

Hintergrund und Fakten zur BUND Elbe-Vision

Stand: 30. August 2017

1. Natur als Arbeitgeberin
2. Reale Bedrohung: Die Eintiefung der Elbe – eine Folge von Veränderungen durch den Menschen
3. Von der Wasserstraße Elbe zur Binnenschifffahrt: Ein Blick auf die Kosten und den Nutzen
4. Vision und Gesamtkonzept Elbe – geht das zusammen?

1 - Natur als Arbeitgeberin

Der schon jetzt erfolgreiche Elbe-Tourismus dient als ein Anknüpfungspunkt für die weitere Regionalentwicklung. Aber die Region bietet noch mehr: altes Handwerk und die Fluss-Fischerei gilt es wieder zu entdecken, regionale landwirtschaftlichen Spezialitäten warten auf eine Vermarktung. Und es gibt Zuzug aus den Städten: Gerade in der IT-Branche führt die Möglichkeit des ortsunabhängigen Arbeitens dazu, dass Menschen bewusster ihren Wohnort wählen - eine schöne intakte Natur, günstiger Wohnraum und eine hohen Lebensqualität sind ein starker Magnet.

Elbe als touristische Attraktion – schon jetzt eine Erfolgsstory

Seit etwa 20 Jahren entwickelt sich fast ohne Zuschüsse der Elberadweg als Zugpferd des nachhaltigen Tourismus. Er kostet den Steuerzahler wenig, erwirtschaftet aber jedes Jahr Umsätze in dreistelliger Millionenhöhe. Trotzdem werden diese Erfolge von Teilen der Politik kleingeredet. Die ursprünglichen Natur und die schöne Landschaft der Elbe ist die Grundlage für diesen bedeutendsten Wirtschaftszweig in den Elbe-Regionen.

Bislang liegen nur wenige konkrete Zahlen zum Flusstourismus vor. Sachsen und Niedersachsen haben nun Studien in Auftrag gegeben, die Grundlage für politisches Handeln werden könnten. Die Landesregierung in Sachsen-Anhalt gibt in einer Antwort vom 18.4.17 auf eine Anfrage der Grünen (Drucksache 7/1273) häufig nur vage Auskünfte – hier die Auswertung:

- „Die Einstufung des Elberadwegs als überregionaler Radweg begann 1998.“ Doch erst 2013 wird der Elberadweg als „destinatives Radreiseziel in Sachsen-Anhalt“ beworben. Immerhin „Der Elberadweg ist das ‚Aushängeschild‘ des Landes für das Trendthema ‚Radfahren‘“ schreibt die Landesregierung.
- Nach Auffassung des Magdeburger Tourismusverband Elbe-Börde-Heide haben sich die Nutzerzahlen grundsätzlich kontinuierlich erhöht.
- Nutzerzahlen, Umsatz und Kosten-Aufwendungen:
Aufgrund von stichprobenhaften Zählungen geht Sachsen im Jahr 2015 von 430.000

Radfahrer*innen mit touristischer Motivation in der Region bzw. 150.000 Fernradler*innen aus.

- Der Magdeburger Tourismusverband geht für 2015 von 290.000 Fernradler*innen aus, die im Schnitt 6 Tage auf dem Radweg unterwegs sind und 73,29 Euro pro Person und Tag ausgeben. Daraus wird ein Umsatzvolumen von gut 127 Mio. Euro errechnet.
- Mit knapp 10 Mio. Euro wurden die öffentlichen Investitionen seit Beginn des Projektes Elbradweg in Sachsen-Anhalt beziffert.
- Als Attraktion werden die „ursprüngliche Natur“ (86,7 %) sowie „schöne Städte, Dörfer und Landschaften“ (68,5 %) von Besuchern genannt.

Der Elberadweg wurde zum 13. Mal in Folge auf der Internationalen Tourismusbörse in Berlin mit großem Abstand zum beliebtesten deutschen Fernradweg gewählt (ADFC). Über 80 Prozent der Befragten planen den Elberadweg noch einmal zu befahren, fast 95 Prozent würden ihn weiterempfehlen.

Insbesondere in Kombi-Angeboten, Wandern entlang der Elbe sowie Urlaub auf dem Wasser in Booten mit muskelbetriebenen Antrieb liegt Potential, dass noch erschlossen werden kann. Hinzu kommt, dass Urlaub in Deutschland beliebter wird, ebenso liegt der Naturtourismus im Trend; 42% der Reisenden wünschen sich einen ökologisch verträglichen Urlaub (Reiseanalyse 2015).

Positive ökonomische Effekte durch natürliche Landschaften

Das Bundesamt für Naturschutz hat die ökonomischen Effekte von Tourismus in Großschutzgebieten untersucht (https://www.bfn.de/0323_tourismus-oekonomie.html):

- Pro Jahr besuchen ca. 53 Millionen Menschen die deutschen Nationalparke und bewirken damit einen Bruttoumsatz von rund 2,8 Milliarden Euro. Dies entspricht etwas mehr als 85.000 Arbeitsplätzen, die vom Tourismus in Nationalparks abhängig sind.
- Die 15 UNESCO -Biosphärenreservate zählen jährlich insgesamt rund 65 Millionen Besucher, die einen Bruttoumsatz von knapp drei Milliarden Euro bewirken. Somit leistet der Tourismus in Biosphärenreservaten einen beachtlichen wirtschaftlichen Beitrag für die Regionalwirtschaft.
- Die Studie zeigt aber auch, dass das Potential bei weitem noch nicht ausgeschöpft ist.

Die Studie „Regionalökonomische Effekte von Besucherzentren der Nationalen Naturlandschaften Brandenburg“ (dwif 2013) belegt: Jeder Euro im Etat der Besucherzentren führte 2011 zu Umsätzen von 2,20 € bei weiteren Anbietern. Das bedeutet, dass von der erfolgreichen Arbeit der Besucherzentren in den Nationalen Naturlandschaften auch die ländlichen Regionen ganz erheblich profitieren.

Positive ökonomische Effekte auch durch naturverträglichen Hochwasserschutz

Laut Bundesamt für Naturschutz rechnen naturverträgliche Hochwasserschutzmaßnahmen in Form von Deichrückverlegungen und Auenrenaturierungen sich auch volkswirtschaftlich: „Renaturierung von Auen ist ökologisch und ökonomisch sinnvoll.“

http://www.bfn.de/0401_pm.html?&cHash=36e734869c&tx_ttnews%5BbackPid%5D=1&tx_ttnews%5Btt_news%5D=3260

2 - Reale Bedrohung: Die Eintiefung der Elbe – eine Folge von Veränderungen durch den Menschen

Die Eintiefung der Elbe bedroht die ursprüngliche Natur und die schönen Landschaften - die Grundlage für den Wirtschaftsfaktor Tourismus. Betroffen sind überdies auch die Land-, Forst- und Fischereiwirtschaft sowie die Trinkwasserversorgung.

Die Sohle des Flusses hat sich in den letzten 130 Jahren abschnittsweise um bis zu 2 m eingetieft. Das Flussbett wird durch Uferbefestigungen (Buhnen und Leitwerken) festgelegt. Dadurch wird versucht, eine ganzjährig befahrbare Wasserstraße herzustellen. Eine unmittelbare Folge ist, dass die Elbe immer schneller fließt. Eine höhere Fließgeschwindigkeit bringt es mit sich, dass der Fluss sich immer tiefer in sein Bett eingräbt. Dadurch entkoppelt sich der Fluss von seiner Aue, in der der Grundwasserspiegel sinkt. Die Auen im UNESCO- Biosphärenreservat Mittel Elbe drohen auszutrocknen. Besonders betroffen ist auch das UNESCO-Welterbe Dessau-Wörlitzer Gartenreich. Die katastrophalen Folgen sind nur mit großen Anstrengungen und erheblichen finanziellen Mitteln umkehrbar.

Die Erosion der Flusssohle ist das größte ökologische Problem, die Schäden sind immens.

Die Eintiefung ist sogar ein sich selbst beschleunigender Prozess – das haben nun auch das Bundesverkehrsministerium und seine Behörden festgestellt. Bislang planen sie mit dem sogenannten „Sohlstabilisierungskonzept“ allerdings nur eine Reduzierung der Eintiefungsrate. Das bedeutet, dass die Verschlechterung nur verlangsamt wird – das reicht nicht aus, um die Auen und das UNESCO Welterbe langfristig zu erhalten.

Der Stopp und Umkehr der Erosion der Flusssohle muss Priorität haben.

Die fortschreitende Sohlerosion zu stoppen und umzukehren, ist eine wesentliche Voraussetzung für den Erhalt der Artenvielfalt und des biologischen Potentials des Lebensraumes Elbe. Geschiebezugabe allein ist nicht ausreichend und beseitigt nicht die Ursache der Erosion. Der Fluss braucht mehr Raum, sein Flussbett muss wieder aufgeweitet werden. Mit einem breiteren Flussbett verlangsamt sich die Fließgeschwindigkeit. Wird Seitenerosion zugelassen, kann die Elbe sich zusätzliches Geschiebe selbst holen. Auch Laufverlängerungen sind anzustreben. Das Gesamtkonzept Elbe sieht vor, dass ein Konzept zur Lösung des Problems bis Ende 2018 vorgelegt wird.

Darüber hinaus wird angestrebt, die Sohle langfristig anzuheben. Nur so kann die Vernetzung von Fluss und Aue dauerhaft gewährleistet bzw. wieder hergestellt und die bestehende Entkopplung von Fluss und Aue wieder umgekehrt werden. Das Austrocknen der Auen wird dauerhaft verhindert. Niedrig- und Mittelwasserstände sollen sich erhöhen, kleinere Hochwasser wieder in der Aue ausufernd.

Aktuell sind die Rahmenbedingungen an der Elbe allerdings sehr eng gesteckt. Weil für die Elbe immer noch eine ganzjährige Schifffahrt angestrebt wird, bleibt wenig Spielraum. Die notwendige substantielle Aufweitung des Flusses würde vermutlich auch mit Einschränkungen der Fahrrinntiefe einhergehen.

Das Beispiel der Eintiefung der Elbe zeigt, dass Schifffahrt nicht per se umweltverträglich ist, sondern erhebliche externe Kosten verursacht – etwa wenn durch das Regulationssystem das Ökosystem Aue geschädigt wird. Die Frage nach Kosten, Nutzen und Schäden einschließlich der Folgekosten muss diskutiert, untersucht und beantwortet werden.

3 - Von der Wasserstraße Elbe und Binnenschifffahrt:

Ein Blick auf die Kosten und den Nutzen

Der Nutzen:

Während der Tourismus entlang der Elbe immer stärker wird, ist bei der Güterschifffahrt ein gegenläufiger Trend zu verzeichnen. Obwohl in den letzten zwei Jahrzehnten für Elbehäfen und Wasserstraße hunderte Millionen Euro ausgegeben wurden, nahmen die auf der Elbe transportierten Mengen und der Umschlag in den Häfen ab statt zu:

- 2016 wurden nur noch 0,35 Mio. Tonnen auf der Magdeburger Stadtstrecke gezählt, 1998 waren es noch 1,8 Mio. Tonnen – ein Rückgang von 80 Prozent (siehe auch Grafik unten). Anders ausgedrückt: Auf der Elbe passieren Magdeburg im Schnitt täglich nur drei Frachtschiffe, die eine Ladung von rund 300 Tonnen transportieren.
- Weniger als 10 Prozent des Güterumschlags in den sieben Elbehäfen der Sächsischen Binnenhäfen Oberelbe (SBO) werden über die Kaikante umgeschlagen. D.h. Häfen werden kaum noch von Schiffen angesteuert. Der Güterumschlag findet überwiegend von und auf Schiene und LKW statt (Jahrespressemitteilung für das Jahr 2016 der SBO).
- Für die Elbe zwischen Magdeburg und Geesthacht gibt es mit dem Elbeseiten-Kanal schon jetzt eine Alternative für die Schifffahrt.

Der Rückgang der Güterschifffahrt auf der Elbe bietet die Chance für einen neuen Umgang mit dem Fluss.

Die Kosten:

- Sachsen-Anhalt hat in den letzten 25 Jahren 135 Mio. Euro in die vier Elbe-Häfen investiert (Drucksache des Sachsen-Anhaltischen Landtags Nr. 7/1273).
- In die Häfen der Sächsischen Binnenhäfen Oberelbe GmbH (SBO) flossen allein zwischen 1995 und 2012 86 Mio. Euro (Drucksache des Sächsischen Landtags Nr. 5/11846). Hinzu kommen mindestens noch der 30 Mio. Euro teure Ausbau des Hafens Riesa (Torgauer Zeitung, 20.2.2013), sowie 16 Mio. Euro für den Hafen Torgau (dpa, 28.6.2017).
Trotz der finanziellen Unterstützung durch den Freistaat wurde keine betriebswirtschaftliche Verbesserung erreicht, konstatierte der Sächsische Rechnungshof (SRH). Er empfiehlt die Veräußerungen der Beteiligungen (Jahresbericht 2016 des SRH).
- Der Bund hat als Eigentümer der Wasserstraße Elbe für den Bau, Betrieb und Unterhaltung der Elbe in den Jahren von 1998 bis 2015 392 Mio. Euro ausgegeben (Drucksache des Deutschen Bundestags Nr. 18/7249).

Die Güterschifffahrt auf der Elbe ist für die Steuerzahler*innen ein Zuschussgeschäft auf mehreren Ebenen (Wasserstraße, Häfen und Kosten der Schäden an Natur und Landschaft). Sie rechnet sich ökonomisch nicht (auch wenn das von Hafenvertreter immer wieder betont wird).

4 - Vision und Gesamtkonzept Elbe – geht das zusammen?

Seit 25 Jahren setzt sich der BUND intensiv für die Elbe ein. Dieser Fluss in der Mitte Deutschlands liegt uns als eine der letzten großen naturnahen Flusslandschaften in Europa besonders am Herzen. Der bisherige Umgang mit der Elbe zeichnete kaum Lösungswege auf. Auch das Gesamtkonzept Elbe lässt offen, wie mit den Herausforderungen umgegangen werden kann.

Vor diesem Hintergrund haben wir versucht, unseren Blick zu weiten: Wie könnten die ökologischen Ziele des Gesamtkonzept Elbe erreicht werden und wie kann dies zu einer nachhaltigen wirtschaftlichen Entwicklung in der Region beitragen?

In unserer Vision für die Elbe im Jahr 2050 stellen wir verschiedene Szenarien vor. Damit möchte der BUND dazu beitragen, den öffentlichen Diskurs zur Elbe weiterzuführen sowie den gesellschaftlichen Blick auf die Chancen, die eine naturnahe Flusslandschaft bietet, zu schärfen.

Wir betrachten die Flusslandschaft als Ganzes und vereinen zwei grundsätzliche Ziele: den langfristigen Erhalt und Schutz von Lebensräumen und Arten sowie eine regionale Entwicklung als Perspektive für die Menschen, welche auf dieser einzigartigen Naturlandschaft gründet. Aktuelle Modelle und Beispiele aus anderen Flussregionen Europas bieten ausreichend Orientierung. In diesem Kontext will die Elbe-Vision des BUND die Ziele des Gesamtkonzept Elbe weiterentwickeln.

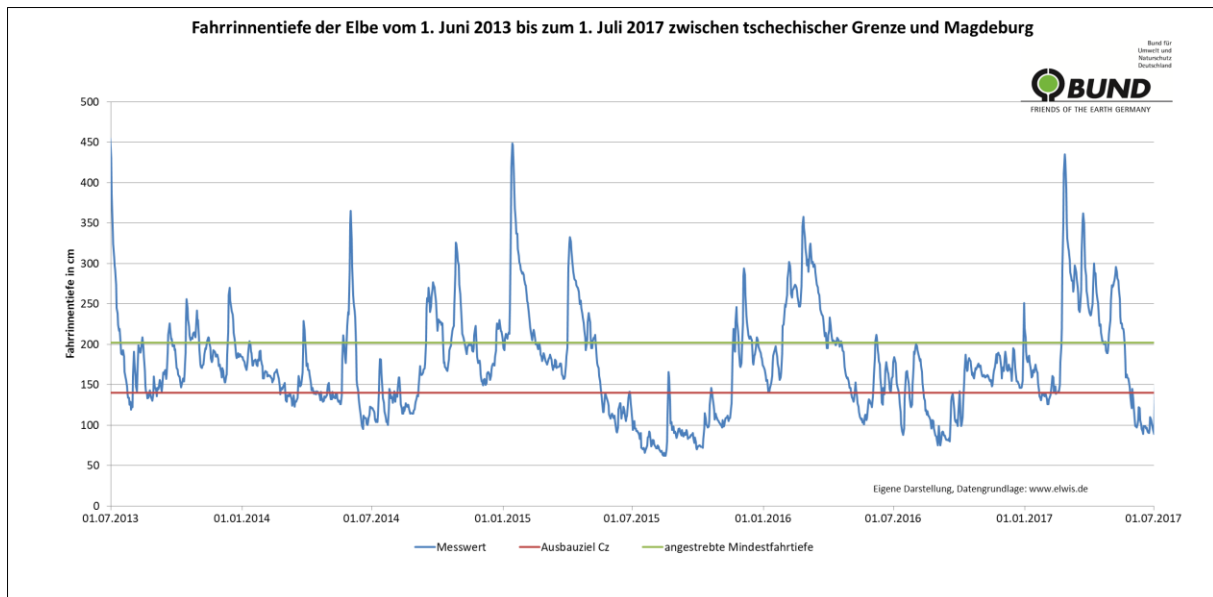
Gesamtkonzept Elbe verleiht keine Lizenz für die Vertiefung der Elbe

Bevor die schiffahrtlichen Verhältnisse an der Elbe verbessert werden können, muss dargelegt werden, wie und ob dies im Einklang mit dem Erhalt und der Verbesserung des wertvollen Naturraums erreicht werden kann.

- Die Gestaltung der Schifffahrtsverhältnisse muss sich an die Ziele der WRRL und FFH-Richtlinie halten.
- Um die Sohlerosion zu stoppen und den Naturraum der Elbe mit seinem hohen gesellschaftlichen Wert zu erhalten, ist eine grundlegende Neukonzeptionierung des Stromregelungswerkes unumgänglich.
- Weiterhin sollte sich die Schifffahrt nach den natürlichen Gegebenheiten und Wasserverhältnissen der Elbe richten. Nach Aussage des Bundesverkehrsministeriums gibt es eine garantierte Mindesttiefe für die freifließende Elbe nicht.

Das Blaue Band und die Elbe

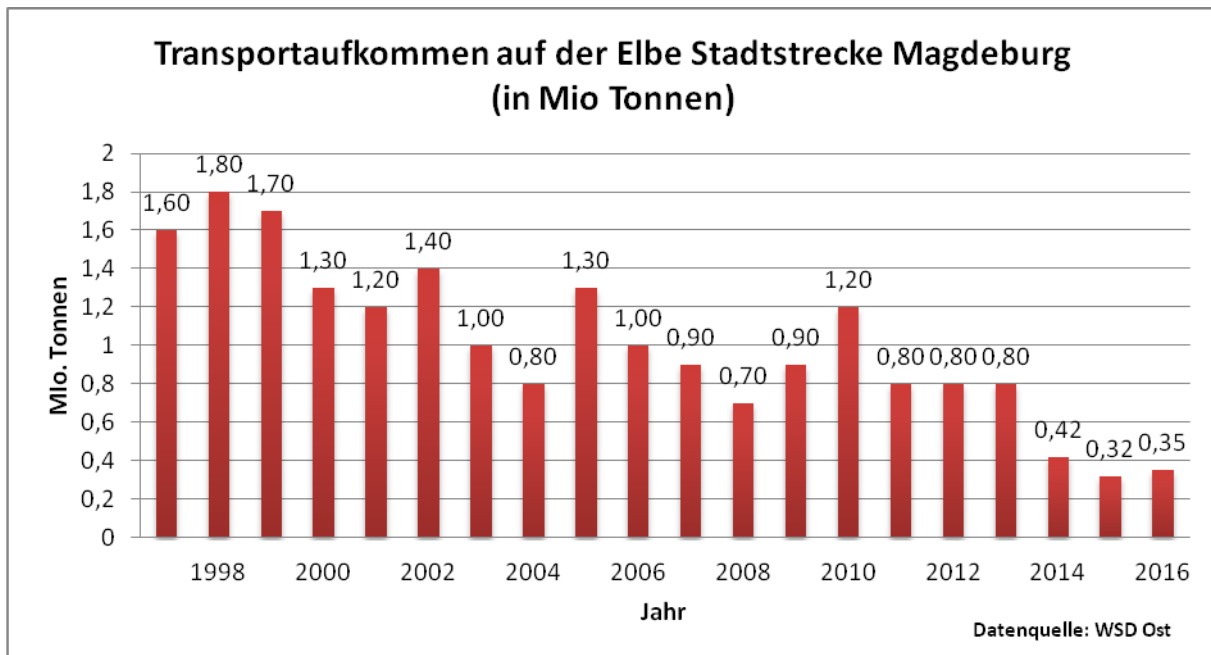
Der BUND greift mit seiner Elbevision auch dem Gedanken des Bundesprogramms Blaues Band vor. Das kürzlich vom Bundestag verabschiedete Bundesprogramm Blaues Band sieht vor, dass endlich auch Bundeswasserstraßen nach ökologischen Grundsätzen bewirtschaftet und wieder zu den blauen Lebensadern der Republik werden sollen. Angesichts des marginalen Güterverkehrs müsste die Elbe als Nebenwasserstraße eingeordnet werden. Für diese sind Entwicklungskonzepte geplant, in denen Naturschutz und Nutzungen miteinander in Einklang gebracht werden. Die BUND Elbevision zeigt auf, welches Potenzial in der Elberegion steckt und dass Naturschutz und (nachhaltige) Entwicklung kein Widerspruch sein müssen.



Seit dem Abfluss des „Jahrhunderthochwassers“ im Sommer 2013 wird der Elbe-Pegel vom Niedrigwasser bestimmt. An fast jedem dritten Tag wurde eine Fahrrinntiefe von 1,40 m, an jedem fünften Tag wurde sogar eine Fahrrinntiefe von 1,20 m unterschritten. Die durchschnittliche Fahrrinntiefe der Jahre 2004 bis 2013 von 2,02 m wurde an über 75 % der Tage nicht erreicht. Güterschiffahrt nach Plan war nicht möglich. Das gilt insbesondere für Transporte von Massengütern, die eine Fahrrinntiefe von mindestens 2 Metern benötigen.

Auswertung: Vom 15. Juli 2013 bis 29. August 2017 (entspricht insgesamt 1.506 Tagen) lag die Fahrrinntiefe an 1119 Tagen unter 2,02 m, an 516 Tagen unter 1,40 m sowie an 331 Tagen sogar unter 1,20 m.

2014	2015	2016	Bis 29. August 2017
289 Tage unter 2,02 m	261 Tage unter 2,02 m	285 Tage unter 2,02 m	158 Tage unter 2,02 m
116 Tage unter 1,40 m	178 Tage unter 1,40 m	98 Tage unter 1,40 m	109 Tage unter 1,40 m
38 Tage unter 1,20 m	154 Tage unter 1,20 m	65 Tage unter 1,20 m	73 Tage unter 1,20 m



Die auf der Elbe transportierten Tonnen haben ein historisches Tief erreicht.

Kontakt und weitere Informationen:

Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V. (BUND)
 BUND-Elbeprojekt Kirschweg 15, 06846 Dessau-Roßlau
 Iris Brunar
 Tel.: +49 - (0)340 - 850 7978, Mobil: +49 - (0) 178 - 163 0204
 iris.brunar@bund.net
www.bund.net