

## Zwischenruf zum 4. Elbesymposium am 27.03.2021

*von Dr. Hans-Joachim Döring*

Zwischenruf klingt ein wenig nach Parlament und Herbert Wehner, Hohes Haus und bissige Präsenz. Die Spontanität und Wehners Subjektivität kann dieser Zwischenruf, zumal im besten hybriddirekten Digital-Verfahren, nicht leisten. Doch Anmerkungen bzw. Beobachtungen zum gegenwärtigen GKE-Prozess aus der Sicht des Vertreters der Kirchen, immerhin seit 2014 dabei, möchte ich gern zum 4. Elbesymposiums beitragen.

### **1. Der Fluss braucht politische Aufwertung**

Die Elbe braucht eine neue politische Inwertsetzung, gerade jetzt, in diesem Frühjahr. Das 4. Elbesymposium findet zum richtigen Zeitpunkt statt. Die Formulierung der neuen Elbepolitik und ihre Operationalisierung in den behördlichen Strukturen ist eine gesellschaftliche Aufgabe mit Wirkung auf den mitteleuropäischen Raum. Die anstehenden politischen, mentalen, haushälterischen, ökologischen und ökonomischen Transformationen in unserem Land sind weitgreifend und umgehen die Elbe nicht. Die langfristigen Auswirkungen des Klimawandels machen uns wachsinning.

Mit dem richtigen Zeitpunkt für dieses Symposiums meine ich: Unser Land steht nicht nur angebremst im Lockdown. Es steht vor allem vor großen Veränderungen. Das Land kommt in Bewegung. Bundestagewahlen stehen bevor. Wir haben keinen Lagerwahlkampf zu erwarten – Gott sei Dank – aber deutliche Richtungsangebote. Die demnächst möglichen Konstellationen bei der Regierungsbildung sind vielfältiger denn je. Die Formen zukünftiger Verantwortungswahrnehmung und Gestaltungsmacht ebenso. Was für ein Glück! Was für Chancen!

Qualität und Wirkungsweise des GKE-Prozesses werden durch die Ergebnisse der Bundestagswahl im September maßgeblich mit beeinflusst. Die zukünftige Hausleitung des Bundesministeriums für Verkehr und Infrastruktur (BMVI) muss politische und behördliche Weichen so stellt, damit die innovativen Inhalte des GKE sich voll entfalten können. Entfalten oder den Status Quo verwalten ist die Hauptfrage, nicht die nach mehr Geld oder Personal. Beides ist

---

# DER FLUSS TRÄGT DIE LAST

---

im Flussverwaltungssystem des Bundes reichlich vorhanden. Mit innovativer Politik die Elbe aufzuwerten würde den Fluss entlasten.

## 2. Wie kam die Kirche zum Fluss?

Das ist schwer zu sagen. Der Fluss kam wohl auf die Kirchen zu. Vor 15 bis 20 Jahren muss das gewesen sein. Da begannen die Elbekirchentage, auch gerade hier in Dessau, ebenso das 1. Elbesymposium. Der Kampf der Elbeaktivisten für eine ökologischere Gestaltung konfrontierte auch die hoheitlich agierende Fluss- und Wasserstraßenverwaltung. Der Kampf war ein asymmetrischer; David gegen Goliath. Die ökologischen Notwendigkeiten und deren Diskussion in der Öffentlichkeit wuchsen schneller als die ökologischen Einsichten in der Flussverwaltung und deren juristische Vorgaben. An jedem Flusskilometer stand damals – wurde kolportiert – ein Flussbeamter. Denen standen lediglich zwei oder drei immer wieder befristete halbe Personalstellen bei den Umweltverbänden gegenüber. Allein deshalb war ein Dialog schwer. Ein Motto damals war „Die Elbe wird gesteinigt“ und Bagger wurden besetzt, weil keiner zum Reden kam. Die Kirche, jedenfalls in ihren besseren Teilen, hat ein Faible, einen Auftrag für die Schwachen und die, die es schwerer haben, gehört zu werden (Menschen wie Natur). Vor 15 oder 20 Jahren war das Umweltrecht mit seiner juristischen Bewertung von Schutzgütern noch nicht so präsent und ausgeprägt. In diesen stummen Zeiten boten kirchlichen Formen wie Themenkirchentage temporär Gesprächsangebote auf leidlicher Augenhöhe im an sich asymmetrischen Milieu. Strukturelle und diskursive Ungleichheit wurde auf Zeit aufgehoben. Das tat dem Elbe-Dialog gut und wurde in der Administration wahrgenommen. Als dann das GKE entworfen wurde, erinnerten sich einige, u. A. der Wasserstraßenabteilungsleiter des BMVI, Reinhardt Klingen, an diese mitunter knotenauflösenden Kommunikationsversuche bei den Kirchen. Reinhardt Klingen wandte sich an Kirchenpräsident Liebig, dem Schirmherrn dieses Symposiums, und bat um Entsendung eines Vertreters oder einer Vertreterin. Vorgeschlagen wurde dann ich. So kamen die Kirchen zum GKE. Der überwältigende Auftrag der Kirche zur Bewahrung der Schöpfung, was durchaus mittels Verwaltungshandeln erfolgen kann oder auch mit angepasster Schifffahrt, ist der allgemeine Rahmen für dieses konkrete Engagement. Die Flusslandschaft, die wir Menschen nicht geschaffen haben, sondern die uns übergeben wurde, ist die schöpfungstheologische Begründung des Engagements und der Sorge der Kirche für die Elbe.

---

# DER FLUSS TRÄGT DIE LAST

---

## 3. Alles im Fluss oder im Status Quo – zur Situation des GKE

Ich möchte heute zwei Punkte im gegenwärtigen GKE-Prozess zwischen Bewegung und Status Quo hervorheben und Unbehagen am gegenwärtigen Prozess zu formulieren.



Trockenschäden in der Elbaue © Iris Brunar

Am Ende eines intensiven bis mühsamen dreijährigen Arbeitsprozesses auf weitgehend gleicher Augenhöhe von Verwaltung, Umwelt- und Wirtschaftsverbänden formulierte das Beratergremium im Januar 2017 als Ziel des GKE-Prozesses für die kommenden Jahrzehnte: „Ziel ist, die umweltverträgliche verkehrliche Nutzung der Binnenelbe und die wasserwirtschaftlichen Notwendigkeiten mit der Erhaltung des wertvollen Naturraumes in Einklang zu bringen.“ (GKE S. 9). Damit war die Triumph-Trikolore, manche sagen auch Tragik-Troika, gesetzt.

Die Reihenfolge, die Gewichtung, die Hierarchie schien deutlich: Schifffahrt, und damit die Hauptaufgabe der strukturstarken Wasserstraßenverwaltung, sah sich zuerst genannt, gefolgt von den Wasserrahmenrichtlinien mit den zwingenden gesetzlichen Vorgaben und dann kam die Ökologie und Erhaltung des Naturraumes, mit der schwächsten administrativen Struktur.

Doch eine andere Lesart ist möglich: die Konstante und der Kern dieses zusammengesetzten Zieles ist die Erhaltung des wertvollen Naturraumes, also die Ökologie mit ihren Notwendigkeiten. Damit ist der primäre Erhaltungsauftrag bezeichnet: Erhaltung des wertvollen Naturraumes. Davon abgeleitet ist die verkehrliche Nutzung als eine Variante, soweit sie im Einklang mit den Erhaltungszielen zu bringen ist. Das war das neue, dynamische und zeitgemäße Ergebnis des GKE. Dieser Ansatz sollte helfen, den jahrzehntelangen lähmenden

---

## DER FLUSS TRÄGT DIE LAST

---

Status Quo der Elbe-Gestaltung zu überwinden und den Evidenzen und Gegebenheiten gerecht zu werden.

Die unterschiedliche Lesart der Reihen- und Rangfolge im GKE-Kompromiss – im GKE-Schwur – wurde und konnte in den Nachsitzungen nicht ausreichend diskutiert werden. Seinerzeit verständlich, um nicht mit einem Kompromiss zu scheitern, der neue Projekte und Chancen gebären sollte. Somit war Unzufriedenheit zu erwarten.

Die Priorität der Erhaltung dieses wertvollen Naturraumes, der den gesamten mitteldeutschen Raum prägt, spiegelt sich – nach meiner Sicht – gegenwärtig nicht ausreichend im GKE-Prozess wider. Das produziert Unbehagen.

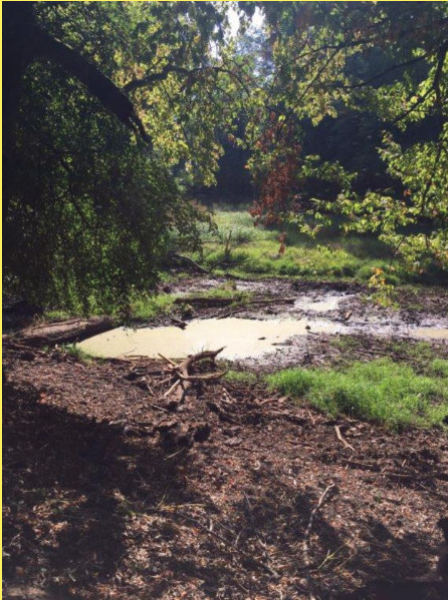
Dieser ökologischen Naturraumpriorität steht zurzeit der behördliche Auftrag des Status Quo der Wasserstraßenverwaltung zur prioritären Güterschiffahrtsabsicherung an der Elbe mit all ihrer materiellen, gesetzlichen und personellen Ausstattung entgegen. Der Tanker der Wasserstraßenverwaltung ist für die Herausforderungen an der Elbe und im GKE zurzeit noch nicht ausreichend modernisiert und flott gemacht. Bei allem individuellen Willen einzelner Mitarbeiter oder gar Abteilungen – ich bin weit weg, allein nur bei Umweltverbänden ein ökologisches Bewusstsein zu erkennen – trägt die Wasserstraßenverwaltung zurzeit nur eingeschränkt und zu zögerlich zur Erfüllung des GKE bei. Darum sehe ich die Notwendigkeit einer neuen politischen Ausrichtung in der Flusspolitik und im BMVI. Denn: Für den Ziel- bzw. Prioritätenkonflikt konnte bisher im GKE-Beirat noch keine ausreichende Methodik zum Thematisieren und Lösen erarbeitet werden.

Hinzu kommen die in den letzten Jahren auch verstärkt an der Elbe wahrgenommenen Auswirkungen des Klimawandels. Dieser führt zu evidenter Wasserverknappung über lange Zeiträume und damit verbunden zur verkehrsberuhigten Güterschiffahrt. Diese in den Auswirkungen neue drastische Klima-Situation konnte im GKE-Kompromiss, dessen Erarbeitung 2013 begann und im Januar 2017 endete, noch nicht ausreichend berücksichtigt werden. Eine kontinuierliche, gar ganzjährige Sicherstellung der Fahrrinntiefe von 1,4 Meter als Minimalwert für einen wirtschaftlichen Güterschiffahrtsbetrieb muss heute noch stärker als 2017 als unrealistischer Dauerwert für den gesamten Flussschlauch angesehen werden. Diese Fahrrinntiefe steht in der Gefahr, zur unproduktiven und kostenintensiven

---

# DER FLUSS TRÄGT DIE LAST

---



Auwald bei Dessau

© Iris Brunar

Größe zu werden. Sie erhält stärker den alten Stauts Quo und nicht den wertvollen Naturraum der Elbe und ihrer Auen.

Aus meiner Sicht spiegelt die gegenwärtige Beirats- und GKE-Vollzugspraxis sowie die Umsetzung durch die Wasserstraßenverwaltung die verabschiedete Rangfolge, ihre Prioritäten bzw. Schutzziele nicht ausreichend wider.

Bei fast jedem der im Beirat vorgestellten Maßnahmenpakete ploppen somit die nicht geklärten Rang-Widersprüche auf. Sie sind eine Quelle des Unbehagens, nicht nur bei den Umweltverbänden. Die Situation ist anstrengend und unbefriedigend.

Unbehagen spüre ich auch bei den Mitarbeitern der strukturstarken Wasserstraßenverwaltung, die in ihrem traditionellen Selbstverständnis der verkehrlichen Nutzung stark zugewandt ist und die die Erhaltung des Naturraumes nur als Variante – da wo halt möglich – versteht. Die Wasserstraßenverwaltung fühlt sich bei vielen ihrer Vorschläge im GKE-Beirat somit nicht verstanden und nicht gewürdigt, eher getrieben. Ihre Vorschläge befinden sich bisher auch – bis auf das Pilotprojekt zur Begrenzung der Sohlerosion bei Klöden, dass vor dem GKE begonnen wurde – weithin noch im Korridor des Status Quo.

Mein Zwischenfazit nach über fünf Jahren GKE: den Ziel- und Grundkonflikt der divergierenden Prioritäten – zumal unter den sich verstärkenden Klimawandeleffekten wie den erstaunlichen Anpassungsleistungen der Hafenvirtschaft längs der Elbe – kann der GKE-Beirat und damit der GKE-Prozess selbst nicht lösen. Es braucht eine veränderte Elbepolitik, vor allem durch das BMVI.

Es besteht die Gefahr, dass die GKE-Zielstellung mit seinem Kompromiss stärker lähmt als dynamisiert. Bei allem Unbehagen gibt es im GKE auch Lern-

---

# DER FLUSS TRÄGT DIE LAST

---

schritte, Fortschritte und Respekt im persönlichen Miteinander der VertreterInnen der verschiedenen Handlungspakete und Themenfelder. Zudem war und ist das Land an der Elbe immer auch eine dynamische Kulturlandschaft, die vom Aushandeln, Kompromisse finden und Raum geben lebt. Dieser Tradition sollten wir uns verpflichtet fühlen.

Veränderungen sind in unserem Land möglich. Angesichts des kürzlichen Kohlekompromisses oder der plötzlichen Flexibilität der Autoindustrie bei der E-Mobilität müssen wir an der Elbe nicht pessimistisch werden. Nur etwas ungeduldig. Umbau ist möglich. Selbst im BMVI!

## 4. Ein Fluss ohne Transport

Die Güterschifffahrt an der Elbe – mit all ihren großen historischen Verdiensten um die Industrialisierung des mitteleuropäischen Raumes in den letzten 150 Jahren – steht vor einer großen Anpassungsaufgabe und hat nicht mehr die historische Priorität der zurückliegenden Jahrzehnte. Die güterverkehrliche Nutzung als abgeleitete Funktion der Flussnutzung wird sich immer stärker an den Erhaltungszielen für den Naturraum orientieren und ausrichten müssen. Das ist für mich eine Kernaussage des GKE-Kompromisses. Für diese Anpassung enthält das GKE-Papier auch konkrete Vorschläge wie den Richtungsverkehr ohne Schiffsbegegnung, dynamische Schiffsinformationssysteme, den Zugang zum Geodatennetz des Bundes – ich plädiere hier insbesondere für einen Einsatz zwischen der tschechischen Grenze und Magdeburg – und die konsequente Nutzung des Elbe-Seitenkanals ab Magdeburg, die im GKE mit vorgesehen ist. Die für die Güterschifffahrt differenzierte Havelnutzung mit der Anbindung an das mitteldeutsche Kanalsystem kann hier Inspirationen liefern.

Die Auswirkungen des Klimawandels an der Elbe zeigen: Güterschifffahrt wird immer unökonomischer, unplanbarer und unrealistischer. Im Jahresdurchschnitt sind mitunter nur noch weniger als 50 Prozent fahrbare Tage an der Elbe zu verzeichnen. Die Elbe-Anrainer-Wirtschaft hat sich von der Transportform Güterschifffahrt ohne große Verluste emanzipiert. Die Häfen am Fluss haben sich gut als wasserstrassenunabhängige Logistikzentren etabliert und existieren nicht von der Elbe. Eine immer wieder zu würdigende Anpassungsleistung! Dem Hafen Magdeburg wird als Drehkreuz eine gute Zukunft bescheinigt. Das gegenwärtige und zukünftige Güterschiffahrtsauf-

---

# DER FLUSS TRÄGT DIE LAST

---

kommen mit seinem kontinuierlich stark gesunkenen Transportvolumen bedarf einer realistischen und keiner romantischen Betrachtung. Dies hat Auswirkungen auf eine neue ökologische „Unterhaltungspolitik“ an der Elbe. Diese neue Unterhaltung- und Gestaltungspraxis wird ihr Kosten-Leistungs-Verhältnis entlang der Ziele des GKE ausrichten. Mit Steuergeldern wird man zukünftig keine unwirtschaftliche Güterschifffahrt und die Abwesenheit der Schiffe subventioniert können.

## 5. Die neue Flussgemeinschaft von Aue und Schlauch

Durch das GKE ist das Bewusstsein für die grundsätzliche Einheit von Fluss-schlauch und Auen gestärkt worden und weiter gewachsen. Es ist ein großer öffentlicher Erkenntnisgewinn zu beobachten: Fluss und Deich, Wiese und Wald gehören zusammen, wie „siamesische Vierlinge“. Diese wurden in historischer Zeit getrennt und werden nun durch Renaturierungs- und Revitalisierungsprogramme nach und nach wieder zusammengeführt oder ergänzt.

Die Maßnahmen zur Erhaltung des wertvollen flussnahen Naturraumes Aue sollte sich von der noch nicht ausreichend geklärten Fluss-schlauchpolitik unabhängig machen, ruhig vorangehen, handeln und Projekte realisieren. Gute Beispiele sind das stattliche Naturschutzgroßprojekt Mittlere Elbe – Schwarze Elster (MESE), welches das Biosphärenreservat Mittlere Elbe mit Sitz in Dessau-Oranienbaum konzipiert und vorangebracht hat oder die ökologische Havelanbindung in die Elbaue bei Havelberg durch den NABU. Derartige Vorhaben setzen Aspekte des GKE konkret und langfristig um, bringen Wert-schöpfung in die Region und ermöglichen Partizipation sowie Anerkennung für das Groß- und Gesamtvorhaben GKE vor Ort und im konkreten Umfeld. Die großen Umweltverbände sollten auch mutigere Projekte des gestaltenden Naturschutzes im Bereich des GKE übernehmen. Die vielen anstehenden Aufgaben würden von einer Trägervielfalt profitieren. Und: Ein kontinuierliches Engagement der Umweltverbände bei großen praktische Maßnahmen würde das gegenseitige Verständnis, das Verstehen und Einfühlen der Partner im GKE-Prozess fördern.

Die Bundesregierung sollte den Elbe-Anrainer-Ländern für ihre Naturschutz-aufgaben im Fluss- und Auenbereich ausreichend finanzielle Mittel – auch als Anreize – zur Verfügung stellen. Nur als gesamtgesellschaftliche Aufgabe verstanden und tatkräftig angepackt, können die im GKE formulierten Aufga-

---

## DER FLUSS TRÄGT DIE LAST

---

ben unabhängig der „gewachsenen“ Einteilungen – hier Fluss, da Aue – umgesetzt werden. Die Länder müssen sich gezielter für ihre Aufgaben an der Elbe engagieren und für eine GKE-konforme Politik streiten. Die aus historischen Gründen verwaltungstechnisch getrennten Bereiche der Flussunterhaltung und der Auengestaltungen sollten mittelfristig nicht nur ökosystemisch, sondern auch administrativ zusammengeführt werden. Finanzielle und personelle Ressourcen können so ergänzend für die Wasserstraßenunterhaltung – bzw. Flussschlauchgestaltung wie die Auensanierung eingesetzt werden. Eine neue Fluss- und Auenpolitik schafft Potentiale zur Konversion von Ideen und Mitteln.

Ich komme zum Schluss: Das Motto „Dem Fluss die Lasten nehmen“ ist gut gewählt. Die Flüsse tragen auf ihren Armen die Last. Leidet der Fluss, leidet das Land. Das stimmt nicht nur für Mitteleuropa. Ich hoffe, meine Beobachtungen sind hilfreich. Ich bedanke mich herzlich für Ihre Aufmerksamkeit.

*Der Autor ist Vertreter der Kirchen im Beirat des Gesamtkonzept Elbe (GKE)*