

Dr. Ernst Paul Dörfler: "Es gibt gar kein Wachstum!"



(c) Torgauer Zeitung

Wasserweg oder Schiene? Die Frage nach dem günstigeren Verkehrsweg wird unterschiedlich beantwortet. □
Foto: TZ/Gutzeit

von unserem Redakteur Uwe Gutzeit

Dresden (TZ). In einer gemeinsamen Pressemitteilung informieren die Koalitionsfraktionen von CDU und FDP des Sächsischen Landtages über einen Antrag, der im Wirtschaftsausschuss beschlossen wurde. Durch „eine Wiederherstellung der Fahrrinntiefe auf den Stand von 2002“ soll die Elbe auch in trockeneren Perioden ohne Einschränkungen schiffbar bleiben. Dazu sollen zwischen Schöna und Dresden eine Tiefe von 1,50 Meter und von Dresden an 1,60 Meter gewährleistet werden. Ferner bekennen sich die Koalitionsfraktionen zum Ausbau der Hafenstandorte mit dem Ziel, zusätzliches Containeraufkommen über sächsische Häfen umzuschlagen.

Zitiert werden die wirtschaftspolitischen Sprecher der Fraktionen wie folgt: „Über sieben Jahre nach der Jahrhundertflut ist es nun endlich an der Zeit, die letzten Schäden in der Elbe zu beseitigen. Bei der Wiederherstellung der Fahrrinntiefe wird die Natürlichkeit der Elbe bewahrt, es handelt sich nicht um einen Ausbau. Die Binnenschifffahrt als eines der umweltfreundlichsten Verkehrssysteme überhaupt soll dadurch gestärkt werden. Wir wollen versuchen, noch mehr Güter auf dem Wasserweg in Sachsen umzuschlagen – im Interesse der Umwelt ebenso wie im Interesse der Autofahrer, die dann den einen oder anderen Lkw weniger auf der Autobahn vor sich fahren haben. Für Sachsens Wirtschaft ist die Anbindung an den Containerverkehr zu den großen norddeutschen Hochseehäfen besonders wichtig. Aber nicht nur der Transport von Gütern wird durch die Wiederherstellung der Elbe profitieren – die Behebung der Flutfolgen wird schließlich auch der Sächsischen Dampfschifffahrt als einem touristischen Zugpferd der Region zugutekommen.“

Die Torgauer Zeitung konfrontierte Dr. Ernst Paul Dörfler, langjähriger Leiter des BUND-Elbepjektes, mit diesen Aussagen.

TZ: Herr Dr. Dörfler, wie bewerten Sie den Antrag?

Dr. Dörfler: Das Baggern bringt nicht mehr Transporte auf die Elbe. Das Problem heißt Niedrigwasser. Der Antrag basiert auf einer Reihe von falschen Annahmen. Wenn versucht wer-

den soll, „noch mehr Güter auf dem Wasserweg in Sachsen umzuschlagen“, so suggeriert diese Aussage Wachstum im Güterverkehr auf der Elbe. Ist den Wirtschaftspolitikern entgangen, dass sich die Gütertransporte auf der Elbe seit 1998 von 1,7 Millionen Tonnen auf 0,9 Millionen Tonnen 2009 halbiert haben? Ist ihnen entgangen, dass „die Güterschifffahrt der Elbe den Rücken kehrt“? – nachzulesen im Sonderbericht des Bundesamtes für Güterverkehr 2007.

Die Politiker argumentieren aber, dass der Güterverkehr durch die Folgen des Hochwassers erheblich beeinträchtigt worden sei ...

Diese Annahme ist schlicht falsch. Wie die amtlichen Tiefen auf der Elbstrecke Dresden – Magdeburg zeigen, war die Befahrbarkeit der Elbe im Fünfjahresdurchschnitt nach dem Hochwasser sogar deutlich günstiger als vor dem Hochwasser 2002. So hatte die Elbe vor 2002 im Fünfjahresschnitt an 213 Tagen die Mindesttiefe von 1,60 Meter, nach dem Hochwasser waren es 251 Tage. Dennoch wurde in den Jahren nach dem Hochwasser deutlich weniger transportiert.

Was heißt das?

Der Rückgang der Transporte muss noch andere Gründe haben, als allein die Tiefe des Wassers. Deshalb werden auch weiteres Baggern und Steinschüttungen an der Elbe den Trend kaum umkehren können.

Die Koalitionsfraktionen fordern eine Mindesttiefe von 1,60 Meter für die Elbe ab Dresden. Wäre diese durchgängige Tiefe nach den Arbeiten eigentlich zu garantieren?

Genau auf diese Frage hat der Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium Enak Ferlemann dem Bundestagsabgeordneten Burkhard Lischka im Februar 2010 eine klare Antwort gegeben: „Eine garantierte Fahrrinntiefe gibt es für die frei fließende Elbe nicht!“ Wenn vom Oberlauf der Elbe zu wenig Wasser kommt, nützt auch das ganze Baggern nichts. Die bisherigen Klimastudien sagen längere Niedrigwasserzeiten voraus. Wie will man unter diesen Voraussetzungen das Ziel der ganzjährigen Befahrbarkeit erreichen, wenn es jetzt schon im Fünfjahresschnitt über vier Monate an der Mindestwassermenge für die Güterschifffahrt fehlt? Die Personenschifffahrt kommt mit deutlich weniger Wasser aus, aber auch hier kann es knapp werden.

CDU und FDP wollen mehr Verkehr vom Lkw aufs Schiff holen. Das klingt doch gut!

Es ist aber in den letzten 40 Jahren in der Bundesrepublik nicht gelungen. Obwohl jährlich 800 Millionen Euro in die Wasserstraßen gesteckt wurden, ist trotz allgemeinen Verkehrswachstums kaum eine Tonne aufs Frachtschiff verlagert worden. Warum sollte dies gerade auf der von der Wassermenge hochgradig benachteiligten Elbe gelingen? Warum wird nicht einmal analysiert, was die Investitionen der Vergangenheit gebracht haben?

Sagen Sie es uns!

Laut Umweltbundesamt werden nur 0,2 Prozent der Güter im Elberaum über den Wasserweg transportiert. Ist das eine Entlastung der Straßen? Die Schiene ist die bessere Alternative!

Glauben Sie, dass dieses Agieren der Regierungsparteien auf Fehlinformation oder gar Desinformation beruht?

So oder so ist der Umgang mit der Elbe ein klarer Fall für den Bundesrechnungshof. Wenn Jahr für Jahr 40 Millionen Euro öffentliche Gelder allein für diese Bundeswasserstraße ausgegeben werden, auf der kaum noch eine Million Tonnen bewegt werden und zudem noch Millionen in Häfen investiert werden, die keinen zuverlässigen Wasseranschluss haben, lohnt es sich nachzurechnen!