

**V2 Elbepolitik - endlich umsteuern! Brandenburg muss klare Positionen zum Schutz der Elbe und dem damit verbundenen Hochwasserschutz vertreten.**

Gremium: Landesvorstand

Beschlussdatum: 14.03.2016

Tagesordnungspunkt: 2. Anträge

1 Wir Brandenburger Bündnisgrüne stehen an der Seite der Umweltverbände und  
2 Bürgerinitiativen, die sich dem Schutz dieses freifließenden Flusses  
3 verantwortlich fühlen. Der Elbe wieder mehr Raum zu geben und ihre natürlichen  
4 Besonderheiten anzuerkennen, halten wir für ein Gebot der Vernunft.

5 Eine naturnahe Elbe ist identitätsstiftend für die Region entlang des Flusses

6 An der Elbe gehen Natur- und Kulturerbe eine einzigartige Verbindung ein. Hier  
7 sehen BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Brandenburg Potential – auch wirtschaftliches, das  
8 weiter entwickelt werden muss. Ein schon etablierter Baustein ist der  
9 Elberadwegtourismus.

10 Dem entgegen steht eine dauerhafte Unterhaltung der Elbe als Wasserstraße mit  
11 der Klasse V a oberhalb und VI b unterhalb von Wittenberge, auch wenn – wie vom  
12 Bundesministeriumverkehrs-ministerium offiziell festgestellt – für diese Klassen  
13 der geforderte Tiefgang nicht erreicht wird bzw. wasserstandsabhängig ist.

14 Die Befestigungsmaßnahmen an den Ufern und die Einbringung von Buhnen führen zu  
15 einer stärkeren Strömung und zu einer fortschreitenden Erosion des Flussbetts.  
16 Als Folge der wasserbaulichen Eingriffe in den Fluss trocknet die Flussaue aus,  
17 und wertvolle Feuchtwiesen gehen verloren. Der Wasserhaushalt im  
18 Elbeeinzugsgebiet ist bereits unter heutigen Klimabedingungen angespannt, d. h.  
19 in vielen Regionen übersteigt die potenzielle Verdunstung das  
20 Niederschlagsdargebot.

21 BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN setzen auf innovative Konzepte statt sinnlosem Flussverbau

22 Bei Niedrigwasser werden die meisten Güter schon jetzt auf die Bahn verladen  
23 oder gehen über den Elbe-Seitenkanal, der eine gesicherte Tiefe von 4 Metern  
24 bietet.

25 Trotz eines Ausbaustopps, den maßgeblich BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN auf der  
26 Bundesebene nach dem Jahrhunderthochwasser 2002 durchgesetzt haben, wird an der  
27 Elbe seit über 10 Jahren kontinuierlich gebaut, um eine nahezu ganzjährige  
28 Fahrtiefe von 1,60 Meter zwischen Geesthacht und Dresden herzustellen, die eine  
29 planbare Güterschifffahrt ermöglichen soll. Dieses Vorhaben ist fundamental  
30 gescheitert.

31 2015 lag die Schifffahrt auf der Elbe für 6 Monate total am Boden. Die Tiefe der  
32 Fahrinne lag unter 1,00 Meter und Transporte schrumpften auf ein historisches  
33 Minimum.

34 BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Brandenburg halten die gegenwärtig verstärkt  
35 thematisierten, intensiven Forderungen über Ausbaupläne der Elbe für ein völlig  
36 verheerendes Signal. Wir nennen die Forderungen für eine ganzjährige  
37 Schiffbarkeit der Elbe verantwortungslos!

38 Eine ganzjährige Schiffbarkeit der Elbe kann für Frachtschiffe nicht  
39 gewährleistet und vor allem auch nicht hergestellt werden. Wir wehren uns

40 dagegen, dass immer wieder suggeriert wird, dass dies durch einen Elbeausbau  
41 möglich sei.

42 Der Europäische Rechnungshof kommt in seinem Sonderbericht vom März 2015<sup>[1]</sup>  
43 ebenfalls zu der Erkenntnis, dass die von der EU geförderten Maßnahmen zur  
44 Verbesserung der Binnenschifffahrt als Alternative zu LKW und Verbesserung der  
45 Schiffbarkeit nur geringe Fortschritte bewirkt haben.

46 Hier ist in der Perspektive auch die Landesregierung Brandenburg gefordert, die  
47 großzügigen Fördermaßnahmen einzelner Binnenhäfen genau auf ihre Wirksamkeit hin  
48 zu überprüfen.

49 Die Schifffahrt muss sich der Elbe anpassen und eine intelligente  
50 Verkehrslogistik bei Niedrigwasser zum Einsatz kommen

51 BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Brandenburg setzen sich für eine längst überfällige  
52 Verschiebung der Prioritäten im Umgang mit der Elbe ein. Die Entwicklung der  
53 Elbe als frei fließender, naturnaher Fluss mit intakter Aue ist nicht nur  
54 vorrangig, sondern auch gesetzlich vorgeschrieben, um die Ziele der Umwelt- und  
55 Naturschutzgesetzgebung zu erreichen (EU Natura 2000-Richtlinien) und um den  
56 geforderten guten ökologischen Zustand (EU Wasserrahmen-Richtlinie)  
57 herzustellen.

58 BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Brandenburg wollen Synergieeffekte des ökologischen  
59 Hochwasserschutzes und der Auenrenaturierung nutzen und vorantreiben.

60 Die Deichrückverlegung bei Lenzen hat sich während des Hochwassers 2013 bewährt.  
61 Um einen halben Meter wurde der Hochwasserscheitel laut der Bundesanstalt für  
62 Gewässerkunde gesenkt. Eine Absenkung war bis in das 25 Kilometer entfernte  
63 Wittenberge messbar. Gleichzeitig ist eine artenreiche Auenlandschaft wieder  
64 aktiviert worden, die Wasser aufnehmen, verdunsten und versickern lassen kann  
65 und damit ebenfalls zur Senkung der Wasserstände beiträgt.

66 Die Eintiefung der Flusssohle muss gestoppt werden

67 Dazu wollen wir Brandenburger Bündnisgrüne die Prioritäten im Flussmanagement  
68 verschieben.

69 BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN setzen sich dafür ein, dass erste Pilotprojekte zum Stopp  
70 der Eintiefung umgesetzt werden, was einen (ggf. auch partiellen) Rückbau von  
71 Bühnen einschließt.

72 BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Brandenburg setzen sich dafür ein, dass auch die  
73 Landesregierung Brandenburg darauf hinwirkt, einen endgültigen Schlusstrich  
74 unter die Forderungen der ganzjährigen Fahrrinntiefe von 1,60 Meter zu ziehen.

75 Die Elbe bleibt ein Fluss mit starken Schwankungen zwischen Niedrigwasserständen  
76 und Hochwasserereignissen.

77 Die ständigen Verzögerungen bei der öffentlichen Darstellung zum Gesamtkonzept  
78 Elbe sind nicht länger hinnehmbar

79 BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Brandenburg sehen in der Entwicklung eines Gesamtkonzepts  
80 für die Elbe die Chance, einen nachhaltigen Umgang mit dem Fluss zu gestalten.

- 81 [\[1\]](#) Europäischer Rechnungshof (2015): Die Binnenschifffahrt in Europa: Keine  
82 signifikanten Verbesserungen in Bezug auf Verkehrsträgeranteil und  
83 Schiffbarkeitsbedingungen seit 2001, Sonderbericht Nr. 01/2015.

## Begründung

Die Elbe besitzt einen besonders hohen naturschutzfachlichen Wert. Die Mittel- und Oberelbe - sie reicht definitionsgemäß über 600 Kilometer von der D/CS-Grenze bis kurz vor Geesthacht - ist freifließend und ungestaut.

Seit Mitte der 1990er Jahre werden die Buhnen und Uferbefestigungen intensiv verstärkt und damit der Fluss schleichend, als Unterhaltungsmaßnahme getarnt, nach und nach ausgebaut. Trotzdem werden nur 0,2 % aller über bundesdeutsche Wasserstraßen verschifften Güter über die Elbe transportiert. Zum Vergleich: 80 % der Güter gehen über den Rhein, den Rest teilen sich Kanäle und voll ausgebaute – zumeist gestaute – Flüsse. Die Transporte auf der Elbe sind seit Jahren stark rückläufig. Die anvisierte Verkehrsverlagerung von der Straße auf den Wasserweg findet nicht statt.

Grund für die geringe Nutzung der Elbe als Wasserstraße sind die lang anhaltenden extremen und nicht vorhersagbaren Niedrigwasserphasen, die keine planbaren Transporte zulassen. 2015 wurde es sehr deutlich: Von Mai bis Oktober herrschten Fahrtiefen von unter einem Meter, die noch nicht mal Leerfahrten ermöglichen. Diese Situation ist nicht lösbar. Rentabler Transport von Massen- und Schüttgütern beginnt bei 2,00 - 2,50 Metern.

Der geplante Saale-Kanal, auf dem voll beladene Europaschiffe verkehren könnten, hätte nur über die Elbe Anschluss an das Wasserstraßennetz. Wenn auf der Elbe die Schifffahrt nicht planbar ist, dann ergibt der Neubau des Saale-Kanals keinen Sinn.

Die Wasserstraßen Elbe und Saale verursachen hohe Kosten: ca. 1 Mrd. Euro wurden für den Betrieb der Wasserstraßen und den Ausbau der Häfen an den beiden Flüssen seit Anfang der 1990er Jahre ausgegeben. Die Folgekosten der kontinuierlichen Einengung und Befestigung des Flusses, die bedrohliche Eintiefung der Flusssohle, sind darin nicht enthalten. Durch die Erosion der Flusssohle sinkt der Flusswasserspiegel. In der Folge fällt auch der Grundwasserspiegel in der angrenzenden Aue. Die Aue trocknet immer mehr aus. Feuchtlebensräume und die dort heimische typische Tier- und Pflanzenarten verschwinden sukzessive. In der Konsequenz sind nicht nur das UNESCO-Welterbe Dessau-Wörlitzer Gartenreich in Sachsen-Anhalt sondern auch das länderübergreifende UNESCO-Biosphärenreservat Flusslandschaft Elbe mittelfristig von Austrocknung bedroht.

Die Verhältnisse im oberen Einzugsgebiet der Elbe können sich maßgeblich auf die Situation der Unterlieger auswirken und umgekehrt. Sowohl Hochwasserereignisse als auch die Biologische Vielfalt kennen keine Ländergrenzen. Im Hochwasserschutz werden ca. 90 % der Mittel für den technischen Maßnahmen wie Deichbau ausgegeben. Nachhaltiger ökologischer Hochwasserschutz wird nur schleppend vorangetrieben. Doch Maßnahmen, wie die Rückverlegung der Deiche, führen zur Schaffung von Retentionsflächen, die den Abfluss bei Hochwasser verzögern und die Hochwasserspitzen substantiell absenken. Natürliche Auengehölze gehören zu einem Fluss wie der Elbe. Diese Gehölze jedoch dauerhaft zurückzudrängen, ist aus unserer Sicht ein Irrweg. Dabei wird die große Bedeutung der artenreichen Auen für den Erhalt und die Entwicklung der biologischen Vielfalt missachtet. Auengehölze bis hin zu Auenwäldern müssen deshalb eher ausgedehnt werden. Abholzungen an Auengehölzen werden von uns klar abgelehnt.

[\[1\]](#) Europäischer Rechnungshof (2015): Die Binnenschifffahrt in Europa: Keine signifikanten Verbesserungen in Bezug auf Verkehrsträgeranteil und Schiffbarkeitsbedingungen seit 2001, Sonderbericht Nr. 01/2015.