

## Kirchen für die Elbe – warum?

von Siegrun Höhne

Welcher andere Fluss wurde so gewürdigt? Seit 2008 finden entlang der und für die Elbe nach ihr benannte Kirchentage statt. Im kleinen Fischerstädtchen Coswig in Anhalt begann diese beachtliche Reihe. Weitere Elbe-Kirchentage folgten unter anderem in Dresden, Dessau, Hamburg, Wittenberg und zuletzt in diesem Jahr in Lenzen. Mit Andachten und Gottesdiensten, mit viel Musik, mit Märkten und Fachdiskursen, mit Kinderangeboten und fantasievollen Aktionen und – immer dabei – mit dem Elbe-Kreuz bezeugen die Gemeinden am Fluss ihre Liebe zu dieser Landschaft. Und sie machen deutlich, dass der Fluss für sie viel mehr ist als eine Wasserstraße.



Elbe-Kirchentag in Dessau

© Johannes Killyen

Das bestätigen auch die Synoden der Evangelischen Landeskirchen an der Elbe und die der EKD (eine entsprechende Liste hat Pfr. i. R. Dietrich Bunge-roth zusammengestellt, sie ist bei der Redaktion abrufbar).

In einer Reihe von hochkarätigen Elbe-Symposien, organisiert von der Anhaltischen Landeskirche, wurden Wissenschaft, Verwaltungen, Politik und Verbände ebenso wie Bürgerinitiativen geladen, um die Situation, die Planungen und deren zu erwartenden Auswirkungen vorzustellen und zu diskutieren.

## **Was ist das Problem?**

Im Kern geht es um konkurrierende Politikziele. Zum einen soll die Elbe als Wasserstraße dazu beitragen, große Transportmengen von der Straße „zu holen“. Zum anderen soll die Elbe mit ihren Auenlandschaften einen wesentlichen Beitrag zum Erreichen der Biodiversitätsziele der Republik leisten. Beide Ziele gleichzeitig zu erreichen, scheint unmöglich. Um die Elbe für die Schifffahrt in dem gewünschten Maße zu ertüchtigen, sind erhebliche Eingriffe nötig. Sie würde zu einer Art Straße. Als solche wäre sie per se kein reicher Lebensraum mehr, die Auenlandschaften würden nur noch selten überflutet – damit wären sie keine Auen mehr. Entweder – oder.

Ein scheinbares Randproblem, dass auch auf andere konkurrierende Politikfelder zeigt, ist die Zuständigkeit. Während Wasserstraßen als Bundesstraßen in die Zuständigkeit des Bundesverkehrsministeriums mit seinen Fachbehörden fallen, sind Naturschutzaufgaben im Wesentlichen Ländersache, mit Rahmenseetzungen durch die Europäische Union. Ernsthafte Konfliktlösungsstrategien setzen demnach eine Zusammenarbeit der verschiedenen Politikebenen „auf Augenhöhe“ voraus.

Dies wurde mit dem Konsultationsprozess zum „Gesamtkonzept Elbe (GKE)“ versucht. Auch Umweltverbände und sogar die Kirchen waren beteiligt. Das Konzept wurde 2017 vorgelegt. Dass es dieses Konzept nach einem schweren Prozess gibt, ist ein Erfolg. Doch recht zufrieden mit dem Ergebnis scheint niemand zu sein. Umweltverbände beklagen, dass es nach wie vor keinen Maßnahmenplan für die ökologischen Ziele gibt. Aus dem zuständigen Ministerium wurde bei der ersten Zwischenbilanztagung zum GKE im November 2022 in der Lutherstadt Wittenberg berichtet, dass die Umsetzung des GKE nach den Pflichtaufgaben dran wäre (also jetzt noch nicht?).

Zwischenzeitlich gräbt sich die Elbe immer tiefer in den Grund.

## Kirchliches Engagement



Taufe in der Elbe bei Coswig

© BI Pro Elbe Anhalt

**Ein schönes Bild: eine Taufe im Fluss. Zurück zu den Anfängen.**

**Doch das Bild zeigt mehr. Es ist wieder möglich im Fluss, in der Elbe zu stehen, hier zu baden und auch zu taufen, denn sie ist kein dreckiger Abwasserfluss mehr, sondern ein vielfältiger Lebensraum. Auch für Menschen.**

**Die hohe Motivation von Christinnen und Christen entlang der Elbe, von Bad Schandau bis Hamburg, sich für den Lebensraum Fluss stark zu machen, hat hier eine Ursache. Sie haben erlebt, dass es möglich ist, umzukehren, etwas wieder gut zu machen. Das wollen sie nicht erneut, wenn auch unter anderen Vorzeichen, opfern.**

## **Für die Elbe**

Resolution des Elbe-Kirchentages in Lenzen (Elbe), 27. bis 29. Mai 2022

Wir, der evangelische Kirchenkreis Prignitz und die Unterzeichnenden des Elbe-Kirchentags, fordern die Verantwortlichen in Bund und Ländern auf, die Elbe und ihre Auen als Teil der Schöpfung mit all ihren Ökosystem-Leistungen und als Erholungsraum zu schützen und zu bewahren.

Die Auen brauchen wieder mehr Raum, das Bühnenkorsett muss aufgeschnürt, die Tiefenerosion gestoppt werden. Um diesen wichtigen Lebensraum und seine Funktionen zu erhalten, muss die Elbe die Auen wieder mit Wasser versorgen können, damit sie nicht weiter austrocknen.

Wir bitten auch die Landeskirchen entlang der Elbe und alle Christenmenschen, sich weiterhin engagiert für die Elbe einzusetzen.

## **Begründung:**

Die auf fast 600 Kilometern von der tschechischen Grenze bis Geesthacht freifließende Elbe und ihre Auen gehören zu den letzten naturnahen Flusslandschaften Europas. Sie sind ein einzigartiger Teil der Schöpfung und liefern viele kostenlose Leistungen für die Menschen an ihren Ufern. Die Auen reinigen Wasser, speichern ähnlich wie Moore das Klimagas CO<sub>2</sub>, bieten Raum für Hochwasser, sind Hort vieler seltener Pflanzen und Tiere. Die ursprüngliche Auenlandschaft ist die Basis für den wichtigen Wirtschaftsfaktor der Region, den Naturtourismus. Dieses Naturerbe muss zu unserem Wohl geschützt werden.

Doch die Elbe, ihre Auen und damit die Artenvielfalt stehen unter Druck und sind in einem besorgniserregenden Zustand. Die Trockenheit als Folge des Klimawandels setzt Auen und seltenen Lebensräumen zu. Die kontinuierliche Einengung der Elbe, um den Fluss als Wasserstraße zu vertiefen, treibt die Tiefenerosion weiter voran und verstärkt somit die Folgen des Klimawandels. Obwohl die Gütertransporte in den letzten 20 Jahren um 90 Prozent auf weniger als 0,2 Millionen Tonnen zurückgegangen sind, hat die Elbe als Wasserstraße bislang immer noch oberste Priorität. Das neue deutsch-tschechische Regierungsabkommen vom 20.7.2021 zur „Binnenwasserstraße Elbe“ stellt die Belange der Schifffahrt in den Vordergrund. Tschechien erwartet, dass bis

2030 die Schiffbarkeit auf der deutschen Elbe bis Hamburg an 340 Tagen im Jahr bei einer Fahrrinntiefe von mindestens 1,40 Meter erreicht wird – eine Steilvorlage für Tschechien, die seit Langem geplante Staustufe nahe der deutschen Grenze doch noch umzusetzen. Das widerspricht den Vereinbarungen des Gesamtkonzeptes Elbe aus dem Jahr 2017, nach dem Naturschutz und Schifffahrt gleichberechtigt behandelt werden sollen. Damit wird der Druck, die noch freifließende Elbe weiter einzuengen und auszubauen, enorm erhöht, obwohl unklar ist, wie das verkehrliche Ziel unter Einhaltung der Natur- und Umweltziele erreicht werden kann. Mit dem Klimawandel nehmen extreme Trockenheit und Hochwasserereignisse zu; die Bedingungen für die Güterschifffahrt verschlechtern sich noch weiter.

**Antragsteller:**

***Evangelischer Kirchenkreis Prignitz***

**Adressaten:**

***Die Ministerinnen und Minister für Umwelt und Verkehr der Bundesrepublik Deutschland, der Bundesländer Sachsen, Sachsen-Anhalt, Brandenburg, Niedersachsen, Mecklenburg-Vorpommern, Schleswig-Holstein und Hamburg sowie die Umweltbeauftragten der Landeskirchen entlang der Elbe***

## Die Elbe ist nicht gerettet!

von Iris Brunar, BUND-Elbepjekt

**Vorab: Die Elbe ist noch nicht gerettet. Obwohl die Elbe und ihre Auen von den Folgen der Klimakrise und der Vertiefung des Flusses schwer gezeichnet sind, wird nach wie vor darauf beharrt, die Schiffbarkeit zu verbessern. Ein weiterer Ausbau der Elbe ist nicht ausgeschlossen.**

### Attraktion Elbe

Die Elbe zwischen der deutsch-tschechischen Grenze bis kurz vor die Tore Hamburgs<sup>1</sup> ist dem Schicksal so vieler Flüsse im Westen entkommen. Aufgrund der Teilung Deutschlands wurde sie nicht kanalisiert und gestaut. Sie darf auf 600 Kilometer frei durch eine einzigartige Flusslandschaft fließen, die vielfach geschützt ist. Als Nationalpark Sächsische Schweiz, der direkt an der tschechisch-deutschen Grenze beginnt, als UNESCO-Biosphärenreservat Flusslandschaft Elbe, das sich entlang von 400 Fluss-Kilometern erstreckt. Die Elbe ist Teil des UNESCO-Welterbe Dessau-Wörlitzer Gartenreich. Fast ihr



Die Elbe ist ein Niedrigwasserfluss mit einem beweglichen Bett aus Sand. Nach höheren Abflüssen verlagern sich immer wieder Sandbänke in die Fahrrinne.

© Iris Brunar

---

<sup>1</sup> Wird hier von der Elbe in Deutschland gesprochen, dann ist die 550 Kilometer lange Strecke zwischen der tschechisch-deutschen Grenze und der Einmündung des Elbe-Seiten-Kanals gemeint. Es steht außer Frage, dass der daran anschließende Abschnitt bis zur Staustufe Geesthacht und darüber hinaus ganz andere Bedingungen und damit auch Fahrbedingungen aufweist. Dort werden auch circa die zehnfachen Gütermengen transportiert im Vergleich zur frei fließenden Elbe.

---

# KIRCHLICHES ENGAGEMENT FÜR DIE ELBE

---

gesamter Lauf steht als Natura 2000-Gebiet unter dem Schutz der EU. Nach der europäischen Wasserrahmenrichtlinie ist sie in Deutschland als natürliches Gewässer ausgewiesen, das es verbindlich in den guten ökologischen Zustand zu bringen gilt.

Die ursprüngliche Natur und schöne Landschaft sind inzwischen zu einem Magneten für den Naturtourismus und damit zu einem der wichtigsten Wirtschaftsfaktoren in der Region geworden. Der Elbe-Radweg lockt hunderttausende Erholungssuchende an und wurde bereits 15 Mal als beliebtester Fernradwanderweg ausgezeichnet. Radtouristen wollen gut essen und trocken schlafen. Zwischen 120 bis 160 Millionen Euro geben sie jedes Jahr in kleinen und mittelständischen Betrieben wie Restaurants und Pensionen aus<sup>2</sup>. Doch in der politischen Diskussion um die Elbe spielt diese Erfolgsstory kaum eine Rolle. Noch immer liegt der Fokus auf dem Ziel, die Elbe für die Güterschifffahrt besser befahrbar zu machen – ungeachtet von Klimakrise, ökologischen Schäden, verschwendeten Ressourcen und marginalen Transporten.

Diese Widersinnigkeit fordert seit Jahrzehnten die Proteste von Umwelt- und Naturschützern heraus. Ein breites gesellschaftliches Bündnis – angefangen bei großen Naturschutzverbänden über Kirchen und gut vernetzten Bürgerinitiativen bis hin zu aktiven Einzelpersonen – engagiert sich für die freifließende Elbe und eine der großen der naturnahen Flusslandschaften in Europa.



Ende der Steinzeit

© BI Pro Elbe, Magdeburg

---

<sup>2</sup> Antworten der Landesregierung Sachsen-Anhalt vom 18.4.2017 und der Sächsischen Staatsregierung vom 13.8.2018.

## **Wasserstraße Elbe – Zukunfts- oder Auslaufmodell?**

### **Planungen und Konzepte: Zielkonflikte werden ausgeblendet**

Nach jahrelangen Gesprächen wurde Anfang 2017 das Gesamtkonzept Elbe (GKE) von Bund und Ländern verabschiedet<sup>3</sup>. Es ist eine Art Leitfaden für das künftige Handeln der Landes- und Bundesbehörden. Das Ziel war, den grundlegenden Konflikt zwischen den ökologischen Zielen und den Anforderungen an die Elbe als Wasserstraße aufzulösen und in Einklang zu bringen. Nach Ansicht der Umweltorganisationen und der Kirche, die beratend in den Prozess einbezogen waren, ist das nicht gelungen.

Zielkonflikte zwischen Verkehr, Umwelt- und Naturschutz werden in dem Prozess nicht bearbeitet, sondern ausgeklammert. Es wird nicht geklärt, welche Maßnahmen wo in welcher Anzahl umgesetzt werden müssen, um die ökologischen Ziele erreichen zu können. Es fehlt also ein konkretes ökologisches Maßnahmenprogramm. Hinzu kommt, dass die finanzielle und personelle Ausstattung der Länder, die für die Erreichung der ökologischen Ziele zuständig sind, für diese Aufgabe zu dünn ist.

Bei den im GKE beteiligten Umweltorganisationen herrscht daher Unmut. Die Arbeit im GKE wird von Seiten der Behörden als konstruktiv und beispielhaft beschrieben. Doch die kontinuierlich eingebrachten und konstruktiv vorgebrachten fachlichen Vorschläge der Umweltverbände werden kaum aufgegriffen.

### **Wunsch und Realität: Vereinbarkeit von Verkehr und Natur an der Elbe**

Viele unterschiedliche Ziele, die in der Vergangenheit nicht erreicht wurden, sollen nun unter einen Hut gebracht werden. Die Fahrrinntiefe der Binnenelbe soll auf mindestens 1,40 m unter GIW 2010<sup>4</sup> verbessert werden. Die Sohlerosion soll zugleich gestoppt und umgekehrt, Fluss und Aue in einen günstigen ökologischen Zustand gebracht werden. Keines dieser Ziele darf die anderen Ziele behindern. Zudem müssen „entsprechende Vorhaben zugleich den Zielsetzungen von NATURA 2000 und der Wasserrahmenrichtlinie (WRRL) dienen“.

<sup>3</sup> BMVI – Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, 2017. Gesamtkonzept Elbe, Strategisches Konzept für die Entwicklung der deutschen Binnenelbe und ihrer Auen. [www.gesamtkonzept-elbe.bund.de/Webs/GkElbe/DE/Informationen/Ergebnis/Ergebnis\\_node.html](http://www.gesamtkonzept-elbe.bund.de/Webs/GkElbe/DE/Informationen/Ergebnis/Ergebnis_node.html)

<sup>4</sup> GIW steht für Gleichwertiger Wasserstand, zur Erläuterung siehe Kasten



Wie diese hochgesteckten Vorsätze erreicht werden sollen, ist ungeklärt. In der Vergangenheit wurden weder die Umwelt- und Naturschutzziele umgesetzt, noch die angestrebte verkehrliche Mindest-Fahrrinntiefe erreicht: Trotz eines erheblichen baulichen Aufwands mit Ausgaben von 400 Millionen Euro in allein 20 Jahren für die Elbe als Wasserstraße<sup>5</sup> werden im Gesamtkonzept 85 Schwachstellen gezählt<sup>6</sup>. Die Umweltverbände machten wiederholt ihre Zweifel deutlich, ob die verkehrlichen und ökologischen Ziele überhaupt miteinander vereinbar sind. Diese Bedenken werden in Zeiten von Wasserdefizit noch verstärkt.

Immerhin bleiben Bund und Länder dabei, dass keine Staustufen in Deutschland gebaut werden. Die Hürden für einen weiteren Ausbau sind ebenfalls hoch gelegt: „Ein Ausbau zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse soll auch zukünftig nicht stattfinden. Flussbauliche Maßnahmen werden jedoch akzeptiert, wenn sie zugleich ökologischen, wasserwirtschaftlichen und verkehrlichen Zielen dienen und diese Ziele in sinnvoller Weise verbinden.“<sup>7</sup>

## **Gleichwertiger Wasserstand (GIW 2010) vs. reale Fahrrinntiefen – ein bedeutender Unterschied**

„Mindestens 1,40 m unter GIW 2010“ bedeutet, dass eine Fahrrinntiefe von mindestens 1,40 m bei einem bestimmten Abfluss erreicht werden soll. Anders ausgedrückt, nur wenn eine bestimmte Wassermenge die Elbe herunter fließt, kann 1,40 m erreicht werden. Wenn das Wasser nicht vorhanden ist, wird die Fahrrinntiefe von 1,40 m nicht erreicht. Ob dieser Abfluss vorliegen wird oder nicht, ist über einen Monat hinaus nicht vorhersagbar.

---

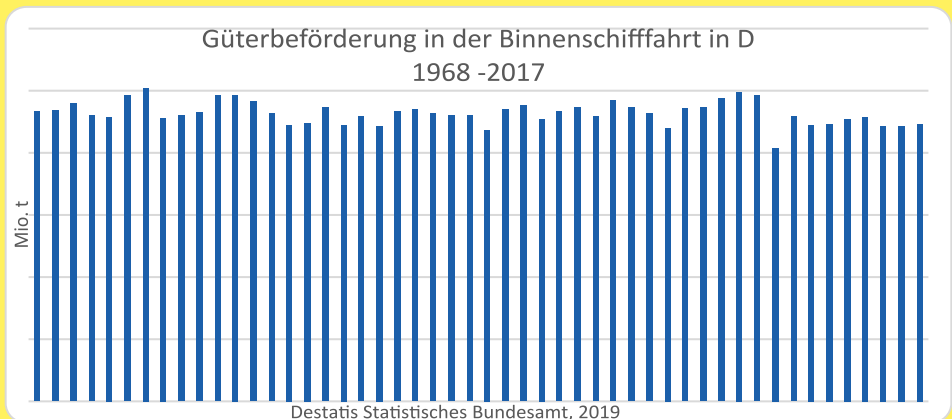
<sup>5</sup> Antwort der Bundesregierung vom 28.1.2016, Drucksache 18/7398:  
<http://dipbt.bundestag.de/doc/btd/18/073/1807398.pdf>

<sup>6</sup> [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)

<sup>7</sup> Gesamtkonzept Elbe, Kapitel 1

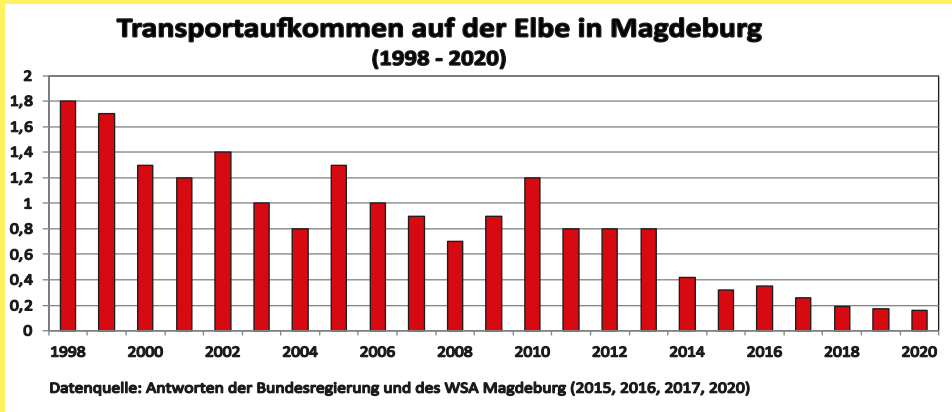
## Das Mantra der Verkehrsverlagerung

Wozu dieser Aufriss um die Elbe? Dazu muss das große Ganze betrachtet werden. Seit den 1960er Jahren ist es das politische Ziel der Bundesregierungen, Verkehre von der Straße auf das Binnenschiff zu verlagern. Das ist auch das proklamierte Ziel an der Elbe. Für die Bundeswasserstraßen werden jedes Jahr 500 Millionen bis 1 Milliarde Euro ausgegeben. Doch das Ziel, in nennenswertem Umfang Güter von der Straße auf das Schiff zu verlagern, wurde trotz dieser hohen Investitionen, perfekt ausgebauten Wasserstraßen mit Fahrrinntiefen von 2,5 bis 4 m und enorm gestiegenen Transportmengen nicht erreicht. Der Anteil des Binnenschiffs am Gesamt-Güterverkehr in Deutschland sank von knapp 30 auf unter 10 Prozent.



## Die Realität der Güterschifffahrt auf der Binnenelbe

An der Elbe ist das Ziel, Güter auf das Binnenschiff zu verlagern, gescheitert. Absurd ist: Je mehr an der Elbe für die Binnenschifffahrt gebaut wird, desto weniger wird transportiert. Obwohl die Flussbauwerke inzwischen in einem ordnungsgemäßen Zustand sind, brachen seit den 1990er Jahren die Transporte um über 90 Prozent ein. An der Zählstelle Magdeburg sanken sie von 1,8 Mio. Tonnen im Jahr 1998 auf 0,16 Mio. Tonnen in 2020. Die Prognosen der Schifffahrtsbehörden von bis zu 23 Mio. Tonnen pro Jahr ab 2010 stehen dazu in einem extremen Missverhältnis.



Ursache sind die ausgeprägten Niedrigwasserphasen der Elbe, die keine planbaren und verlässlichen Transporte zulassen. Die Wirtschaft benötigt jedoch heute größtenteils „just in time“ Lieferungen. Die Elbe kann das nicht leisten.

## Ebbe in der Elbe – reicht das Wasser für 1,40 Meter?

Im Jahr 2018 wurde an der Elbe während acht Monaten die offiziell angestrebte Mindest-Fahrrinntiefe von 1,40 Meter nicht erreicht. Es fehlten allerdings nicht nur ein paar Zentimeter. Über ein halbes Jahr lang lag die Fahrrinntiefe teils weit unter einem Meter<sup>8</sup>.

Das Jahr 2018 war zwar extrem, ist aber keine Ausnahme. Es folgten die Trockenjahre 2019, 2020 und 2022. Zwischen 2014 und 2022 wurde an über 40 Prozent der Tage die von der Bundesregierung angestrebte Mindest-Fahrrinntiefe von 1,40 Meter nicht erreicht. An ca. jedem dritten Tag wurde sogar die Fahrrinntiefe von 1,20 m unterschritten<sup>9</sup>. Die Schifffahrt kam jedes Jahr monatelang zum Erliegen. Die Klimakrise hat Deutschland erreicht und ist auch an der Elbe zu spüren.

<sup>8</sup> Antwort der Bundesregierung vom 17. Januar 2019. Die Angaben beziehen sich auf die Strecke zwischen Magdeburg und der deutsch-tschechischen Grenze.

<sup>9</sup> Auswertung von Daten der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung, zur Verfügung gestellt auf [https://www.elwis.de/DE/dynamisch/gewaesserkunde/f\\_t/](https://www.elwis.de/DE/dynamisch/gewaesserkunde/f_t/)

---

# KIRCHLICHES ENGAGEMENT FÜR DIE ELBE

---

Mit der Klimaerwärmung nehmen die Extreme weiter zu. Trockenperioden wie die seit 2015 bleiben nicht mehr die Ausnahme. Das Elbegebiet ist ohnehin eines der abflussärmsten großen Flussgebiete Europas<sup>10</sup>. Nur für wenige Wochen können die Wasserstände vorhergesagt werden. Ein planbarer, verlässlicher Gütertransport auf der Elbe ist unter diesen Bedingungen nicht möglich. Wenn das Wasser fehlt, dann fehlt die notwendige Fahrtiefe für die Güterschifffahrt. Ausbaumaßnahmen oder Steinschüttungen können den Wassermangel nicht beheben.

## **Doch es wird gebaut – mit unerwünschten Folgen**

Ein weiteres Mantra an der Elbe von Befürwortern der Wasserstraße lautet: „Nur wenige Engstellen müssen beseitigt werden, um die durchgängige Schiffbarkeit der Elbe herzustellen.“ So wird die Hoffnung geschürt, dass die ganzjährige Befahrbarkeit fast erreicht sei. Davon kann aber keine Rede sein. Trotz jahrzehntelanger Bautätigkeit – die Engstellen bleiben.

Bei der Unterhaltung werden jedes Jahr tausende Tonnen Schotter in den Fluss gekippt. Der Fluss gräbt sich ein, daher müssen die Bauwerke zwangsweise immer länger werden, wenn verhindert werden soll, dass sie in den Fluss rutschen. Eine Prüfung der Wirtschaftlichkeit und der Umweltverträglichkeit Umweltverträglichkeit wird nicht durchgeführt, weil die Maßnahmen unter Instandhaltung laufen.



Fast völlig trockene Seen im Wörlitzer Park 2018

© Iris Brunar

Die Elbe wird so immer weiter eingeeengt, fließt schneller und tiefte sich ein. Die Tiefenerosion hat keinen Nutzen für die Schifffahrt, aber schadet der Flusslandschaft. Mit dem Wasserspiegel des Flusses fällt auch der Grundwasserspiegel in der Aue. Die Elbe erreicht sie immer seltener und wirkt wie ein riesiger Ent-

<sup>10</sup> <https://www.ikse-mkol.org/themen/die-elbe/>

wässerungsgraben auf die Landschaft. Das UNESCO Welterbe Dessau-Wörlitzer Gartenreich und das UNESCO Biosphärenreservat Mittelelbe drohen trocken zu fallen. Die massiven Schäden sind unübersehbar.

## **Das Vertrauen in die zuständigen Behörden bröckelt**

Würde es wirklich gelingen, die Tiefenerosion zu stoppen und umzukehren, wenn zugleich die Fahrrinne der Elbe weiter vertieft wird – also Maßnahmen ausgeführt werden, die unter anderem zu der verheerenden Eintiefung geführt haben? Diese Position vertreten die Fachbehörden, insbesondere die Bundesbehörde Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung. Wie das genau gehen soll, wurde bislang noch nicht erörtert.

Zu denken gibt das Fiasko, das durch die letzte Vertiefung der Tideelbe – der Elbe zwischen Hamburg und der Nordsee – entstanden ist. Auch da war die Wasserstraßenverwaltung der Ansicht, dass eine Vertiefung des Flusses machbar wäre und die ökologischen Folgen handhabbar. Die Warnungen und Expertisen der Umweltverbände wurden in den Wind geschlagen. Jedoch – nach der 800 Millionen Euro teuren Vertiefung verschlickt der Fluss rasant. Ein ökologisches und ökonomisches Desaster. Wertvolle Lebensräume verschwinden und Fische verenden im sauerstoffarmen Wasser. Die Schifffahrt kämpft mit Mindertiefen und einem immensen Unterhaltungsaufwand. Schon jetzt übertreffen die Baggermengen die der eigentlichen Vertiefung und es ist kein Ende in Sicht. Die gescheiterte Elbvertiefung ist ein Mahnmal für allzu optimistische Prognosen der Planer.

Vergleichbare negative Konsequenzen von Eingriffen an der Mittleren und Oberen Elbe gilt es auszuschließen. Politik und die Fachbehörden stehen in der Verantwortung kein Risiko einzugehen. Die Fluss- und Kulturlandschaft darf nicht für eine kaum existente Schifffahrt geopfert werden.

## **Die Elbe vertieft sich selbst – erzwungenermaßen**

Die Tiefenerosion ist inzwischen ein sich selbstverstärkender Prozess, was auch die Wasserstraßenverwaltung einräumt. In einem Pilotprojekt bei Klöden nahe der Mündung der Schwarzen Elster in die Elbe sollen erste Versuche gemacht werden, wie die Eintiefungsrate gemindert werden kann. Selbst bei einer Verlangsamung der Eintiefung verschlechtert sich der jetzt schon be-

sorgniserregende Zustand der Elb-Auen dennoch – halt nicht ganz so schnell. Nur durch den Stopp und die Umkehr der Sohlerosion kann die Elbe wieder öfter ihre Auen erreichen und sie wieder mit Wasser versorgen. Doch ist das unter der Voraussetzung machbar, zugleich die Befahrbarkeit des Flusses zu verbessern, wie es im Gesamtkonzept Elbe vorgesehen ist? Belegt wurde das in dem Konzept nicht, daher sind Zweifel mehr als angebracht.

## **Keineswegs ein Rest: Die Reststrecke**

Zwischen Dömitz und Hitzacker, an der ehemaligen Grenze zwischen Ost und West bei Mecklenburg-Vorpommern und Niedersachsen, fließt die Elbe noch breiter. Hier kann die Weite des ursprünglichen Flusses noch nachvollzogen werden. Indes stören die Schifffahrt die Sandbänke, die in diesem Abschnitt im Fluss bei niedrigeren Wasserständen auftauchen.

Bislang wurde hier gebaggert, um die Fahrrinne freizuhalten und so war die Schifffahrt der sogenannten Reststrecke vergleichbar mit dem Abschnitt weiter stromauf. Nun soll sie ausgebaut werden, um die Kosten des Baggerns zu reduzieren. Angedacht sind Leitwerke, die wie lange, schmale Inseln parallel zum Ufer verlaufen und das Wasser in der Fahrrinne bündeln sollen. Niedersachsen hat sich wiederholt gegen einen Ausbau dieses Abschnitts der Elbe ausgesprochen, zuletzt in dem aktuellen Koalitionsvertrag von 2022.

Der wirtschaftliche Nutzen dieses Vorhabens ist offen. Parallel zur Elbe verläuft der Elbe-Seitenkanal, der eine ganzjährige verlässliche Schifffahrt für einen Tiefgang von 2,80 Metern vorhält. Wozu also die Elbe ausbauen und erhebliche negative ökologische Auswirkungen auf die Elbe riskieren? Auf dem Kanal können Schiffe nur mit zwei Lagen Containern beladen werden. Die Brückenhöhe ist der limitierende Faktor. Die Reeder wollen aber gerne auf den Schiffen drei der Blechkisten übereinander stapeln und so den Gewinn steigern. Allerdings wird auch nach einer Vertiefung der Elbe dafür die Fahrrententiefe nicht ausreichen, wenn – wie so oft – monatelang das notwendige Wasser fehlt.

## **Staustufen: das Aus für einen Fluss**

Die Bundesregierung schließt seit den 1990er Jahren den Bau von Staustufen an der Elbe konsequent aus. Allerdings hat Andreas Scheuer, der Bundesmi-

nister für Verkehr der letzten Bundesregierung, im Juli 2021 kurz vor den Wahlen zum Bundestag schnell noch ein Abkommen mit Tschechien unterzeichnet. Darin geht es um die Planungen beider Regierungen zur Elbe als Wasserstraße. Für Prag ist das Abkommen ein strategischer Baustein, um die Elbe weiter ausbauen und Staustufen bauen zu können. Mit der Unterzeichnung des Abkommens unterstützt das Bundesverkehrsministerium Tschechiens Pläne.

Seit 30 Jahren plant Tschechien an Staustufenprojekten nahe der deutschen Grenze bei Děčín. Das kostete viele Millionen Euro an Steuergeldern. Fünfmal wurden Planungen dazu vorgelegt, fünfmal sind sie gescheitert. Beim letzten Mal hatte die EU ein Veto eingelegt: Ein seltener und geschützter Lebensraum, die Sand- und Kiesbänke, würde überstaut werden. Ein Ausgleich der Schäden wäre nicht möglich. Das war 2018.

Tschechien aber bleibt hartnäckig und plant von Neuem. Die Häfen an Nord- und Ostsee sollen ganzjährig per Schiff erreichbar sein. Die endlos wiederholte Behauptung, man müsse nur die Staustufe bei Děčín bauen, um der tschechischen Binnenschifffahrt ein großes Wachstum zu ermöglichen und die Meere zu erreichen, ist realitätsfern. In beide Richtungen, weder stromauf noch stromab, bestünde während der monatelangen Niedrigwasserphasen Anschluss. Insbesondere die Nicht-Befahrbarkeit der deutschen Elbe wird ignoriert.

Eine völkerrechtlich-verbindliche Vereinbarung, dass an der Elbe eine bestimmte Fahrtiefe von Deutschland vorgehalten werden muss, gibt es nicht. Das Regierungsabkommen kann wieder gekündigt werden. Und Deutschland behält sich auch vor, die Ziele je nach Verfügbarkeit von Wasser anzupassen. Was es gibt, ist eine funktionierende und verlässliche umweltfreundliche Alternative: die Schiene. 80 Prozent der Güter werden laut dem Hafen Hamburg zwischen Hamburg und Tschechien auf der Schiene transportiert. Der Ausbau von weiteren alternativen Strecken wäre möglich.

## **Kein „überwiegendes öffentliches Interesse“**

Es liegt auf der Hand, „zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses“ im Zusammenhang mit dem Projekt Staustufe Děčín sind nicht ableitbar. Die zu erwartenden Eingriffe in Natur und Landschaft sind erheblich – vor allem in Tschechien, wo flusstypische und seltene Lebensräume

durch den Stau zerstört werden würden. Aber auch in Deutschland wären beträchtliche negative Auswirkungen z. B. auf Schutzgebiete die Folge. Damit sind erhebliche Verstöße gegen die FFH-Richtlinie und die Wasserrahmenrichtlinie der EU zu erwarten.

## **Warum muss die Elbe eine Wasserstraße sein?**

Die Antwort kann nur eine Annäherung sein. ‚Politischer Wille‘ kommt dem wohl am nächsten, liefert aber keine Begründung. Oder ist es der kindliche Wunsch, per Schiff in die große weite Welt hinauszufahren? Ein Wunsch, der aus lang vergangenen Jahrhunderten stammt, als es noch keine Schiene und keinen LKW gab. Sinnvoll ist es nicht, an der Elbe als Wasserstraße festzuhalten – weder ökonomisch noch ökologisch. Die Kosten sind hoch, ein Nutzen nicht existent, der Schaden ist groß, auch für die Wirtschaft.

Die Argumente für Staustufen oder eine weitere Vertiefung sind leicht widerlegbar. Güter in Übergröße können auch jetzt bei ausreichenden Wasserständen auf der Elbe transportiert werden. Oder sie werden über Kanäle abgewickelt. Eine Statistik, die darstellt, wie viele große Güter transportiert wurden und von der eine Notwendigkeit ableitbar wäre, existiert nicht. Das Schreckgespenst LKW funktioniert ebenfalls nicht mehr. Die wenigen Güter, die noch auf der Elbe verschifft werden, können auch von der Schiene übernommen werden.

## **Wertschätzen, was nichts kostet – die kostenlosen Leistungen der Elbe**

Ohne natürliche Grundlagen kann der Mensch nicht überleben. Auch die naturnahe Flusslandschaft Elbe trägt zu unser aller Wohlergehen bei, freiwillig und kostenlos! Sie erbringt, wenn wir sie lassen, viele Leistungen für die Menschen an ihren Ufern. Intakte Auen reinigen Wasser und sie speichern ähnlich wie Moore das Klimagas CO<sub>2</sub> in Form von Kohlenstoff. Sie lassen Wasser versickern und bieten Raum für Hochwasser. Nährstoffe werden gespeichert und reduzieren die Überdüngung der Meere. An der Elbe sind (noch) viele seltene Pflanzen- und Tierarten zu finden, die anderswo teils schon ausgestorben sind.

Wenn wir die Elbe nicht lassen und ihr den Raum und die Dynamik zuzugestehen, den sie braucht, weil wir sie verbauen, vertiefen und einengen, handeln wir uns immer größere Probleme ein. Wir verstärken die Folgen der



---

# KIRCHLICHES ENGAGEMENT FÜR DIE ELBE

---

dramatischen Klimakrise und treiben den Verlust der Artenvielfalt – die Biodiversitätskrise – weiter voran. Wir schaden uns selbst.

Die ursprüngliche Elb-Auenlandschaft ist nicht nur ein wirtschaftlicher Schatz für die Region, sondern auch identitätsstiftend. Dieses Naturerbe muss zu unserem Wohl und dem Wohl der künftigen Generationen geschützt werden.

In Frankreich ist man schon weiter. In den 1990er Jahren hat Paris beschlossen, die Loire Fluss sein zu lassen. Der Fokus liegt nun auf dem Flussschutz und nachhaltigem Hochwasserschutz. Damit fährt die Region gut. Das kann auch an der Elbe gelingen.



Loire

© Iris Brunar

Die BUND-Elbe-Vision finden Sie unter:  
[www.bund.net/elbevision/](http://www.bund.net/elbevision/)  
Hintergrund und Fakten finden Sie unter:  
[www.bund.net/elbevision-hintergrund/](http://www.bund.net/elbevision-hintergrund/)

*Iris Brunar*  
*Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V. (BUND)*

Stand 30.11.2022

## **Anmerkungen zur Zwischenbilanz des Gesamtkonzeptes Elbe (GKE) 2022**

*vom Vertreter der Kirchen im GKE-Beirat, Dr. Hans-Joachim Döring*

Am 3. Mai 2022 im 12. Beirat des GKE-Prozesses in Magdeburg vorgetragen und diskutiert.

- A. Das Gesamtkonzept vom 17.01.17 sehe ich – bei graduellen Abstufungen – in einer Reihe mit weiteren gesellschaftlichen Verständigungs- und Transformations-Prozessen bei der zukünftigen Gestaltung technologischer Großfragen, so der Kohle-Kommission oder der Borchert-Kommission zum Umbau der Nutztierhaltung. Das gemeinsame Ergebnis des GKE war ein wichtiger Schritt und “modern” dazu.
- B. Das GKE hat den Auftrag, als „wesentliche Grundlage für das künftige Verwaltungshandeln der Landes- und Bundesbehörden“, „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 – so meine Lesart – der Jahrtausende alte geologisch-hydrologische und morphologische Naturraum als Basis und Vorrangbezug für die zukünftige Gestaltung des Flussschlauches und der Auen in einer postindustriellen Epoche gesetzt. Die Kirchen hofften auf die Auflösung der jahrzehntelangen Stagnation bei der Gestaltung der Kulturlandschaft von Elbe und Aue.
- C. Einige Punkte aus dem Votum der Kirchen von 9. Januar 2017 sind für die gegenwärtige Zwischenbilanz des Anschlussprozesses noch relevant:
  - „Überprüfung und Anpassung der Zuständigkeiten und Ressourcen (Auftrag, Aufgaben, rechtlicher Rahmen, Personal) der Ministerien und Behörden an die zukünftigen Nutzungs- und Schutzanforderungen des Systems Fluss und Aue (Zuschnittcheck)“.

Für die Kirchen unerwartet und nicht nachvollziehbar hält sich das BMU bei der Gestaltung und gemeinsamen Leitung des GKE-Prozesses stark zurück. Das ist zum Nachteil der gleichrangigen Ziele. Der Anschlussprozess des GKE

steht in der Gefahr, durch die strukturelle Ausstattung der verkehrlichen Behörden einseitig zu bleiben bzw. dies neu zu werden. Die für den Naturschutz und für den Ufer- wie Auenbereich zuständigen Länderbehörden wurden (bisher) nicht ausreichend und nachholend so ausgestattet (strukturell und materiell, einschließlich WRRL-relevanter Einheiten, z. B. Flussgebietsgemeinschaft (FGG)), wie dies dem GKE-Kompromiss gemäß wäre. Vielmehr kommt es mit dem im Bundestagsbeschluss vom 22. Juni 2017 enthaltenen und umgesetzten Personal-Tableau (30,5 neue Dienstposten) (noch) nicht zu der erhofften gewässerökologischen Fachausstattung und damit Umsetzungsdynamik. Kurz: Es wurden ohne einen transparenten Zuschnittsscheck langfristig Fakten geschaffen, welche die gestalterischen Defizite an der Elbe eher vergrößern als verringern. Die ehrenwerte, aber inzwischen überholte Tradition des Wasserbaus, welche den Fluss an die verkehrliche Nutzung anpasst, wurde (bisher) zu wenig zugunsten der gewässerökologischen und wasserwirtschaftlichen Erfordernisse verändert, bzw. wurden Veränderungen in diese Richtung nur zögerlich eingeleitet.

- Eine „Betrachtung und Abwägung der langfristigen volkswirtschaftlichen und gesellschaftlichen Wirtschaftlichkeit der Aufgaben und Maßnahmen des GKE (Kosten- und Nutzencheck) ... und der Ökosystemdienstleistungen (Schutzcheck) von Fluss und Aue zu Beginn des Anschlussprozesses sind notwendig.“

Dies erfolgte bisher nicht, bzw. wurde nicht in Auftrag gegeben. Das ist ein Grund für ein verbreitetes Unbehagen. Eine wirtschaftliche Güterschifffahrt – zumindest im Nordabschnitt der Elbe – steht in Frage bzw. wird nicht mehr durchgeführt. Dies geschieht ohne erkennbare Nachteile für die anliegenden Gewerbe, hat aber Bremswirkung für die Gewässerökologie. Die Hafengewirtschaft wie die Schifffahrt haben sich anders orientiert und notgedrungen arrangiert. Im GKE-Umsetzungsprozess sollten diese langfristigen Tendenzen als Stärkungen für gewässerökologische und naturschutzfachlichen Belange und Aktivitäten verstanden und genutzt werden.

- „Ein optimierter Elbe-Seiten-Kanal (ESK) ist ein substantieller Weg zu tragfähigen Kompromissen zwischen Ökologie und Güterschifffahrt an der Elbe. Die konsequente Nutzung des ESK wird die Berechenbarkeit der Transportleistungen der Güterschifffahrt fördern.“

Dieser alte Vorschlag, von den Kirchen aufgenommen und unterstützt, wurde in den zurückliegenden Jahren außerhalb des GKE gestärkt (Gebührenbefreiung, Bundes-Verkehrswegeplan). Im GKE-Prozess wird der ESK in seiner entlastenden Wirkung für die Gewässer- und Auenökologie wie bei der Verbesserung der Berechenbarkeit und damit Wirtschaftlichkeit der Güterschifffahrt zu wenig berücksichtigt. Eine Berücksichtigung könnte auch zur Entspannung des Konfliktes an der Reststrecke beitragen.

## **Weitere Punkte:**

- Die Kirchen haben Verständnis, dass Generationenaufgaben nicht im NGO-Tempo geleistet werden können. Sie sind aber auch sensibel – aus eigener problematischer Praxis – für die Transformation von altem Wein in neue Schläuche. Diese Gefahr und Neigung muss der GKE-Prozess vermeiden.
- Die Erfahrungen, die bei den Naturschutzgroßprojekten im Biosphärenreservat Elbe und an der Unteren Havel gewonnen wurden, sollten stärken und stark in den GKE-Prozess mit eingepflegt werden.
- Noch eine Anmerkung zum neuen GKE-Logo: Die Größe des Güterschiffes verzerrt die tatsächlichen Inhalte und Möglichkeiten des GKE-Prozesses.

Magdeburg, am 1. Mai 2022