
DER ELBE MEHR RAUM GEBEN

zur Antwort auf die Große Anfrage ‚Wirtschaftliche und ökologische Bedeutung der Elbe in Sachsen: Auenlandschaft, Tourismus, Häfen, Schifffahrt, Hochwasserschutz und Naturschutz‘ (Drs 6/13315)

Vorbemerkung zur Antwort auf die Große Anfrage

Ziel der Großen Anfrage der Fraktion war, Informationen für eine sachgerechte Einschätzung der aktuellen vielfältigen Entwicklungen und Potenziale an der Elbe auf sächsischem Gebiet zu erhalten. Die Auskünfte der Staatsregierung zu den 129 detaillierten Fragen sind leider sehr lückenhaft, teilweise werden sie gar nicht beantwortet. Ein quantitativer Vergleich der wirtschaftlichen Relevanz der einzelnen Branchen und Nutzungsarten, etwa des Fahrrad- und Naturtourismus an der Elbe, ist so nicht möglich.

I. Zur Antwort auf die Große Anfrage

Vorbemerkungen des sächsischen Wirtschaftsministeriums (SMWA)

In den Vorbemerkungen des Wirtschaftsministeriums (SMWA) werden altbekannte Glaubenssätze wiederholt, die sich durch das Datenmaterial in der Antwort selbst nicht belegen lassen – etwa bei der Bedeutung der Güterschifffahrt auf der Elbe. Hingegen wird über den Naturtourismus mit dem Elberadweg in den Vorbemerkungen kein einziges Wort verloren. Mit der Vorbemerkung wird ganz offensichtlich versucht, die Öffentlichkeit irrezuführen, indem wissentlich die Unwahrheit verbreitet wird.

Zudem wird bereits in den Vorbemerkungen der Widerspruch, einerseits Umweltbelange der Elbe als wichtig zu postulieren, andererseits die ganzjährige Schifffahrt der Elbe als Ziel zu formulieren und die Wichtigkeit der sächsischen Binnenhäfen hochzujubeln, deutlich. Dieser Widerspruch zieht sich durch die Antworten der gesamten Großen Anfrage.

Dass in den Vorbemerkungen nicht auf die Themenkomplexe Tourismus, Elberadweg und Gewässerbelastung, sondern explizit nur auf die Binnenschifffahrt eingegangen wird, gibt bereits einen Hinweis auf die Qualität der Antworten der Staatsregierung zu den einzelnen Fragekomplexen und der Bedeutung, die sie diesen Themen beimisst.

A) Die Elbe als Auenlandschaft – Naturschutz und Hochwasserschutz

Die Staatsregierung räumt in ihrer Antwort auf die Frage A1 ein, dass die Elbe zu den ökologisch reichhaltigsten und für die Erhaltung der biologischen Vielfalt wertvollsten Naturräumen Mitteleuropas gehört und ihr eine besonders hohe naturschutzfachliche Bedeutung unter den deutschen Flüssen zukommt. Etwa die Hälfte der noch überflutbaren (nicht abgetrennten) Auenflächen der Elbe gehören dem europäischen Schutzgebietsnetz Natura 2000 an.

Viele elbnahe Gebiete wurden als Naturschutzgebiete („Elbinseln Pillnitz und Gauernitz“, „Dresdner Elbtalhänge“, „Elbtalhänge zwischen Rottewitz und Zadel“, „Alte Elbe Kathewitz“, „Prudel Döhlen“, als Natura-2000 Gebiete („Elbtal zwischen Schöna und Mühlberg“, „Elbtal zwischen Mühlberg und Greudnitz“, „Elbaue und Teichgebiete bei Torgau“) und als Landschaftsschutzgebiete unter Schutz gestellt. Dies zeigt deutlich den Wert der Flusslandschaft Elbe für den Naturschutz in Sachsen. Die Staatsregierung benennt in ihrer Antwort auf die Frage A2 ihr bekannte Studien, die die hohe Relevanz der Ökosystemleistungen der Elbe und ihrer Auen dokumentieren und erklärt die Absicht, diese Studienergebnisse bei der weiteren Strategieentwicklung zum Erhalt und zur Entwicklung von Auen und Fließgewässern in Sachsen zu berücksichtigen. Eine ökonomische Bewertung dieser unbestrittenen Ökosystemdienstleistungen der Elbauen nimmt die Staatsregierung allerdings bisher nicht vor (Antwort auf Frage A3).

Es ist erstaunlich, dass die Staatsregierung der Meinung ist, Sachsen sei von Sohlerosion nur in geringem Maß betroffen (A5), obwohl der Wasserspiegel der Elbe von Riesa/Mühlberg bis nach Magdeburg und darüber hinaus abschnittsweise um bis zu zwei Meter tiefer liegt als im Jahr 1888. Der Staatsregierung sind keine Informationen über die ökologischen Schäden der Sohlerosion, Flussbettvertiefung und Austrocknung der Auen bekannt (A6). Das Maß der sohlerosionsbedingten Grundwasserabsenkungen in den Elbauen wird nicht erfasst (A7 und A9). Im Widerspruch zu den Antworten wurde im, auch durch Sachsen miterarbeiteten, 2017 beschlossenen Gesamtkonzept Elbe (GKE), die zügige Umsetzung des Sohlstabilisierungskonzepts der Elbe angeführt. In diesem sind verschiedene Maßnahmen zur Reduzierung der Sohlerosion der Elbe aufgrund anthropogener Einflüsse auch auf sächsischem Gebiet aufgeführt (A8). Allerdings plant die Staatsregierung keine eigenen Maßnahmen, um die Sohlerosion der Elbe zu stoppen. Sie hat deshalb auch keine Zielvorgaben formuliert und verweist auf die Zuständigkeit des Bundes (A10 und A 11). Zentrales Ziel im GKE ist das Erreichen des mindestens guten Zustandes nach EU-Wasserrahmenrichtlinie (WRRL) für alle Grund- und Oberflächenwasserkörper der Elbe und des sehr guten ökologischen Erhaltungszustandes für Lebensraumtypen und Arten nach Natura2000 (A12). Sachsen beteiligt sich allerdings nicht mit konkreten Maßnahmen am Monitoring des GKE und lässt eigene aktive Impulse bei der Umsetzung des GKE vermissen (A14-A16).

Die Staatsregierung bescheinigt dem Lebensraum Elbe und Elbaue sowohl aus landesweiter als auch aus bundesweiter Sicht eine herausragende Bedeutung für den Erhalt der Biodiversität. Einige Arten haben nur hier autochthone Vorkommen bzw. kommen nur hier in ihren ursprünglichen Lebensräumen vor. Die absolute Anzahl nachgewiesener Fischarten ist für den Zeitraum nach dem Jahr 2009 mit 41 Arten im Vergleich zum Zeitraum vor 2008 (52 Arten) zurückgegangen. Dieser Rückgang der nachgewiesenen Arten kann aber auch im zurückgehenden Befischungsaufwand begründet sein (A19 und A20).

CDU und SPD haben im Koalitionsvertrag festgeschrieben, zusätzliche Retentionsflächen zu schaffen und ein Auenprogramm zu etablieren. Eine Antwort auf die konkrete Frage, welche Haushaltsmittel für das geplante Auenförderprogramm eingesetzt werden sollen, verweigert die Staatsregierung jedoch. Die sächsische Staatsregierung plant darüber hinaus keine eigenen Projektinitiativen im Bundesprogramm ‚Blaues Band‘ (A22).

Der Erhaltungszustand von FFH-Lebensraumtypen der Auen wird von der Staatsregierung als insgesamt überwiegend unzureichend eingeschätzt. Die auentypischen Lebensräume, insbesondere die Hartholzauenwälder, zeigen nach Aussagen der Staatsregierung einen negativen Trend.

B) Bedeutung der Elbehäfen

Die Sächsische Binnenhäfen Oberelbe GmbH (SBO) betreibt in Sachsen die Häfen in Dresden, Riesa und Torgau. Zur SBO gehören auch die tschechischen Standorte Děčín und Lovosice sowie ein Anteil von 49 Prozent an dem Industriehafen Roßlau in Sachsen-Anhalt. Seit 1991 ist der Freistaat Sachsen alleiniger Gesellschafter der SBO. Irritierenderweise verfügt der Freistaat trotzdem nicht selbst über Daten der SBO.

Die Staatsregierung hat die Fragen der Großen Anfrage an die SBO mit der Bitte um Beantwortung weitergeleitet. Aufgrund der durch die SBO gelieferten Antworten wird klar, dass der Freistaat in den letzten Jahren kräftig in diese Häfen investiert, so die Staatsregierung in der Antwort auf die Frage (B2).

Allein die Investitionen der öffentlichen Hand in den Neu- bzw. Ausbau und die Erweiterung der drei in Sachsen liegenden Häfen Dresden, Riesa und Torgau betragen von 1995 bis zum Jahr 2017 ca. 91,5 Mio. Euro, davon allein 72 Mio. Euro aus Mitteln des Freistaates direkt. Für weitere 18,8 Mio. Euro Bundesmittel soll bis Ende des Jahres 2021 das Hafenbecken in Riesa erweitert werden – und dies trotz deutlich sinkender Bedeutung der Binnenschifffahrt (siehe Kapitel C). Weitere Aussagen zu geplanten Investitionen verweigerte die SBO (B7).

Der Niedergang des Schiffstransports auf der Elbe ist ein mittlerweile 25-jähriger konstanter Prozess: 1996 wurden mit 575.819 Tonnen immerhin noch 31 Prozent, 1997 mit 496.474 Tonnen noch 28,4 Prozent und 1998 mit 521.230 Tonnen noch 28 Prozent aller in den drei sächsischen SBO-Häfen Dresden, Riesa und Torgau umgeschlagenen Güter mit dem Schiff transportiert (B18 und B27). Das ist schon lange Geschichte. Als inzwischen ganz normales Logistikunternehmen wurden 2017 fast 95 Prozent aller in den drei sächsischen SBO-Häfen Dresden, Riesa und Torgau umgeschlagenen Güter mit dem LKW oder per Eisenbahn transportiert. Von insgesamt 1.866.127 Tonnen in den drei sächsischen Häfen umgeschlagenen Gütern wurden im Jahr 2017 nur 107.352 Tonnen per Schiff transportiert – also lediglich 5,7 Prozent (B18). Der Löwenanteil von 60,2 Prozent (1.124.066 Tonnen) wurde mit dem LKW transportiert.

Das Jahr 2017 war kein einmaliger Ausrutscher. So wurden bereits seit 2014 nie mehr als zehn Prozent (2016: 6,7 Prozent, 2015: 5,8 Prozent, 2014: 7,3 Prozent) der Güter in den drei Häfen mit dem Schiff transportiert (B27). Im Grunde sind die Antworten der Staatsregierung das Eingeständnis dafür, dass der ganzjährige Transport von Massengütern per Binnenschiff auf der Elbe ein Auslaufmodell ist.

Bedauerlich ist die Aussage der SBO, es sei unmöglich, die Umsätze, Gewinne und Verluste jährlich je nach Hafen auszuweisen (B 23).

Eine Statistik der Umsatzerlöse je Verkehrsträger wird durch die SBO nicht geführt (B24). Die Gesamtbilanz der SBO weist seit 1992 in fast jedem Jahr große Fehlbeträge auf, die der Freistaat bezahlt. Insgesamt produzierte die SBO zwischen 1992 und 2016 Fehlbeträge in Höhe von 16,6 Mio. Euro (B23). Auch dafür sprang die sächsische Steuerzahlerin bzw. der sächsische Steuerzahler ein.

Die Zahl der Unternehmen, die in Sachsen im Bereich der Binnenschifffahrt (Güterverkehrsbeförderung) tätig waren, reduzierte sich in Sachsen von sechs Unternehmen im Jahr 2006 auf nur noch zwei im Jahr 2016 (B26). Wie viele Menschen im Bereich der Binnenschifffahrt (Güterverkehrstransport) arbeiten, kann die Staatsregierung nicht sagen. 2017 waren in Sachsen 161 Personen sozialversicherungspflichtig in der Berufsgruppe „Schiffsführer/Binnen-/Hafenverkehr“ beschäftigt. Eine Unterscheidung nach Einsatz im Personen- oder Frachtverkehr war der Staatsregierung dabei nicht möglich.

Keine Angaben konnte die SBO bzw. die Staatsregierung zu den Quell- und Zielhäfen der über die SBO per Schiff abgewickelten Transporte machen (B25).

C) Die Elbe als Wasserstraße – Binnenschifffahrt und Staustufe

Anteil Schiff am Güterumschlag in den SBO-Häfen	
1996	31,0 Prozent
1997	28,4 Prozent
1998	28 Prozent
2014	7,3 Prozent
2015	5,8 Prozent
2016	6,7 Prozent
2017	5,7 Prozent

Mit Verweis auf die Zuständigkeit des Bundes verweigerte die Staatsregierung jede Aussage zu den öffentlichen Investitionen in und Ausgaben für die Bundeswasserstraße, zu Prognosen für die Gütertransporte per Schiff, zu den Pegelständen der Elbe sowie zu der Anzahl der Niedrigwassertage und deren Auswirkung auf die Binnenschifffahrt. In der Vergangenheit konnte die Staatsregierung diese Fragen sehr genau beantworten. Vielleicht passt ihr nun die eindeutige Tendenz nicht mehr (C4-C11).

Widersprüchlich sind die Antworten zu C12 und C14. Auf die Frage, welche konkreten Güter nur auf der Elbe transportiert werden könnten, fällt der Staatsregierung eine ansehnliche Liste ein. Auf die Frage, ob und wie in Niedrigwasserperioden ohne Schifffahrt die Güter transportiert werden konnten, antwortete die Staatsregierung bzw. die SBO, dass die nicht mehr realisierbaren Transporte vollständig auf die Straße und die Schiene verlagert wurden.

Somit wird deutlich, dass auf die Elbe als Transportweg weitgehend verzichtet werden kann, da auch in den Niedrigwasserperioden keine Engpässe zu verzeichnen waren.

Tschechien plant aktuell eine Staustufe in der Elbe nahe Děčín. Der Informationsfluss zwischen der tschechischen Regierung und der Staatsregierung zum Thema Staustufe Děčín ist offenbar sehr dünn, das Engagement der sächsischen Staatsregierung zum Thema erstaunlich zurückhaltend. Im Mai 2016 hat die Staatsregierung im Rahmen des grenzüberschreitenden UVP-Verfahrens ihre Stellungnahme abgegeben (C17). Seitdem ist der Staatsregierung kein neuer Sachstand bekannt (C18), auf neue tschechische Dokumente zum Thema ‚Verschlechterungsverbot‘ gemäß Wasserrahmenrichtlinie wartet die Staatsregierung seit 2016 vergeblich (C19).

Dass die Tschechische Republik eine Strategische Umweltprüfung (SUP) für ein „Konzept für Gütertransporte auf dem Wasser“ durchgeführt hat, das das Staustufenprojekt Děčín beinhaltet, ist der Staatsregierung seit Ende 2017 bekannt (C20). Allerdings hat die Staatsregierung eine Beteiligung an diesem Prozess nicht eingefordert, da dies Sache des Bundes sei, obwohl vor allem Schutzgebiete in Sachsen gefährdet wären (C21). Weder dem Bund noch der Staatsregierung liegt dieses seit Ende 2017 bekannte „Konzept für Gütertransporte auf dem Wasser“ vor. Beide haben keine Initiativen gestartet, um dies zu ändern.

D) Personenschifffahrt und Sportschifffahrt

Zu diesem Themenkomplex kann bzw. will die Staatsregierung keinerlei Angaben machen. Weder hat sie Informationen, welche öffentlichen Investitionen in die Förderung der touristischen Schifffahrt entlang der Elbe in Sachsen getätigt wurden. Noch wie sich die Anzahl der Personenschiffe und Sportboote, die jährlich die Elbe nutzen, entwickelt hat bzw. wie viele Anbieter für Personenschifffahrt und für Sportschifffahrt in Sachsen unternehmerisch tätig sind.

Die Staatsregierung kann keine Aussagen machen, wie viele Personen die Angebote der Personenschifffahrt in Sachsen nutzen und welche Marktanalysen zur Personenschifffahrt bzw. Sportschifffahrt vorliegen. Sie hat keine Informationen über die Nutzung der Elbe durch Paddlerinnen und Paddler und über die Höhe des jährlichen Umsatzvolumens, das durch Personenschifffahrt bzw. Sportschifffahrt entlang der Elbe in Sachsen realisiert wird. Keine Aussagen gibt es über die Anzahl der Arbeitsplätze in der Personenschifffahrt bzw. im Sportbootbetrieb an der Elbe in Sachsen und über die Nutzung der Elbe durch andere Gruppen sich Erholender wie Angler und Wanderinnen und Wanderer.

Hinsichtlich der Bedeutung des Naturtourismus und des Potenzials des naturnahen Wassertourismus werden wirtschaftliche Entwicklungsmöglichkeiten übersehen.

E) Tourismus und Elberadweg

Umsätze an der Elbe	
Elbschifffahrt 2018	21,2 Mio. Euro
Radtourismus 2015	162,0 Mio Euro

Interessiert hat die GRÜNE-Landtagsfraktion, wie die Staatsregierung das Potenzial der Elbe beim nachhaltigen Tourismus, beispielsweise Rad-Urlaub, voranbringen will und welche Konzepte existieren bzw. in Planung sind, um durch Verknüpfungen (wie beispielsweise von Rad- und Wassertourismus) das wirtschaftliche Potenzial des Naturraums Elbe besser zu nutzen. Die enttäuschende Antwort der Staatsregierung (E1) beschränkt sich leider auf die Feststellung, dass der Staatsregierung bekannt ist, dass der Tourismusverband Sächsisches Elbland e.V. vor 13 Jahren 2005/2006 einen Strukturentwicklungsplan Wassertourismus zwischen Usti und Meißen auf der Elbe beauftragt hatte. Weitere Planungen und Konzepte sind der Staatsregierung weder bekannt, noch durch sie beauftragt.

Als Schwachstelle für den Elberadweg sieht die Staatsregierung lediglich die unzureichend breiten Abschnitte in den großstädtischen Ballungsräumen.

Der Staatsregierung liegen keinerlei aktuelle und repräsentative Prognosen zur Nutzung des Elberadweges vor (E5). Ideen durch welche Maßnahmen, die Potenziale des Elberadweges besser erschlossen werden könnten, hat die Staatsregierung dementsprechend auch nicht (E6).

Nach der der Staatsregierung vorliegenden Schätzungen hat sich die Zahl der jährlichen radfahrenden Eintagestouristen von 2003 von ca. 724.000 bis 2015 auf 552.000 deutlich verringert, die Zahl der Mehrtagestouristen stieg von ca. 163.000 in 2003 auf ca. 290.000 im Jahr 2015 (E7).

Das Umsatzvolumen stieg laut Abschlussbericht zur Evaluierung des Elberadweges in kurzer Zeit um über 100 Prozent von rund 74 Mio. Euro im Jahr 2003 auf 162 Mio. Euro im Jahr 2015.

Die Ausgaben für die Radwege sind mit ca. 55,5 Mio. Euro eher bescheiden.

Weder hat die Staatsregierung vergleichende Daten zur Nutzung des touristischen Premiumprodukts Elberadweg im Vergleich mit Sachsen-Anhalt und Niedersachsen (E8), noch kann sie Angaben zu Anzahl und Auslastung der gastronomischen Einrichtungen und Beherbergungsunternehmen am Elberadweg in Sachsen (E13-E15) sowie zu den an den Elberadtourismus gekoppelten Arbeitsplätzen machen.

In der Antwort auf die Frage nach der durchschnittlichen Aufenthaltsdauer von Fernradlerinnen und -radlern am Elberadweg verweist die Staatsregierung auf die aktuelle ADFC-Travelbike-Radreiseanalyse 2018: >>Die meisten Radreisen dauern bis zu einer Woche (40 Prozent). Die Reisen bis zu drei Tagen haben sich 2017 auf 28 Prozent gesteigert (2016: 20 Prozent). 22 Prozent der Reisen dauern bis zu zwei Wochen. Reisen mit 15 Übernachtungen und mehr unternahmen 9 Prozent. Für 65 Prozent der Radler in der Analyse war der Radurlaub ein Zusatzurlaub. Für 35 Prozent handelte

es sich um den Haupturlaub. Wenn der Radurlaub ein Haupturlaub war, umfasst er durchschnittlich zwölf Übernachtungen, beim Zusatzurlaub sind es fünf Übernachtungen.<<

Zu den Gründen, den Elberadweg entlang zu radeln, führt die Staatsregierung eine Befragung aus dem Jahr 2003 an: 1. Landschaft und Natur, 2. der Fluss Elbe und 3. die kulturellen Sehenswürdigkeiten (E10).

Eine vorliegende Gästebefragung am Elberadweg 2015 ergab zur häufigsten Herkunft der Radtouristen (E11): 13 Prozent kamen aus dem Ausland, 14 Prozent aus NRW, 12 Prozent aus Sachsen selbst und ca. 8 Prozent aus Berlin sowie weitere 8 Prozent aus Niedersachsen.

Dem Abschlussbericht Evaluierung Elberadweg 2015 ist zu entnehmen, dass sich die durchschnittlichen Ausgaben je Tag für Übernachtung und Verpflegung der Radreisenden an der Elbe von 2003 von ca. 57 Euro auf 62 Euro im Jahr 2015 erhöhte.

Das Elberadweg-Marketing wird von der Staatsregierung seit 2001 jährlich mit Fördermitteln im Rahmen der Förderrichtlinie Tourismus unterstützt. Angaben zur Höhe dieser Mittel verweigert die Staatsregierung allerdings (E18).

Als Hauptwerbemittel für den Elberadweg sieht die Staatsregierung das Handbuch Elberadweg (erscheint jährlich in einer Auflage von 260.000 Exemplaren, seit 2015 mit tschechischer Teilaufgabe), die App Elberadweg sowie die Webseite www.elberadweg.de (fremdsprachige Varianten: www.fietsen-elbe.nl, www.labskasetzka.cz, www.elbe-cycle-route.com)

F) Gewässerbelastung der Elbe

Die Antworten in diesem Kapitel fallen sparsam aus, da sehr viele der nachgefragten Schadstoffe nicht untersucht werden (F1, F12, F13, F14).

- So sind Medikamente- und Drogenwirkstoffe bisher nicht in der Oberflächengewässerverordnung OGewV geregelt, sodass die Staatsregierung keine abschließende Beurteilung der Auswirkungen auf die Elbe abgibt.
- Multiresistente Keime werden durch das LfULG nicht untersucht.
- Müll ist für die Staatsregierung kein Untersuchungsparameter.
- Für die Gewinnung und Bestimmung von Mikroplastik in Binnengewässern liegt der Staatsregierung ebenfalls kein genormtes Verfahren vor.
- Die Staatsregierung hat keine Kenntnis darüber, dass seit dem Jahr 2012 unregulierte Stoffe in die Elbe eingeleitet wurden, die zu Problemen mit der Trinkwassergewinnung führten.
- Der Staatsregierung sind keine Verfahren bekannt, die durch die sächsischen Staatsanwaltschaften aufgrund der Einleitung unregulierter Stoffe durch Unternehmen in die Elbe geführt wurden, bei denen die Einleitung zu Problemen in der Trinkwassergewinnung führte.

In Schmilka, Zehren und Dommitzsch kam es zur Überschreitung der Summe von Heptachlor und Heptachlorepoxyd in Fischen.

2015 gab es für das noch im Einsatz befindliche Herbizid Nicosulfuron in Schmilka und Zehren Werte oberhalb der Umweltqualitätsnormvorgabe.

An keiner der drei Überblicksmessstellen in der Elbe kam es von 2012 bis 2014 zu Überschreitungen der Umweltqualitätsnormen für Pestizidwirkstoffe.

Die Umweltqualitätsnorm für Nitrat beträgt 50 mg/l bezogen auf den Jahresdurchschnitt und wurde an keiner der drei Überblicksmessstellen in der Elbe überschritten.

Der Orientierungswert für Sulfat für den Gewässertyp 10 (Elbe-0; Elbe-1) beträgt bezogen auf den Jahresdurchschnitt 220 mg/l bzw. 200 mg/l für den Elbgewässertyp 20 (Elbe-2). Die Jahresdurchschnittswerte lagen nicht über diesen Vorgaben (F1).

Bei fünf Oberflächenwasserkörper (OWK) von 32 wurden Überschreitungen mit Pestiziden nachgewiesen. Vier der fünf OWK mit Pestizidüberschreitungen haben einen Ackerflächenanteil von über 50 Prozent (F4).

Für die schwebstoffbürtigen Sedimente liegt nur für Zink eine rechtsverbindliche Umweltqualitätsnorm von 800 mg/kg vor. Diese wird im Bereich der sächsischen Elbe nicht überschritten.

Für Quecksilber und Blei liegen nach Angaben der Staatsregierung bereits Belastungen oberhalb des Oberen Schwellenwertes beim Übertritt der Elbe aus Tschechien nach Deutschland vor. Für Quecksilber nimmt die Belastung innerhalb der sächsischen Fließstrecke ab.

Für Blei bleibt die Belastung allerdings gleich.

Eine Überschreitung der Cadmiumvorgabe erfolgt in Zehren. (F)5.)

Die Staatsregierung schätzt ein, dass die Belastungen in der sächsischen Elbe auf die hohen Vorbelastungen aus Tschechien bzw. auf den Altbergbau zurückzuführen sind.

II. Forderungen

1. Das im Landesverkehrsplan Sachsen 2025 festgelegte Ziel einer ganzjährigen Schiffbarkeit der Elbe mit bestimmten Mindesttiefe an 345 Tagen ist aufzugeben. Die Zielsetzungen im Landesverkehrsplan sind mit den Anforderungen der EU-Wasserrahmenrichtlinie, der FFH-Richtlinie und den realen Schifffahrtsbedingungen in Zeiten des Klimawandels in Einklang zu bringen.
2. Die Staatsregierung muss ihre einseitige Orientierung auf Binnenschifffahrt mitsamt der massiven Förderung der sächsischen Binnenhäfen dringend hinterfragen. Diese Steuerver-schwendung ist im Interesse der sächsischen Bürgerinnen und Bürger zu beenden. Allein zwischen 1995 und 2007 sind 72 Millionen Euro Landesmittel in der Förderung der SBO-Häfen geflossen.
Der Ausbau der Häfen über das EU-Programm „Förderung umweltfreundlicher Verkehrsträger“ gehört angesichts des geringen Anteils der Schiffstransport dringend auf den Prüfstand.
3. Das im CDU/SPD-Koalitionsvertrag 2014 festgeschriebene Auenprogramm muss noch in die-ser Wahlperiode auf den Weg gebracht werden. Dabei ist in der Konzeption dieses Programms und im Rahmen der Umsetzung von Hochwasserschutzmaßnahmen an der Elbe und den an-deren Gewässern 1. Ordnung ein räumliches funktionales Konzept zu erarbeiten, das aufzeigt, wo und auf welche Weise, in welchem Umfang und bis zu welchem Zeitpunkt in Sachsen und länderübergreifend auch an der Elbe neue Retentionsflächen geschaffen werden können. Mit den tschechischen Partnern sind Verhandlungen mit der Option einer finanziellen Betei-ligung des Freistaats aufzunehmen, mit dem Ziel der Schaffung von zusätzlichen naturnahen Rückhalteflächen (wie die Vernässung von Mooren und der Umbau zu naturnahen Wäldern) am Oberlauf der Elbe und ihrer Zuflüsse auf tschechischem Gebiet, um sächsische Gemeinden wirksamer vor Hochwasser v. a. an der Elbe schützen zu können.
4. Die Wasseraufnahmefähigkeit der Böden in Sachsen sind in der Fläche deutlich zu erhöhen und eine Null-Neuersiegelungsrate in Sachsen als verbindliches Ziel bis zum Jahr 2020 fest-zuschreiben. Dazu sind verbindliche Vorgaben in die sächsischen Regionalpläne aufzunehmen und diese mit einem konsequenten Maßnahmenpaket und -controlling zu untersetzen. Die Wiederherstellung des natürlichen Wasserrückhaltevermögens des Bodens ist vor allem auch auf den Eigentumsflächen des Freistaats und durch Flächentausch zu beschleunigen. Im Sächsischen Wassergesetz sollen dafür die Vorkaufsrechte für Freistaat und Kommunen zur Schaffung von Überschwemmungsflächen und zur Umsetzung von Deichrückverlegungen wieder eingeführt werden.
5. Das wirtschaftliche Potenzial, welches der Tourismus entlang der Elbe bietet, ist deutlich besser und strategischer zu nutzen. Dazu ist eine schlüssige Gesamtstrategie zu entwickeln und dabei insbesondere die Anforderungen des Radtourismus in der Elberegion zu berück-sichtigen und Konzepte für Wasserwandern zu entwickeln. Die Zusammenarbeit mit den an Sachsen angrenzenden Bundesländern Brandenburg und Sachsen-Anhalt sowie Tschechien muss im Hinblick auf den Elberadweg sowie daran anschließender Radwege und deren Ver-marktung dringend verbessert werden.
6. Die Staatsregierung soll gemeinsam im Dialog mit allen Betroffenengruppen sowie dem Land Sachsen-Anhalt einen Prozess in Gang bringen, mit dem Ziel das Biosphärenreservat ‚Fluss-landschaft Elbe‘ auf sächsisches Gebiet zu erweitern.
7. Die sächsische Staatsregierung sollte sich aktiver als bisher gegen die geplante Staustufen-planung der tschechischen Nachbarn einsetzen. Eine Staustufe in Tschechien hätte nicht nur negative Auswirkungen auf den Naturraum Elbe. Sie böte nicht einmal in der sich anschlie-ßenden deutsche Elbe ausreichende Fahrrinntiefen für den Schiffsgütertransport und wäre somit eine Fehlinvestition.

KONTAKT

Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
im Sächsischen Landtag
Bernhard-von-Lindenau-Platz 1
01067 Dresden

Wolfram Günther
Fraktionsvorsitzender
und umweltpolitischer Sprecher
Telefon: 0351 / 493 4849
E-Mail: wolfram.guenther@slt.sachsen.de



www.gruene-fraktion-sachsen.de

 GrueneFraktionSachsen

 GrueneFraktionSachsen

 SaxGruen

Bildnachweis
Foto Wolfram Günther: Dirk Hanus