

Antrag

der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Thema: **Elbe als Naturraum schützen und für sanften Tourismus nachhaltig entwickeln. Potenziale für regionale Entwicklung heben. Weitere Vertiefung der Elbe für Schifffahrt beenden.**

Der Landtag möge beschließen:

I. Der Landtag stellt fest,

1. Die Elbe ist ein „Hotspot“ der Artenvielfalt. Die große Vielzahl an nachgewiesenen Arten und Lebensräumen ist wertgebend für die enorme Bedeutung der Elbelandschaft als einzigartiger europäischer Naturraum. Die Elbe hebt sich aufgrund der erhaltenen großen Naturnähe und Unverbautheit mit Staustufen und Wehren von den anderen großen europäischen Flüssen ab.
2. Das Potenzial des naturnahen Tourismus entlang der Elbe ist enorm. Fluss und Elbelandschaft sind mit dem Elberadweg, vielfältigen erlebbaren Naturräumen, einer vielfältigen historisch gewachsenen Kulturlandschaft mit Städten, Dörfern, Schlössern, Parks und weiteren unterschiedlichsten Ausflugszielen besonders auch für den Rad- und Wandertourismus sowie den nichtmotorisierten Wassertourismus (Paddelboote, Kanus usw.) ein sich kontinuierlich entwickelnder wesentlicher Wirtschaftsfaktor für die ansonsten noch überwiegend strukturschwachen Anliegerregionen geworden.
3. Die Niedrigwassertage an der Elbe haben seit 1990 deutlich zugenommen. In den letzten fünf Jahren wurde die für die Schifffahrt geforderte Mindesttiefe von 1,40 Metern an ca. fünf Monaten im Jahr nicht erreicht. Daher gilt die Elbe für die Schifffahrt als Niedrigwasserfluss und ist für die Güterschifffahrt kaum geeignet.

Dresden, den 13. Juni 2019

b.w.

i.V.



Wolfram Günther, MdL
und Fraktion

4. Den seit 1990 mit dem Ziel einer Verbesserung der Schiffbarkeit stattfindenden Investitionen durch Land und Bund für Unterhaltungs- und Vertiefungsmaßnahmen der Elbe sowie dem Ausbau der sächsischen Elbehäfen steht die Feststellung entgegen, dass das Frachtaufkommen gleichzeitig aufgrund der nicht vorhersagbaren lang anhaltenden Niedrigwasser und damit über weite Teile des Jahres fehlenden Wassers kontinuierlich sinkt. Da das Wasser fehlt, führen die fortgesetzten Investitionen in die Schiffbarkeit zu keiner Zunahme. Die Elbe ist für den binnenschiffsaffinen Transport von Massen- und Schuttgütern daher nicht geeignet.
5. Die Ausbaumaßnahmen führen zu erheblichen Schäden an der Elbe als Naturraum und verringern ihre Eignung für sanften Tourismus. Die Vertiefungsmaßnahmen der Fahrrinne führen zur Sohlvertiefung, die Alt- und Nebenarme werden abgeschnitten. Ebenfalls stehen die systematische Beseitigung von Gehölzen als Standardmaßnahmen entlang einer Bundeswasserstraße sowie die Verschotterung der eigentlich naturnahen, oft sandigen Ufer in erheblichen Zielkonflikten mit dem Naturschutz, dem geplanten Auenentwicklungsprogramm, der Erreichung der Ziele der Wasserrahmenrichtlinie sowie dem Tourismus.

II. Die Staatsregierung wird aufgefordert,

1. die durchgängig in den angrenzenden Bundesländern vorhandenen Großschutzgebiete in Sachsen fortzuführen und dabei die Anrainerkommunen, Landkreise, ansässigen Unternehmen, insbesondere der Landwirtschaft, sowie die Bürgerschaft aktiv einzubinden, um Zielsetzungen und Umsetzungsmaßnahmen für Naturschutz, Tourismus sowie die regionale Entwicklung gemeinsam zu definieren;
2. ein sächsisches Auenentwicklungsprogramm aufzulegen, welches das Potenzial der naturnahen Elbe und ihrer Auenlandschaft hervorhebt und die Auen der Elbe wiederbelebt und renaturiert sowie die Retentionsräume und Überflutungsflächen als wertvolle Lebensräume erhält und revitalisiert und in ein länderübergreifendes Biotopverbundnetz einbindet;
3. eine Gesamtstrategie Elbetourismus zu entwickeln, die die infrastrukturellen Anforderungen für Radtourismus und für Wasserwanderungen in nichtmotorisierten Booten berücksichtigt und attraktiv für alle Altersgruppen zu gestalten und dabei die landschaftliche Schönheit, wie (Obstbaum-)Alleen, Blühstreifen und naturnahe Wiesen, natürliche Kies- und Sandbänke sowie Altwasser zu erhalten;
4. sich beim Bund dafür einzusetzen, Schifffahrt in Zukunft nur in dem Rahmen zu ermöglichen, wie Wasser natürlich vorhanden ist und keine weiteren Mittel für die künstliche Schiffbarmachung der Elbe auszugeben;

5. ihre einseitige Orientierung auf Binnenschifffahrt aufzugeben und die massive Förderung der sächsischen Binnenhäfen aus dem EU-Programm „Förderung umweltfreundlicher Verkehrsträger“ zu beenden.

Begründung:

zu I. 1.

Die Elbe zeichnet sich durch einige Besonderheiten unter den großen deutschen Strömen aus. Zum einen sind noch große Teile der ehemaligen Auen, der Altauen, siedlungsfrei und für den nachhaltigen Hochwasserschutz reaktivierbar. Zum anderen kann die Elbe zwischen Ústí nad Labem in Tschechien und Geesthacht kurz vor Hamburg auf 600 Kilometern ungehindert von Staustufen frei fließen. Das dynamische Auf und Ab der Wasserstände, der Wechsel zwischen natürlichen Überflutungen und Trockenfallen bedingt den ökologischen Reichtum und die Attraktivität dieser Flusslandschaft. Eine derartige, noch relativ naturnahe Flusslandschaft ist in Mitteleuropa inzwischen einmalig.

Die Artenvielfalt ist enorm. Über 1000 Pflanzenarten, 250 Vogelarten und mehr als 40 Fischarten leben an und in der Elbe. Das macht den Reiz dieser Flusslandschaft aus. Die an der Elbe vorhandenen unterschiedlichsten Lebensraumtypen, wie Hart- und Weichholzauenwälder, Dünen und Altwässer sowie die Sand- und Kiesbänke sind allerdings europaweit gefährdet. Fast die gesamte frei fließende Elbe steht deshalb unter europäischem Schutz von Natura 2000. Flora-Fauna-Habitat-Gebiete und Europäische Vogelschutzgebiete reihen sich nahezu lückenlos aneinander. Nur im Freistaat Sachsen hört zumindest der Schutzstatus als Biosphärenreservat abrupt auf.

zu I. 2.

Der nachhaltige Tourismus stellt sich im Gegensatz zur Güterschifffahrt auf der Elbe als eine einträgliche, von der Staatsregierung bisher weitestgehend unerkannte Wachstumsbranche dar. Die Bereiche Natur-, Wasser- und Radtourismus sind zukunftssträftig. Um künftig zielgerichtet potenzielle Gäste ansprechen und besser auf ihre Bedürfnisse eingehen zu können, müsste die Staatsregierung mehr über sie wissen. Sachsen braucht für den Aktivtourismus entlang der Elbe eine schlüssige Strategie, die die Anforderungen insbesondere für den Radtourismus in der Elberegion berücksichtigt. Die Radreiseanalyse 2018 des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs hat den Elberadweg seit 2004 zum 14. Mal in Folge auf dem ersten Platz als beliebtesten Radfernweg bestätigt. Selbst mit dem Abstieg auf Platz 2 im Jahr 2019 ist die Elbe ein entscheidender Tourismusmagnet für Sachsen. Das Umsatzvolumen stieg bei relativ geringen Ausgaben laut Abschlussbericht zur Evaluierung des Elberadwegs in kurzer Zeit um über 100 Prozent von rund 70 Mio. Euro im Jahr 2003 auf 160 Mio. Euro im Jahr 2015. Damit verzeichnet der Radtourismus an der Elbe einen stark gegenläufigen Trend zur Güterschifffahrt.

zu I. 3.

Die Elbe ist und bleibt ein von Niederschlägen abhängiger Niedrigwasserfluss. Eine nahezu ganzjährig geforderte Fahrrinntiefe von 1,40 Meter kann an der Elbe nicht stabil gewährleistet werden. Ungeachtet dessen hält die Staatsregierung an der Herstellung der ganzjährigen Schiffbarkeit der Elbe fest. Trockene, niederschlagsarme Sommer, wie im Jahr 2018 zeigen jedoch auf, dass diese Ausrichtung eine Sackgasse ist.

zu I. 4.

Vor über hundert Jahren war die Elbe eine bedeutende Wasserstraße – 1913 wurden 18 Mio. Tonnen befördert; 1989, vor der Wiedervereinigung, waren es noch 9,5 Mio. Tonnen. Trotz hoffnungsvoller Prognosen der Schifffahrtsbehörden von bis zu 23 Mio. Tonnen pro Jahr ab 2010 fielen die Transporte auf unter 0,2 Mio. Tonnen im Jahr 2018, obwohl die Flussbauwerke in einem ordnungsgemäßen Zustand sind.

Laut Antwort der Staatsregierung auf die Große Anfrage „Wirtschaftliche und ökologische Bedeutung der Elbe in Sachsen: Auenlandschaft, Tourismus, Häfen, Schifffahrt, Hochwasserschutz und Naturschutz“ der GRÜNEN Landtagsfraktion (Drs. 6/13315) wurden im Jahr 1996 31 Prozent (575.819 t), im Jahr 1997 28,4 Prozent (496.474 t) und im Jahr 1998 noch 28 Prozent (521.230 t) aller in den drei Häfen der Sächsischen Binnenhäfen Oberelbe GmbH (SBO) Dresden, Riesa und Torgau umgeschlagenen Güter mit dem Schiff transportiert. 2017 wurden dagegen nur noch 5,7 Prozent (107.352 t von insgesamt 1.866.127 t) mit dem Schiff transportiert. Der Löwenanteil von 60,2 Prozent (1.124.066 t) entfiel in den drei sächsischen „Häfen“ auf den LKW-Transport. Fast 95 Prozent aller umgeschlagenen Güter wurden mit dem LKW oder per Eisenbahn transportiert. Das Jahr 2017 war kein einmaliger Ausrutscher. Bereits seit 2014 wurden nie mehr als 10 Prozent (2016: 6,7 Prozent, 2015: 5,8 Prozent, 2014: 7,3 Prozent) der Güter in den drei „Häfen“ mit dem Schiff transportiert.

2017 war damit der absolute Tiefpunkt einer jahrelangen Negativentwicklung, in die die Staatsregierung Millionen um Millionen pumpt. Die aktuellen Zahlen nehmen sich noch viel bescheidener aus: Im Jahr 2018 wurden nur noch 0,2 Mio. Tonnen über die Elbe verschifft. Damit sind die Gütertransporte in den letzten 20 Jahren trotz der Anstrengungen um fast 90 Prozent eingebrochen.

Auch der Sächsische Rechnungshof monierte bereits 2016: „Inzwischen wickelt die SBO mehr Fracht per LKW als über Wasser und Schiene gemeinsam ab. Mit einem Anteil von 7 Prozent im Geschäftsjahr 2014 hat der Verkehrsträger Schiff und damit die Notwendigkeit der Vorhaltung der Häfen zur Entlastung von Straße und Schiene nahezu keine Bedeutung mehr.“

Die Gesamtbilanz der SBO weist seit 1992 in fast jedem Jahr große Fehlbeträge auf, die die sächsischen Steuerzahlerinnen und Steuerzahler bezahlen. Insgesamt produzierte die SBO zwischen 1992 und 2016 Fehlbeträge in Höhe von mindestens 16,6 Mio. Euro. 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 seit 1995 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 2021 das Hafengebiet in Riesa erweitert werden und dies trotz dramatisch sinkender Bedeutung der Binnenschifffahrt.

zu I. 5.

Wenn sich die Elbe weiter vertieft oder vertieft wird, wird sie zu einer riesigen Drainage der anliegenden Auwälder, Flussauen und Landwirtschaftsflächen. Der Wasserpegel sinkt dann unter das Mindestmaß, welches die regelmäßige natürliche Überflutung der Auwälder sichert. So werden die Übergangsräume an Flussrändern reduziert und den Landwirtschaftsflächen wird die natürliche Feuchtigkeit entzogen. Damit wird das Potenzial dieser unterschiedlichen Lebensräume und Nutzungen nachhaltig verschlechtert und das touristische Anziehungspotenzial sinkt gleichermaßen mit ab.

zu II. 1.

Großschutzgebiete zeichnen sich durch das Ziel aus, die Kulturlandschaft vor zerstörenden Eingriffen zu schützen und als wertvolle Lebensräume für Menschen und Natur zu erhalten und zu entwickeln. Beispielsweise hat sich das Biosphärenreservat „Flusslandschaft Elbe“ in den fünf Anrainerbundesländern außer Sachsen als Erfolgsmodell bewiesen, das in den Landkreisen und Kommunen in vielfacher Weise wertvolle Entwicklungsschübe gebracht hat und hohe Akzeptanz erfährt. Grundlage dieser positiven Entwicklung ist, dass die Akteure vor Ort aus Wirtschaft, Landwirtschaft, Tourismus, Naturschutz und Verwaltung zusammengebracht und Ziele und Projekte nach Möglichkeit gemeinsam abgestimmt werden. Das hilft auch, Zielkonflikte der Akteure zu vermeiden oder gering zu halten. Dieses ausgewogene Verhältnis von Nutzung und natürlichen Kreisläufen trägt zur regionalen Wertschöpfung bei. Durch eine so erreichte verstärkte regionale Entwicklung werden nachhaltige Impulse für die Region, verbunden mit neuen Einkommensmöglichkeiten, auch durch Naturschutz möglich.

Die Biosphärenreservate in den elbabwärts liegenden Bundesländern sowie der Naturpark Dübener Heide zeigen, wie die Mitnahme der Akteure funktioniert und für alle vorteilhaft ist. Ein Großschutzgebiet bündelt also vielseitige Interessen aus Naturschutz, Tourismus, Kultur und nachhaltiger Nutzung. Dieser Mehrwert soll auch in Sachsen genutzt werden.

zu II. 2.

Die Auen der Elbe müssen wiederbelebt und renaturiert werden, auch zur Stärkung des Schutzes vor Hochwasser. Die Elbe braucht Retentionsräume, d. h. Überflutungsflächen, in denen auch Wasser versickern kann und die gleichzeitig wertvolle Lebensräume sind. Das kann mithilfe eines Auenprogramms geschehen, in dem der Fokus auf Hart- und Weichholzaunen liegt. Diese wertvollen Flächen haben eine relevante Funktion für den Artenschutz als Lebensraum und Rückzugsgebiet und sind damit ein wichtiger Bestandteil eines Biotopverbundnetzes.

zu II. 3.

Laut ihrer Antwort auf die Große Anfrage „Wirtschaftliche und ökologische Bedeutung der Elbe in Sachsen: Auenlandschaft, Tourismus, Häfen, Schifffahrt, Hochwasserschutz und Naturschutz“ (Drs. 6/13315) liegen der Sächsischen Staatsregierung nur wenige Informationen bzgl. des Potenzials einer naturverträglichen Nutzung jenseits der Schifffahrt vor. Eine strategische Entscheidung für oder gegen eine bestimmte Entwicklung dieses hochwertigen Gebietes ist ihr demnach kaum möglich. Die wenigen Zahlen zeigen jedoch auf, dass enorme Potenziale im Naturschutz, im nachhaltigen Tourismus und in der regionalen Entwicklung schlummern, die es zu wecken gilt. Der Fokus der Elbentwicklung muss demnach weg von der einseitigen Ausrichtung auf die Schifffahrt hin zu alternativen, naturverträglichen Nutzungen und regionaler Entwicklung.

Es braucht eine schlüssige Gesamtstrategie, die die Anforderungen für Wander- und Radtourismus in der Elberegion berücksichtigt und Konzepte für Wasserwandern in nichtmotorisierten Booten entwickelt.

zu II. 4.

Die Zuständigkeit für die Unterhaltung der Elbe als Wasserstraße liegt zwar beim Bund, dennoch hat der Freistaat Sachsen Möglichkeiten, Einfluss auf die Erstellung des Gesamtkonzepts Elbe (GKE), das die Rahmenbedingungen für den Umgang mit der Elbe definiert, zu nehmen. Als Anrainerstaat der Elbe ist Sachsen in die Erstellung des Konzepts eingebunden.

Die Schifffahrt auf der Elbe wird auch weiterhin im Rahmen der natürlichen Wassermenge möglich bleiben.

zu II. 5.

Obwohl nur noch zwischen 5 und 8 Prozent der in den drei sächsischen SBO-Häfen Dresden, Riesa und Torgau umgeschlagenen Güter mit dem Schiff transportiert wurden (der Rest per LKW und Schiene), sollen die Häfen nach dem Willen der Staatsregierung weiter bis zum Jahr 2020 aus dem EU-Programm „Förderung umweltfreundlicher

Verkehrsträger“ mit mehreren Millionen Euro gefördert werden. Dieser Förderzweck gehört auf den Prüfstand, die massive Förderung der SBO ist dringend zu hinterfragen. Die Steuerverschwendung muss im Interesse der sächsischen Bürgerinnen und Bürger beendet werden, denn der ganzjährige Transport von Massengütern per Binnenschiff auf der Elbe ist ein Auslaufmodell.