

■ **XX. Internationale Elbefahrt Schmilka-Hamburg findet 2014 statt**

# Eine Tradition lebt wieder auf

Von Thomas Reschke, Schönburg (Text & Fotos)

*Die Grenze war offen. Diese Gelegenheit nutzten alsbald nicht wenige Paddelsportbegeisterte und befuhren die Elbe durchgängig. Im Sommer 1990 organisierte Paddelurgestein Hans-Jürgen Prigge aus Hamburg eine Tour, bei der ost- und westdeutsche Kanufreunde gemeinsam sogar über 700 km von Schmilka über Hamburg bis nach Cuxhaven paddelten.*

Zu Recht wird die Elbe auch als *der* gesamtdeutsche Fluss bezeichnet (siehe: Hintergründe). Positiv sprachen sich unter den Paddlern außerdem die Ursprünglichkeit des Stromes mit einem ca. 600 km langen frei fließenden Abschnitt, seine wechselvolle Schönheit und zentrale Lage sowie die Verbesserungen an der Wasserqualität herum. Diese Faktoren sowie nicht zuletzt die gute und liebevolle Organisation hatten zur Folge, dass die dann jährlich stattfindende ICF-Elbe-Fahrt mit Teilnehmerzahlen von ca. 50 bis teils stattlichen 120 Kanuten und Kanutinnen immer eine interessante Tour wurde.

Unter dem Dach des Hamburger Kanuverbandes und unter Einbeziehung der LKV Sachsen und Sachsen-Anhalt leitete acht Jahre von 1991 bis 1998 Arne Laubach, ab 1999 zehn Jahre Günter Röhrig diese Fahrten.

Mit der planmäßigen Abgabe der Fahrt nach 2008 fand sich jedoch bislang niemand, und trotz aller Bemühungen, Ideen und lokalen Initiativen bis heute nicht, der sich die Zeit der übergreifenden Vorbereitung und Organisation nehmen konnte oder dafür nahm.

## Arbeitsgruppe beschließt Neuauflage

Um diesen mehrfach von verschiedenen Paddlern und auch Landesverbänden geäußerten Wunsch zu erfüllen, die Elbefahrt wiederzubeleben, trafen sich am 3. November 2012 auf Initiative des DKV Vertreter von fünf der sechs Landeskanuverbände der Elbe-Anrainer sowie des DKV in Magdeburg am Sitz des LKV Sachsen-Anhalt. Tagungsort war das neue Bootshaus und Olympiastützpunkt des SCM am Kleinen Werder. Vorangegangen war eine Telefonkonferenz u.a. auch mit dem ehemaligen Organisator, die die erste Richtung gab.

Einstimmig bejahten die anwesenden Sportfreunde H. Thiebes (DKV), M. Schneider (Hamburg), W. Rohde (Meckl.-Vorp.), W. Nowak, P. Papowski (Nieders.), M. Baudisch, L. Leopold, Th. Reschke, B. Schulle und H. Zeiler (S.-Anhalt) sowie W. Jähne und U. Richter (Sachsen) eine Wiederbelebung der „Internationalen Elbefahrt“. Sie soll wieder im Sinne einer Urlaubs-Wanderfahrt angeboten werden.

Die Teilnehmer legten fest, dass diese „XX. Int. Elbe-Fahrt“ im Zeitraum vom



19. Juli bis 9. August 2014 in gewohnten Etappenlängen, von Schmilka beginnend bis in den Tidenbereich (Gezeiten) der Elbe nach Hamburg hinein geführt wird. Die Option eines Starts in Tschechien im Rahmen einer der nächsten Fahrten wurde ebenfalls erörtert.

Nahezu alle Teilnehmer wollen bzw. können beim Organisieren dieser Fahrt auch selbst mitwirken, erste Aufgaben wurden bereits verteilt. Günter Röhrig als langjähriger Organisator stellt außerdem dafür relevante Unterlagen und Erfahrungen bereit und stand im Übrigen auch während der gesamten Sitzung telefonisch unmittelbar beratend zur Verfügung.

Wo die Infrastruktur an den Etappenorten und Übernachtungsstationen sich bewährt hat und geeignet weiterhin zur Verfügung steht, soll den bisherigen Elbstationen wieder angeboten werden die Tour als Gastgeber für einen Abend und Nacht zu betreuen. Im niedersächsisch-mecklenburgisch(-brandenburgischen) Abschnitt, wo aufgrund der Historie kaum Vereinsstruktur die Teilung überlebt hat oder nicht aufgebaut werden konnte, können sich Veränderungen gegenüber bisherigen Fahrten ergeben. Auch der genaue Zielort in Hamburg ist noch nicht festgelegt.

## Erste Festlegungen

Im Rahmen der Sitzung wurden alsbald weitere Modalitäten der Ausgestaltung bereits fixiert oder zumindest ausführlich diskutiert. Dies betraf beispielsweise Dinge wie die Länge von Tagesetappen und Einlegung von Ruhetagen, die allgemeine und spezielle Logistik oder evtl. Rahmenprogramme. Genauso war Thema z.B. der Informationsfluss, die Kostenerhebung oder eine Souvenirherstellung bzw. -be-



Sitzung der Arbeitsgruppe.



Blick auf Tangermünde, hier mit Schrothurm und Neustädter Tor.

schaffung. Die Sitzung verlief sehr konstruktiv und wurde, auch dank einer guten Betreuung durch fleißige Helferinnen um Frau Schulle im Hintergrund, nach etwa viereinhalb Stunden fast ohne Pause erfolgreich beendet.

Die Arbeitsgruppe wird sich am 10.3.2013 im Anschluss an den LKV-Verbandstag in Sachsen-Anhalt zu einem weiteren Gespräch treffen. Dort werden die Zwischenergebnisse der verteilten Aufgaben vorgestellt und Details geplant. Dabei sollen auch weitere Gedanken, so z.B. zum zukünftigen Wiederholungsrhythmus (zur Disposition steht bspw. jährliche oder zukünftig evtl. 2-jährige Durchführung) oder beispielsweise die Ausweisung besonders familientauglicher Teilabschnitte hinterfragt und diskutiert werden.

Möglicherweise hat sich bis dahin auch jemand gefunden, der sich federführend bereit erklärt die Gesamtleitung zu übernehmen und die drei (vier) Landesabschnitte zu koordinieren? Interessierte, konstruktive Mitarbeiter, auch für Teilaufgaben, sind gern gesehen und können sich beim DKV-Vizepräsident Freizeitsport, der DKV-Geschäftsstelle, bei ihrem LKV-Wandernwarte oder auch bei allen anderen oben genannten Teilnehmern gerne melden.

## Hintergründe

Vor der Grenzöffnung nahm der bundesdeutsche und an längeren Fahrten interessierte Wanderpaddler verbandsseitig auf der Elbe allenfalls an einer **Elbe-Langstreckenralley** teil, die von Schnackenburg

bis nach Geesthacht über 108 km in zwei Etappen führte. Aufgrund einer Auslegung der DDR-Seite der Londoner Protokolle musste diese bis einschl. 1989 bis Höhe Boizenburg/Lauenburg über ca. 90 km im Prinzip ausschließlich linkselbig gepaddelt werden. Diese Fahrt lief ab 1990/91 somit noch parallel zur neu angebotenen (ICF-) Gesamtelbe-Befahrung und zumindest bis Mitte der 1990-er Jahre als offiz. Verbandsfahrt (1995: 25-Jähriges), danach wegen Interessenverschiebungen sowie aufgrund der inzwischen gut angenommenen ICF-Fahrt aus. Insofern könnte man die Elbe-Langstreckenralley damit als Urgedanke einer „Elbefahrt“ werten, sofern nicht noch Informationen aus der Zeit

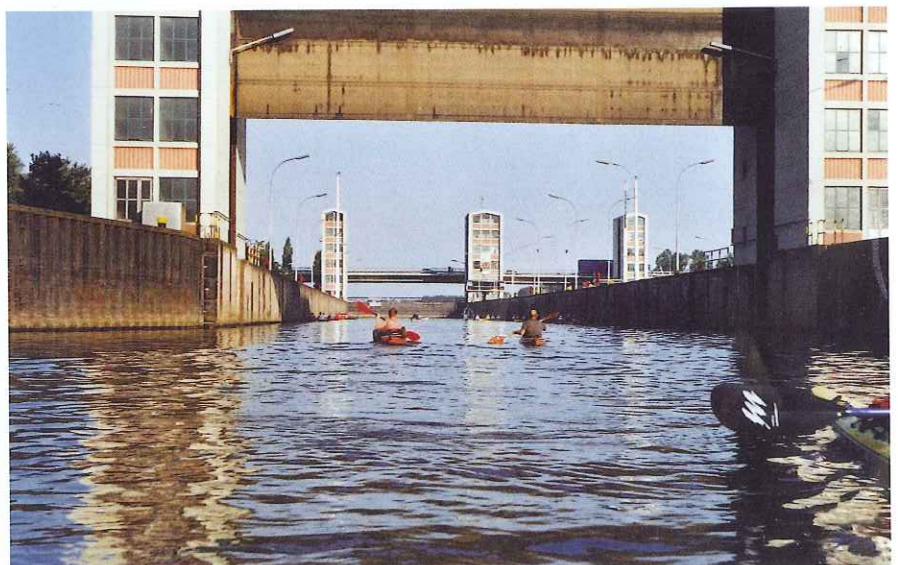
vor der deutschen Teilung auftauchen. Für den DDR-Kanuten endete die Wasserwanderkarte bereits in Rühstedt am Ende des Gnevsdorfer Vorfluters ca. 35 km vor der eigentlichen Grenze kurz vor Schnackenburg. Eine durchgängig die Elbe von Sächsischer Schweiz bis zur Grenze der Möglichkeiten berührende DKSV-Verbandsfahrt oder ähnliche Bezirksfahrt ist nicht bekannt, Privat- oder Kleingruppenfahrten ausgenommen.

Ein elbwasserseitiges Passieren der deutsch-deutschen Grenze wiederum war den Überlieferungen nach im Grunde nur für die Berufsschiffahrt u.dgl., nicht jedoch für den muskelbetriebenen Sportbootverkehr möglich, auch nicht für Bundesbürger.

Somit ist Hans-Jürgen Prigge und den damals Beteiligten der Pioniergedanke zuzuordnen.

Von 1991 bis 2008 fand dann die ICF-Elbefahrt zwischen Schmilka und Hamburg statt, zuletzt als (inoffizielle) ECA-Fahrt. Nach dem ersten Jahr in Cuxhaven war acht Jahre das Ziel in Allermöhe. Neun Jahre endete die Fahrt dann bei den beiden Harburger Kanuvereinen auf der Pionierinsel am Diamantgraben links der Süderelbe. Einmal (2007) ging es gar bis in die Innenstadt von Hamburg auf die Alster zum ACC (Alster Canoe Club - Ältester deutscher Kanuverein) anlässlich seines 100. Geburtstages.

Danach fand die Internationale Elbefahrt aus den o.g. Gründen trotz nicht geringem Interesse vorerst noch nicht wieder statt. Aufgrund dieser oben näher geschilderten Historie seit Grenzöffnung kann die nächste Fahrt mit gutem Recht als die Zwanzigste (XX. Internationale Elbefahrt) bezeichnet werden; in der Arbeitsgruppe bestand auch darüber bald Einigkeit. ■



Einfahrt in die Schleuse Geesthacht, danach beginnen die Tidengewässer.

## ■ Positionspapier des DKV zur Zukunft der Elbe:

# Lasst die Elbe fließen(d)

**DKV stellt die Elbe mehr in den Blickwinkel und will die Internationale Elbefahrt 2014 wieder aufleben lassen**

*Mit einem eindeutigen Bekenntnis zur frei fließenden Elbe hat der DKV-Verbandsausschuss auf seiner Sitzung am 10. November deutlich gemacht, dass er jegliche Überlegungen zum Verbau der Elbe ablehnt. Zudem hat eine Arbeitsgruppe in Magdeburg konkrete Überlegungen angestellt, die Internationale Elbefahrt 2014 wieder aufleben zu lassen.*

**E**instimmig angenommen – das war das eindeutige Ergebnis der Abstimmung über das auf der DKV-Verbandsausschusssitzung in Schleswig am 10. November vorgestellte Positionspapier zur Elbe! Die Präsidenten der Landes-Kanu-Verbände und die Mitglieder des DKV-Präsidiums haben damit ein deutliches Signal gesetzt, dass die Zukunft der Elbe nicht nur unter dem Aspekt der Förderung des Güterverkehrs gesehen werden darf und haben sich für den Erhalt der Natur- und Kulturlandschaft ausgesprochen. Damit setzt der DKV sein Engagement für den Erhalt frei fließender und naturnaher Gewässer fort. Gerade aktuelle Ausbaupläne, die durch eine Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichtes zunächst gestoppt

wurden, zeigen, dass die Elbe bedroht und ihre Einzigartigkeit mehr als gefährdet ist.

Insbesondere die Präsidenten der an der Elbe anliegenden Landes-Kanu-Verbände dokumentieren durch ihre Unterschrift auf dem Positionspapier Ihre Bereitschaft, sich zukünftig engagiert für den Schutz dieses deutschen Stroms einzusetzen. ■



Die Landes-Kanu-Verbandspräsidenten der an die Elbe grenzenden Bundesländer mit DKV-Vize Hermann Thiebes und DKV-Präsident Konietzko beim DKV-Verbandsausschuss in Schleswig.

## Positionspapier des Deutschen Kanu-Verbandes zur Elbe

### Lasst die Elbe fließen(d)

Die Elbe ist mit einer Gesamtlänge von 1091 Kilometern einer der größten Ströme Mitteleuropas. Rund 770 Kilometer durchfließen Deutschland.

Aufgrund ihrer Bedeutung als Grenzfluss auf weiten Strecken zwischen zwei politischen Systemen war die Elbe nach dem zweiten Weltkrieg nicht einem Ausbaudruck unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten ausgesetzt. Sie ist deshalb der einzige in Deutschland noch weitestgehend frei fließende Strom.

Die Elbe ist eine ökologisch wertvolle Flusslandschaft von europäischer Bedeutung. Sie bietet für Flusswanderer und Wassersportler eine hindernisfreie Strecke von mehreren 100 Kilometern Länge, die es in vergleichbarer Form in Deutschland nicht mehr gibt.

Sie dient aber auch der Güterschifffahrt als Handelsweg zwischen Ost- und Westeuropa. Als nahezu unreguliertes Gewässer unterliegt die Elbe den natürlichen Schwanken des Wasserstandes. Gerade im Hinblick auf die bereits begonnenen Auswir-

kungen des Klimawandels mit langen trockenen Sommermonaten oder auch kurzfristigen Starkregenereignissen, besteht vielfach der Wunsch im Interesse der Güterschifffahrt die Elbe so zu gestalten, dass ein möglichst gleichmäßiger Wasserstand die ganzjährige Nutzbarkeit sicherstellt.

Der Deutsche Kanu-Verband spricht sich ausdrücklich gegen solche Pläne aus und fordert den Erhalt der Natur- und Kulturlandschaft und die ökologische Durchgängigkeit der Elbe und ihrer Nebenflüsse. Dies ist notwendig und möglich auch ohne die vorhandene Nutzung der Elbe als Verkehrsweg aufzugeben. Der Bau von Staudämmen und Schleusen an der Elbe und dem letzten noch unverbauten Teilstück der Saale ist verkehrlich nicht erforderlich, ökologisch bedenklich und deshalb abzulehnen. Eine ausreichende verkehrliche Nutzung ohne überdimensionierte Binnenschiffe ist auch ohne tiefgreifende Eingriffe in diesen Naturraum möglich.

Der DKV befürwortet im Rahmen der schiffahrtlichen Nutzung alle

Maßnahmen, die dazu dienen, negative Einflüsse auf die Umwelt zu minimieren und gleichzeitig die Sicherheit anderer Nutzer zu erhöhen. Dazu gehören aus wassersportlicher Sicht u.a. die Schaffung ausreichender Ausweichmöglichkeiten in und am Fahrwasser, wie auch die Schaffung respektive der Erhalt von verkehrsmäßig erreichbaren Einsatzstellen.

Die Förderung eines nachhaltigen Tourismus – dazu gehört besonders der Wassersporttourismus – kann den Gemeinden an der Elbe wirtschaftlich mehr Entwicklungschancen bieten, als zwischen Spundwänden vorbeifahrende Schubeinheiten. Den Gemeinden können touristisch neue Entwicklungschancen geboten werden, deren Nutzung stärker in Planungen und Maßnahmen einfließen sollte als bisher. Deshalb müssen auch die vielen Schutzgebiete für die Natur erhalten bleiben. Hier besteht die immer seltener werdende Chance, Natur in ihrer Unberührtheit zu erleben, um so Verständnis für den Schutz der Natur vermitteln zu können, ohne

natur- und landschaftsverträglichen Sport auszugrenzen.

Der Deutsche Kanu-Verband appelliert deshalb an alle Entscheidungsträger entlang der Elbe, Zukunftsentwicklungen nicht einseitig auf die Förderung des Gütertransports auf der Elbe zu konzentrieren, sondern den Begriff „Zukunft“ offener und umfassender zu bewerten. Nicht Kurzfristigkeit darf Handlungsmaxime sein! Zukünftiges Handeln muss sich an Interessen und Bedürfnissen der entlang der Elbe lebenden Menschen orientieren.

Nicht die Flüsse müssen sich den Schiffen anpassen, sondern die Schiffe den Flüssen – deshalb fordern wir:

### Lasst die Elbe fließen(d)

Die besondere Bedeutung der Elbe für den Kanusport wird auch dadurch deutlich, dass die 20. Internationale Elbefahrt im Jahr 2014 stattfinden soll.

Schleswig,  
den 9. November 2012