



Naturschutzgebiet an der Elbe bei Steckby (nahe Dessau): „Wollen die daraus wirklich einen zweiten Rhein machen?“

ERNST PAUL DÖRFLER

UMWELT

Angriff aufs Auenland

Wildwasser oder Wasserstraße? Nach dem Willen der Großen Koalition soll die Elbe endgültig für Binnenschiffe gezähmt werden. Doch die EU fordert den Schutz des letzten freifließenden Stroms Deutschlands. Zudem wird der Ausbau die Fluss-Schifffahrt kaum rentabel machen.

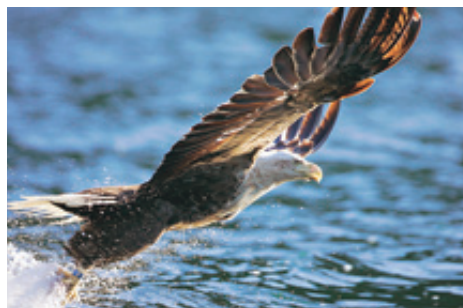
Wie er da am Ufer steht, weiter Blick und weißer Bart, gebräunt und im Parka geschützt vor Herbstfröstelei, gibt Ernst Paul Dörfler den Naturburschen in Perfektion. Nur die dazugehörige irdene Gelassenheit bröckelt gerade. War alles vergebens? Geht nun der ganze Kampf von vorn los? „Beim Streit um den Fluss ging’s ja schon vorher nicht gerade zimperlich zu“, sagt der Umweltschützer. „Aber das jetzt...“

Gerade hat der Mann vom Bund für Umwelt und Naturschutz (BUND) erfahren, dass die Große Koalition beschlossen hat, die Elbe von Hamburg bis zur tschechischen Grenze zur Verkehrsstraße auszubauen, auf dass sie auch bei Niedrigwasser Schiffen den Weg von Hamburg nach Berlin, Dresden und Prag gewähre.

Dörflers blaue Augen schweifen über den Fluss, über die Wirbel und Strom-

schnellen, in die der Domfelsen bei Magdeburg die Wassermassen zwingt. Wie es hier wohl aussehen wird, wenn der Fels erst gesprengt und geschliffen ist? Wenn das hier so wilde Wasserbett zum öden Kanal geworden ist, breit genug für zwei Containerfrachter? „Wollen die wirklich einen zweiten Rhein aus der Elbe machen?“

Kapitel B.I.6.4. im Koalitionsvertrag besiegelt bis auf weiteres das Schicksal des letzten freifließenden Stroms in Mitteleuropa. Die neue Regierung möchte die Binnenschifffahrt fördern und hat vor, zu diesem Zweck die „landseitigen Anbindungen der deutschen Seehäfen gezielt und koordiniert auszubauen“. Gemeint sei



Seeadler (beim Fischfang), Elbe-Biber: Exquisite Habitate fürs Gekreuch

auch die Elbe, bestätigt der Verkehrsexperte Michael Odenwald (CDU), der diesen Teil des Koalitionsvertrags mitgestaltet hat. Der Ausbau zu einer zuverlässigen Wasserstraße sei „dringend notwendig“.

Denn den optimistischen Prognosen des Bundesverkehrsministeriums zufolge werden in Zukunft große Gütermengen auf der Elbe bewegt werden müssen. Die Realität jedoch ist: Immer weniger Frachten nehmen den Weg über den Fluss – und das, obwohl Wasserbauingenieure dessen Schiffbarkeit mit sanften Maßnahmen seit der Wende stetig verbessert hatten. Der geforderte Ausbau, so die Umweltverbände, schade nicht nur der Natur, er sei auch viel zu teuer. „Volkswirtschaftlich ein Desaster“, sagt Dörfner.

Dem Druck der Naturschützer nachgebend, hatte die rot-grüne Regierung das Gewässer noch stellenweise verwildern lassen, indem sie jeglichen Ausbau untersagte – ein Sieg für Naturschützer und Ökologen. Nah am Ziel wähnte sich vor allem Dörfner, der schon zu DDR-Zeiten seines geliebten Flusses wegen den Ärger der Obrigkeit auf sich gezogen hatte, als er den Schadstoffgehalt des Elbwassers anprangerte.

So viel Gift versuchte damals die Elbe, dass Wissenschaftler einen „beinahe irreparablen Zustand“ diagnostizierten. Doch dann brach die DDR-Industrie zusammen, und moderne Klärwerke wurden gebaut. Heute baden Menschen wieder ohne Gefahr für Leib und Leben in dem Strom. Vertreter von mehr als 45 Fischarten, darunter besonders geschützte wie Flussneunauge, Rapfen und Steinbeißer, wedeln durch seine Fluten.

Ein Triumph der Natur, wenn auch nur eine zarte Annäherung an alte, ökologisch gute Zeiten: Einst galt die Elbe als einer der fischreichsten Ströme Europas. Derart viele Lachse stürmten den Oberlauf und seine Nebenflüsse, dass „das Flussbett ihre Menge schier nicht fassen konnte“, wie ein Historiker um 1900 berichtete.

Den aktuellen Gesundheitszustand des Stroms haben jetzt rund 300 Wissenschaftler erforscht. In den vergangenen zehn Jahren untersuchten Ökologen und Geografen, Hydrologen und Meteorologen für das gigantische Forschungsprojekt „Elbe-Ökologie“ den Strom von den Käfern in seinen Ufergräsern bis hin zu den Kieselsteinen an seiner Sohle. Nun ist die Elbe eines der am weitesten erforschten Fließgewässer der Welt. Ihre Ergebnisse haben die Wissenschaftler im November in Leipzig präsentiert.

Der Öko-Schatz des Flusses, so ergab das Forschungsprojekt, sind seine feuchten Flanken: die Auen. Denn die DDR un-

terließ es – aus Geldmangel –, den Strom in ein Bett aus Beton und Spundwänden zu zwingen, wie dies in der Bundesrepublik allerorten geschah. Insgesamt sind in Deutschland heute nur zwei Prozent aller Flusskilometer unverbaut.

Die Elbe hingegen tauscht sich – dem Atem der Au folgend, wie der Rhythmus des mit dem Fluss fallenden und steigenden Grundwassers genannt wird – noch immer mit ihren Uferlanden aus. Zudem ließen die Ostbehörden jene Strombauwerke verfallen, die die Schifffahrt ermöglichen, weil sie das Wasser lenken und den Fluss in das gewünschte Bett zwingen.



Binnenschiffe in Dresden: Als Wasserstraße eine Null

Genau diese Bauwerke sollen saniert und nach dem Willen der neuen Regierung stellenweise verstärkt werden. Vor allem geht es dabei um die Bühnen: Steinschütungen, die schon seit Ende des 19. Jahrhunderts vom Ufer aus quer ins Wasser ragen, heute insgesamt 6900 Stück. Sie sollen das Wasser in der Strommitte bündeln – wichtig vor allem bei niedrigen Pegeln, um den Kähnen möglichst viel Wasser unter den Kiel zu spülen.

Doch Bühnen vernichten Vielfalt. Das lässt sich dort beobachten, wo, durch Zufall, wieder ein natürlicheres Gestade entsteht – indem etwa eine Bühne bröckelt oder bricht. Dann erobern die Wellen neu-

es Terrain, Inselchen entstehen, Bäume stürzen um und ragen als Totholz ins Wasser. Von Wasserbauingenieuren verdammt, lieben Tiere und Pflanzen jede solcher Abwechslungen vom Ufer-Einerlei – so sehr, dass sie sich dort sofort in messbar größerer Vielfalt sammeln. So staksen auf einer seltenen Sandbank gleich sämtliche Wat- und Wasservögel von weit und breit, fanden die Elbökölogen heraus.

Die Strombauwerke vernichten auf lange Sicht sogar noch mehr: Sie senken den Wasserspiegel. Der Fluss nämlich wälzt sich durch ein loses Bett aus Sand und Steinchen. Bündeln die Wasserbauer den Strom, reißt dieser von unten mehr Geröll mit sich fort. Immer tiefer frisst er sich in sein Bett. An manchen Stellen der sogenannten Erosionsstrecke (siehe Karte Seite 154/155) hat das Bett der Elbe sich in den vergangenen 100 Jahren um 1,60 Meter vertieft. Der Grundwasserspiegel sinkt mit – und irgendwann vertrocknen die kostbaren Auen im Hinterland.

Dieser unvergleichlichen Landschaft schenkt die Elbe erst ihr üppiges Leben. Die Flächen beidseits des Flussbetts, vielerorts noch durchzogen von Altarmen, Flutrinnen und Senken, bieten Gekreuch und Gewächs je nach Wasserstand ein Mosaik unterschiedlichster und daher exquisiter Habitate.

So ruft an der Elbe noch die bundesweit vom Aussterben bedrohte Rotbauchunke. Im Ufersand brütet der Flussregenpfeifer. Und die weite Einsamkeit der Auenwälder lockt den Schwarzstorch ebenso an wie Milan, See- und Fischadler.

Der Elbe-Biber wäre ohne den Weichholzaunenwald wohl längst ausgestorben. Eine Gruppe dieses vor 200 Jahren noch in Mitteleuropa verbreiteten, dort größten Nagers, trotzte einzig in der Gegend um Dessau dem Aussterben. Heute besiedelt er von dort aus flussauf, flussab den Strom und seine Nebenflüsse.

Biberspuren finden sich selbst auf dem Domfels, mitten in Magdeburg. Dörfner bückt sich plötzlich und fischt einen Ast aus der Lache: Offenbar frisch vom Baum gebissen, ist der Zweig rundum von scharfen Zähnen abgefräst, bar jeder Rinde, knochenweiß. Der Umweltschützer schaut hoch, wieder über den Fluss. „Um zehn Jahre werfen uns diese neuen Ausbaupläne zurück.“

Damals, nach der Wende, wünschten sich die Binnenschiffer sogar Staustufen und eine drei Meter tiefe Fahrrinne – der Strom sollte zur Wasserstraße gezähmt werden. Am Ende, nach dem Aufschrei der Umweltschützer, blieb einzig der Plan, die verfallenen Strombauwerke zu sanieren. Zuständig dafür ist die Wasser- und

Schiffahrtsdirektion (WSD) Ost in Magdeburg.

Dort verteidigt hauptamtlich Detlef Aster den Flussverbau, ein schmaler Herr, korrekt mit Krawatte und bewaffnet mit Folien und Heftern. In Dörfler hat er einen Lieblingsfeind gefunden. Jetzt sieht sich der Wasserbauingenieur im Aufwind. Er saß gerade im Zug, als klar wurde, dass im Koalitionsvertrag nichts „Nachteiliges für uns drinsteht“ – und feierte spontan mit Weißbier. Endlich freie Fahrt für den Ausbau, nach ewigem Geschacher und Kompromissen, nach sogar zwei Leidensjahren des totalen Baustopps nach dem verheerenden Hochwasser im Sommer 2002. „Herr Dörfler“, sagt Aster, „ist sicherlich ein extrem denkender Mensch.“

Herr Dörfler wiederum wirft Aster vor, Fehlinformationen zu streuen, „um die Absurdität seines Tuns zu vertuschen und damit seiner Behörde die Existenz und die üppige Finanzausstattung zu sichern“. Der Elbausbau und die Bühnenreparatur seien reine Arbeitsbeschaffungsmaßnahmen für die aufgeblähte Wasser- und Schiffahrtsverwaltung.

Tatsächlich erscheint die WSD Ost großzügig dimensioniert: 900 Mitarbeiter kümmern sich um die 731 Stromkilometer von Elbe plus Saale. Die gesamte Wasser- und Schiffahrtsverwaltung des Bundes beschäftigt sogar 15 000 Leute – das entspricht zwei Drittel des Personals der gesamten oft als Monsterbürokratie gescholtenen Kommission der Europäischen Union. Eine dringend notwendige und 1995 begonnene Reform wurde verschleppt, was dem damaligen Bundesverkehrsminister Manfred Stolpe im vorigen Jahr eine Rüge des Bundesrechnungshofs bescherte.

Um die Ökologie kümmert sich die Verwaltung nicht; dafür darf Aster keinen Cent ausgeben, sagt er. Denn Naturschutz sei Ländersache. Das macht es schwierig, sich auf eine dringend notwendige, einheitliche Vision für den Fluss zu einigen. „Eigentlich müsste eine Bundesbehörde sich um das Gesamtkonzept für die Elbe bemühen“, sagt Martin Pusch vom Berliner Leibniz-Institut für Gewässerökologie und Binnenfischerei, einer der Elbökologie-Forscher.

Anders als mit solch einem Gesamtkonzept, meinen viele Wissenschaftler und Umweltschützer, lässt sich die derzeit wohl schwierigste Anforderung an den Fluss nicht erfüllen: Er muss, in großem Maßstab, ökologisch saniert werden. „Wir haben die Vorgaben der EU-Wasserrahmenrichtlinie zu erfüllen“, erklärt Stephan Naumann vom Umweltbundesamt (UBA).

Der sperrige Begriff steht für ein internationales politisches Bekenntnis: zurück zur Natur für die Flüsse und Seen Europas. Inzwischen in Ländergesetze umgewandelt, zwingt die Richtlinie zu weitreichendem Handeln. Bis 2015 müssen die Ge-

wässer, soweit möglich, in einen genau definierten „guten ökologischen Zustand“ versetzt werden.

„Dass die Elbe dieses Ziel erreicht, gilt als unwahrscheinlich, wenn wir nichts für sie tun“, sagt Naumann. Der Wille zum Erhalt des Auenparadieses kommt also von ganz oben – und nicht von irgendwelchen verschrobenen Fans der Kleinen Faltenerbensmuschel oder eines seltenen Ringelwurms, die den Fluss gegen böse Binnenschiffer verteidigen.

Ideen, wie der Strom wieder in wilderes Wasser zu verwandeln wäre, haben die Elbökologie-Forscher genug: Deiche zurückverlegen, um dem Fluss Schwemmland zurückzugeben. Oder Altwasser wieder durchströmen lassen und Steinschüttungen von den Ufern reißen. Man könnte auch, schlägt der Wasserbau-Professor Hans Helmut Bernhart von der Universität



2 Magdeburg

Karlsruhe vor, beschädigte Bühnen und Ufer einfach so lassen, wie sie sind: „Stattdessen werden Tonnen von Steinen auf Strombauwerke gekippt, die gar nicht so kaputt sind, wie die Verkehrsplaner glauben machen wollen“, meint Bernhart. „Das ist doch Irrsinn.“

Zumal die Schifffahrt mit einer der Natur überlassenen Elbe nicht allzu viel verlöre, argumentieren Naumann und seine Kollegen vom UBA. Denn unter den Wasserwegen ist der Fluss ohnehin eine Null.

„Insgesamt befördern die Binnenschiffer nur ein Prozent der Gütermengen Sachsens und Sachsen-Anhalts“, rechnet Dörfler vor, „und nur zwei Prozent dessen, was der Rhein schultert.“ Gleichzeitig versenke die Wasser- und Schiffahrtsverwaltung aber acht Prozent aller öffentlichen Ausgaben für Unterhaltung und Betrieb der Bundeswasserstraßen in die Elbe.

44 Millionen Euro jährlich wenden die Bundesbürger auf für die so spärlich genutzte Wasserstraße zwischen Geesthacht

Ökoparadies und Schiffahrtsweg

Mögliche Ausbaumaßnahmen der Elbe zur zuverlässigen Wasserstraße

Nordsee

DIE ELBE

Länge: **1091 km**
 Einzugsgebiet: **148 268 km²**
 Höhendifferenz zwischen Quelle und Mündung: **1386 m**
 Fließgeschwindigkeit* von der deutsch-tschechischen Grenze bis Geesthacht: **8 Tage**
 *bei mittlerer Wasserführung

Hamburg

Geesthacht

Bremen

bei Hamburg und der tschechischen Grenze. Allein die Sanierung einer einzigen Buhne kostet laut Aster 30 000 Euro.

Selbst wenn im Jahr 2015 entsprechend den Prognosen der Verkehrsplaner viermal so viel Fracht wie heute im Binnenschiff etwa nach Magdeburg gelangte, machte dies immer noch nur 1,5 Prozent der Gütermengen aller deutschen Wasserstraßen aus.

„Der Lkw ist eben traumhaft billig“, gibt Aster zu. Er hofft aber auf den rasant wachsenden Containerverkehr. In zehn Jahren sollen die Kräne im Hamburger Hafen bereits mehr als doppelt so viele Container von den Frachtern wuchten wie heute. „Ein wahnsinniger Boom“, sagt Aster.

Je nachdem, welcher Studie Glauben zu schenken ist, könnten die Binnenschiffer dem Hamburger Hafen künftig fünf oder gar zehn Prozent dieser Überseekästen abnehmen und weiter gen Osten transportieren. Straße und Schiene allein, argumentieren Binnenschiffer und Elbhäfenbetreiber, könnten diese Gütermengen gar nicht mehr bewältigen.



1 Elblandschaft bei Hitzacker

Unesco-Biosphärenreservat
„Flusslandschaft Elbe“
Fläche: 3428 km²
Länge: 400 Flusskilometer

1 Hitzacker
Naturnahe Elbstrecke:
Fahrrinnenverbesserung
durch Verlängerung der
Strombauwerke

2 Magdeburg
Stadtstrecke: Fahr-
rinnenverbreiterung
durch Felsabtragung

3 Coswig
Flussausbau zwecks
besserer Stromführung

Erosionsstrecke: Stopp der
Aushöhlung des Flussbetts
durch Kieszugabe

Ausgewählte EU-„Natura
2000“- Schutzgebiete
entsprechend der Fauna-
Flora-Habitat-Richtlinie

Tatsächlich hat der Strom von 1998 bis 2002 die Fahrrinne an mehr als drei Monaten pro Jahr nicht bis 1,60 Meter füllen können – und zwar auf nahezu seiner gesamten deutschen Laufstrecke.

Denn anders als den Rhein speist den Fluss im Sommer kein Schmelzwasser aus Gletschern; er ist angewiesen auf den Regen, der in seinem Einzugsgebiet in den warmen Monaten eher spärlich fällt. So plätschert mengenmäßig nur ein Drittel der Wassermassen des Rheins die Elbe hinab.

Das aber bedeutet: zu wenig Wasser unter dem Kiel für das gängige Europaschiff etwa. Dieses Gefährt sei eher auf einen Tiefgang von 2,50 Meter ausgelegt, erklärt Matthias Bunger von der Deutschen Transport-Genossenschaft. „Wirtschaftlich sind 1,60 Meter für unsere Binnenschiffe nicht ausreichend.“

Ließe sich durch kluge Kompromisse der Zank zwischen Naturschutz und Schifffahrt auflösen? Nein, meinen die Wissenschaftler. Fische, Biber, Auenparadies einerseits, Binnenschiffer, Häfen und Wasserbauer andererseits – beide Seiten zugleich ließen sich nicht gleichzeitig glücklich machen.

„Ohne Einbußen für die Schifffahrt kriegen wir den von der EU geforderten ökologischen Zustand nicht hin“, stellt Elbforscher Pusch fest. „Das geht nur, wenn wir den Strom unterhalb Magdeburgs wieder der Natur überlassen.“ Die Schiffe könnten ihn auf dem Umweg des Elbe-Seitenkanals umfahren. Und oberhalb Magdeburgs dürften Asters Mannen die Strombauwerke nur dort sanieren, „wo es unumgänglich ist“.

Doch bevor die Fräsen dem Magdeburger Domfelsen und die Bagger den Buhnen zu Leibe rücken, warnt Dörfler, müsse man sich über eines im Klaren sein: Ein Ausbau sei unwiderruflich. „Guckt euch den Rhein doch an.“ Dann holt der Umweltschützer aus und schleudert den Biber-Ast zurück in die Fluten.

RAFAELA VON BREDOW

50 km



3 Schloss Coswig