



ERNST PAUL DÖRFLER

## Wertewandel im Umgang mit der Elbe

### Von der Wasserstraße zum Ökosystem Flusslandschaft

#### *Der Wiener Kongress und die Regulierung der Elbe*

Mit der beginnenden Industrialisierung gewann der Fluss als Transportweg zunehmend an Bedeutung. Dazu bedurfte es einer Aufhebung der Handels- und Transporthindernisse, vor allem der politischen ‚Kleinstaaterei-Grenzen‘ und der schwierigen Befahrbarkeit der Elbe. Beide Anliegen verfolgte unter anderem der Wiener Kongress vor 200 Jahren. Darauf aufbauend begann 1819 die Elbschiffahrtskommission ihre Arbeit. Der Weg zur Wasserstraße Elbe nahm seinen Anfang. In der Kommission waren als Anrainer Österreich, Sachsen, Preußen, Hannover, Dänemark (für Lauenburg und Holstein), Anhalt-Dessau, Anhalt-Köthen, Anhalt-Bernburg, Mecklenburg-Schwerin und Hamburg vertreten.

Zwischen 1819 und 1821 bemühten sich die Beauftragten von zehn Regierungen im Schloss Pillnitz bei Dresden in 44 Konferenzen um eine Einigung. Das Ergebnis war 1821 die Elbschiffahrtsakte.

Die erste Besichtigung des Elbstromes von Melnik (Mělník) bis Cuxhaven durch alle Anrainer fand erst rund 20 Jahre später, im Jahr 1842 statt. 1844 wurde die Additionalakte zur Elbschiffahrtsakte verabschiedet. Die Anliegerländer waren verpflichtet, die Hindernisse aus dem Strom zu räumen. Mächtige Sturzbäume lagen kreuz und quer im Flussbett. Über 100.000 hinderliche Stämme mussten aus der Schiffahrtsrinne entfernt werden, darunter uralte Eichen, die zum Teil Jahrtausende im Elbsand schlummerten. 1866, als die preußische Elbstrombauverwaltung in Magdeburg eingerichtet war, wurde mit der Begradigung und Vertiefung der Elbe im Interesse der Schifffahrt ernsthaft begonnen. Die Gründung des Deutschen Kaiserreiches beschleunigte diese Entwicklung. Erst ab 1871 war die Schifffahrt auf der Elbe frei von allgemeinen Abgaben, und es begann ihre Blütezeit.<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Zur Geschichte des Flusses gibt es eine Reihe von Veröffentlichungen, die meist als Einleitungen in speziellere Themen fungieren oder als Beiträge in Sammelbänden einzelne historische Felder beleuchten. Vgl. dazu: OTTO MÖRTZSCH, *Zur Geschichte der Elbschiffahrt*, Dresden 1923; GERHARD KETTMANN, *Die Sprache der Elbschiffer*, Teil I (Mitteldeutsche Studien 22), Halle/Saale 1959, S. 9-28; FRITZ HEINRICH, *Elbschiffahrt gestern und heute*. Aus der über 1000jährigen Geschichte der Schifffahrt auf der Oberelbe, Dresden 1987; HUBERT GLASER, *Die Elbe als geschichtlicher Raum*, in: *Die Elbe – Ein Lebenslauf / Labe – Život Řeky*, hrsg. vom Deutschen Historischen Museum, Berlin



Abb.1: Noch im 20. Jahrhundert bereiteten gewaltige Wurzelstöcke (Stubben) von Eichen der Elbschiffahrt bei Wittenberge große Probleme, um 1950 [Fotografie: W. Bruder, Stadtarchiv Wittenberge 1691/112].

Die Elbe bekam ein neues Gesicht. Ihre Ufer wurden mit den sich ausbreitenden Umschlagplätzen und Betriebsstätten zu Hauptschlagadern der Wirtschaft. Wenige Flussbegradigungen wurden schon vorher durchgeführt, so 1684 unter dem brandenburgischen Kurfürsten Friedrich Wilhelm I. am Elbkilometer 353 bei Rogätz, 20 Kilometer nördlich von Magdeburg. Im 18. Jahrhundert gab es Begradigungen bei Klöden und Magdeburg, auch diese hatten das Ziel Hochwasserschäden zu minimieren. Mit den Flussregulierungen für die Schifffahrt wurde eine durchgängige Fahrwassertiefe von 94 Zentimetern angestrebt. Schon das war damals ein hochgestecktes Ziel. Die Schiffe sollten sicher fahren können, zumindest dann, wenn die Elbe eine mittlere Wasserführung hatte. Bis zum Ende des 19. Jahrhunderts war dieser Mittelwasserausbau abgeschlossen. Bei Niedrigwasser musste die Schifffahrt wohl oder übel pausieren. Während über Jahrtausende der Strom nach den Regeln der Natur frei mäandrieren und sein Bett nach Belieben verändern konnte, wurde

1992, S. 45-49; GERHARD THEUERKAUF, Die Handelsschifffahrt auf der Elbe – Von den Zolltarifen des 13. Jahrhunderts zur „Elbe-Schiffahrts-Acte“ von 1821, in: ebd., S. 69-75; KARL JÜNGEL, Die Elbe. Geschichte um einen Fluss, Böblingen 1993; CHRISTIAN GRAF VON KROCKOW, Die Elbreise. Landschaften und Geschichte zwischen Böhmen und Hamburg, München 2000; HANSJÖRG KÜSTER, Die Elbe. Landschaft und Geschichte, München 2007; oder SABINE TACKE/ECKHART W. PETERS/JÁNOS STEKOVICS, Kulturlandschaft Elbe (Stadtumbau 2010), [Döbel] 2010.





Abb. 2: Mahnmal für die Zwangsarbeitersiedlung Elbregulierung 1939–1945. Die Sandsteinquader stellen symbolisch die Anordnung der Häftlingsbaracken dar, 2017 [Fotografie: Ernst Paul Dörfler].

ihm mit der Regulierung ein festgelegter Lauf zugewiesen. Den Abflussquerschnitt engten nun Steinbauwerke ein. An der Oberelbe, insbesondere in Sachsen, wurden die Ufer mit Deckwerken versehen, das heißt mit Steinen korsettartig gepflastert. Aus den einst weichen und veränderlichen Ufern wurden harte und starre Ufer. Weiter stromab, an der Mittel-elbe ab Elbkilometer 121, der Grenze zwischen den Königreichen Sachsen und Preußen, wurde dem Fluss mit Hilfe von Buhnen sein Bett zugewiesen. Buhnen sind jene steinernen Bauwerke, die alle hundert Meter zungenartig vom Ufer aus in den Fluss hineinragen und die Strömung in die Flussmitte lenken. Insgesamt wurden fast 7.000 Buhnen gebaut, alle störenden Inseln beseitigt und aus den einst zahlreichen Flussarmen ein einziger und einheitlicher Stromschlauch geformt. Mit dieser Bündelung des Wassers ging die erwünschte Vertiefung des Flussbettes einher, mit der eine durchgehende Schiffbarkeit gewährleistet werden sollte.<sup>2</sup>

<sup>2</sup> Vgl. JOHANN GOTTLIEB LOHSE, Die Correction des Elbstromes und die Uferbauten an demselben innerhalb Sachsens, eine Denkschrift, Dresden 1871; ERICH ROLOFF, Fünfzig Jahre Elbstrombauverwaltung, in: Zentralblatt der Bauverwaltung 1916, Nr. 27, S. 190-194.



Doch schon bald reichte die im 19. Jahrhundert anvisierte Fahrwassertiefe nicht mehr aus. Auch wenn immer häufiger über zunehmendes Niedrigwasser geklagt wurde, entwickelte sich die Größe der Elbschiffe beständig weiter. Um 1865 konnten die größten der auf der Elbe betriebenen Schiffe 250 Tonnen laden, um 1900 waren es schon 770 Tonnen und 1915 1.000 Tonnen; der Tiefgang lag dann bei zwei Meter.<sup>3</sup> Die Klagen über die unzureichende Tiefe des Fahrwassers der Elbe rissen niemals ab. Immer wieder war der Fluss zu flach für die wachsenden Ansprüche. Vor allem in den langanhaltenden Trockenzeiten der Jahre 1904 und 1911, als die komplette Schifffahrt für viele Monate eingestellt werden musste, wurden die Forderungen nach einem weiteren Ausbau laut. In den 1930er- und 1940er-Jahren wurde dieser Ausbau fortgesetzt. Mit der Verlängerung der Buhnen vertiefte sich der Fluss erneut. Er sollte auch bei Niedrigwasser gut befahrbar sein.

10.000 Arbeitskräfte waren im Einsatz, in jener Zeit auch viele Zwangsarbeiter und Kriegsgefangene.<sup>4</sup> Doch nicht alle Vorhaben wurden umgesetzt.

### *Die Kettenschleppschifffahrt*

In den 30er-Jahren des 19. Jahrhunderts meisterten die ersten Dampfschiffe die Passage auf der Elbe zwischen Hamburg, Dresden und Böhmen. Aber erst Jahrzehnte später begann die bahnbrechende Ära der Dampfschiffe. An der Elbe setzte sich zu Beginn der 1870er-Jahre eine neue Technologie in der Schifffahrt durch – die Kettenschleppschifffahrt.<sup>5</sup> Das Prinzip bestand darin, dass sich das Schleppschiff an einer auf dem Flussgrund liegenden Kette entlang zog. Die Kette wurde aus dem Wasser gehoben, von einer Dampfmaschine über Trommeln durch das Schiff gezogen und Achtern wieder in den Fluss herabgelassen. Im Schlepptau eines solchen Kettendampfers hingen oft mehrere Lastkähne, bis zu maximal einem Dutzend. Zwölf Tonnen Kohle verbrannte ein Schleppdampfer täglich. Die Kettenschleppschifffahrt hatte den Vorteil, dass sie sowohl mit einer flachen Elbe als auch mit einer starken Strömung klar kam. In der Magdeburger Elbe, die im Stadtgebiet eine besonders starke Strömung hat, begann man mit der Verlegung der Kette zwischen Buckau und Magdeburg-Neustadt. Sie wurde immer weiter verlängert, so dass sie in den

<sup>3</sup> Ich danke dem ehemaligen Schiffer und Fährmann Horst Fröhlich aus Barby für die Informationen.

<sup>4</sup> Vgl. dazu URL: <https://www.vom-vergessen-zum-erinnern.com/zwangslager/strafgefangenenlager-elberegulierung-griebo/> [Zugriff am 24.04.2017].

<sup>5</sup> Vgl. zur Kettenschleppschifffahrt: SIGBERT ZESEWITZ/HELMUT DÜNTZSCH/THEODOR GRÖTSCHEL, *Kettenschifffahrt*, Berlin 1987; DIESS., Ewald Bellingrath. *Ein Leben für die Schifffahrt* (Schriften des Vereins zur Förderung des Lauenburger Elbschiffahrtsmuseums e.V. 4), Lauenburg 2003; SIGBERT ZESEWITZ, *Die Kettenschifffahrt auf Elbe und Saale*, Erfurt 2017.



Abb. 3: Kettenschleppverband in Tetschen-Bodenbach, Postkarte, um 1920 [Institut für Sächsische Geschichte und Volkskunde, Bildsammlung 167909].

1870er-Jahren von Hamburg über 668 Kilometer bis nach Aussig (Ústí nad Labem) in Böhmen reichte. Die maximal zugelassene Schifffahrtstiefe lag bei mittlerem Wasserstand oberhalb Magdeburgs bei 60 Zentimeter, unterhalb Magdeburgs bei 90 Zentimeter. Die eingesetzten Schleppschiffe waren rund 50 Meter lang, sieben Meter breit und hatten einen Tiefgang von nur 48 Zentimetern. Durch die neue Antriebstechnik konnten die gezogenen Kähne deutlich größer dimensioniert werden. 100 Tonnen zusätzliche Ladung erforderten jeweils zehn Zentimeter mehr Fahrwassertiefe. Die mittlere Transportgeschwindigkeit betrug mit fünf Kilometer in der Stunde zwar nur Schrittgeschwindigkeit, dennoch war sie eine erhebliche Steigerung gegenüber dem Treideln. Mit Beginn der Industrialisierung wurden vor allem schwere Massengüter transportiert, insbesondere Stahl, Kohle und Düngemittel, damals Guano, wegen dessen Herkunft auch Chilesalpeter genannt. Als die Kette durchgängig komplett war, wurden mit dieser Technik drei bis vier Millionen Tonnen pro Jahr auf der Elbe befördert.

Doch so revolutionär die Kettenschifffahrt auch war, sie hatte keine lange Lebensdauer. Schon nach zehn Jahren musste die teure Kette ersetzt werden. Sie war verschlissen und um sieben Kilometer gedehnt. Auch die Kettenschlösser funktionierten nicht mehr. Die Kette musste nämlich immer gelöst werden, wenn sich zwei





Abb. 4: Der Kettenschleppdampfer „Gustav Zeuner“, Baujahr 1894, technisches Exponat und Zeitzeuge der Geschichte der Elbschifffahrt, Wissenschaftshafen Magdeburg, 2015 [Fotografie: Andreas Martin, Institut für Sächsische Geschichte und Volkskunde, Bildsammlung 087361].

Schiffe begegneten, denn auch die stromabfahrenden Schiffe nutzten sie. Das ging nur durch Zertrümmern eines Kettenglieds und Ersatz durch ein Kettenschloss. Jede Begegnung kostete viel Zeit. Die einst so revolutionäre Kette wurde nach und nach wieder außer Betrieb genommen, da sich leistungsfähige Schiffe mit eigenem Antrieb durchsetzten. Auf der Elbe in Böhmen wurde die Kettenschifffahrt noch bis 1948 betrieben. Der letzte Abschnitt auf der Mittel-elbe, auf dem die Kettenschifffahrt bis 1945 praktiziert wurde, war die Magdeburger Stadtstrecke, also genau der Ort, an dem diese Art von Schifffahrt ihren Anfang genommen hatte. Die letzten beiden noch fahrenden Kettenschlepper wurden am Ende des Zweiten Weltkrieges durch Bombenangriffe zerstört.

Der Kettenschleppdampfer „Gustav Zeuner“ liegt heute in Magdeburg als Museumsschiff am Rand des Handelshafens an Land, direkt neben dem Elberadweg, und kann besichtigt werden.<sup>6</sup>

### *Der Höhepunkt der Elbschifffahrt*

Heute unvorstellbar, aber am Ende des 19. Jahrhunderts Realität: Etwa die Hälfte der Transporte auf Binnenschiffen in ganz Deutschland fanden in dieser Zeit auf der Elbe statt. Mitteldeutschland war damals im Verbund mit Böhmen und Hamburg das industrielle Herz des Deutschen Reiches. Möglich wurde diese enorme Transportleistung auch durch die neu eingeführten leistungsfähigen Seitenradschleppdampfer. Zu beiden Seiten des Schiffes drehten sich Schaufelräder und trieben das Fahrzeug

<sup>6</sup> Vgl. URL: <http://www.kettendampfer-magdeburg.de/> [Zugriff am 20.03.2017].





Abb. 5: Seitenradschlepper „Württemberg“, Baujahr 1909 (gebaut in der Werft Sachsenberg, Roßlau), seit 1975 Museumsschiff und Gaststätte, Magdeburg-Rotehorn, 2015 [Fotografie: Andreas Martin, Institut für Sächsische Geschichte und Volkskunde, Bildsammlung 087362].

an. Dieser Schiffstyp verdrängte nach und nach, beginnend auf dem nördlichen Teil der Elbe, die Kettenschleppdampfer. Die leistungsfähigeren, aber auch energie-fressenden Seitenradschleppdampfer (und erst recht die seit 1920 eingesetzten Motorschleppschiffe) benötigten jedoch eine größere Fahrwassertiefe und ein gleich-mäßiges Gefälle.

Um 1900 nahm das Transportgeschäft mit den langen Schleppzügen an Umfang und Tempo rasant zu. Die größer werdenden Unternehmen setzten vor allem die Kleinschiffer unter existentiellen Druck, viele mussten aufgeben.

Der letzte Seitenradschlepper, getauft auf den Namen „Württemberg“, Baujahr 1909, war bis 1974 im Einsatz und liegt heute als Museums- und Restaurantschiff auf dem östlichen Ufer vor der Magdeburger Rotehorninsel. Im Laufe von Jahrzehnten wurde bei vielen Schleppschiffen die durch Kohlefeuerung betriebene Dampfmaschine durch platzsparende Aggregate aus dem Dieselmotorenwerk in Magdeburg ersetzt. Diese dann Motorgüterschiffe genannten Fahrzeuge hatten auf der Elbe anfangs eine Ladekapazität von 750 Tonnen. Daneben kamen auch Schubschiffe zum Einsatz, die mit einem oder mehreren Leichtern, die sie vor sich her schoben, einen Verband bildeten. Einzelne dieser Schubschiffe sind bis heute erhalten und befahren noch immer die Elbe.



Mit der Eisenbahn kam im 19. Jahrhundert ein neuer Wettbewerber auf den Markt. Ausgerechnet das Einzugsgebiet der Elbe wurde zum Pionierland des Schienenverkehrs. Das Jahr 1839 markierte einen Meilenstein in der deutschen Mobilitätsgeschichte. Die erste Ferneisenbahnstrecke Deutschlands führte von Dresden nach Leipzig, schon ein Jahr später gefolgt von der Strecke Leipzig – Magdeburg. Damit standen entlang der Elbe zwei Verkehrsträger parallel zur Verfügung. Während die Schifffahrt von den sich ändernden Wasserständen abhängig war (und heute noch ist!), konnte die Bahn schon immer Tag für Tag Güter und Personen transportieren. So nahm der Schienentransport rasant zu, während die Schiffstransporte stagnierten und ab 1913 an der Elbe rückläufig waren. Das ‚goldene Zeitalter‘ der Güterschifffahrt auf der Elbe endete mit dem Ausbruch des Ersten Weltkriegs 1914.<sup>7</sup>

#### *Von der Reichswasserstraße zur Bundeswasserstraße*

1921 wurde die gesamte deutsche Elbe zur Reichswasserstraße, heute ist sie Bundeswasserstraße. Doch schon zuvor, im Jahre 1913, erreichte der Umfang der Transporte auf der Elbe seinen Zenit. Damals wurden 18 Millionen Tonnen auf dem Fluss befördert. Seither ging die Frachtschifffahrt zurück, obwohl die Befahrbarkeit der Elbe mehrfach verbessert wurde.

Auch wenn in DDR-Zeiten die Wasserstraße Elbe nur notdürftig unterhalten wurde, erreichten die Gütertransporte bis 1989 beachtliche 9,5 Millionen Tonnen im Jahr. In Folge der politischen Wende 1990 brach der Güterverkehr auf der Elbe nahezu vollständig zusammen. Obwohl zuvor (1989) für die Verschrottung der alten Schiffe von der Europäischen Union (EU) großzügig Abwrackprämien bereitgestellt wurden,<sup>8</sup> verfolgte derselbe Staat im wiedervereinigten Deutschland das Ziel, die Elbe zu einer „Wasserstraße europäischen Ranges“ zu entwickeln.<sup>9</sup> Große Motorgüterschiffe, sogenannte Europaschiffe, sollten die Elbe befahren. Ein Gutachten der wirtschaftsnahen „Hamburg Port Consulting“ bescheinigte der Schifffahrt auf der Elbe bis zum Jahr 2000 ein jährliches „Ladungspotential von 50 Millionen Tonnen“.

<sup>7</sup> Vgl. JÜNGEL, Elbe (wie Anm. 1), S. 165-172; HEINZ GLADE, Elbe, Schiffe und Maschinen. Ein Bericht über die Entwicklung der Magdeburger Elbeschifffahrt (Magdeburger Schriftensammlung), Magdeburg 1958, S. 25-33.

<sup>8</sup> Vgl. Verordnung Nr. 1101/89 des Rates der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft (EWG) vom 27.04.1989 über die Strukturbereinigung in der Binnenschifffahrt, in: Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften, Nr. L 116/25 vom 28.04.1989, URL: [http://publications.europa.eu/resource/ellar/ec5efd94-a509-47f4-9e69-dbcdae5f3247.0004.02/DOC\\_1](http://publications.europa.eu/resource/ellar/ec5efd94-a509-47f4-9e69-dbcdae5f3247.0004.02/DOC_1) [Zugriff am 10.04.2017].

<sup>9</sup> Vgl. E. SCHÄLE, Gedanken und Vorschläge als Diskussionsbeitrag zum künftigen Binnenwasserverkehr zwischen West- und Mitteldeutschland, in: Schifffahrt und Technik 9 (1990), H. 6, S. 92-98; HELMUT FAIST, Zustand und Ausbau. Die Elbe als Wasserstraße, in: Binnenschifffahrt 49 (1994), H. 5, S. 20-23.





Der in der Handelskammer Hamburg ansässige „Verein zur Förderung des Elbstromgebietes“ legte gar eine von ihm in Auftrag gegebene Studie zur Kanalisierung der Elbe und den Bau von Staustufen bis zur damaligen tschechoslowakischen Grenze vor.<sup>10</sup>

Dabei stützte man sich auf Pläne aus den 1930er-Jahren. Damals war der Bau eines riesigen Staubeckens bei Pirna mit einer Fläche von 720 Hektar vorgesehen. Zusätzlich sollten 30 Staustufen entlang der deutschen Elbe errichtet werden. Die Bundesregierung ließ 1992 im Rahmen des ersten gesamtdeutschen Bundesverkehrsweegeplanes eine Nutzen-Kosten-Berechnung für einen durchgehenden Bau von Staustufen erstellen. Im Ergebnis übertrafen die Kosten den (sehr optimistisch eingeschätzten) Nutzen um das Zehnfache, das errechnete Nutzen-Kosten-Verhältnis betrug somit 1:10. Das gigantische Projekt verschwand in der Schublade.<sup>11</sup>

### *Klassifizierung der Wasserstraße Elbe*

Die Verantwortung für die Bundeswasserstraße Elbe obliegt dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI).<sup>12</sup> Hier wird auch über die Einstufung der Elbe und somit über die Kernfrage einer weiteren Nutzung für die Frachtschifffahrt entschieden. Von der deutsch-tschechischen Grenze am Elbkilometer 0 bis nach Wittenberge am Elbkilometer 455 ist die Elbe in der Wasserstraßenklasse Va eingestuft, ab Wittenberge noch eine Klasse höher. Nach dieser Va-Klassifizierung könnten sogenannte Großmotorgüterschiffe (große Rheinschiffe) mit einer Länge von 110 Metern und einem Tiefgang von 2,50 bis 4,50 Meter auf der deutschen Elbe fahren – zumindest theoretisch. Da diese Tiefe aber nur äußerst selten vorhanden ist und niemand vorhersagen kann, wann das der Fall sein wird, kommen diese Schiffe praktisch kaum auf der Elbe vor.

<sup>10</sup> Vgl. SEBASTIAN KNAUER, „Ein Fluß geht baden“, in: Der Spiegel, Nr. 30 (1990) vom 23.07.1990, S. 39-46, URL: <http://www.spiegel.de/spiegel/print/d-13501680.html> [Zugriff am 30.01.2017].

<sup>11</sup> Vgl. ULRICH PETSCHOW/JÜRGEN MEYERHOFF/DIRK EINERT, Ökonomisch-ökologische Bewertung der Elbekanalisation. Gutachten des Instituts für Ökologische Wirtschaftsforschung (IÖW) Berlin im Auftrag von Greenpeace e.V. (Schriftenreihe des IÖW 53), Berlin 1992, URL: [https://www.ioew.de/publikation/oekonomisch\\_oekologische\\_bewertung\\_der\\_elbekanalisation/](https://www.ioew.de/publikation/oekonomisch_oekologische_bewertung_der_elbekanalisation/) [Zugriff am 10.04.2017]; Bundesverkehrsweegeplan 1992 (BVWP '92), hrsg. vom Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, Bonn 1992; Gesamtgesellschaftliche Bewertung von Verkehrsinvestitionen – Bewertungsverfahren für den Bundesverkehrsweegeplan 1992, Schriften des Bundesministeriums für Verkehr Heft 72, hrsg. vom Bundesminister für Verkehr, Bonn 1993; Bundesverkehrsweegeplan 1992 (BVWP '92). Sachstandsbericht, hrsg. vom Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, Bonn 1999; Eberhard Lattermann, Die Elbe – Wasserstraße und Auenlandschaft, in: Binnenschifffahrt 49 (1994), H. 5, S. 16-19; Die Elbe. Erhaltenswertes Kleinod in Europa, hrsg. von der Internationalen Kommission zum Schutz der Elbe, Magdeburg 1995.

<sup>12</sup> Bezeichnung seit 2013.



Die wenigen noch fahrenden Güterschiffe sind ältere Schubschiffe, die in der DDR gebaut wurden, oder Motorschiffe mit Ladekapazitäten von etwa 1.000 Tonnen.<sup>13</sup>

Das modernste Güterschiff, das gegenwärtig noch auf der Elbe unterwegs ist, wurde im Jahr 1987 gebaut. So gesehen, ist die Elbe ein lebendes Schifffahrtsmuseum und für Liebhaber alter Schifffahrtstechnik eine Fundgrube. Das Durchschnittsalter der deutschen Binnenschiffe liegt mittlerweile bei über 40 Jahren.<sup>14</sup>

### *Strombaumaßnahmen nach 1990*

Nachdem 1992 die Entscheidung gegen eine Kanalisierung der Elbe mit einem durchgehenden Staustufenbau gefallen war, suchte man nach alternativen Lösungen. Um die Befahrbarkeit der Bundeswasserstraße Elbe zu verbessern, wurde auf die Erneuerung der Buhnen und Deckwerke gesetzt. Daneben sollten die Elbstrecken bei Coswig/Anhalt, Magdeburg und Dömitz-Hitzacker durch Strombaumaßnahmen ausgebaut werden. Doch im Ergebnis der Auswertung des Hochwassers von 2002 wurden auch diese Ausbaupläne aufgegeben. In der Folgezeit wurde ausschließlich die „Unterhaltung“ des Flusses realisiert – die Reparatur beziehungsweise Wiederherstellung defekter Buhnen und Deckwerke. An der generellen Zielstellung änderte sich jedoch kaum etwas: Nach wie vor sollte eine Mindest-Fahrrinntiefe von 1,60 Meter an 345 Tagen im Jahr sichergestellt werden. Lediglich auf einer etwa 55 Kilometer langen Strecke zwischen Dresden und der deutsch-tschechischen Grenze sollten 1,50 Meter ausreichen. Als Bezugswasserstand für diese angestrebte Tiefe wurde der GIW 89 herangezogen.<sup>15</sup> Dieser entsprach einem mittleren Niedrigwasser, das aus den Wasserstandsdaten des Zeitraumes von 1973 bis 1986 berechnet wurde. Das erklärte Ziel war die Verlagerung des Verkehrs auf die Wasserstraße Elbe – prognostiziert wurde eine Vervielfachung des Güterverkehrs auf 12 Millionen Tonnen pro Jahr (Prognose im Bundesverkehrswegeplan 1992 für 2010). Die Wasser- und Schifffahrtsdirektion Ost gab sieben Jahre später in ihrer Publikation gar 23 Millionen Tonnen pro Jahr an.<sup>16</sup>

<sup>13</sup> Vgl. URL: [www.ddr-binnenschifffahrt.de](http://www.ddr-binnenschifffahrt.de) [Zugriff am 10.04.2017].

<sup>14</sup> Vgl. NIKOLAUS GEILER/WINFRIED LÜCKING/SEBASTIAN SCHÖNAUER, BUND-Vision für Flusslandschaften in Deutschland. Eine Studie zur Lage und zu den Perspektiven der Flüsse und Ströme in Deutschland, Berlin 2011, S. 52.

<sup>15</sup> Zur Begriffserläuterung „GIW 89“ siehe URL: [http://www.ast-ost.gdws.wsv.de/betrieb\\_unterhaltung/pdf/Der\\_gueltige\\_Bezugswasserstand\\_an\\_der\\_Elbe.pdf](http://www.ast-ost.gdws.wsv.de/betrieb_unterhaltung/pdf/Der_gueltige_Bezugswasserstand_an_der_Elbe.pdf) [Zugriff am 05.05.2017]; vgl. Grundsätze für das Fachkonzept der Unterhaltung der Elbe zwischen Tschechien und Geesthacht mit Erläuterungen, hrsg. vom Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, Berlin 2005, URL: [http://wsv.de/wsd-o/service/Downloads/Grundsaeetze\\_Elbe\\_02\\_05\\_2005.pdf](http://wsv.de/wsd-o/service/Downloads/Grundsaeetze_Elbe_02_05_2005.pdf) [Zugriff am 10.04.2017].

<sup>16</sup> Vgl. Informationsschrift zur Elbe, hrsg. von der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Ost, Magdeburg 1999 (Flyer).



*Zielstellungen wurden verfehlt*

Die Bilanz nach 25 Jahren: Beide Ziele – die Gewährleistung der Mindestfahrinnentiefe wie auch die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Elbe – wurden verfehlt. Statt 1,60 Meter Mindesttiefe wurden real nur rund 1,20 Meter erreicht.<sup>17</sup> Im langjährigen Durchschnitt wurde die Fahrinnentiefe von 1,60 Metern drei bis vier Monate im Jahr unterschritten.

Die durchschnittliche Ladungsmenge der wenigen Frachtschiffe auf der Elbe betrug 2013 nach der amtlichen Statistik 300 bis 400 Tonnen pro Schiff.<sup>18</sup> Der Güterverkehr reduzierte sich im Jahr 2014 auf marginale 0,4 Millionen Tonnen auf der Stadtstrecke Magdeburg.<sup>19</sup>

Das sinkende Transportaufkommen der letzten Jahrzehnte zeigt, dass die Bedeutung der Elbe für die Frachtschiffahrt kontinuierlich abnimmt, obwohl seit der Wende viel investiert wurde. Hunderte Millionen Euro an Steuergeldern wurden für die Bundeswasserstraßen Elbe und Saale und für deren Häfen ausgegeben, laut Bundeshaushalt waren es für die Elbe im Schnitt 40 Millionen Euro jährlich. 20 Jahre lang wurden veraltete Daten bei den Planungen dieser Wasserstraßen und deren Häfen zugrunde gelegt und Illusionen über die Sinnhaftigkeit der Bauprojekte verbreitet. Bis 2013, dem Jahr der Flusskonferenz in Magdeburg,<sup>20</sup> wurde mit den Bezugswasserständen von 1973 bis 1986 geplant und gearbeitet, obwohl die Elbe seit Beginn der 1990er-Jahre (infolge der Stilllegung von Braunkohletagebauen in der Lausitz und in Mitteldeutschland) einen halben Meter weniger Wassertiefe bei Niedrigwasser aufwies.<sup>21</sup>

<sup>17</sup> Vgl. VOLKER KEITEL, Verkehrsweg Elbe, Vortrag auf der Tagung „Flusskonferenz Elbe“, Magdeburg, am 05.03.2013, S. 8, URL: [http://www.flusskonferenz-elbe.wsv.de/dokumentation/Vortraege/Verkehrsweg\\_Elbe\\_Volker\\_Keitel\\_BMVBS.pdf](http://www.flusskonferenz-elbe.wsv.de/dokumentation/Vortraege/Verkehrsweg_Elbe_Volker_Keitel_BMVBS.pdf) (Zugriff am 31.01.2017), die Präsentation ist zu finden unter URL: [http://www.amsz.cz/uploads/dokumenty/prilohy\\_ke\\_clankum/Verkehrsweg\\_Elbe\\_Volker\\_Keitel\\_BMVBS.pdf](http://www.amsz.cz/uploads/dokumenty/prilohy_ke_clankum/Verkehrsweg_Elbe_Volker_Keitel_BMVBS.pdf) [Zugriff am 05.05.2017].

<sup>18</sup> Vgl. Verkehrsbericht 2013. Binnenschiffahrt in Zahlen zwischen Elbe und Oder, hrsg. von der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes, Magdeburg [2014], S. 19, URL: [http://www.wsd-ost.wsv.de/service/Downloads/Statistischer\\_Verkehrsbericht\\_2013.pdf](http://www.wsd-ost.wsv.de/service/Downloads/Statistischer_Verkehrsbericht_2013.pdf) [Zugriff am 10.04.2017].

<sup>19</sup> Vgl. URL: [www.wsd-ost.wsv.de/service/Downloads/Gueterverkehrsstroeme\\_zwischen\\_Elbe\\_und\\_Oder\\_2014.pdf](http://www.wsd-ost.wsv.de/service/Downloads/Gueterverkehrsstroeme_zwischen_Elbe_und_Oder_2014.pdf), S. 19 [Zugriff am 28.01.2018].

<sup>20</sup> Vgl. URL: [http://www.flusskonferenz-elbe.wsv.de/dokumentation/Dokumentation\\_Entwurf\\_09\\_WEB.pdf](http://www.flusskonferenz-elbe.wsv.de/dokumentation/Dokumentation_Entwurf_09_WEB.pdf) [Zugriff am 10.04.2017].

<sup>21</sup> Vgl. Der derzeit gültige Bezugswasserstand an der Elbe – GIW 1989\* (20d), hrsg. von der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Ost, URL: [http://www.ast-ost.gdws.wsv.de/betrieb\\_unterhaltung/pdf/Der\\_gueltige\\_Bezugswasserstand\\_an\\_der\\_Elbe.pdf](http://www.ast-ost.gdws.wsv.de/betrieb_unterhaltung/pdf/Der_gueltige_Bezugswasserstand_an_der_Elbe.pdf) [Zugriff am 10.04.2017]; Arbeitspaket Verkehrskonzept Elbe/ Elbeseitenkanal. Ist-Aufnahme (Stand: 27.05.2015), hrsg. vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur und vom Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit, hier: S. 4, Nutzbarkeit, URL: [http://www.gesamtkonzept-elbe.bund.de/Webs/GkElbe/DE/Informationen/Hintergrund/Ist-Aufnahme/Ist-Aufnahme\\_Verkehr.pdf?\\_\\_blob=publicationFile&v=3](http://www.gesamtkonzept-elbe.bund.de/Webs/GkElbe/DE/Informationen/Hintergrund/Ist-Aufnahme/Ist-Aufnahme_Verkehr.pdf?__blob=publicationFile&v=3) [Zugriff am 10.04.2017]; KEITEL, Verkehrsweg Elbe (wie Anm. 17), S. 17.



Abb. 6: Leerfahrt auf der Elbe bei Barby, 2016 [Fotografie: Ernst Paul Dörfler].  
Jedes vierte Frachtschiff auf der Elbe fährt leer.

Auf der Flusskonferenz Elbe, die vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung und vom Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit am 4. und 5. März 2013 in Magdeburg veranstaltet wurde, musste das Scheitern der bisherigen Elbepolitik eingestanden werden.<sup>22</sup>

Aber auch Hafenprojekte wurden ungeachtet der veränderten Bedingungen weiter verfolgt. Über 200 Millionen Euro flossen in zwölf Binnenhäfen an Elbe und Saale, verteilt auf Sachsen, Sachsen-Anhalt und Brandenburg.<sup>23</sup>

Diese Häfen an Elbe und Saale schreiben zumeist rote Zahlen. Ihre Defizite, resultierend aus den laufenden Kosten, hat auf Dauer die öffentliche Hand zu schultern. Hinzu kommen die Hochwasserschäden, zuletzt 2013 in Höhe von 15 Millionen Euro, da die Häfen als trimodale Umschlagplätze in Überschwemmungsgebieten liegen, obwohl nur noch rund 10 Prozent der Umschläge über Kaikante erfolgen.

<sup>22</sup> Vgl. ebd.

<sup>23</sup> Vgl. Sachsen-Anhalt. Kein Schiff wird kommen, in: Bund der Steuerzahler Sachsen-Anhalt e.V., Schwarzbuch 2013, URL: <https://www.steuerzahler-sachsen-anhalt.de/Schwarzbuch-2013/55041c64425i1p1952/index.html> [Zugriff am 04.05.2017].





Zusammenfassend ist festzustellen, dass sich die Güterschifffahrt auf der Elbe und der Saale unaufhaltsam im Rückgang befindet. In den letzten 100 Jahren sind die realen Transporte per Schiff von einst 18 Millionen Tonnen in jedem Jahr auf weniger als 0,4 Millionen Tonnen und somit auf rund zwei Prozent geschrumpft. Die Elbe ist also trotz hoher Investitionen als Transportweg kaum noch gefragt. Die Schifffahrt kehre der Elbe den Rücken, konstatierte auch das Bundesamt für Güterverkehr in seinem Sonderbericht zum Seehafen-Hinterlandverkehr aus dem Jahr 2007.<sup>24</sup> Die Bundesregierung antwortete auf eine Kleine Anfrage, ob sie diese Ansicht teile, lediglich mit „Nein“.<sup>25</sup>

### *Elbe als Wasserstraße ungeeignet*

Wo liegen die Gründe für den Niedergang der Elbschifffahrt? Es sind vor allem die stark schwankenden Bedingungen mit den Extremsituationen von Hochwasser, Niedrigwasser und Eisgang, die immer wieder zu Unterbrechungen oder zu Einschränkungen des Verkehrs führen. Von ihrem Charakter her ist die Elbe ein Niedrigwasserfluss mit zunehmenden Extremwasserständen, die eine kontinuierliche Schifffahrt immer schwieriger machen. Vor allem die Niedrigwasserzeiten dauern oft monatelang. Niemand kann vorhersagen, wann der Fluss ausreichend Wasser führt. Diese Ungewissheit ist es, die keinen rentablen, weil keinen planbaren Gütertransport zulässt. Die fehlende Verlässlichkeit des Verkehrsweges musste man früher, als es kaum Alternativen zu dem Gütertransport auf den Flüssen gab, hinnehmen. Inzwischen führt diese Unplanbarkeit der Transporte auf dem Verkehrsweg Elbe zur steten Abwanderung der Kapazitäten auf den Rhein, die Donau und das gesamte westdeutsche Kanalsystem, auf denen weitgehend konstante Fahrbedingungen herrschen. Diese Abwanderung betrifft sowohl die Binnenschiffe der deutschen als auch die der tschechischen Reeder.

<sup>24</sup> Vgl. dazu Deutscher Bundestag, Drucksache 16/12387 vom 20.03.2009: Binnenschifffahrt auf der mittleren und oberen Elbe. Kleine Anfrage der Abgeordneten Peter Hettlich, Undine Kurth (Quedlinburg), Nicole Maisch, Bettina Herlitzius, Dr. Anton Hofreiter, Winfried Hermann, Rainer Steenblock, Cornelia Behm, Hans-Josef Fell, Ulrike Höfken, Bärbel Höhn, Sylvia Kotting-Uhl und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, URL: <http://dipbt.bundestag.de/doc/btd/16/123/1612387.pdf> [Zugriff am 31.01.2017].

<sup>25</sup> Deutscher Bundestag, Drucksache 16/12577 vom 07.04.2009: Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Peter Hettlich, Undine Kurth (Quedlinburg), Nicole Maisch, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN (Drucksache 16/12387), Binnenschifffahrt auf der mittleren und oberen Elbe, hier S. 3: Antwort auf Frage 10, URL: <http://dipbt.bundestag.de/doc/btd/16/125/1612577.pdf> [Zugriff am 31.01.2017].





Warum sind die Fahrwasserverhältnisse auf der Elbe so wenig kalkulierbar für die Schifffahrt? Im Unterschied zum Rhein wird die Elbe aus Mittelgebirgen gespeist. Ihr Einzugsgebiet ist dabei eines der trockensten in Europa. Als natürlicher Niedrigwasserfluss ist die Elbe für die moderne Güterschifffahrt, die Fahrriinntiefen um 3 bis 4 Meter verlangt, höchst ungeeignet. Es sind nicht die unterlassenen Baumaßnahmen und Baggerarbeiten, denn die Bauwerksschäden, die zu geringen Fahrwassertiefen führten, wurden weitestgehend behoben. Einen entscheidenden Anteil an dem dramatischen Wassermangel in der Elbe, der seit Beginn den 1990er-Jahre besonders deutlich wurde, hatte die weitgehende Einstellung des Braunkohletagebaus in Mitteldeutschland und in der Lausitz. Dadurch fehlen jene Wassermengen, die durch das Leerpumpen der Tagebaue die Elbe und ihre Nebenflüsse jahrzehntelang reichlich füllten. Zwischen 1991 und 1993 wurden 25 Tagebaue aufgegeben. Nicht zu vernachlässigen bei der Suche nach den Ursachen für die anhaltenden Niedrigwasserstände der Elbe ist auch das Anwachsen der Extreme infolge des Klimawandels. Seit Beginn der 1990er-Jahre häufen sich in ungewöhnlicher Dichte die „Jahrhundertsommer“. Zunehmende Temperaturen steigern die Verdunstung im gesamten Einzugsgebiet, wodurch sich der Abfluss verringert. Die Schifffahrt klagt jedes Jahr über Elbe-Niedrigwasser. 2006 hat das Potsdam-Institut für Klimafolgenforschung (PIK) diese Probleme erstmals in der Niedrigwasserstudie Elbe veröffentlicht.<sup>26</sup>

### *Die Elbe im Kontext zu anderen Bundeswasserstraßen*

Wie sieht die Situation auf den deutschen Wasserstraßen heute insgesamt aus? Um im Wettbewerb mit anderen Verkehrsträgern mithalten zu können, braucht das Binnenschiff ganzjährig kontinuierliche Fahrbedingungen, am besten kein Hochwasser und nie Niedrigwasser und schon gar kein Eis. Es müssen dabei möglichst große Schiffe fahren, damit die Fixkosten für das Personal gering bleiben. Container sollten möglichst dreilagig, besser vierlagig gestapelt werden können.

Rund 80 Prozent der Binnenschifffahrtstransporte in Deutschland finden auf dem Rhein statt. Aber auch hier, wo oben genannte Bedingungen erfüllt sind, gibt es seit Jahrzehnten keinen Zuwachs und auch keine Transportverlagerungen auf das Binnenschiff. Obwohl sich die absoluten Güterverkehre in Deutschland vervielfacht haben, stagnieren die Transportmengen der Binnenschifffahrt in Deutschland seit

<sup>26</sup> Vgl. FRANK WECHSUNG u.a., Klima- und Anthropogene Wirkungen auf den Niedrigwasserabfluss der mittleren Elbe. Konsequenzen für Unterhaltungsziele und Ausbaunutzen (PIK-Report 2006), Potsdam 2006, URL: [https://www.pik-potsdam.de/glowa/pdf/elbe\\_nw\\_1p31.pdf](https://www.pik-potsdam.de/glowa/pdf/elbe_nw_1p31.pdf) [Zugriff am 04.05.2017].



etwa fünf Jahrzehnten bei 220 bis 250 Millionen Tonnen pro Jahr. Dadurch schrumpfte der Anteil der Binnenschifffahrt am Gesamttransportaufkommen in diesem Zeitraum von einst fast 30 Prozent auf unter 10 Prozent.<sup>27</sup>

### *Ausbauforderungen gehen weiter*

Die jüngsten Prognosen gehen davon aus, dass es kein Wachstum im Güterverkehr bis 2025 auf der Elbe geben wird. Die Transporte werden bei etwa einer Million Tonnen pro Jahr verharren.<sup>28</sup>

Dennoch verfolgen die Regierungen der Bundesländer Sachsen, Sachsen-Anhalt, Brandenburg und Hamburg auch weiterhin das Ziel, die ganzjährige Befahrbarkeit der Elbe zu sichern. Hintergrund der Forderung der Bundesländer ist die Tatsache, dass sie zum einen nicht für die Finanzierung eines solchen Ausbaus zuständig sind. Diese Mittel müssen zu 100 Prozent vom Bund bereitgestellt werden. Andererseits berufen sich die Bundesländer auf die in den Bundesverkehrswegeplänen 1992 und 2003 gemachten Zusagen zum Ausbau der Elbe mit dem Ziel einer Mindestfahrrirentiefe von 1,60 Meter an 345 eisfreien Tagen im Jahr.<sup>29</sup> Vergleichbare Forderungen werden auch von Seiten der Kammerunion Elbe-Oder (KEO), einer Vereinigung von Industrie- und Handelskammern, die sich speziell den Ausbau von Elbe und Oder zum Ziel gesetzt haben, vehement vorgetragen.<sup>30</sup> Flussausbauprojekte beflügeln die Baukonjunktur. Unter diesem Druck stehend, sucht die Bundesregierung nach einem ‚grünen Deal‘, um vernünftig erscheinen zu lassen, was am fehlenden Wasser erneut scheitern muss. So sinnvoll ein „Gesamtkonzept Elbe“<sup>31</sup> auch ist, der Prozess kann nur scheitern, wenn – wie im Eckpunktepapier festgelegt – eine ganzjährige Befahrbarkeit der Elbe zur Bedingung gemacht wird. Es ist völlig unklar, wie diese Forderungen nach einer verlässlichen Mindestfahrtiefe umgesetzt werden

<sup>27</sup> Vgl. Verkehrsleistungen, hrsg. vom Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) e.V., hier: Modal-Split im Güterverkehr nach Tonnenkilometern, URL: [http://www.bgl-ev.de/web/medien/daten\\_und\\_fakten/verkehrsleistungen.htm](http://www.bgl-ev.de/web/medien/daten_und_fakten/verkehrsleistungen.htm) [Zugriff am 04.05.2017].

<sup>28</sup> Vgl. KEITEL, Verkehrsweg Elbe (wie Anm. 17).

<sup>29</sup> Vgl. BVWP '92 (wie Anm. 11); Bundesverkehrswegeplan 2003, Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, URL: [http://www.brd.nrw.de/verkehr/verkehrsplanung/pdf/BVWP2003\\_Text.pdf](http://www.brd.nrw.de/verkehr/verkehrsplanung/pdf/BVWP2003_Text.pdf) [Zugriff am 10.04.2017].

<sup>30</sup> Vgl. dazu Beschluss der Generalversammlung vom 8. Oktober 2014, Kammerunion Elbe/Oder, URL: [http://www.kammerunion.eu/blob/union/produktmarken/downloads/3449940/5c001270af1eb68906dbf9f83e5e9a57/KEO\\_Resolution\\_Elbe-data.pdf](http://www.kammerunion.eu/blob/union/produktmarken/downloads/3449940/5c001270af1eb68906dbf9f83e5e9a57/KEO_Resolution_Elbe-data.pdf) [Zugriff am 10.04.2017].

<sup>31</sup> Vgl. Gesamtkonzept Elbe, hrsg. vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur und vom Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit, URL: [http://www.gesamtkonzept-elbe.bund.de/Webs/GkElbe/DE/Home/home\\_node.html](http://www.gesamtkonzept-elbe.bund.de/Webs/GkElbe/DE/Home/home_node.html) [Zugriff am 31.01.2017].



können, ohne die Elbe durchgehend zu kanalisieren. Derzeit gibt es keine politischen Mehrheiten in Deutschland für die Kanalisierung mittels Staustufenbau. Die Kosten lägen in der Größenordnung einer zweistelligen Milliardensumme, der Nutzen wäre zweifelhaft, der Schaden an Natur und Landschaft dagegen unermesslich und gegen EU-Recht würde zudem verstoßen werden. Nicht zuletzt wächst mit einem Staustufenbau das Hochwasserrisiko, da Retentionsräume verlorengehen.

Auch wenn aus vielerlei Gründen an der Mittel- und der Oberelbe auf den Staustufenbau verzichtet werden soll, von der Forderung nach der Mindestfahrwassertiefe von 1,60 Meter rücken weder die Landespolitiker noch die Wirtschaftsvertreter ab. Dabei sind 1,60 Meter auch für die Schifffahrt keine wirtschaftliche Zielstellung. Die Standard-Motorgüterschiffe können bei dieser Tiefe nur zu einem Bruchteil beladen werden – etwa zu einem Drittel bis zur Hälfte. Die Fahrwassertiefe von 1,60 Meter ist für die Güterschifffahrt die schmerzhafteste, absolute Untergrenze. Doch selbst dieser relativ geringe Wert wird für die Elbe nicht erreichbar sein, ihr fehlt dazu die erforderliche Wassermenge. In extremen Trockenjahren, wie 2003 und 2015, fielen die Fahrrinntiefen sogar auf 0,7 Meter. In dieser Situation kam selbst die Personenschifffahrt zum Erliegen.

Grund zu neuer Hoffnung für die Flusslandschaft gab es 2011, als das Bundesverkehrsministerium die Elbe als „Nebenwasserstraße“ einstufte. Es waren die Sparzwänge, die zu dieser Einsicht verhalfen. Die Investitionen sollten vor allem in jene Wasserstraßen fließen, auf denen der meiste Verkehr stattfindet – ein vernünftiger Ansatz. Die ostdeutschen Wasserstraßen sind diesbezüglich nachrangig – für den Transport nahezu bedeutungslos. Doch die Ministerpräsidenten der Bundesländer Sachsen, Sachsen-Anhalt und Brandenburg liefen Sturm gegen die Einstufung als „Nebenwasserstraße“ – und so verschwand auch dieses Vorhaben in den Schubladen.<sup>32</sup>

Immer wieder wird behauptet, es gäbe an der Elbe nur einige wenige Engpässe, die beseitigt werden müssten, um die Schifffahrt zu erleichtern. Das Bundesverkehrsministerium beschrieb 2015 in einer Ist-Analyse als Datengrundlage für das „Gesamtkonzept Elbe“ allerdings mehr als 80 sogenannter Engpässe auf der Elbe.<sup>33</sup>

<sup>32</sup> Vgl. Elbe soll zur Neben-Wasserstraße werden, in: Sächsische Zeitung-Online vom 05.05.2011, URL: <http://www.sz-online.de/sachsen/elbe-soll-zur-neben-wasserstrasse-werden-820997.html> [Zugriff am 10.04.2017].

<sup>33</sup> Vgl. Defizitanalyse Stromregelung Elbe von der Grenze zur Tschechischen Republik bis zum Wehr Geesthacht bei Hamburg (Bearbeitungsstand: 30.03.2015), hrsg. vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur und vom Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit, URL: [http://www.gesamtkonzept-elbe.bund.de/Webs/GkElbe/DE/Informationen/Hintergrund/Ist-Aufnahme/Ist-Aufnahme\\_StromregelungB.pdf?\\_\\_blob=publicationFile&v=4](http://www.gesamtkonzept-elbe.bund.de/Webs/GkElbe/DE/Informationen/Hintergrund/Ist-Aufnahme/Ist-Aufnahme_StromregelungB.pdf?__blob=publicationFile&v=4) [Zugriff am 24.04.2017]. Bemerkenswert ist diese lange Liste der Schwachstellen vor allem deshalb, weil bereits über einen Zeitraum von 20 Jahren derartige Engpässe beseitigt worden sein sollten. Vgl. Strate-



*Die Staustufenplanungen in Tschechien*

Seit Mitte der 1990er-Jahre wird in Tschechien der Bau von weiteren Staustufen unter anderem zwischen Děčín (Tetschen) und Ústí nad Labem (Aussig) geplant. Aktuell ist ein Projekt bei Děčín – nur acht Kilometer von der deutsch-tschechischen Grenze entfernt – in der konkreten Vorbereitung.<sup>34</sup> Durch das Großvorhaben will Tschechien seinen Anschluss an die Nordseehäfen per Binnenschiff ganzjährig herstellen. Dabei beruft sich die tschechische Seite zum einen auf den Versailler Vertrag und auf eine, allerdings veraltete Zusage der Bundesregierung zur Sicherstellung der ganzjährigen Schiffbarkeit des deutschen Abschnitts der Elbe.<sup>35</sup> Die lang andauernden Niedrigwasserzeiten in den letzten 25 Jahren werden in den tschechischen Planungen ignoriert. Die Fahrbedingungen auf dem Weg nach Hamburg werden sich durch den Bau von Staustufen auf tschechischem Gebiet nicht verbessern. In Deutschland wurde der Bau von Staustufen aus ökologischen und volkswirtschaftlichen Gründen ausgeschlossen. Allerdings lässt die Bundesregierung seinen tschechischen Nachbarn und den Hauptgeldgeber für den Bau der Staustufe in Tschechien, die EU, im Unklaren, was die reale Schiffbarkeit der Elbe betrifft. Sollte das rund 250 Millionen Euro teure Projekt realisiert werden, wäre das nicht nur eine gigantische Fehlinvestition. Es würde der Elbe auch ein enormer ökologischer Schaden zugefügt werden. Die Überlegung, ob der Tourismus im böhmischen Teil des Elbsandsteingebirges unbeeinflusst bliebe, steht dabei noch aus.

---

gisches Konzept für die Entwicklung der deutschen Binnemelbe und ihrer Auen, hrsg. vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur und vom Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit, URL: [http://www.gesamtkonzept-elbe.bund.de/Webs/GkElbe/DE/Informationen/Ergebnis/Gesamtkonzept.pdf;jsessionid=B526CA20569650E27F77EF54A97E8EE0.live21304?\\_\\_blob=publicationFile&v=5](http://www.gesamtkonzept-elbe.bund.de/Webs/GkElbe/DE/Informationen/Ergebnis/Gesamtkonzept.pdf;jsessionid=B526CA20569650E27F77EF54A97E8EE0.live21304?__blob=publicationFile&v=5) [Zugriff am 24.04.2017].

<sup>34</sup> Vgl. WOLFRAM GÜNTHER, Staustufe an der Elbe bei Děčín – GRÜNE: Vorgelegte Planungsunterlagen zum geplanten Bau der Staustufe sind mangelhaft, Pressemitteilung der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN im Sächsischen Landtag vom 21.04.2016, URL: <http://www.gruene-fraktion-sachsen.de/presse/pressemitteilungen/2016/staustufe-an-der-elbe-bei-decin-gruene-vorgelegte-planungsunterlagen-zum-geplanten-bau-der-staustufe-sind-mangelhaft/> [Zugriff am 02.02.2017]; So soll die neue Elbestaustufe bei Decin aussehen, in: Sächsische Zeitung-Online vom 05.05.2011, URL: <http://www.sz-online.de/sachsen/so-soll-die-neue-elbe-staustufe-bei-decin-aussehen-107816.html> [Zugriff am 10.04.2017].

<sup>35</sup> Vgl. Vereinbarungen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Tschechischen Republik hinsichtlich der Schiffbarkeit der Elbe (Sachstand), S. 6 f., Wissenschaftliche Dienste/Deutscher Bundestag, WD 5 – 3000 - 009/16, URL: <https://www.bundestag.de/blob/415876/ab852537dd1fd42ceab3875789ba8db5/wd-5-009-16-pdf-data.pdf> [Zugriff am 10.04.2017].



*Transportalternativen*

Für Transporte von Hamburg über Magdeburg nach Berlin steht ein alternativer Schifffahrtsweg zur Verfügung, der ganzjährig eine konstante Tiefe von vier Metern aufweist: Es ist die Verbindung über den Elbe-Seitenkanal, den Mittellandkanal und den Elbe-Havel-Kanal. Dieser Weg ist verlässlich, kennt weder Hochwasser noch Niedrigwasser und ist zudem kürzer als der Weg über die Elbe und den Elbe-Havel-Kanal. In Richtung Tschechische Republik ist die verlässlichste Transport-Alternative die Schiene. Wöchentlich verkehren rund 100 Ganzzüge mit Containern auf der Relation Hamburg – Tschechien. Dem stehen nur zwei Containerschiffe pro Woche gegenüber, die allerdings nur bis Riesa verkehren und bei Niedrigwasser auch monatelang ausfallen können. Die Containerzahl bei Ganzzug und Schubschiff ist etwa vergleichbar. Somit fällt die Elbe als Verkehrsweg kaum ins Gewicht. Ihr Totalausfall auf Grund einer extremen Niedrigwasserphase von Juni bis November 2015 hat den Nachweis erbracht, dass die Wirtschaft auch ohne Schiffsverkehr auf der Elbe zurechtkommt.

Die des Öfteren vorgebrachte Behauptung, dass das Schienennetz im Elbekorridor keine freien Kapazitäten mehr aufweise,<sup>36</sup> wurde mehrfach widerlegt, so zum Beispiel durch die Studie des Umweltbundesamtes Schienennetz 2025/2030 aus dem Jahr 2010.<sup>37</sup> Demnach könnte sich der Schienengüterverkehr im Elberaum mit den vorhandenen Kapazitäten noch verdoppeln. Auch im Entwurf des Bundesverkehrswegeplans für 2030 sind auf der Relation keine aktuellen Engpässe erkennbar.<sup>38</sup> Mögliche zukünftige Engpässe werden durch Elektrifizierung schon in den nächsten Jahren beseitigt. Auch ist das Argument, dass nur durch eine funktionsfähige Wasserstraße Elbe die Preise des Schienengüterverkehrs gedrückt werden können, nicht stichhaltig. Die Deutsche Bahn AG ist keineswegs der einzige Akteur im Güterverkehr, da Dutzende Privatbahnunternehmen ihre Dienstleistungen auf dem Transportmarkt im freien Wettbewerb anbieten.

<sup>36</sup> Vgl., Stellungnahme zum Entwurf des Bundesverkehrswegeplans 2030, Schreiben der Kammerunion Elbe/Oder an das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur vom 29. April 2016, URL: [https://www.cottbus.ihk.de/blob/cbihk24/standortpolitik/downloads/3377112/86d0da19da745191a8eaae1a716ec501/Stellungnahme-Kammerunion-Elbe-Oder-BVWP-2016\\_2030-data.pdf](https://www.cottbus.ihk.de/blob/cbihk24/standortpolitik/downloads/3377112/86d0da19da745191a8eaae1a716ec501/Stellungnahme-Kammerunion-Elbe-Oder-BVWP-2016_2030-data.pdf) [Zugriff am 10.04.2017].

<sup>37</sup> Vgl. MICHAEL HOLZHEY, Schienennetz 2025/2030. Ausbaukonzeption für einen leistungsfähigen Schienengüterverkehr in Deutschland (Texte des Umweltbundesamtes 42/2010), Dessau-Roßlau 2010, URL: <http://www.umweltbundesamt.de/publikationen/schienennetz-2025-2030> [Zugriff am 01.02.2017].

<sup>38</sup> Vgl. Bundesverkehrswegeplan 2030, hrsg. vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, Berlin 2016, URL: [https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/VerkehrUndMobilitaet/BVWP/bvwp-2030-gesamtplan.pdf?\\_\\_blob=publicationFile](https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/VerkehrUndMobilitaet/BVWP/bvwp-2030-gesamtplan.pdf?__blob=publicationFile) [Zugriff am 01.02.2017].





### *Die Folgen der Begradigung und Schiffbarmachung*

Ökologische Folgen von Eingriffen in den Naturhaushalt werden oft erst Jahrzehnte später sichtbar, so auch bei der Schiffbarmachung der Elbe. Mit dem Ausbau der Elbe zur Wasserstraße hat der Fluss durch Begradigungen 120 Kilometer Fließstrecke verloren. Flussschleifen wurden abgeschnitten und zu „Altarmen“ degradiert. Es verkürzten sich die Wege zwischen den Elbe-Städten und weniger enge Kurven erleichterten die Navigation, ganz im Sinne der aufstrebenden Schifffahrt. Doch diese Begradigungen hatten auch unerwünschte Folgen: Fließgefälle und Fließgeschwindigkeit sind gestiegen. Die Hochwasserwellen kommen seither rascher, sie laufen höher auf, fließen schneller zu Tal und werden dadurch immer gefährlicher.

Das zumeist weiche Flussbett aus Sand ist der gewachsenen Schleppkraft des stärker strömenden Wassers nicht mehr gewachsen und erodiert in die Tiefe. Dadurch fällt der Wasserspiegel in Fluss und Aue von Jahr zu Jahr. Dieses Erosionsproblem war schon im vergangenen Jahrhundert erkennbar. Der Torgauer Felsen und ebenso der Magdeburger Domfelsen „wuchsen“ zunehmend aus dem Flussbett



Abb. 7: Der Domfelsen in Magdeburg, 2015 [Fotografie: Ernst Paul Dörfler].  
Regelmäßig bei Niedrigwasser taucht der Domfelsen auf. Die Fahrrinnenbreite ist auf dieser Strecke von 50 Meter auf 35 Meter reduziert, es herrscht einschiffiger Verkehr mit Ampelregelung.



Abb. 8: Die Elbe in Höhe der Saalemündung, 2014 [Fotografie: Ernst Paul Dörfler].  
Der Elbe-Saale-Winkel gehört zu den ältesten Naturschutzgebieten an der Elbe.

heraus, wurden zu Schifffahrtsproblemen und erforderten deshalb bauliche Eingriffe: Teile dieser Felsen mussten abgefräst werden.

Inzwischen hat sich die Tiefenerosion auf 300 Kilometer Flusslänge von Riesa bis über Magdeburg hinaus ausgedehnt. In den am stärksten betroffenen Abschnitten fließt die Elbe schon um bis zu zwei Meter tiefer durch die Landschaft. Die Schiffe haben aber deshalb nicht mehr Wasser unterm Kiel. Die Erosion des Flussbettes ist zum drängenden Hauptproblem herangewachsen, das Tempo dieser Entwicklung ist kaum mehr beherrschbar. Die bislang ergriffenen Gegenmaßnahmen – das Einbringen von Kies (sogenanntes Geschiebe) in den Fluss – konnten diesen Prozess nur ein klein wenig bremsen, aber nicht verhindern. Die Wasserbauer vor einhundert Jahren wussten bereits von dieser Gefahr, haben die Vertiefung im Interesse der Schifffahrt aber billigend in Kauf genommen. Sie glaubten, dass die Flusssohle bald wieder ein neues „Gleichgewicht“ finden würde. Doch diese Hoffnung hat sich als Irrtum herausgestellt. Die Folgen: Mit dem Flusswasserspiegel sinkt auch der Grundwasserstand ab, werden die Auen trockener. Das Wasser wird der Flusslandschaft entzogen und artenreiche Lebensräume vernichtet. Selbst alte Eichen kommen mit dieser Entwicklung nicht mehr klar, ihre Kronen werden lichter, Äste sterben ab, nach und nach auch die kompletten Bäume.



Abb. 9: Das Gelege eines Flussregenpfeifers am Ufer der Elbe bei Ritzmeck, 2003 [Fotografie: Ernst Paul Dörfler].

Diese Vogelart ist auf selten gewordene Kiesbänke angewiesen. Die Tarnung der Eier und später der geschlüpften Küken ist perfekt an die Kieselsteine angepasst.

Ein Umdenken muss beginnen. Statt den Fluss weiter als Wasserstraße ausbauen und vertiefen zu wollen, sollten versteinte Ufer wieder entsteint werden und so aus harten Ufern erneut weiche entstehen. Auch ein Rückbau der Buhnen scheint nötig, denn andernfalls gräbt sich der vom Menschen eingeengte Fluss sein eigenes ‚Totenbett‘. Dramatisch ist der Vorgang vor allem deshalb, weil es sich dabei um einen sich selbst beschleunigenden Prozess handelt: Soll der Fluss eine größere Tiefe erhalten, ist das bei gleich bleibender Wassermenge nur durch die Einengung des Flussbettes zu erreichen. Durch diese Einengung erhöht sich automatisch die Fließgeschwindigkeit und damit auch die Sohlerosion. Selbst die Hochwassergefahr kann bei den Unterliegern zunehmen, wenn der Fluss sich zu tief eingegraben hat und das Wasser deshalb nicht mehr in die breiten Auen strömen kann. Der schrittweise Rückbau der Flussbauwerke, die Renaturierung, ist deshalb sowohl ökologisch als auch ökonomisch geboten. Die Bewahrung des Naturschatzes Elbe müsse Priorität haben, dies forderten Elbanlieger, Kirchgemeinden, Initiativen und Verbände in der Wittenberger Erklärung von 2012. „Das seit 20 Jahren verfolgte Ziel, die Elbe zu einer ganzjährig befahrbaren Wasserstraße auszubauen, müsse aufgegeben werden. Die Naturschätze im Lebensraum Elbe seien so einmalig und so bedeutsam, dass wir sie nur riskieren können, wenn andere wertvolle Güter deutlich dagegen ständen, und das sehen wir nicht. Also ist das Riskieren dieses Naturschatzes nicht zu legitimieren.“<sup>39</sup>

<sup>39</sup> Wittenberger Erklärung zur Elbe vom 19.07.2012, URL: <http://alt.ev-akademie-wittenberg.de/www.ev-akademie-wittenberg.de/scripte/manuskript2012-117-2012.pdf> [Zugriff am 01.02.2017].



Die Dramatik wächst von Jahr zu Jahr, denn nicht nur der Vertiefungs-, sondern auch der Austrocknungsprozess beschleunigt sich immer mehr. Das UNESCO-Welterbegebiet Dessau-Wörlitz mit seinen Gewässern und alten Eichenbeständen ist in Gefahr, ebenso das UNESCO-Biosphärenreservat Flusslandschaft Elbe. Große Teile dieser natürlichen Feuchtgebiete liegen schon heute trocken. Auentypische Pflanzen- und Tierarten sind auf Grund der Austrocknung der Landschaft bereits verschwunden, darunter viele bestandsbedrohte Watvögel, die nur in nassen Auen ihre Nahrung finden.

Erheblich eingeschränkt wurde auch die Dynamik der Ufer und der Auen durch den Flussausbau. Gerade die flusstypischen, immer wieder neu entstehenden Biotope, wie Kies- und Sandbänke, breite Flachwasserzonen, tiefe Kolke sowie Abbruchufer wurden zusehends seltener und sind teilweise ganz verschwunden.

Eine erste Maßnahme gegen die bedrohliche Sohlerosion ist seit 2009 als Bund-Länder-Projekt in Vorbereitung.<sup>40</sup> Zahlreiche weitere Maßnahmen werden folgen müssen, um das UNESCO-Welterbe Dessau-Wörlitzer Gartenreich und das UNESCO-Biosphärenreservat Mittelelbe vor bleibenden Schäden durch Austrocknung zu bewahren.

### *Renaturierungen an der Elbe*

Durch den im 19. und 20. Jahrhundert erfolgten Ausbau der Elbe zur Wasserstraße, meist Regulierung genannt, verschwanden in der Flusslandschaft typische Lebensräume. Der eingeebte und teils begradigte Fluss, dessen Ufer häufig mit Pflastersteinen oder mit Steinschüttungen befestigt wurden, hat vor allem amphibischen Lebensraum verloren. Nahezu alle Inseln wurden weggebaggert, aber auch die großen Sand- und Kiesbänke sowie die seichten Ufer. Die einst tiefen Kolke (Strudellöcher) im Flussbett wurden zugeschüttet. Es ist inzwischen unstrittig, dass die im Interesse der Schifffahrt durchgeführten Regulierungen Flüsse ökologisch negativ verändern.

Auch die Europäische Union fordert in ihrer Wasserrahmenrichtlinie die Herstellung eines guten ökologischen Zustandes.<sup>41</sup> „Rückbau statt Ausbau“ – oder anders

<sup>40</sup> Vgl. THOMAS LEGE, Reduzierung der Erosion in der Elbe bei Klöden durch kombinierte Maßnahmen, Vortrag auf dem Kolloquium „Wasserstraßen: Verkehrsweg und Lebensraum in der Kulturlandschaft“ der Bundesanstalt für Wasserbau, Karlsruhe, am 08.10.2008, URL: [http://vzb.baw.de/publikationen/kolloquien/0/07\\_Vortrag\\_Lege.pdf](http://vzb.baw.de/publikationen/kolloquien/0/07_Vortrag_Lege.pdf) [Zugriff am 01.02.2017]; MARKUS WAGNER, Elbe. Druck auf die Sohle, in: Mitteldeutsche Zeitung vom 12.08.2013, URL: <http://www.mz-web.de/3496224> [Zugriff am 01.02.2017].

<sup>41</sup> Vgl. Wasserrahmenrichtlinie 2000/60/EG des Europäischen Parlaments und des Europäischen Rates vom 23.10.2000 zur Schaffung eines Ordnungsrahmens für Maßnahmen der Gemeinschaft im Be-





Abb. 10: Eine Sandbank mit Totholz in der Elbe bei Breitenhagen, 2014 [Foto: Ernst Paul Dörfler]. Totholz ist ein wichtiges Strukturelement in natürlichen Flüssen und dient den Fischen als Unterstand und als Laichsubstrat.

gesagt: „Weiche statt harte Ufer“ wo immer möglich und vertretbar. Erste Projekte laufen bereits an. Versteinte Ufer werden dort entsiegelt, wo eine Uferbefestigung ganz offensichtlich unnötig ist. Ein Fluss schafft sich seine typischen Biotope ohne Bagger und Baumaschinen ganz von selbst, wenn man ihn nur lässt.

### *„Verjüngung“ der Altarme*

Ein natürlicher Fluss wird niemals alt. Während ein See im Laufe seines Lebens verlandet und irgendwann als Moor endet, verjüngt und erneuert sich ein Fluss immer wieder von selbst. Wird ihm sein Bett zu eng, sucht er sich ein neues und lässt das alte links oder rechts als Altarm liegen. So geschah es auch immer wieder an der

---

reich der Wasserpolitik, in: Amtsblatt der EG, ABl. L 327/1 idF RL 2009/31/EG, ABl. L 140/114, URL: [https://www.bmlfuw.gv.at/wasser/wasser-eu-international/eu\\_wasserrecht/Wasserrahmen-RL.html](https://www.bmlfuw.gv.at/wasser/wasser-eu-international/eu_wasserrecht/Wasserrahmen-RL.html) [Zugriff am 10.04.2017].





noch naturbelassenen Elbe. Die vormalig durchflossenen Flusschlingen lassen sich bis heute in den Auen finden. Sie werden zu flachen Seen und verlanden allmählich. Erst mit der im 19. Jahrhundert erfolgten Schaffung eines festgelegten Bettes wurde dem Fluss diese Möglichkeit genommen. Es entstehen keine neuen „Altarme“ und die vorhandenen verschwinden infolge der Verlandung. Oft sind die ehemaligen Flussarme nur noch auf Luftaufnahmen zu erkennen. Auf Grund der besseren Wasserversorgung der Pflanzen sind diese Bereiche durch eine dunklere Färbung der Vegetation gekennzeichnet. Um die letzten noch vorhandenen Flussaltarme und damit die Biotopvielfalt der Flussauen zu erhalten, bedarf es einschneidender Rettungsmaßnahmen: Entweder werden die Altarme ausgebaggert und der Schlamm entfernt oder man bindet sie wieder an den Fluss an, damit sie erneut vom fließenden Wasser durchströmt und dadurch verjüngt werden. Erste Pilotprojekte sind zu besichtigen. Während der Altarm Kühnauer See bei Dessau entschlammt wurde, ist der „Kurze Wurf“ bei Klieken nahe Coswig/Anhalt wieder an den Fluss angeschlossen worden.<sup>42</sup>

### *Elbfischerei*

Über 40 Fischarten waren vor der Industrialisierung in der Mittelelbe heimisch. Viele ihrer Namen sind uns inzwischen fremd geworden. Wir haben zwar noch eine leise Ahnung von Hecht und Zander, vielleicht auch von Barsch und Blei, aber wer kennt schon den Rapfen, den Aland, den Döbel und den Hasel? Auch die Fische Zope und Zährte gehörten zur Elbe, ebenso wie der Stint. Selbst die Flunder hat es in der Mittelelbe bis Magdeburg gegeben. Massenhaft wurde der Maifisch gefangen und zu Märkten getragen. Legendar waren die Fänge von Elbstören, die über drei Zentner Gewicht auf die Waage brachten. Noch im 19. Jahrhundert zogen Fischer jährlich bis zu 10.000 Störe aus der Elbe. In Hamburg gab es eine eigene Auktionshalle nur für die bis zu fünf Meter langen Raubfische.<sup>43</sup>

Den größten Zusammenbruch der Fischfauna erlebte die Elbe mit ihrer Schiffbarmachung ab 1870. Durch das Begradigen und Abtrennen der Nebenarme sowie

<sup>42</sup> Vgl. An der „Alten Elbe“ bei Klieken beginnen die Entschlammungsarbeiten, URL: <http://www.europarc-deutschland.de/blog/an-der-alten-elbe-bei-klieken-beginnen-die-entschlammungsarbeiten> [Zugriff am 01.02.2017]; Renaturierung „Alte Elbe Klieken“, URL: <http://www.mittellelbe.com/mittellelbe/projekte/renaturierung-alte-elbe-klieken/renaturierung-alte-elbe-klieken.html> [Zugriff am 01.02.2017]. Auch wenn der geplante Effekt bei Klieken nicht eingetreten ist, so wurden doch Erfahrungen gewonnen.

<sup>43</sup> Vgl. SIEGFRIED SPRATTE, Störe in Schleswig-Holstein. Vergangenheit – Gegenwart – Zukunft (Schriftenreihe Landesamt für Landwirtschaft, Umwelt und Ländliche Räume Schleswig-Holstein / Fischerei 1), Flintbek 2014.



das Einengen der Überschwemmungsaunen gingen viele Laichplätze und Kinderstuben der Jungfische verloren. Vor allem die Kies- und Sandbänke schrumpften. Der Stör, der den Wildfluss liebt, wurde schon vor den großen Verschmutzungswellen Ende des 19. Jahrhunderts zur Rarität in der Elbe. Mit der Versteinung der Ufer und dem Buhnenbau verschwanden die begehrten Schnäpel und Neunaugen und auch der Maifisch aus dem Strom.

Jenen Fischarten, die mit den flussbaulichen Veränderungen gerade noch zurechtkamen, wurde schließlich mit den Abwassereinleitungen der Industrie des 20. Jahrhunderts die Luft zum Atmen geraubt. Erste Massensterben von Fischen traten vor allem in Niedrigwasserjahren ein, in denen die Abwässer der Industrie nur noch wenig verdünnt wurden. Ein totales Fischsterben setzte von Sachsen bis Hamburg im Winter 1928/29 bei Niedrigwasser unter Eis ein. Die Proteste der Fischer wurden nicht erhört. Den Fischen ging ihr Lebensraum verloren und den Elbfischern ihre Existenz. Von einst über 200 Elbfischern überlebten nur wenige. Aber das zählte nicht. Die verschmutzende Industrie wurde durch die Politik gedeckt. Beide versprachen eine neue Zukunft mit mehr Wohlstand. Ganz besonders kritisch wurde die Situation der Fischfauna mit Beginn der 1930er-Jahre, als die großen Chemiebetriebe an Elbe, Saale, Mulde, Weißer und Schwarzer Elster ihren Betrieb aufnahmen. Jene Fische, die diesen Chemie-Cocktail überlebten, waren ungenießbar. Ihnen entströmte ein widerlicher Phenol-Gestank. Mitunter hat man sie längere Zeit in Klarwasser gehältert, damit sie den üblen Geruch loswurden, oder sie wurden gleich verfüttert. Die Fische aus den Altarmen waren geschmacklich weniger beeinträchtigt. Vorrangig wurden Plötze und Barsch, Zander und Hecht geangelt, manchmal auch Rotfeder und Aal. Etwa 15 Fischarten ertrugen mehr schlecht als recht die industrielle Verschmutzung.<sup>44</sup>

Erst nach der politischen Wende 1990, nachdem die Großverschmutzer stillgelegt waren, besserte sich die Situation. Die Gesundung des Elbstromes hat inzwischen große Fortschritte gemacht, so dass die Artenvielfalt wieder stark zugenommen hat. In der Mittelelbe leben wieder über 40 Fischarten, etwa ebenso viele wie vor der Industrialisierung. Die Elbe gilt als beliebtes Angelrevier, ganz besonders für Gastangler aus dem Süden und Westen der Republik. Große Raubfische sind reichlich vertreten, wie Zander und Hecht, die bis fast einen Meter langen Rapfen und die noch größeren Welse. Auch Aland, Döbel, Barben, Meerforellen, Quappen sowie Zopen und Steinbeißer kommen in der Elbe vor. Daneben wurden bei Probebefischungen wieder Fluss- und Meerneunaugen gefangen. Hinzugekommen sind Einwanderer, wie der Zwergwels. Nur als Einzelexemplare wurden Maifisch und Nase

<sup>44</sup> Vgl. GERD BAUCH, Untersuchungen über die Gründe für den Ertragsrückgang der Elbfischerei zwischen dem Elbsandsteingebirge und Boizenburg, Berlin 1956.



nachgewiesen. Als ausgestorben gelten noch Schnäpel, Finte, Groppe und der Stör, auch wenn Ansiedlungsversuche in neuerer Zeit für diese Arten stattgefunden haben. Erst wenn eine Art sich von selbst vermehrt, kann sie zur natürlichen Fischfauna der Elbe gerechnet werden. Um den edlen Flussfischen, wie Lachs, Stör und Barbe, die Ausbreitung zu erleichtern, bedarf es weiterer ökologischer Verbesserungen ihrer Lebensräume, beispielsweise flach überströmter, weitläufiger Kiesbänke zum Laichen.

Der Fluss ist auf nahezu der ganzen Länge wieder Fischerei- und Angelgewässer. Etwa ein Dutzend Berufsfischer gehen heute auf Fang in der Elbe. Verglichen mit dem noch nicht zur Wasserstraße ausgebauten Naturfluss Elbe vor 150 Jahren liegen die heutigen Fangerträge allerdings nur noch bei etwa 20 Prozent – trotz des inzwischen relativ sauberen Wassers.<sup>45</sup>

#### *Vom Abwasserkanal zum lebendigen Fluss*

Der Ausbau der Elbe zu einer durch von Bühnen und Deckwerke regulierten Wasserstraße bot der Wirtschaft in der Vergangenheit einen viel genutzten Verkehrsweg. Doch nicht nur als Verkehrsweg wurde der Fluss durch die Industrie genutzt, sondern auch als Abwasserkanal. Die erst in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts aufkommende Umweltbewegung brauchte noch Jahrzehnte, um gegen wirtschaftliche Interessen die Bewahrung der natürlichen Lebensgrundlagen auf die politische Agenda zu setzen. Erst an der Wende zum 21. Jahrhundert konnten dem Missbrauch der Flüsse als Abwasserkanäle Grenzen gesetzt werden. Diese Entwicklung förderten EU-Richtlinien, die einen guten ökologischen Zustand vorschreiben. Mit der Stilllegung großer Abwassereinleiter und mit dem Bau von industriellen und kommunalen Kläranlagen erfolgte eine erste Entlastung der Flüsse. Die Bekämpfung der durch die Landwirtschaft über den Boden in die Flüsse eingebrachten Schadstofffracht stellt aber noch heute eine große Herausforderung dar.

Die Bedeutung der Elbe als Flussökosystem ist im öffentlichen Bewusstsein angekommen. Auf ihrer ganzen Länge ist sie in das Europäische Schutzgebietssystem „Natura 2000“ aufgenommen worden.<sup>46</sup> Die 1997 erfolgte Anerkennung des

<sup>45</sup> Vgl. BERND KAMMERAD/JULIA SCHARF, *Fischarten und Fischgewässer in Sachsen-Anhalt, Teil 1: Die Fischarten*, Magdeburg 2012; BERND KAMMERAD, *Fischarten und Fischgewässer in Sachsen-Anhalt, Teil 2: Die Fischgewässer*, Magdeburg 2014.

<sup>46</sup> Vgl. *Natura 2000 in den biogeografischen Regionen Deutschlands*, hrsg. vom Bundesamt für Naturschutz, Bonn 2010; *Natura 2000 in Deutschland – Edelsteine der Natur*, hrsg. vom Bundesamt für Naturschutz und vom Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit, Bonn 2010.





UNESCO-Biosphärenreservats „Flusslandschaft Elbe“ mit einer Ausdehnung von mehr als 400 Kilometer Flusslänge belegt zusätzlich die internationale Schutzwürdigkeit.<sup>47</sup>

Während die Elbe als Wasserstraße an Bedeutung verliert, stehen zunehmend andere Werte und Nutzungen im Vordergrund. Die wahren Potentiale der Elbe liegen in ihrer Natur und Landschaft als Grundlage der Biodiversität und Voraussetzung einer angepassten Tourismuswirtschaft. Die immer häufiger auftretenden extremen Wasserstände der Elbe – sowohl Niedrigwasser als auch Hochwasser – verlangen nach neuen Strategien im Umgang mit dem Fluss. Dabei geht es um einen ökologischen Hochwasserschutz zur Schadensvermeidung und auch um die Schaffung beziehungsweise Rückgewinnung von natürlichen Wasserspeichern (Feuchtgebiete wie Sümpfe, Moore oder Nasswiesen), um Trockenzeiten besser überstehen und ausgleichend auf den Landschaftswasserhaushalt einwirken zu können.

### *Ökologischer Hochwasserschutz*

Die Natur kennt keine Hochwasserkatastrophen. Eine Flusslandschaft ist darauf eingestellt, dass auch Unmengen an Wasser anfallen können. Die Auen sind jene natürlichen Überschwemmungslandschaften, die jeden Fluss zu beiden Seiten begleiten. Sie sind oft sehr breit, an der Elbe bis zu zehn und mehr Kilometer, und fungieren im Naturhaushalt als „Zwischenlager“, als Speicher gewissermaßen.

Auf jenen Auen, in denen der Fluss sich einst ausbreiten konnte, finden sich heute häufig Ackerflächen oder gar bebaute Areale, wie Wohnsiedlungen und Gewerbegebiete. Die großen deutschen Ströme haben auf diese Weise 80 bis 90 Prozent ihrer natürlichen Überschwemmungsflächen verloren. Dabei sind es diese Entlastungsflächen, die zum Schutz unserer Städte und Gemeinden beitragen könnten.

Über Jahrhunderte realisierte sich Hochwasserschutz vor allem im Bau von Deichen, um das Wasser abzuwehren. Doch durch den Bau der Deiche – immer höher und immer näher am Fluss – wurden die Probleme erst geschaffen. Nach dem großen Oder-Hochwasser 1997 machte ein geflügeltes Wort die Runde: „Die Flüsse brauchen mehr Raum.“ Nichts anderes bedeutet ökologischer Hochwasserschutz. Nur durch mehr natürliche Überschwemmungsflächen kann ein Fluss wieder entschleunigt und seine Hochwasserextreme abgesenkt werden. Auf einen Punkt gebracht: Breitwasser statt Hochwasser. Auch in Trockenzeiten wirken reaktivierte Auen segensreich, da sie wie ein Riesenschwamm Wasser aufsaugen und speichern können. Einige Großprojekte wurden nach dem Hochwasser 2002 in Angriff genom-

<sup>47</sup> Vgl. URL: <http://www.flusslandschaft-elbe.de/startseite/> [Zugriff am 02.01.2017].



men wie die Deichrückverlegungen in Lenzen<sup>48</sup> und in Aken-Lödderitz.<sup>49</sup> Viele weitere Projekte lassen jedoch auf sich warten. Von den durch das Bundesamt für Naturschutz Bonn vorgeschlagenen Maßnahmen zur Rückgewinnung von Überschwemmungsflächen wurden bislang nur zwei Prozent begonnen.<sup>50</sup>

### *Der Wandlung der Elbufer*

In vorindustrieller Zeit landeten an den städtischen Elbufern vor allem die Fischer an und boten ihre frische Ware feil. In den Fangzeiten lebten sie in ihren Hütten direkt am Flussufer. Aber auch einzelne Frachtschiffe nutzen bereits die Ausschiffungsplätze in den größeren Städten, gingen vor Anker, stapelten ihre Waren und boten sie zum Verkauf an. Mit der beginnenden Industrialisierung wurden diese Uferbereiche immer stärker nachgefragt. Überall in den Städten begannen die Fabrikschornsteine zu rauchen. Auch Dampfer stießen schwarze Rauchwolken aus – damals Symbole des Fortschritts und des Wohlstands. Am Ende des 19. Jahrhunderts waren die urbanen Uferbereiche fast vollständig von Handel und Warenumschatz eingenommen. Lagerschuppen, Getreidespeicher, Kohlehalden, Holzstapel und Bahngleise belegten die Flächen. An den neuen Kaimauern lagen viele Frachtschiffe, nicht nur hintereinander, sondern auch oft nebeneinander. An den größeren Umschlagplätzen mangelte es immer häufiger am erforderlichen Platz. Deshalb wurden dort größere Hafenanlagen auch außerhalb der Städte errichtet. In Magdeburg entstanden beispielsweise zwischen 1893 und 1900 der Handelshafen, zwischen 1908 und 1911 der Industriehafen und zwischen 1929 und 1932 der Kanalhafen. 1895 wurde der Dresdner König Albert Hafen eingeweiht, nachdem bereits 1888 der Hafen in der Dömitzmündung bei Riesa fertiggestellt worden war.<sup>51</sup> In den Hafenanlagen schlug das Herz der Wirtschaft.

<sup>48</sup> Vgl. URL: [http://www.naturschutzgrossprojekt-lenzen.de/deich/d\\_set.html](http://www.naturschutzgrossprojekt-lenzen.de/deich/d_set.html) [Zugriff am 11.04.2017].

<sup>49</sup> Vgl. URL: <http://www.deich-loedderitz.info/> (Zugriff am 04.05.2017).

<sup>50</sup> Vgl. Den Flüssen mehr Raum geben. Renaturierung von Auen in Deutschland, hrsg. vom Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit, Bonn 2015, URL: [http://www.bmub.bund.de/fileadmin/Daten\\_BMU/Pool/Broschueren/auen\\_in\\_deutschland\\_bf.pdf](http://www.bmub.bund.de/fileadmin/Daten_BMU/Pool/Broschueren/auen_in_deutschland_bf.pdf) [Zugriff am 01.02.2017]; Auenzustandsbericht. Flussauen in Deutschland, hrsg. vom Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit/Bundesamt für Naturschutz, Berlin/Bonn 2009, URL: <https://www.bfn.de/fileadmin/MDB/documents/themen/wasser/Auenzustandsbericht.pdf> [Zugriff am 02.01.2017]; Flussauen in Deutschland. Erfassung und Bewertung des Auenzustandes (Naturschutz und biologische Vielfalt 87), 2 Bde., hrsg. vom Bundesamt für Naturschutz, Münster 2009.

<sup>51</sup> Vgl. URL: <http://www.magdeburg-hafen.de/de/unternehmen-kontakt/geschichte.html> [Zugriff am 02.02.2017]; URL: <http://www.fachgruppeelbeschiffahrt.de/die-geschichte-der-schiffahrt-und-binnehafen-auf-der-oberelbe.html> [Zugriff am 02.02.2017].





Abb. 11: Wohnhäuser am ehemaligen Elbbahnhof in Magdeburg, 2017 [Fotografie: Andreas Martin, Institut für Sächsische Geschichte und Volkskunde, Bildsammlung 087362].

Erst in den letzten Jahrzehnten änderte sich das Bild grundlegend. Die wirtschaftlichen Nutzungen der Uferbereiche gingen zurück, da die Elbe ihre Bedeutung als Transportweg verloren hatte. Nach und nach wurden diese neuen Freiflächen als öffentlicher Raum für Erholung und Tourismus entdeckt. Es entstanden Promenaden, Parks und Restaurants mit weitem Ausblick auf und über den Fluss. Zum Teil wurden historische Gebäude alter Industriearchitektur, wie in Wittenberge, genutzt. Aber auch die Wohnbebauung rückte näher an den Fluss wie in Dresden und Magdeburg.<sup>52</sup> Das Elbpanorama hat eine hohe Attraktivität, aber auch seinen Preis und seine Risiken.

<sup>52</sup> Vgl. S. LOHSE, Neue Pläne für Dresdner Hafencity werden ausgestellt, in: Dresdner Neueste Nachrichten (Online) vom 07.10.2016, URL: <http://www.dnn.de/Dresden/Lokales/Neue-Plaene-fuer-Dresdner-Hafencity-werden-ausgestellt> [Zugriff am 02.02.2017]; Artikel „Wissenschaftshafen Magdeburg“, in: Wikipedia, URL: [https://de.wikipedia.org/wiki/Wissenschaftshafen\\_Magdeburg](https://de.wikipedia.org/wiki/Wissenschaftshafen_Magdeburg) [Zugriff am 02.02.2017].



### *Elbe-Tourismus heute*

Der abnehmenden Bedeutung der Elbe als Verkehrsweg steht eine deutlich zunehmende Bedeutung der Elblandschaft im ökologischen und touristischen Bereich gegenüber.

Die Fluss- und Auenlandschaft der Elbe mit einem reichen Natur- und Kulturerbe in den urbanen Bereichen ist für Deutschland und Mitteleuropa einzigartig. Neben der Vielfalt von Flora und Fauna säumen Dome, Klöster und viele alte Dorfkirchen, Schlösser und mittelalterliche Städte, Festungen und Burgruinen den Fluss. UNESCO-Welterbestätten reihen sich mit der weltweit höchsten Dichte aneinander. Die Elbe bietet eine ausgedehnte Natur- und Kulturlandschaft, die ihresgleichen sucht – entfernt von den Metropolen und dennoch gut erreichbar.

Eine der wichtigsten Aufgaben besteht nun darin, den Fluss Elbe zu einer touristischen Marke zu entwickeln. Dazu wird es unerlässlich sein, den guten ökologischen Zustand nach der EU-Wasserrahmenrichtlinie als Grundlage für einen nachhaltigen Flusstourismus herzustellen.



Abb. 12: Radfahrer an der Elbfähre Coswig (Anhalt), 2016 [Fotografie: Andreas Martin, Institut für Sächsische Geschichte und Volkskunde, Bildsammlung 087363].

Seit 2003 ist nach ADFC-Erhebungen der Elberadweg der mit Abstand beliebteste Fernradweg Deutschlands. Die Querung des Flusses mit Hilfe einer Elbfähre ist ein besonderes Erlebnis.

Der Elberadweg ist bei der Umsetzung dieses Vorhabens beispielgebend. Als er in den 1990er-Jahren geplant wurde, konnte sich kaum jemand vorstellen, dass sich dieser Radweg zu einer Attraktion ersten Ranges entwickeln würde. 2016 wurde er zum 12. Mal in Folge von den Mitgliedern des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs (ADFC) zum beliebtesten Radfernweg Deutschlands gewählt. Auf den weiteren Plätzen folgen die Radfernwege am Main, an der Donau und am Rhein.

Der grenzüberschreitende Radfernweg beginnt im Riesengebirge in Špindlerův Mlýn (Spindlermühle) nahe der Elbquelle und führt über 1.220 Kilometer bis zur Mündung in die Nordsee bei Cuxhaven. In einer Zweitvariante mit einer Strecken-



länge von 930 Kilometern beginnt er an der Moldau in Prag und führt nach Norden bis zur deren Mündung in die Elbe bei Mělník (Melnik). Dort trifft er auf den Radweg aus dem Riesengebirge. Häufig kann man zwischen einem Weg auf der rechten und einem weiteren auf der linken Elbseite wählen. Zudem gibt es einige „Zubringer“, wie den Mulderadweg, den Saaleradweg und den Havelradweg, aber auch zahlreiche Nebenrouten und Abstecher.

Der Elberadweg führt durch eine sehr abwechslungsreiche und in weiten Teilen naturnahe Landschaft, die immer wieder durch urbane Bereiche von historischer Bedeutung unterbrochen wird.

### *Elbe-Tourismus stellt Güterschifffahrt in den Schatten*

Was zieht die Touristen an die Elbe? 86 Prozent der Radler sind vor allem von der ursprünglichen Natur begeistert. Groß ist die Wiederkehrbereitschaft: 83 Prozent wollen eine Radtour auf dem Elberadweg wiederholen und 91 Prozent werden den Elberadweg weiterempfehlen. Im Durchschnitt verbringen die Radler sechs Tage auf dem Weg und geben dabei pro Tag 73 Euro in der Elberegion aus.

Das Fazit der Koordinierungsstelle Elberadweg Mitte zur wirtschaftlichen Bedeutung des Elberadweges für Sachsen-Anhalt: Bei einer durchschnittlichen Reisedauer von sechs Tagen betragen die Ausgaben für einen Radurlaub rund 440 Euro pro Radler. Bei einer Befahrung des Elberadweges durch circa 290.000 Fernradler pro Jahr ergibt sich ein realistisches Umsatzvolumen durch den Elberadweg von mehr als 125 Millionen Euro, wobei die Tagesradler (140.000) und der Umsatz für die Ausrüstung (Fahrrad, Kleidung, Kartenmaterial) noch nicht berücksichtigt worden sind.<sup>53</sup>

Zum Vergleich: Der Umsatz der sechs Häfen der Sächsischen Binnenhäfen Oberelbe GmbH (SBO) betrug im Jahr 2015 ganze 18 Millionen Euro. Die Umsatzzahlen aller Binnenhäfen entlang der Elbe werden jährlich im Internet veröffentlicht.<sup>54</sup> Neben diesen sechs Häfen der SBO in Dresden, Riesa und Torgau, Roßlau, Děčín (Tetschen) und Lovosice (Lobositz) kämen entlang der Mittel- und Oberelbe nur noch die Häfen Aken (3 bis 4 Millionen Euro im Jahr) und Wittenberge (2 Millionen Euro im Jahr) hinzu. Der Hafen Magdeburg (Umsatz 10 Millionen Euro im Jahr) wird überwiegend über den Mittellandkanal und nicht über die Elbe angefahren. Bei den Umsatzzahlen ist zu berücksichtigen, dass nur ein Bruchteil von circa 10 Pro-

<sup>53</sup> Vgl., Ausgewählte Daten und Fakten zur Radlerbefragung 2015 am Elberadweg, Stand 22.02.2016, hrsg. von der Koordinierungsstelle Elberadweg Mitte (Ms.); RAINER MÜHLNICKEL, Der beliebte Deutsche Elberadweg, in: Axel Dreyer/Rainer Mühlhnickel/Ernst Miglbauer (Hgg.), Radtourismus. Entwicklungen, Potentiale, Perspektiven, München 2012, S. 196-199.





Abb. 13: Sandstrand am Petriförder in Magdeburg, 2017 [Fotografie: Andreas Martin, Institut für Sächsische Geschichte und Volkskunde, Bildsammlung 087364].

„Südsee-Atmosphäre“ am Elbestrand – ein beliebter Anziehungspunkt für Einheimische und Touristen.

zent über die Kaikante, also über die Schifffahrt realisiert wird. Das Gros läuft über Schiene und Straße.<sup>54</sup> In einer vergleichenden Betrachtung kommt man zu dem Ergebnis, dass das wirtschaftliche Gewicht des Elbe-Tourismus das der Güterschifffahrt weit übertrifft!

### *Resümee: Die Elbe gehört allen – die Elbepolitik*

Wohin die Reise an der Elbe geht, was aus ihr wird und werden soll, ist immer eine Frage politischer Entscheidungen. Die Teilnehmer des Wiener Kongresses beschloßen, die Elbe zu einem Verkehrsweg auszubauen, auf dem ungehindert Handel stattfinden konnte. In den Zeiten der frühen Industrialisierung wurde der aufstrebenden Wirtschaft Vorrang eingeräumt. Sie schaffte Arbeitsplätze und generierte Profite. Ökologie war noch kein gesellschaftliches Diskursfeld. Erst mit der Umweltbewegung, die sich seit den 1980er-Jahren etablieren konnte, wurden Fragen nach den

<sup>54</sup> Vgl. URL: <http://www.binnenhafen-sachsen.de/aktuelles/artikel/a/oberelbe-haefen-bleiben-auf-kurs-trimodalitaet-zahlt-sich-aus/> [Zugriff am 02.02.2017].

<sup>55</sup> Vgl. URL: <http://www.rechnungshof.sachsen.de/IB2016-I-SBO.pdf> [Zugriff am 02.02.2017].



Grenzen des Wachstums und den Grenzen der Umweltverschmutzung formuliert. Doch wurden diese Überlegungen lange Zeit bekämpft und verunglimpft, lächerlich gemacht. Die Reinhaltung der Flüsse wie auch die Reinhaltung der Luft seien ökonomisch nicht realisierbar. Kläranlagen wie Filteranlagen seien nicht bezahlbar. Lange wurden die aus dieser Situation entstandenen Gesundheitsprobleme klein geredet, verdrängt oder geheim gehalten. Erst nachdem der öffentliche Druck weiter gewachsen war, weil sich Katastrophen in Folge von Havarien ereigneten und massenhaftes Fischsterben offenkundig wurde, schärfte sich ein öffentliches Bewusstsein für diese Entwicklung. Kläranlagen wurden Pflicht, Abwasser- und Abfallvermeidung wurden zum Forschungsgegenstand. Doch nicht nur die Sauberkeit der Flüsse war Ziel der Bewegung. Auch flusstypische Lebensräume sind für die Erhaltung der Arten- und Biotopvielfalt zwingend erforderlich. So wie ein Betonbecken kein Lebensraum für Pflanzen und Tiere sein kann, so sind auch kanalisierte, begradigte und zu stark eingeeengte Flüsse lebensfeindlich. Wenn die Flüsse ihrer natürlichen Überschwemmungsflächen beraubt werden, lebt auch der Mensch gefährlich. Den Flüssen wieder mehr Raum zu geben, ist zwar eine wichtige Erkenntnis, doch ohne konsequente, umfassende politische Umsetzung nutzlos.

Die Elbe spielt im Konzert der deutschen Flüsse eine Sonderrolle. Sie war in ihrer jüngeren Vergangenheit in einem weiten Abschnitt Grenzfluss zwischen zwei politischen Systemen. Nur das war der Grund, weshalb sie Wasserbauingenieure über vier Jahrzehnte hinweg kaum „anfassten“. An der Elbe wurde in dieser Zeit kaum gebaggert oder gebaut, während die Flüsse im Westen Deutschlands nach und nach kanalisiert und durch Staustufen zu Wasserstraßen für große Frachtschiffe umgebaut wurden. Die politische Unfreiheit im Osten Deutschlands schenkte der Elbe eine Freiheit, die für Flüsse in Deutschland inzwischen einzigartig ist. Sie es ist der einzige deutsche Strom, der nach der Wasserrahmenrichtlinie noch als „natürliches Gewässer“ eingestuft wurde.<sup>56</sup> Der „Baurückstand“ der Elbe im Osten hat dem Fluss im Zuge des Wertewandels im Umgang mit Flüssen einen bewundernswerten Vorsprung verschafft. Mit der politischen Wende wurde die Elbe ein attraktiver Fluss, der die Bezeichnung „Fließgewässer“ völlig zu Recht tragen kann. Auch offiziell wurde die Elbe 1990 durch die Politik zum „Tafelsilber der deutschen Einheit“ erklärt.<sup>57</sup> Lebendige Flüsse sind eine absolute Rarität.

<sup>56</sup> Vgl. Richtlinie 2000/60/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2000 zur Schaffung eines Ordnungsrahmens für Maßnahmen der Gemeinschaft im Bereich der Wasserpolitik, in: Amtsblatt Nr. L 327 vom 22/12/2000 S. 1-73.

<sup>57</sup> Vgl. MARTINA RATHKE, „Tafelsilber der deutschen Einheit“. In den letzten Tagen der DDR wurden einmalige Naturreservate geschaffen, in: Welt vom 15.03.2010, URL: [https://www.welt.de/welt\\_print/wissen/article6776734/Tafelsilber-der-deutschen-Einheit.html](https://www.welt.de/welt_print/wissen/article6776734/Tafelsilber-der-deutschen-Einheit.html) [Zugriff am 02.02.2017].







Über vier Milliarden Euro flossen seit der Wende in Wasserstraßenprojekte der neuen Bundesländer, mit dem Ziel, der Güterschifffahrt den Weg zu bahnen und den Verkehr auf das Schiff zu verlagern. Doch schon damals trat die Güterschifffahrt den Rückzug an.

Eine Unterbrechung der Baumaßnahmen an der Bundeswasserstraße Elbe gab es erst nach dem Jahrhunderthochwasser 2002. In Folge dieser nationalen Katastrophe wurde parteiübergreifend festgelegt, dass die Elbe nicht weiter ausgebaut werden soll. Doch bereits 2004 hob man diesen generellen Baustopp wieder auf und ließ sogenannte Unterhaltungsmaßnahmen zu. Diese können ohne Öffentlichkeitsbeteiligung, ohne Umweltverträglichkeitsprüfung und ohne Kosten-Nutzen-Analyse durchgeführt werden. An der früheren Zielstellung wurden nach 2004 keine Abstriche gemacht: Die Herstellung einer ganzjährigen Befahrbarkeit mit Frachtschiffen und die Mindesttiefe von 1,60 Meter wurden erneut verfolgt. Auch am Bau eines Elbe-Saale-Kanals wurde und wird weiter festgehalten. Er würde zwar der Schifffahrt kaum Nutzen bringen, aber mit der Umsetzung dieses Projektes wächst der Druck, auch die Elbe auszubauen.

Seit über zwei Jahrzehnten wird leidenschaftlich um den Zustand der Elbe gestritten. Viele Menschen wehren sich mit hohem Einsatz gegen fragwürdige Baumaßnahmen. Bürgerinitiativen, Umweltverbände und Landeskirchen stellten sich schützend vor das ‚Tafelsilber‘. Viele Kirchgemeinden führten Elbgottesdienste und Elbtaufen durch und organisierten Symposien, um auf die Gefahren aufmerksam zu machen. Doch weder wirtschaftliche und ökologische Argumente noch gewaltfreie Bagger- und Baustellenbesetzungen konnten lange Zeit den Eifer einflussreicher Bau- und Verkehrspolitikern bremsen.

Es geht in einem demokratischen Prozess darum, für die Elbe ein zukunftsfähiges Konzept zu entwickeln. Die weitere Entwicklung des Flusses muss zur öffentlichen Angelegenheit werden. Die Schwerpunkte sind neu zu setzen. Wo liegen die Potentiale dieser Flusslandschaft? Was kann die Elbe leisten und was nicht? Wo sollte investiert werden? Was ist zu tun und was ist zu unterlassen? Diese Fragen warten auf ihre Beantwortung in einem öffentlichen Diskurs.