

Die Synode möge beschließen:

Die Synode nimmt die Stellungnahme der Evangelischen Akademie Sachsen-Anhalt e.V. zum Elbeausbau zustimmend zur Kenntnis. Die Synode bittet die Kirchenleitung, diese Stellungnahme in geeigneter Weise an

- das Ministerium für Landwirtschaft und Umwelt des Landes Sachsen-Anhalt
- das Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr des Landes Sachsen-Anhalt
- die anderen Landeskirchen, die zwischen Tschechien und Elbmündung Elbeanrainer sind,
- das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung,
- das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit,
- das Umweltbundesamt

weiterzuleiten.

Anlage 1 zu TOP (Elbeausbau)

Stellungnahme der Evangelischen Akademie Sachsen-Anhalt:

Oft geht unser menschliches Handeln und Wirtschaften mit negativen ökologischen Folgen einher. Die Folgewirkungen unseres Handelns für Ökosysteme, Tiere und Pflanzen sollten verantwortbar sein und mit allen Möglichkeiten gering gehalten werden. Um dem gerecht zu werden, wurden Leitlinien für einen verantwortbaren Umgang mit unserem Naturerbe, der Elbe, erstellt.

Bei der Entwicklung wurden Auswirkungen von Baumaßnahmen der Elbe auf folgende Bereiche einbezogen und abgewogen:

- Schiffbarkeit für Binnenschiffe im Güter- und Personenverkehr und Transportalternativen
- Hochwasserschutz
- Natur- und Umweltschutz

Berücksichtigt wurden Stellungnahmen unterschiedlicher Akteure:

- des Umweltbundesamtes
- des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung
- der Europäischen Union (Studie zur Binnenschifffahrt)
- des Vereins zur Förderung des Elbstromgebietes
- des Verein zur Hebung der Saaleschifffahrt
- des Bundes für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) und des NABU
- der Bürgerinitiative ProElbe

Des Weiteren wurden verschiedene Gutachten wie das des PIK, UFZ in die Betrachtung einbezogen.

Nach Abwägung der Informationen kommen wir zu folgenden Leitlinien:

Schiffbarkeit

Baumaßnahmen, die geeignet wären, der Schifffahrt ganzjährig eine Fahrrinntiefe von 1,60 m zu gewährleisten (derzeitiges Unterhaltungsziel) hätten derart negative Auswirkungen auf die Flussökologie, dass sie nicht gerechtfertigt sind.

Die aufgrund der Klimaveränderung tendenziell abnehmende Wassermenge wird in den kommenden Jahren und Jahrzehnten immer stärkere bauliche Eingriffe erfordern, um diese Fahrrinntiefe zu erhalten.

Des Weiteren werden Maßnahmen abgelehnt, die einen Elbeausbau nach sich ziehen wie der Bau des Saalekanals. Der Bau des Saalekanals wird die Saaleschifffahrt nur fördern, wenn Ausbaumaßnahmen an der Elbe zwischen Magdeburg und der Saalemündung erfolgen.

Transportalternativen

Der Gütertransport kann mit der Bahn im ausreichenden Umfang abgewickelt werden. Ein Vergleich der externen Effekte zwischen Güterverkehr auf der Bahn bzw. per Binnenschiff fällt nicht zugunsten des Binnenschiffs aus. Umweltschädliche Unterhaltungsmaßnahmen, die den Binnenschiffverkehr auf der Elbe fördern, können von daher nicht gerechtfertigt werden.

Hochwasserschutz

Hochwasserschutz wird am besten durch Retentionsflächen gewährleistet, obwohl auch diese keinen absoluten Schutz gewähren können, sondern immer in Verbindung mit anderen Maßnahmen gesehen werden müssen. Durch Rückverlegung der Deiche wie z.B. bei Dessau oder Lenzen müssen weitere Retentionsflächen geschaffen werden. Deichrückverlegungen, wie z.B. auch in der Hochwasserschutzkonzeption des Landes vorgesehen, sollten weiterhin durchgeführt werden, auch wenn sie angesichts der wirtschaftlichen Nutzung und hohen Infrastrukturkosten nur an einigen Abschnitten mittelfristig realisierbar sind.

Auch eine Erhöhung von Deichen kann in manchen Abschnitten eine sinnvolle und notwendige Maßnahme sein.

Unterhaltungsmaßnahmen, die dem Erhalt einer Fahrrinntiefe von 1,60 m dienen, sollten nicht dadurch legitimiert werden, dass sie auch positive Effekte für den Hochwasserschutz hätten. Dieser Zusammenhang ist nur in sehr seltenen Fällen schlüssig zu belegen und lenkt von anderen Hochwasserschutzmaßnahmen ab, die geringere oder keine negativen Auswirkungen auf die Umwelt haben.

Natur- und Umweltschutz

Es wird für unerlässlich gehalten, dass alle Unterhaltungsmaßnahmen an der Elbe

- mit den Bestimmungen der Wasserrahmenrichtlinie, Flora-Fauna-Habitat-Richtlinie und der Vogelschutzrichtlinie vereinbar sind und die entsprechenden Nachweise nach geltendem EU-Recht geführt werden.
- mit den Schutzkriterien des Biosphärenreservats Mittlere Elbe vereinbar sind
- das UNESCO- Weltkulturerbe Gartenreich Dessau-Wörlitz und seinen Status nicht gefährden
- nicht nur zwischen Bundes- und Landesbehörden sondern auch mit den Umweltverbänden und den Anliegern abgestimmt werden.

Eine solche Abstimmung sollte auch dann gesucht werden, wenn es dafür kein rechtliches Erfordernis gibt. So könnten sich die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung und die Landesbehörden den vorhandenen Sachverstand und die detaillierten Kenntnisse der Vortortsituation von Umweltverbänden nutzen und unnötige Umweltschäden vermeiden.

Auch Maßnahmen, die nicht als Ausbau gelten und damit kein Planfeststellungsverfahren erfordern sowie keine Verschlechterung der ökologischen Situation im Sinne der Wasserrahmenrichtlinie der Europäischen Union darstellen, sollten vor einer Erarbeitung eines Gesamtverkehrskonzeptes unter Einbeziehung des Schienennetzes für den Elberaum möglichst zurückgestellt werden.

Schon heute ist der Elbe-Tourismus in Sachsen-Anhalt von großer ökonomischer Bedeutung. Eingriffe in das Flusssystem zugunsten der Güterschifffahrt haben immer negative ökologische Auswirkungen und gefährden damit auch die touristische Attraktivität des Elbegebiets.