

Elbe-Jeetzel-Zeitung

Amtliches Kreisblatt Lüchow-Dannenberg

Mittwoch, 4. August 2010



Elbe-Jeetzel-Zeitung
online

www.ejz.de

Niedersächsisches Tageblatt

156. Jahrgang · Nr. 179 · Euro 1,00

ZEITUNG FÜR DAS WENDLAND

JEETZEL-ZEITUNG DANNENBERG

ALLGEMEINER ANZEIGER

„Kein Ausbau“



ab **Lüchow**. Der häufig konträr diskutierte Ausbau der Elbe sei vom Tisch, sagt der ehemalige Leiter des Wasser- und Schifffahrtsamtes (WSA) Magdeburg, Rolf Lack aus Adendorf. Im gesamten Elbe-Bereich würden keine Staustufen gebaut. Die Ufer würden nicht versteint, der Strom nicht betoniert und auch nicht tiefer ausgebaggert. Die Buhnen seien hochwasserneutral, sie müssten aber ständig unterhalten werden (Foto). Bis

Ende 2010 werde das WSA sein Unterhaltungskonzept abgearbeitet haben, so Lack. Dann werde es in der Elbe durchgehend eine Mindestwassertiefe von 1,60 Meter und mehr geben. Und das an mindestens 345 Tagen im Jahr. Da es keinen Ausbau des Flusses geben werde, seien die beispielsweise von „Elbe-Papst“ Dr. Ernst-Paul Dörfler skizzierten Schreckensszenarien hinfällig.

Aufn.: A. Blütling

Seite 2

Lack: „Elbeausbau vom Tisch“

Magdeburgs ehemaliger WSA-Chef kritisiert Dr. Ernst-Paul Dörfler – „Probleme der Schifffahrt“

ab Lüchow. Da würden grundlos Pferde scheu gemacht, „und das für nichts und wieder nichts“, kritisiert Rolf Lack aus Adendorf. Die Kritik des ehemaligen Leiters des Wasser- und Schiffsamtes Magdeburg (1991 bis 2006) gilt „jener Fraktion“, die sich in schöner Regelmäßigkeit lautstark gegen den Ausbau der Elbe zu Wort melden. Dabei sei das, was etwa von „Elbe-Papst“ Dr. Ernst-Paul Dörfler und dem BUND gefordert werde, längst vom Tisch, sagt Lack, der Dörfler „Funktionärsdenken“ vorwirft. Auch bei ihm müsse mittlerweile angekommen sein, dass längst niemand mehr an den Ausbau des Flusses denke. Die Thematik sei längst Schnee von gestern.

„Da im gesamten Elbe-Bereich keine Staustufen gebaut und die Ufer nicht versteint werden, der Strom nicht betoniert und nicht tiefer gebaggert wird und die Buhnen hochwasserneutral sind, kann ich die Argumentation einiger Personen nicht nachvollziehen. Letztendlich sind deren Befürchtungen und damit verbundene Schreckensszenarien hinfällig“, betont Rolf Lack, der sich als stellvertretender Vorsitzender des Vereins zur Förderung des Elbstromgebietes und seiner Kulturlandschaft engagiert und für den Verein dessen Regionalbüro in Magdeburg leitet.

Reservatsverwaltung hat das letzte Wort

Dass beispielsweise keine Staustufen in der Elbe gebaut würden, habe die Bundesregierung in ihrem Koalitionspapier festgelegt, erläutert der ehemalige WSA-Chef. Die erforderlichen Unterhaltungsarbeiten seien eine Abstimmungssache von Wasser- und Schiffsamtsverwaltung und Naturschutz und liefen über die Biosphärenreservatsverwaltungen längs der Elbe. Ohne deren Okay gehe gar nichts. Bis Ende dieses Jahres werde die Verwaltung ihr Unterhaltungskonzept abgearbeitet haben, weiß Insider Rolf Lack: „Dann wird es in der Elbe eine Mindestwassertiefe von 1,60 Meter und mehr geben – und das an mindestens 345 Tagen im



Ein Tankschiff auf der Elbe: Rolf Lack, stellvertretender Vorsitzender des Vereins zur Förderung des Elbstromgebietes und seiner Kulturlandschaft, betont, dass der Fluss an 345 Tagen im Jahr mit einer Wassertiefe von mindestens 1,60 Metern dienen k

Jahr.“ Das sei nicht zuletzt den intakten Buhnen zu verdanken.

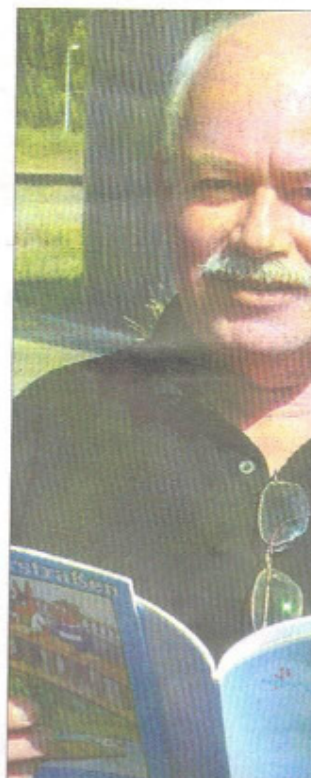
Die Regelung, einen Verkehrsweg mit einer Wassertiefe von mindestens 1,60 Meter zu gewährleisten, sei für die Schifffahrt ausreichend, ist Lack überzeugt: „Werthaltige Einzel-schwerlast und Container-Transporte haben das ganze Jahr keine Probleme.“ Interessant ist für ihn eine Variante für Massengut-Schiffe: Wenn ein Einzelfahrer 1000 Tonnen Massengut bei einer Wassertiefe von 1,50 Meter wegen Grundberührung nicht transportieren könne, „könnte die Last auf zwei Leichter und Schuber verteilt werden“. Es sei eine Frage des zur Verfügung stehenden Schiffsraumes. Lack: „Damit sind die Probleme der Schifffahrt auf der Elbe lösbar.“

Häufiger gebaggert werden müsse auf einer Reststrecke unterhalb von Dömitz bis Hitzacker, erläutert Rolf Lack. Die fehlende Ruhnheitsbreite mache

das erforderlich, es komme dort regelmäßig zu Sediment-Ablagerungen, und das werde wohl auch in absehbarer Zeit so bleiben. Denn ein Ausbauprojekt setze ein Planfeststellungsverfahren voraus.

„Augen, Ohren und Herz zu“

Wiederholt schon habe sich in anderen Themenbereichen gezeigt, dass aufgrund guter Zusammenarbeit Kompromisse durchaus möglich seien. Doch Ernst-Paul Dörfler sei in Sachen Elbeausbau bisher nur wenig gesprächsbereit gewesen, kritisiert Rolf Lack: „Für viele ist Dr. Dörfler der Gutmensch und die Wasser- und Schiffsamtsverwaltung der böse Naturvernichter.“ Augen, Ohren und Herz zu – so könne kein Gespräch mit dem Willen zur Einigung zustande kommen. „Er hört uns einfach nicht zu“, wirft Lack dem „Elbe-



Rolf Lack aus Adendorf war von 1991 bis 2006 Leiter des Wasser- und Schiffsamtes Magdeburg.

Aufn.: A. Dörf...

Wiener Kongress stellte Weichen

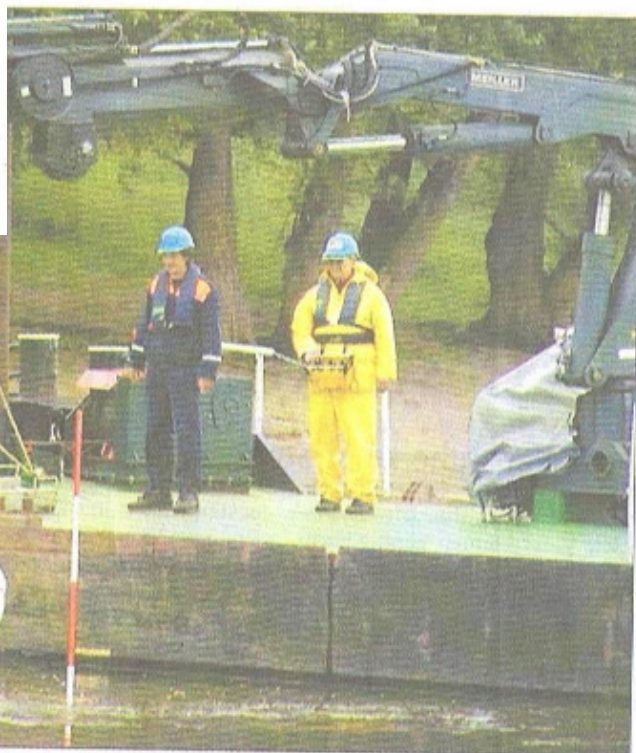
1815 durchgehende Schifffahrt beschlossen

ab Lüchow. Der Wirtschafts- und Lebensraum des Elbstromgebietes gewinnt immer mehr an Bedeutung. „Herausforderungen ergeben sich durch zunehmendes Wachstum bei Transitverbindungen, den Hinterlandanbindungen der Seehäfen und der Vernetzung von Logistikketten“, sagt der ehemalige Leiter des Wasser- und Schifffahrtsamtes Magdeburg, Rolf Lack aus Adendorf bei Lüneburg. (siehe auch Bericht oben).

Lacks Zuständigkeitsbereich und der seiner rund 850 Mitarbeiter beinhaltet 450 Stromkilometer – ab Leipzig saaleabwärts und die Elbe bis Dömitz. „Stetig wachsende Transporte erfordern die Nutzung auch der Wasserstraße Elbe“, macht der Adendorfer deutlich: „Um das zu gewährleisten, sind natürlich entsprechende Unterhaltungsmaßnahmen erforderlich.“

Um das Pro und Contra zur Elbschifffahrt und ihre Aufgaben zu verstehen, sei es wichtig, sich mit diesem Transportzweig in Geschichte und Gegenwart zu befassen. Lack blickt weit zurück: „Erst mit dem Ende der Napoleonischen Kriege und dem Wiener Kongress im Jahr 1815 wurde eine durchgehende Schifffahrt auf der Elbe ermöglicht.“ Die Elbe sollte ein unverrückbares Bett erhalten, und damit wurden auch die Weichen für den Hochwasserschutz gestellt. Rolf Lack: „So wurde die Elbe immer stärker zu einer Kulturlandschaft.“ Ende des 19. Jahrhunderts richtete die preußische Regenschafter die Königlich Preußische Elbstrombauverwaltung ein.

Bald stellte man fest, dass eine Mittelwasserregulierung nicht ausreichend war, und so wurde über eine weitergehende Regu-



Intakte Buhnen – das Foto zeigt Fachkräfte des Wasser- und Schifffahrtsamtes Magdeburg bei Instandhaltungsarbeiten nahe Cumlosen – sind ein ganz wesentlicher Garant dafür, dass die Elbe nun fast ganzjährig für die Binnenschifffahrt ausreichend Wasser führt.

Aufn.: A. Blütling

lierung des Niedrigwassers nachgedacht. Die Trockenjahre um 1925 hatten der Binnenschifffahrt erhebliche wirtschaftliche Einbußen beschert, die immer stärker werdende Eisen-

bahn war zudem ein großer Konkurrent. Nachdem mit der Regulierung des Flusses begonnen worden war, unterbrachen zuerst der Zweite Weltkrieg und später die Teilung Deutschlands

die Arbeiten. „Die Einheit unseres Landes hat uns neue Impulse gegeben, die von der Wirtschaft geforderten Baumaßnahmen nun endlich zu vollenden“, so der ehemalige WSA-Chef.