenhafte Prognosen

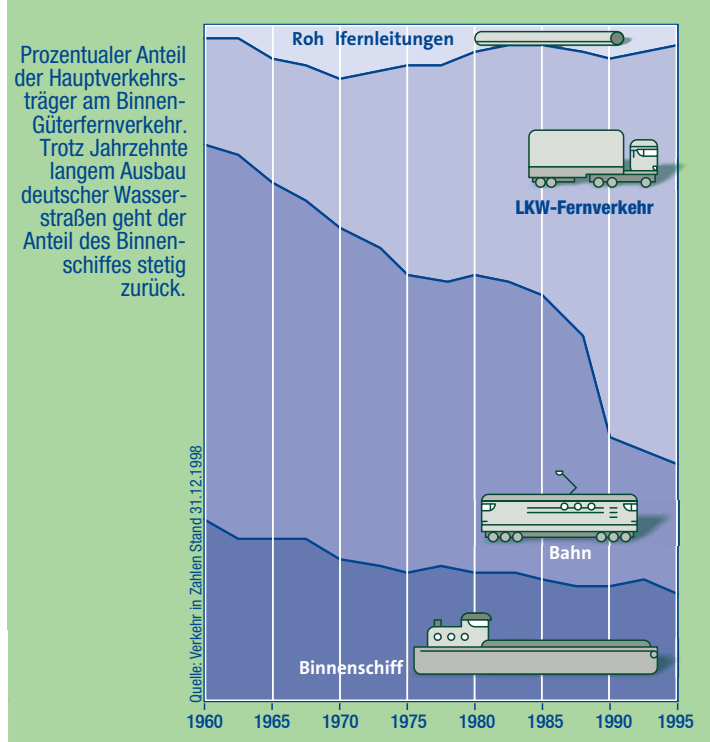
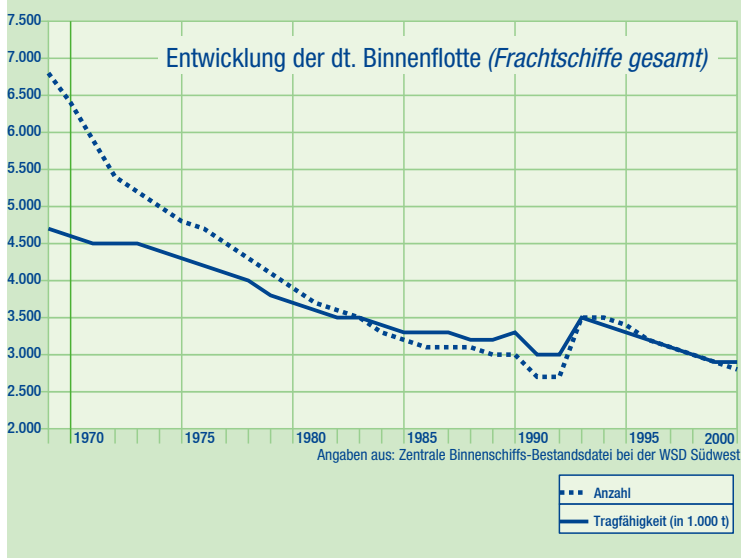
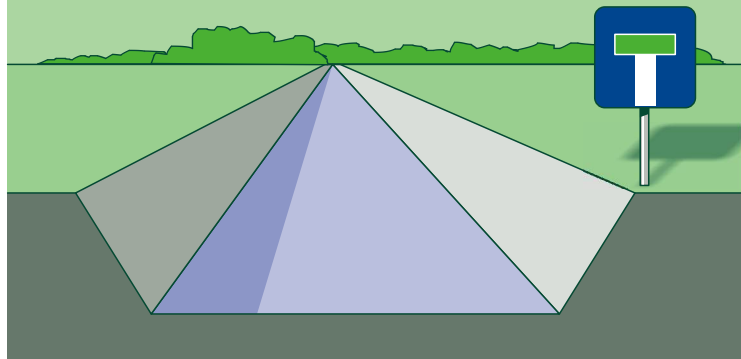
1990 wurden noch über 8 Mio. Tonnen Güter auf der Elbe befördert. Die Wasserstraßenbehörden wollte diese Mengen verdoppeln bis verdreifachen. Stolze 23 Mio. t/a wurden in einem offiziellen Wasserstraßenkreuz-Papier für die Elbe prognostiziert. Real eingetreten ist eine Halbierung auf 4 Mio. t/a. Im Saale-Elbe-Verkehr (über Calbe) wurden 1966 noch 0,3 Mio. Tonnen transportiert. Im Jahre 2001 waren es nur noch 0,02 Mio. Tonnen, ganze 1,5 Schiffe im Monat. Um so atemberaubender fallen die Prognosen aus: Gütermengen von jährlich 2 Mio. Tonnen seien „sicher“, wenn der Saaleausbau vollendet würde, so der Verein zur Hebung der Saaleschifffahrt. Mehr als eine Verhundertfachung! Garantien dafür gibt es keine.



Ausbau durch die Hintertür

Jedes Saaleschiff muss immer auch durch die Elbe fahren. Die frei fließende Elbe schwankt naturgemäß zwischen Hoch- und Niedrigwasser. Die Niedrigwasserperioden können bis zu einem halben Jahr anhalten. Dann hat die Elbe Tiefen um gut einen Meter. 1.000-Tonnen-Schiffe können dann nicht fahren. Die Elbe führt im Durchschnitt rund sechs Monate ausreichend Wasser für eine wirtschaftliche Schifffahrt – rein statistisch. Niemand kann vorhersagen, wann genau das der Fall ist. Die Schifffahrtsverbände und der BDI (Positionspapier 2003) fordern dagegen für alle wichtigen bundesdeutschen Wasserstraßen eine ganzjährige und durchgehende Tauchtiefe von 2,70 m. Dafür müsste die Elbe massiv ausgebaut werden – inklusive Zerstörungen an Natur und Landschaft.

Der Ausbau der Saale macht ohne eine anschließende Kanalisierung der Elbe wirtschaftlich wenig Sinn. Und genau dafür liegen Pläne in manchen Schubladen: Der Hamburger Verein zur Förderung der Elbschifffahrt mit Sitz in der Handelskammer hat Ausbaupläne für die Elbe mit dem Ausbauziel von 2,80 m Tauchtiefe (für das 2.000 Tonnen-Schiff, Großes Rheinschiff) vorgelegt. Dazu wäre der Bau von zwölf Staustufen und mehrerer Seitenkanäle nötig...



Milliardengrab Kanalisierung

Für die Kanalisierung der Elbe – Bauzeit 20 bis 30 Jahre – wären Kosten in zweistelliger Milliardenhöhe erforderlich. Sie würden den Nutzen um das Drei- bis Zehnfache übersteigen (siehe Bundesverkehrswegeplan 1992). Das Bundesland Sachsen lehnt einen weiteren Elbausbau rigoros ab.

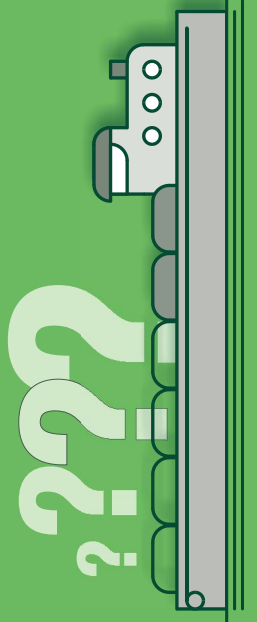
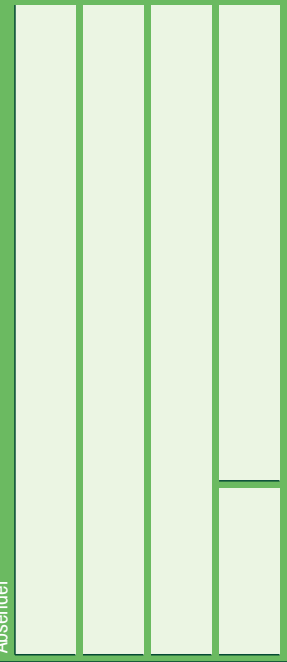
Güterverlagerung – ein frommer Wunsch

Gern wird behauptet, dass die Flüsse ausgebaut werden müssten, um den Güterverkehr von der Straße auf die Wasserstraße zu verlagern. Das Binnenschiff sei ökologisch. Doch die Gesamtgütermenge der Binnenschifffahrt stagniert in der gesamten Bundesrepublik seit Jahrzehnten im Bereich 220-240 Mio. t/a. Trotz des milliardenschweren Ausbaus an Rhein, Main und Donau, verbunden mit Naturzerstörung und Hochwasserverschärfung. Eine Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Wasserstraße aber fand nicht statt. Denn das Schiff ist nur selten eine Alternative zum Lkw. Der Anteil des Verkehrs auf den deutschen Wasserstraßen am gesamten Güterfernverkehr ist von 30% (1960) auf unter 15% gesunken (WSV.de). Ursache dafür sind unter anderem zu lange Transportzeiten, geringe Flexibilität und hohe Umschlagkosten. Vor allem aber die schwer kalkulierbaren Launen der Natur wie Hochwasser, Eisgang oder Niedrigwasser.

bitte freimachen

Bundesverkehrsminister
 Dr. Manfred Stolpe
 Bundesministerium für Verkehr,
 Bau- und Wohnungswesen
 Invalidenstr. 44
 10115 Berlin

Canale Saale?



Absender