

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

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

Eine naturnahe Elbe ist identitätsstiftend für die Region entlang des Flusses

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

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

Die Befestigungsmaßnahmen an den Ufern und die Einbringung von Buhnen führen zu einer stärkeren Strömung und zu einer fortschreitenden Erosion des Flussbetts. Als Folge der wasserbaulichen Eingriffe in den Fluss trocknet die Flussaue aus, und wertvolle Feuchtwiesen gehen verloren. Der Wasserhaushalt im Elbeeinzugsgebiet ist bereits unter heutigen Klimabedingungen angespannt, d. h. in vielen Regionen übersteigt die potenzielle Verdunstung das Niederschlagsdargebot. Die Elbe und ihre Auen sind in ihrer Funktion als natürlicher Lebens- und Retentionsraum wiederherzustellen. Mit einem konsequenten ökologischen Hochwasserschutz müssen Überschwemmungsflächen wieder zurückgewonnen, Deiche zurückverlegt, Auengebiete renaturiert und wieder an die natürliche Dynamik von Flüssen angeschlossen werden. Langfristig muss der Elbe wieder ihre natürliche Form zurückgegeben werden.

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

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

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

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

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

Eine ganzjährige Schiffbarkeit der Elbe kann für Frachtschiffe nicht gewährleistet und vor allem auch nicht hergestellt werden. Wir wehren uns dagegen, dass immer wieder suggeriert wird, dass dies durch einen Elbeausbau möglich sei.

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

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

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

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

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

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

Die Eintiefung der Flusssohle muss gestoppt werden

Dazu wollen wir Brandenburger Bündnisgrüne die Prioritäten im Flussmanagement verschieben.

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

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

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

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

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

Allem voran muss dies ein klares Bekenntnis zur langfristigen Renaturierung des Flusses enthalten. Damit dieses Ziel nicht zum Lippenbekenntnis verkommt, müssen klare Maßnahmen und Umsetzungszeiträume festgelegt werden.

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