

Beten und brüllen

Gottesmänner und linke Genossen kämpfen gegen Bundesverkehrsminister Kurt Bodewig – für den Naturschutz an Elbe und Donau.

Um Erleuchtung der Regierenden in München und Berlin bittet Alt-Abt Emmanuel Jungclaussen jeden letzten Sonntag im Monat, unten vor dem Kloster Niederalteich, direkt an der Donau. „Wir leisten Widerstand durch Gebet“, erklärt der Mönch. Gemeinsam mit seinen Klosterbrüdern will Jungclaussen, 74, die Kanalisierung des letzten frei fließenden Stromabschnitts zwischen dem niederbayerischen Straubing und Vilshofen verhindern: „Wir müssen die Schöpfung bewahren.“

Nach dem bayerischen Vorbild segnet nun auch der Magdeburger evangelische Domprediger Giselher Quast, umringt von einer bunten Schar Christen und Atheisten, einmal im Monat die Elbe. In der sachsen-anhaltinischen Landeshauptstadt wider setzen sich die Flussfreunde der Absicht, aus dem Domfelsen ein großes Stück herauszumeißeln. Dieses Plateau taucht bei

Niedrigwasser „fast wie die Weiße Frau“ aus den Fluten, schwärmt Quast von dem „magischen Ereignis“.

Was Gottesmännern und Umweltschützern als grobe Sünde wider die Natur erscheint, halten die Binnenschiffer für zwingend geboten. Deren Duisburger Bundesverband macht heftig Druck, die Engpässe für den Schiffsverkehr auf beiden Flüssen zu beseitigen und die Fahrrinnen erheblich zu vertiefen. Bundesverkehrsminister Kurt Bodewig (SPD) wollte die seit Jahrzehnten schwelenden Konflikte bis über die Bundestagswahl hinaus wabern lassen – doch daraus wird wohl nichts.

Die Bundesregierung müsse „dringend für vernünftige Verkehrsverhältnisse sorgen“, fordert Verbandsgeschäftsführer Gerhard von Haus. Vergangene Woche drängte er Bodewigs Staatssekretär Ralf Nagel, umgehend den Buhnen-Bau an der Elbe zu beschleunigen, die Sandstrände zügiger mit Schotter vollzukippen und den Domfelsen endlich zu schleifen.

Lobbyist von Haus vernahm in Berlin Erfreuliches: Das Magdeburger Naturmonument soll die Schiffer ab dem Jahr 2003 nicht mehr stören. „Bis dahin könnten wir den Felsen abgemeißelt haben“, erklärt Verkehrsstaatssekretärin Angelika Mertens, „und auch mit anderen flussbaulichen Maßnahmen werden wir gut vorangekommen sein.“



Elbe-Andacht in Magdeburg
„Magisches Ereignis“

Bloß das nicht, klagen Umweltschützer. Noch immer fehle das 1996 in Aussicht gestellte Elbe-Konzept der Regierung. Stattdessen werde die „Perle unter den großen Flüssen“ (so der Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland, BUND) schlei-

chend zerstört. Die Regierung stütze sich auf überholte Prognosen aus dem Jahr 1992, kritisiert Ernst Paul Dörfler vom BUND: „Nicht verdoppelt, sondern halbiert hat sich der Güterverkehr auf der Elbe.“ Gerade mal zwölf Schiffe täglich passierten Magdeburg. Deshalb sei der Ausbau, für den insgesamt rund 500 Millionen Mark veranschlagt werden, nicht nur unökologisch, sondern auch unwirtschaftlich. Unverhohlen drohen Öko-Verbände mit Widerstand. Am 10. September, beim Elbe-Status-Seminar in Berlin, wollen sie die von Bodewig erhoffte „Akzeptanz für die Maßnahmen“ verweigern.

Beistand geloben neben den Grünen auch Umweltschützer aus der SPD. Der linke Fraktionsvize Michael Müller will gegen den Genossen Verkehrsminister Front machen und seine Fraktionskollegen darauf einschwören, „nicht hinter die Kohl-Regierung zurückzufallen“. Bodewigs CDU-Vorgänger Matthias Wissmann, erinnert Müller frustriert, habe den Elbausbau „möglichst vermeiden wollen“.

Weitaus weniger festgelegt hat sich Bodewig bisher in Hinblick auf den 70 Kilometer langen Donau-Abschnitt zwischen Vilshofen und Straubing, wo schwankende Wassertiefe die Schifffahrt behindert.



Verkehrsminister Bodewig*: *Hinter Kohl zurückgefallen*

Die Fronten hier sind völlig verhärtet. Kategorisch verlangen die Binnenschiffer eine so genannte Abladetiefe von 2,50 Meter – so tief taucht ein beladenes Schiff ins Wasser. Verbandssprecher von Haus ist es angeblich „schnuppe, mit welchen Maßnahmen das erreicht wird“. Fast wortgleich verlangt Bayerns Wirtschaftsminister Otto Wiesheu (CSU) diese Tiefe, die aber nur mittels Staustufen realisiert werden kann, wie ein 24-bändiger Bericht der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Süd in Würzburg belegt.

Über dieser Studie brüten derzeit Bodewigs Beamte. Die externen Gutachter haben Dutzende Untersuchungen geprüft

* Anfang Juni in Cuxhaven.

und danach fünf Ausbauvarianten bewertet, von kaum spürbaren „flussbaulichen Maßnahmen“ bis hin zu drei Staustufen. Die Kosten, samt Ausgaben für den bislang fehlenden Hochwasserschutz, schwanken zwischen 825 Millionen und 1,5 Milliarden Mark. Mit einer Entscheidung hat Minister Bodewig offenkundig keine Eile. In einem Raumordnungsverfahren will er drei Optionen prüfen lassen.

Dass Naturschützer bereits seit Jahrzehnten erbittert um den letzten frei fließenden Donau-Abschnitt kämpfen, liegt am einzigartigen Reichtum von Flora und Fauna. Der Fluss und die Auen sind bedeutsame Vogel- und Pflanzenreservate, eine „Arche Noah für Hunderte gefährdeter Tier- und Pflanzenarten“, wie Hubert Weiger vom Bund Naturschutz in Bayern sagt. Sein Verband könne rund 170 000 Mitglieder mobilisieren, droht Weiger.

Abt Emmanuel und seine Brüder freuen sich, dass inzwischen immer wieder Chöre und Blaskapellen bei den Andachten an der Donau auftreten. „Da ist nicht bloß so ein Gemurmel zu vernehmen“, frohlockt der Benediktiner. „Die in Berlin werden noch so manchen Brüller hören.“

PETRA BORNHÖFT