

## Podiumsdiskussion „Die Elbe zwischen Naturschutz und Wirtschaftsfaktor“

Zu Beginn gab **Rolf Lack** ein kurzes Statement für den Ausbau der Elbe als Binnenverkehrsweg mit dem Ziel überall eine Wassertiefe von 1,60 m zu erreichen.

**Ulrich Wittstock** vom MDR moderierte die Podiumsdiskussion und eröffnete mit einer Fragerunde an die Podiumsgäste

Für **Dr. Stephan** ist Leben am Fluss unbedingt verbunden mit dem Verstehenlernen des Flusses. Der Fluss kenne keine Katastrophen. Die Verwaltung stelle das Bauland am Fluss zur Verfügung und wenn dann gebaut wäre, forderten die Bürger Schutz für ihr Eigentum. Das beweise ein extrem kurzes Gedächtnis.

**Moderator Wittstock** ergänzte, dass auch das MDR-Funkhaus so sicherlich nicht wieder gebaut werden würde.

**Lüderitz** brachte es auf den Punkt: Die Umweltpolitik sei der Wirtschaft untergeordnet und fügte das Beispiel des Staustufenbaus in Tschechien an. Hier wäre die Binnenschifffahrt Nutznießer und die Natur der Verlierer. Noch gäbe es kein Gesetz, dass das Bauen in Überschwemmungsgebieten verboten sei.

**Jährling** erläuterte dass seit 1992 im Landesentwicklungsgesetz 43 Maßnahmen zur Rückdeichung festgelegt seien. Für 18 davon hätte man bereits über 70 Millionen Euro ausgegeben. Das wäre bundesweit Spitze aber auch wenn alle 43 Maßnahmen umgesetzt seien, würde ein Hochwasserspiegel nur wenig gesenkt werden können.

**Lack** erläuterte, dass die Flussschifffahrt auf der Elbe erst 200 Jahre alt wäre nachdem der Fluss damals in ein unverrückbares Bett gelegt wurde. Damals gab es 5000 Buhnen und heute sind es 9000.

Zu den Buhnen und deren Einfluss auf die Natur äußerte sich **Kunz** sehr kritisch: Von oben gesehen ändere sich der Fluss nicht viel aber durch Buhnen entstünden regelrechte Todräume. Man solle die Schiffe den Gewässern anpassen und nicht umgekehrt, mahnte er. Hinzu käme, dass ein eingeschnürter Fluss eben auch die Hochwassersituation verändere.

**Dr. Stephan** hatte hierzu Zahlen bei der Hand: Elbeertüchtigung für die Binnenschifffahrt hätte in den vergangenen 20 Jahren wenig Erfolg gebracht. In dieser Zeit hätte man etwa 1 Milliarde Euro in die Elbe investiert aber keine der Prognosen erfüllte sich. Zum Beispiel sollten über die Trogbrücke dreimal soviel Tonnen transportiert werden, wie man sie jetzt tatsächlich erreiche. Darum sollte man jetzt diese Arbeiten stoppen und der Natur endlich etwas zurückgeben.

Für diesen letzten Satz erntete sie Applaus.

**Jährling** führte aus, dass Sog und Schwall der durchfahrenden Schiffe ganz sicher Auswirkungen auf die Artenvielfalt in der Elbe hätten, weil dadurch Pflanzen keine Chancen hätten. Da müsse dringend ein Kompromiss gefunden werden.

**Dr. Stephan** schwächte etwas ab und sagte, dass niemand etwas gegen die Güterschifffahrt hätte, aber das Bundesverkehrsministerium hätte die Elbe als Nebenwasserstraße eingestuft und so solle man nicht weiter ausbauen und nicht mehr investieren. Diese Realität sollte endlich akzeptiert werden.

**Lüderitz** erinnerte an die EU-Wasserrahmenrichtlinie. Dazu gehöre eben auch der Fluss als Wasserstraße, auch wenn das zu Spannungen führe. Flachschniffe könnten eine Lösung sein oder eine neue Schiffsdieselgeneration. Man müsse auf alle Fälle Überflutungsflächen zurückgewinnen.

**Kunz** ergänzte seine Ausführungen. „Die Wasserrahmenrichtlinie ist keine Kur sondern eine Notwendigkeit und sollte wie ein Gesetz zum ökologischen Handeln verwendet werden.“

**Jährling** dazu: „Wir müssen jetzt eingreifen. Nichts tun ist genauso falsch. Der Fluss muss nicht aussehen, wie ein englischer Garten.“ Grüne Energie aus Wasserkraft werde es hier

nicht geben, ergänzte Jährling. Er könne zudem an einzelnen Arten nachweisen, dass der Ausbau der Elbe Habitats vernichtet hätte.

Öffentlichkeitsarbeit und fachlich fundierte Informationspolitik sind wichtiger denn je, da waren sich alle Beteiligten einig.

**Lüderitz** erinnerte an die gelungene Ausstellung „Fluss im Wandel“ aus Landesmitteln. Man brauche „mehr Raum für den Fluss“ und einen Wandel in der Schifffahrt. Den Fluss so zu erhalten wie er ist und ihn gleichzeitig ökologisch besser ausbauen - diese unterschiedlichen Anforderungen erzeugten ein Spannungsfeld, aber alle Interessen zusammen zu bringen, sei eben nicht einfach. Das Geld werde immer knapp sein und sollte deshalb noch effektiver eingesetzt werden. Er hoffe für die Schifffahrt auf ein angepasstes Flachgang-Schiff, vielleicht mit Hybridmotor.

**Kunz:** „Man muss sich hier entscheiden: Will man Waren oder Natur konsumieren! Und ganz radikal: „Wenn der Mensch weg ist, findet der Fluss seinen Weg allein.“ Hochwasserschutz für den Menschen oder für die gesamte Natur, sei die Frage.