

Die Elbe ist bedroht

Für Verkehrsbürokraten ist die Elbe eine Bundeswasserstraße mit einer anzustrebenden Fahrwassertiefe von 150 bis 160 cm. Diese Vorstellung hat wenig mit der natürlichen Dynamik eines Flusses zu tun, der von keinem Gletscher gespeist wird. Schwankungen des Wasserstandes gehören zur Elbe wie Ebbe und Flut zur Nordsee. Um den Fluss für Frachtschiffe mit bis zu 1,40 m Tiefgang nutzbar zu machen, wird der Fluss verbaut. Dazu dienen u. a. Steiufer und Buhnen. Das sind steinerne Aufschüttungen, die senkrecht in das Flussbett ragen und das Wasser in die Mitte des Flusses drängen. Dadurch gräbt sich der Strom in seinen Grund ein, Fließgeschwindigkeit und Fahrwassertiefe steigen. Zugleich sinkt aber auch der Grundwasserspiegel und wertvolle Feuchtgebiete vor und hinter dem Deich trocknen aus.



Keine Kanalisierung der Elbe

Diese so genannten stromtechnischen Unterhaltungsmaßnahmen kosten die Steuerzahler Millionen. 100.000 Tonnen Schottersteine werden jedes Jahr an den Ufern der Elbe verbaut. Geplant und ausgeführt werden diese Maßnahmen von den Wasser- und Schifffahrtsdirektionen, überdimensionierten Behörden mit tausenden Mitarbeitern.

Dabei hat die Elbe für die Frachtschiffahrt nur eine geringe Bedeutung. Mit dem Elbe-Seiten-Kanal besteht eine Parallelverbindung, die unabhängig vom Wasserstand der

Elbe ganzjährig befahren werden kann. Auch im Oberlauf rechnen sich die Baumaßnahmen nicht, denn nur noch ein Prozent des Güterverkehrs von Tschechien, Sachsen und Sachsen-Anhalt geht über die Elbe. Das sind gerade mal 12 Schiffe am Tag.

Die geplante Fahrrinnenvertiefung bezieht sich auf Berechnungen, die den Klimawandel nicht berücksichtigen. Als typischer Tieflandfluss ist die Elbe auf Schneeschmelze und Regen angewiesen. Trockenzeiten wirken sich daher stark auf den Wasserstand aus. Schon jetzt können wegen Niedrigwasser monatelang keine voll beladenen Frachtschiffe auf der Elbe verkehren. 2008 veröffentlichten tschechische Wissenschaftler eine Untersuchung, wonach die im Zuge des Klimawandels steigenden Temperaturen zu einem Rückgang der Wassermenge in der Elbe bis zu 40 Prozent führen können.

An sich ist das Güterschiff eine sinnvolle Alternative zu immer mehr Lastern auf der Straße. ROBIN WOOD macht sich stark für die Verlagerung auf das Schiff. Allerdings müssen sich die Schiffe den Flüssen anpassen. Nicht andersherum!

ROBIN WOOD

fordert:

- Keine Vertiefung und Begradigung der Elbe
- Kein Neubau und Unterhalt der Buhnen und großflächiger Uferbefestigungen

Hochwasserschutz

Hoch- und Niedrigwasser gehören zur faszinierenden Dynamik der Elbe. Die Katastrophe von 2002 war zum großen Teil vom Menschen gemacht. Enge Deiche verhindern, dass sich der Fluss ausdehnen kann. Darum steigt der Pegel immer stärker an.

Über 80 Prozent der ursprünglichen Überschwemmungsgebiete der Elbe wurden in den letzten 150 Jahren abgetrennt. Der beste Schutz vor Hochwasser besteht darin, dem Fluss

etwas vom ihm genommenen Raum zurückzugeben. Große Flächen entlang der Elbe sind nur dünn besiedelt, Deiche könnten zurück ins Hinterland verlegt werden. So wurde bei Lenzen der Deich auf einer Länge von sechs Kilometern ins Hinterland zurückverlegt. Dadurch kann der Elbpegel bei Hochwasser um bis zu 30 cm abgesenkt werden. Leider gibt es nur wenige solcher Beispiele und aus der Katastrophe 2002 wurde nicht viel gelernt. Fast überall wird auf immer höhere Deiche gesetzt.

In Dresden wird derzeit mit EU-Mitteln eine bei den Bürgern umstrittene Flutmauer gebaut, die Teile Dresdens vor Hochwasser schützen soll, aber das Elbtal zerschneiden wird. Opfer dieser Hochwasserschutzmaßnahme werden auch zahlreiche Bäume und Sträucher, die entlang des Flusses wachsen.

Obwohl entlang der Elbe genug unbesiedelter Raum ist, wurde der Elbe in den letzten Jahren sogar noch Platz genommen. Versiegelte Flächen, intensiv bewirtschaftete Äcker und monotone Forste können Niederschläge nur unzureichend speichern. Auch hierin liegt ein Grund für bedrohliche Hochwasserspitzen.

ROBIN WOOD

fordert:

- Mehr Raum für den Fluss
- Verlegung siedlungsferner Deiche ins Hinterland.
- Mehr ökologische Land- und Waldwirtschaft

Zerschneidung durch Verkehr

Auch der motorisierte Straßenverkehr bedroht die Natur- und Kulturlandschaft der Elbe. An vielen Orten entlang der Elbe werden neue Straßen und Brücken geplant. Sie zerschneiden Biotope, vernichten Lebensräume und verlärmern die Landschaft. In Dresden droht durch den Bau der Waldschlösschenbrücke sogar die Aberkennung des UNESCO-Titels Weltkulturerbe.

Viele Regionen erhoffen sich von neuen Straßen wirtschaftlichen Aufschwung. Doch in der Vergangenheit wurden solche Hoffnungen meistens enttäuscht. Mit den Straßenbaumaßnahmen werden in der Regel auswärtige Baukonzerne beauftragt, an der Straße siedeln sich oft Unternehmen an, die dafür andernorts ihre Tore schließen. Häufig geht mit dem so genannten Ausbau der Infrastruktur eine Verödung der Innenstädte einher: Die Fast Food-Kette an der Autobahn verdrängt die Gaststätte im Ort.

Von 1950 bis heute wurde das deutsche Autobahnnetz um das Zehnfache ausgebaut. Autobahnen verkürzen keine Wege, sondern sie schaffen zusätzliche Wege und neuen Verkehr. Kaum ein Land der Welt hat mehr Autobahnkilometer pro Einwohner, und in kaum einem Land der Welt sitzen Menschen länger im Auto als in Deutschland. Zudem gefährden Autobahnen und andere Straßenbauprojekte sanften Tourismus und Arbeitsplätze im regionalen öffentlichen Verkehr.

Nach Energiewirtschaft und Industrie ist der motorisierte Verkehr in Deutschland der drittgrößte Verursacher von Treibhausgasen. Wenn Klimaschutz nicht bloß eine Phrase sein soll, bedeutet das auch weniger Autofahren. Deswegen brauchen wir nicht noch mehr Strassen. Schon gar nicht über (und durch) die Elbtalae!

ROBINWOOD

fordert:

- Kein Neubau von Autobahnen.
- Erhöhung der LKW-Maut und Ausweitung auf Bundesstraßen
- Keine neuen Autobridgen über die Elbe
- Kostenlose Fähren für Radfahrer, Fußgänger und den privaten regionalen Verkehr
- Erhalt und Wiederbelebung der Bahnstrecken

ROBINWOOD

Aktiv für die Umwelt

ROBIN WOOD ist eine basisdemokratische Aktionsgemeinschaft für Natur und Umwelt. Schwerpunkte sind die Bereiche Wald, Verkehr, Energie und Tropenwald. Der Verein lebt von der Unterstützung durch unsere Förderinnen und Förderer und vom Engagement der Ehrenamtlichen in zahlreichen Regionalgruppen. Ihre Aktivitäten reichen vom Infostand über Kletteraktionen bis zu Blockaden. Inhaltliche Recherchen leisten – unterstützt von hauptamtlichen Kräften – die Fachgruppen. Welche Kampagnen initiiert werden, entscheiden die Mitglieder. Ihre gewählten VertreterInnen bestimmen die Politik von ROBIN WOOD. ROBIN WOOD ist als gemeinnütziger Verein anerkannt. Um unabhängig zu bleiben, finanziert sich ROBIN WOOD weitgehend durch Mitgliedsbeiträge und Spenden.

Spendenkonto:
Sozialbank Hannover
BLZ: 251 205 10
Konto-Nr.: 84 555 00

Infomaterial gibt's bei der
ROBIN WOOD Bundesgeschäftsstelle
Postfach 10 21 22, 28021 Bremen
Tel. 0421 – 598 28-8, E-Mail info@robinwood.de

Fachauskünfte gibt die
ROBIN WOOD Pressestelle
Nernstweg 32, 22765 Hamburg
Tel. 040 – 380 892-0, E-Mail presse@robinwood.de

Direkter Draht zur Floß-Crew
Bordhandy 0160 - 96 34 72 27, E-Mail info@flosstour.de
Internet: www.robinwood.de und www.flosstour.de

© 2008 ROBIN WOOD e.V.

ROBINWOOD

Gewaltfreie Aktionsgemeinschaft für Natur und Umwelt e.V.

Floßtour 2008 – Das Elbinfo



Verbaut uns nicht die Elbe!

Naturstrom oder Schifffahrtsstraße

Vor noch 20 Jahren stank die Elbe zum Himmel und schlängelte sich als Kloake durchs geteilte Land. Der eiserne Vorhang verhinderte zugleich aber auch den Bau von Staustufen und die Betonierung des Uferlaufs, wie andere Flüsse ihn erfahren mussten. Heute ist die Elbe der einzige naturnahe Strom in Deutschland. Die Wasserqualität hat sich deutlich gebessert, ihre Ufer werden von Stränden, Wiesen und Auenwäldern gesäumt, seltene Amphibien, Seeadler und Biber sind zurückgekehrt und Anwohner und Naturtouristen zieht der Fluss wieder an.