

# Hintergrund und Fakten zur BUND Elbe-Vision

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. Weitere Potentiale bieten neben der Wiederentdeckung von traditionellem Handwerk und der Fluss-Fischerei sowie der Vermarktung von regionalen landwirtschaftlichen Spezialitäten auch flexible Arbeitsmodelle in der digitalen Branche. Eine hohe Lebensqualität und der günstige vorhandene Wohnraum könnten viele Menschen wieder dauerhaft in die Region bringen.

### Elbe als touristische Attraktion – schon jetzt eine Erfolgsstory

Seit etwa 20 Jahren entwickelt sich im Stillen fast ohne Zuschüsse der Elberadweg als Zugpferd. 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 politischen Handeln werden könnten. Die Landesregierung in Sachsen-Anhalt bleibt in einer Antwort vom 18.4.17 auf eine Anfrage der Grünen (Drucksache 7/1273) häufig vage – 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. Die öffentlichen Investitionen seit Beginn des Projektes wurden für die Strecke in Sachsen-Anhalt mit knapp 10 Mio. Euro angegeben.
- Als Attraktion werden die „ursprüngliche Natur“ (86,7 %) sowie „schöne Städte, Dörfer und Landschaften“ (68,5 %) 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 es zu erschließen gilt. 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](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](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 Grundlage der positiven wirtschaftlichen Entwicklung: die ursprüngliche Natur und die schönen Landschaften. Betroffen sind überdies auch die Land-, Forst- und Fischereiwirtschaft sowie die Trinkwasserbereitstellung.

Die Sohle des Flusses hat sich in den letzten 130 Jahren abschnittsweise um bis zu 2 m eingetieft. Aufgrund der Festlegung des Flussbettes durch die Befestigung der Ufer mit Buhnen und Leitwerken zur Herstellung einer ganzjährig befahrbaren Wasserstraße fließt die Elbe immer schneller. Eine höhere Fließgeschwindigkeit hat als direkte Folge, dass der Fluss sich immer tiefer in sein Bett eingräbt. Dadurch entkoppelt sich der Fluss von seiner Aue. In der Konsequenz sinkt dort der Grundwasserspiegel und die Auen im UNESCO-Biosphärenreservat Mittelelbe drohen auszutrocknen. Besonders betroffen ist 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 ein sich selbst beschleunigender Prozess – das haben das Bundesverkehrsministerium und seine Behörden erkannt und betont. 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.

### **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. Dazu muss neben Geschiebezugaben vor allem die Aufweitung des Flussbettes, um die den Fluss zu verlangsamen und das Zulassen von Seitenerosion. Sogar Laufverlängerungen sind anzustreben. Im Gesamtkonzept Elbe sieht vor, eine Konzept zur Lösung bis Ende 2018 vorzulegen.

Um die Vernetzung von Fluss und Aue langfristig wieder zu gewährleisten und einer Austrocknung von Auenlebensräumen entgegen zu wirken, wird darüber hinaus angestrebt,

die Flusssohle langfristig anzuheben und damit die bestehende Entkopplung von Fluss und Aue wieder umzukehren. Niedrig- und Mittelwasserstände sollen sich erhöhen und bereits kleinere Hochwasser wieder in der Aue ausufernd können.

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

Dieser Eintiefungsprozess zeigt, dass die Schifffahrt nicht per se umweltverträglich ist, sondern erhebliche externe Kosten verursacht, wenn dadurch das Ökosystem Aue derart geschädigt wird. Die Frage nach den Kosten, dem Nutzen und den Schäden einschließlich der Folgekosten muss diskutiert, untersucht und beantwortet werden.

### **3 - Von der Wasserstraße Elbe zur Binnenschifffahrt: Ein Blick auf die Kosten und den Nutzen**

#### **Der Nutzen:**

Im Vergleich zum elbnahen Tourismus ist bei der Güterschifffahrt auf der Wasserstraße Elbe ein gegenläufiger Trend zu verzeichnen. Während 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 anbei).
- In den letzten Jahren transportierten auf der Elbe im Schnitt täglich drei Frachtschiffe eine Ladung von durchschnittlich 300 Tonnen.
- Weniger als 10 Prozent des Güterumschlags in den sieben Elbehäfen der Sächsischen Binnenhäfen Oberelbe (SBO) werden über die Kaikante umgeschlagen, d.h. Häfen werden immer seltener von Schiffen angesteuert. Das Gros wird von und auf Schiene und LKW verladen (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 in die vier Elbe-Häfen 135 Mio. Euro – bzw. 80 Mio. Euro wasserseitig – investiert. (Drucksache 7/1273)
- In die Häfen der Sächsischen Binnenhäfen Oberelbe GmbH (SBO) flossen allein zwischen 1995 und 2012 86 Mio. Euro (Drs. Nr.: 5/11846). Hinzu kommen mindestens noch der 30 Mio. Euro teure Ausbau des Hafens Riesa (Torgauer Zeitung, 20.2.2013 und 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 und empfiehlt die Veräußerungen an den Beteiligungen (Jahresbericht 2016 des SRH).
- Der Bund hat als Eigentümer der Wasserstraße Elbe für Bau, Betrieb und Unterhaltung der Elbe in den Jahren von 1998 bis 2015 392 Mio. Euro ausgegeben (Drucksache 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) und gehört nicht zu den ökonomischsten Verkehrsträgern, wie von Hafenvertretern 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. Unbeantwortet blieb bislang – auch im Gesamtkonzept Elbe – wie die Herausforderungen an der Elbe unter den vorgegebenen Prämissen gemeistert werden können.

Vor diesem Hintergrund haben wir den Blick zu weiten gesucht: Wie könnten die ökologischen Ziele des Gesamtkonzept Elbe erreicht werden und wie können diese zur 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 fortzuführen sowie den gesellschaftlichen Blick für die Chancen, die eine naturnahe Flusslandschaft bietet, unvoreingenommen 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, die 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 dies und ob dies im Einklang mit dem Erhalt und der Verbesserung des wertvollen Naturraums erreicht werden kann.

- Bei der Gestaltung der Schifffahrtsverhältnisse müssen die Ziele der WRRL und FFH-Richtlinie mindestens gleichrangig mit bedacht werden.
- 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 Bundesprogramm 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.