

# Die Elbe – Beginn einer neuen Flusspolitik?

Vortrag von Iris Brunar, anlässlich der Konferenz: Flüsse in Mittel- und Osteuropa am 7. und 8. November 2003 in Potsdam.

In den letzten Jahren ist die Elbe durch eine Metamorphose gegangen. Von einer stinkenden Kloake mit verdreckten Ufern verwandelte sie sich in einen Strom mit hellen Sandbänken, die zum Verweilen einladen. Ein Bad in Ihren Fluten zu nehmen wird von Jahr zu Jahr beliebter.

Sie ist eine Kandidatin, um in die Reihe der UNESCO Weltkulturerbelandschaften aufgenommen zu werden. Ihr Name soll neben Berühmtheiten wie dem Grand Canyon, dem Baikalsee und der Loire stehen. Das ist ein großes Potential für die Region, aber auch eine erhebliche Verantwortung.

Ein besonderer Fluss ist die Elbe allemal – eben weil sie noch nicht zur Wasserstraße westeuropäischen Standards ausgebaut wurde. Sie ist der letzte frei fließende Strom, auf 600 Kilometer Länge ungestaut. An den noch relativ!! naturnahen, unverbauten Ufern konnte nicht nur der Biber überleben.

Die Auenlandschaften mit den größten zusammenhängenden Auenwäldern Mitteleuropas bieten Lebensraum für eine Vielfalt von Tier- und Pflanzenarten wie über 250 verschiedene Vogelarten, etwa 50 Libellenarten, 500 nachgewiesene Schmetterlingsarten, 1050 Pflanzenarten, viele davon vom Aussterben bedroht.

Einmalig ist der doppelte Schutzstatus der UNESCO einer Region: Biosphärenreservat Flusslandschaft Elbe und Dessau-Wörlitzer Gartenreich – besonders ist die Vielfalt von Kultur- und Naturerbe an den Ufern der Elbe.

Welche Konsequenzen hätte ein Donau-Oder-Elbe-Kanal (DOE-Kanal) für die Elbe?

Der Kanal würde nach bisherigen Erkenntnissen mit dem Ziel gebaut werden, die ganzjährige Schiffbarkeit für mindestens 2 000 Tonnen-Schiffe zu ermöglichen. Die kleineren Europa-Schiffe mit 1350 Tonnen werden seit den 70er Jahren nicht mehr gebaut (Geschäftsbericht der Deutschen Binnenschifffahrt 1994 / 95), sondern nach und nach verschrottet. 2 000 Tonnen-Schiffe aber, benötigen eine Fahrrinntiefe von 3-4 m. Die Elbe ist für diesen Schiffstyp nicht befahrbar, da ihre Tiefe nicht ausreicht.

Typisch für die Elbe sind u. a. lang anhaltende, unvorhersehbare Niedrigwasserperioden; Schifffahrt ist dann gar nicht oder nur sehr eingeschränkt möglich. Bestes Beispiel: Das Jahr 2003. Von Juni bis Dezember ist die Schifffahrt auf der Elbe praktisch eingestellt. Aber auch im Jahr 2000, vor nur drei Jahren, führte die Elbe über ein halbes Jahr Niedrigwasser von nur 1 m Tiefe.

Die Elbe kann deshalb nur von Schiffen mit 1000 - Tonnen Ladung befahren werden - und selbst das nur zeitweilig und damit nicht verlässlich.

Mit dem Bau des DOE-Kanals ergäbe sich der Zwang, die Elbe mit einer Kette von rund 20 Staustufen zu kanalisieren. Geschätzte Kosten: Mehrere Milliarden Euro, das Kosten-Nutzen-Verhältnis wäre 10:1 – d. h. 10 Euro investieren um 1 zu

verdienen (Quelle: Bundesverkehrswegeplan-Entwurf 1992). Im BVWP 1992 wurde diese Lösung als unwirtschaftlich verworfen.

Was wären die Folgen eines Staustufenbaus? Was hätte die Kanalisierung des letzten, auf über 600 km Länge frei fließenden Flusses in Deutschland für Konsequenzen?

1. Die totale Vernichtung der Auenlandschaften, darunter die größten zusammenhängenden Auenwälder Mitteleuropas;
2. Vernichtung der natürlichen Ufer und Sandstrände sowie deren Bewohner, z.B. der Flussregenpfeifer. Sand- und Kiesufer wären überstaut oder geschottert, wertvolle Lebensräume zerstört.
3. Verlust der FFH-Gebiete
4. Verschlechterung der Sauerstoffverhältnisse und der Selbstreinigungskraft des Gewässers
5. erhebliche Veränderungen im Wasserhaushalt der Flusslandschaft
6. Verschärfung von Hochwasserereignissen für die Unterlieger. Der Rhein mit seinen sich häufenden Jahrhunderthochwassern, seit dem Bau von Staustufen, bietet dafür ein abschreckendes Beispiel

Daher ist der Bau von Staustufen, laut Bundesumweltministerium, an den wenigen noch frei fließenden größeren Gewässerabschnitten aus heutiger Sicht nicht mehr zu vertreten. (Quelle: Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit in: "Umweltpolitik Wasserwirtschaft in Deutschland", Februar 1996.)

7. Die Aberkennung des Status "UNESCO-Biosphärenreservat" durch die UNESCO wäre wahrscheinlich. Hingegen die Anerkennung der Elbe als UNESCO Weltkulturerbelandschaft unwahrscheinlich. Beträchtliches, wirtschaftliches Potential der Region z. B.: im Tourismus wäre somit vernichtet.

Als Begründung für den Flussausbau wird immer wieder die Binnenschifffahrt genannt.

Wie sieht es mit der Entwicklung der Frachtschifffahrt auf der Elbe aus?

1913 wurden auf der Elbe 18 Mio. Tonnen transportiert. Heute sind es noch 1 – 2 Mio. Tonnen. Die Zeiten, als die Elbe im Gütertransport eine wichtige Rolle gespielt hat, sind vorbei. Sie ist als Wasserstraße unbedeutend. Nur 1% aller Güter Tschechiens, Sachsens und Sachsen-Anhalts werden über die Elbe transportiert.

Nach Inbetriebnahme der Kanalbrücke am Wasserstraßenkreuz Magdeburg verliert die Elbe statistisch drei Viertel aller Gütermengen. Von 4 Mio. t im Jahr 2000 verbleibt nur noch ein kläglicher Rest von 1-2 Mio. Tonnen auf der Elbe.

Mengenmäßig entspricht das etwa 2 Güterzügen pro Tag, die alternativ über die Schiene transportiert werden könnten. Niemand käme auf die Idee für zwei Güterzüge pro Tag eine neue Trasse zu bauen. Die Notwendigkeit eines weiteren Ausbaus der Elbe ist daraus nicht ableitbar.

Bundesweit entwickelt sich der Trend in der Binnenschifffahrt ähnlich.

Trotz Milliardeninvestitionen in die Wasserstraßen in den vergangenen Jahren, trotz Freistellung von Öko- und Mineralölsteuer, hat sich der Anteil der Binnenschifffahrt am Gütertransportvolumen in den letzten vier Jahrzehnten halbiert. Die transportierte Menge stagniert.

Das Ziel, die Verkehrsverlagerung vom LKW auf das Binnenschiff, wurde nicht erreicht. Das Transportmittel Binnenschiff mag romantische Gefühle in uns wach rufen, aber es entspricht nicht mehr den Anforderungen unserer Wirtschaft.

Was sind die Gründe für den Ausschluß der Binnenschifffahrt als Transportmittel?

- die lange Dauer des Transports
  - die erforderliche Partiegröße
  - die geringe Netzdichte
- (Laut einer Studie von Planco von 1999)

Doch von größter Bedeutung ist die Verlässlichkeit und die Ganzjährigkeit eines Transportmittels. Auch Massen- und Schüttgüter müssen verlässlich an ihrem Bestimmungsort eintreffen. Diese Verlässlichkeit bietet der Niedrigwasserfluss Elbe nicht.

Auch eine Realisierung der 2002 gestoppten Baumaßnahmen hätte die ganzjährige Schifffahrt auf der Elbe nicht ermöglicht. Denn eine Vertiefung der Elbe um 20 cm genügt nicht, wenn ein ganzer Meter Wassertiefe fehlt.

Wie geht es nun weiter an den Elbe? Was ist der aktuelle Stand?

Sachsen-Anhalt fordert den Elbausbau in einem Bundesratsantrag. Auch wenn kein nachhaltiger Effekt zu erwarten ist, es kostet das Land ja nichts. Die Fortsetzung des Ausbaus wird ebenfalls heftig von den Hafenverbänden und der verladenen Industrie eingefordert, damit das neue Wasserstraßenkreuz kein Bindestrich bleibt.

Die Wiederaufnahme dieser Baumaßnahmen an der Elbe nach den Plänen aus den dreißiger Jahren würden zusätzliche 100 Mio. Euro schlucken. Die Kosten wären höher als der Nutzen, das belegt die UBA-Studie vom April 2002. Schon aus rein volkswirtschaftlichen Gründen ist deshalb das Aussetzen der Maßnahmen sinnvoll.

Erstaunlich ist: während andere Flüsse in Deutschland von 2 m auf 3 m vertieft werden sollen, soll für die Elbe anscheinend eine Fahrrinne von 1,60 m genügen. Hier scheint die Strategie verfolgt zu werden: erst mal Geld verbauen, dann weiterschauen. Denn, je größer die Investition, um so größer ist der Sachzwang, weiterbauen zu müssen.

Ähnlich wird mit der Saale vorgegangen: Im neu gebauten Hafen in Halle herrscht gähnende Leere. Eine Investitionsruine. Das letzte Stück der Saale ist angeblich der Engpass. Nun wird der Saale-Elbe-Kanal geplant, der die ganzjährige Schifffahrt auf der Saale ermöglichen wird. Die Elbe wird dann das nächste Nadelöhr sein, das es zu beseitigen gilt. Bemerkenswert: selbst die Binnenschifffahrtsverbände können durch dieses Kanalprojekt keine Belebung der Schifffahrt erkennen, wenn nicht auch an der Elbe Maßnahmen ergriffen werden.

Wie wird hier geplant? Wo ist das Konzept, von dem Bundesminister Stolpe immer wieder spricht, für die „Ertüchtigung“ der Elbe zu einer wirtschaftlichen Wasserstraße?

Wirtschaftlichkeit spielt bei den Ausbauvorhaben eine eher untergeordnete Rolle. Dieser Widersinn lässt vielmehr auf Konzeptlosigkeit schießen.

Ein Ausweg aus dem Dilemma kann das seit Jahren für die Elbe geforderte Gesamtkonzept werden. Als eine wirksame Bremse auf diesem Weg allerdings agiert die dem Bundesverkehrsministerium untergeordnete Wasser- und Schifffahrtsverwaltung. Eine aufgeblähte Behörde, die Beschäftigung sucht und sie immer wieder in neuen Bauvorhaben findet. 1000 Angestellte sind allein für die Elbe zuständig, das sind stolze 10 Verwalter auf jeden einzelnen Elbschiffer. Trotzdem, Personalabbau, wie in einer Kienbaum-Studie 2001 gefordert, wird es vorläufig nicht geben

Zum Glück ist Güterschifffahrt nicht die einzige Möglichkeit mit dem Fluss zu wirtschaften! Die Personenschifffahrt, mit weniger Tiefgang, ist im Spreewald ein verbreitetes Geschäft. Aber auch die Fischwirtschaft - Sachsen will für 35 – 45 Mio. € seine Flüsse und Bäche renaturieren und für Fische durchgängig passierbar machen.

Flusstourismus bietet ausbaufähiges Potential. Menschen erleben die Elbe beim Wandern, Radfahren, Angeln, Paddeln und Baden. Sie entdecken eine unvergleichlich schöne Landschaft, finden Ruhe und Erholung am Fluss. Der Elberadweg ist dieses Jahr zum beliebtesten Radweg gewählt worden. Im Tourismus sind jetzt schon etwa 10 mal so viele Arbeitsplätze vorhanden wie in den Häfen Sachsen-Anhalts.

Die Elbe sollte zu einem Modellprojekt für einen neuen Umgang mit Flüssen entwickelt werden. Die Voraussetzungen sind gut, mit dem Fluss und seinen Auen ökologisch und nachhaltig zu wirtschaften.

Renaturierung der Auen durch Deichrückverlegung und Altarmanschluss, hier ein aktuelles Beispiel von der Elbe bei Klieken, Rückbau von Uferversiegelungen, wo immer vertretbar, und eine Anpassung der Schifffahrt an die natürlichen Gegebenheiten des Flusses wären die wichtigsten Schritte. Nicht zuletzt muss geprüft werden, welchen Einfluss der Klimawandel auf die Nutzung der Elbe als Wasserstraße haben wird. Das Potsdam-Institut für Klimafolgenforschung empfiehlt bei der Planung von Wasserstraßen die Klimaentwicklung mit einzubeziehen.

#### Fazit

Kosten, Schäden und Verluste einer Kanalisierung, aber auch der so genannten behutsamen Instandsetzung, stünden in keinem vernünftigen Verhältnis zum erwarteten Nutzen. Die Binnenschifffahrt ist seit Jahrzehnten auf Talfahrt. Eine neue Perspektive bekommt sie durch eine Fortsetzung der Kanalisierung der Flüsse nicht.

Die alte Taktik der stückweisen, zusammenhanglosen Herumbauerei, muß deshalb beendet werden. Das 1996 und 2002 versprochene Gesamtkonzept für die Flusslandschaft Elbe, das die verschiedenen Aspekte angemessen berücksichtigt, muss endlich Gestalt annehmen! Die konsequente Ablehnung des DOE-Kanals ist die einzig sinnvolle Entscheidung.

Der Rhein ist begradigt, die Mosel, gestaut, Donau und Isar, kanalisiert, die Weser, betonierte. Die Elbe ist der letzte frei fließende, relativ naturnahe Strom in Deutschland! Der letzte! Die Zerstörung wäre endgültig!

Die Elbe bietet uns die Chance zu einer grundlegenden und historischen Wende in der Flusspolitik. Wir sollten alles versuchen, um die Elbe zu einem vorbildlichen Fluss zu entwickeln.

Nicht in der Kanalisierung, sondern in einer nachhaltigen und angepassten Nutzung liegt die Zukunft unserer Flusslandschaften.