



Antwort der Landesregierung auf die Große Anfrage

Die Elbe als Wirtschaftsfaktor: Tourismus, Häfen, Schifffahrt und Naturschutz

Große Anfrage Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN - Drs. 7/805

Vorbemerkung der Fragestellenden:

Über eine Länge von 300 Kilometern fließt die Elbe durch Sachsen-Anhalt. Sie steht nicht nur für Heimat und Identität, sie ist auch ein wichtiger und vielseitiger Wirtschaftsfaktor. Welchen Nutzen zieht Sachsen-Anhalt aus dieser Flusslandschaft? Welche Branchen profitieren von der Elbe? Welche Investitionen wurden mit welchen Resultaten getätigt? Welche Bedeutung hat die Elbe als „Arbeitgeber*in“? Wo liegen die größten wirtschaftlichen Potentiale, wie können sie weiter erschlossen werden und welche aktuellen Entwicklungstendenzen zeichnen sich ab?

Vorbemerkung der Landesregierung:

Die Elbe ist die wichtigste Wasserstraße des Landes. Gemäß Koalitionsvertrag wird der Elbe als überregionaler Wasserstraße und Naturraum eine hohe Bedeutung beigemessen - sowohl für den Güterverkehr als auch für die touristische Nutzung. Die Landesregierung setzt sich ein für eine umweltverträgliche Nutzung der Elbe, die mit dem Naturhaushalt im Einklang steht. Eine ganzjährige Schifffbarkeit (345 Tage) ist nicht gewährleistet. In diesem Rahmen ist die Elbe als wichtiger Verkehrsträger und Teil des Europäischen Verkehrsnetzes (TEN-T-Netz) durch geeignete Unterhaltungsmaßnahmen zu sichern, um damit verlässliche Schifffahrtsbedingungen zu gewährleisten.

Am 17.01.2017 wurde das Gesamtkonzept Elbe von Bund und Elbanliegerländern beschlossen. Dieses stellt mit seinen Leitlinien den Rahmen für das künftige Verwaltungshandeln der Landes- und Bundesbehörden sowie für partizipative Entscheidungsprozesse für Maßnahmen an der Elbe für die nächsten 20 bis 30 Jahre dar. Nun werden Maßnahmen zur Bekämpfung der Erosion und zur Verbesserung der Schifffahrtsbedingungen an der ganzen Binnenelbe in Angriff genommen. Daran orientiert sich auch das Handeln der Landesregierung.

Im Verlauf des Dialogprozesses zum Gesamtkonzept Elbe haben die Länder Brandenburg, Hamburg, Sachsen und Sachsen-Anhalt (federführend) die sogenannte

Hinweis: Die Drucksache steht vollständig digital im Internet/Intranet zur Verfügung.
Bei Bedarf kann Einsichtnahme in der Bibliothek des Landtages von Sachsen-Anhalt erfolgen oder die gedruckte Form abgefordert werden.

(Ausgegeben am 20.04.2017)

Elbschiffahrtsstudie in Auftrag gegeben, um die wirtschaftliche Bedeutung der gewerblichen Elbschiffahrt, d. h. vor allem die Beschäftigungswirkung, ermitteln zu lassen. Dieser Studie – erstellt durch die Arbeitsgemeinschaft Hanseatic Transport Consultancy (HTC) und Wagener & Herbst – zufolge hat die Elbschiffahrt nicht nur in der mit ihr verbundenen Schifffahrts- und Hafenbranche sondern vor allem in der verladenden Wirtschaft eine maßgebliche regionalwirtschaftliche Beschäftigungswirkung. So sind mindestens 16.400 Beschäftigte - davon 6.600 direkt Beschäftigte bei wasserstraßenaffinen Unternehmen, 5.300 indirekt Beschäftigte durch Vorleistungsbezug, 2.500 indirekt Beschäftigte durch Investitionen sowie 2.000 induziert Beschäftigte bei Unternehmen zur Befriedigung des privaten Konsumbedürfnisses der direkt Beschäftigten - von einer funktionierenden Elbschiffahrt abhängig ist. Dieses Erkenntnis ist im Zusammenhang mit der Thematisierung der Elbe als Wirtschaftsfaktor ebenfalls zu berücksichtigen.

Nicht zuletzt stellt die Elbe für den Logistikstandort Sachsen-Anhalt eine wesentliche Hafenhinterlandverbindung, u. a. von und zum Hafen Hamburg, dar. Als sogenannte „Schleichpfote“ und zugleich als zunehmend einzige Alternative für Projektladungen und Schwerguttransporte kommt ihr eine maßgebliche Rolle zu. Auch ist die Elbe als Wasserstraße wesentlicher Bestandteil eines mehr denn je benötigten multimodalen Verkehrssystems, bei dem es insbesondere auf die ihren Stärken entsprechende, optimale Verknüpfung aller Verkehrsträger ankommt. Dies ermöglicht die Realisierung von Potenzialen zur Kostensenkung, CO²-Minimierung, Flexibilitätssteigerung, Transparenzerhöhung sowie Effizienz- und Qualitätssteigerung. Derzeit wird im Rahmen der Studie „Elbe 4.0“ ermittelt, wie die Binnenschiffahrt durch eine Digitalisierung des Elbkorridors gestärkt werden kann.

Zu vielen Fragen liegen der Landesregierung keine belastbaren Zahlen vor. Insofern die Interessen von Unternehmen betroffen sind, können auf Wunsch der Unternehmen Informationen nur bedingt der Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden.

1. Tourismus/Elberadweg

Frage Nr. 1.1

Seit wann wird der Elberadweg in Sachsen-Anhalt als touristisches Gesamtkonzept vermarktet?

Der Elberadweg ist das „Aushängeschild“ des Landes für das Trendthema „Radfahren“ und zieht als dessen Zugpferd Gäste aus dem In- und Ausland an. Die Trassierung des Elberadweges und die Schaffung eines einheitlichen Erkennungszeichens reichen zurück ins Jahr 1995.

Die Einstufung des Elberadweges als überregionaler Radweg begann 1998. Zur Betreuung des Radweges wurden verschiedene Koordinierungsstellen entlang des Radweges eingerichtet. Die landesweite Koordinierung durch eine beim Magdeburger Tourismusverband Elbe-Börde-Heide e. V. angesiedelte Koordinierungsstelle gibt es seit 1999. Durch die Koordinierungsstelle wurde 2007 die Marketingkooperation „Marketingpool Elberadweg Mitte“ gegründet.

Die ursprüngliche Vermarktung des Elberadweges erfolgte im Rahmen der touristischen Markensäule „Blaues Band“. Seit der Neukonzeption der Vermarktung der Aktiv- und Naturthemen im Land im Jahr 2009 werden alle touristischen Radwege eigenständig im Rahmen der Kampagne „Naturfreude-erleben“ beworben.

Mit der Vorlage des Masterplans Tourismus im Jahr 2013 wird der Elberadweg hervorgehoben und als destinatives Radreiseziel in Sachsen-Anhalt im Tourismusmarketing beworben.

Frage Nr. 1.2

Wie hoch waren die öffentlichen Investitionen (in Mio. Euro) in den Elberadweg in Sachsen-Anhalt seit Beginn des Projektes und wer hat sie zu welchem Anteil finanziert: Kommune, Land, Bund, EU?

Über das Gesamtvolumen der öffentlichen Investitionen am Elberadweg liegt der Landesregierung keine belastbare Statistik vor. Der Ausbau einzelner Wegeabschnitte des Elberadweges wurde über unterschiedliche Programme unterstützt. Hier sind u. a. Arbeitsbeschaffungsmaßnahmen, Maßnahmen des ländlichen Wegebbaus, die Infrastrukturförderung im Zuge der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ (GRW Infrastrukturförderung) sowie Maßnahmen im Rahmen der Hochwasserhilfen 2002 und 2013 zu nennen.

Nachfolgende Tabelle gibt eine Übersicht über die im Rahmen der Tourismusförderung in den Elberadweg geflossenen Fördermittel:

Förderprogramm	Investitionsvolumen in Mio. Euro	Bewilligter Zuschuss in Mio. Euro	Anteil EU in Mio. Euro	Anteil Land in Mio. Euro	Anteil Bund in Mio. Euro	Anteil Kommune in Mio. Euro
Tourismusförderung 2003-2007	0,33	0,23	-	0,23	-	-
Tourismusförderung 2008-2014	0,59	0,44	0,44	-	-	-
Sachsen-Anhalt Erleben 2015 - 2016	0,18	0,13	0,13	-	-	-
Aufbauhilfe Hochwasser 2013 für Wirtschaftsnahe Infrastruktur	4,81	4,81	-	-	4,81	-
GRW Infrastruktur Tourismus 2000 - 2016	3,38	2,52	0,49	1,01	1,01	0,39
GA HW 2002 Infrastruktur	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.
Gesamt	9,29	8,13	1,06	1,24	5,82	0,39

Zum Förderprogramm Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ - Hochwasser 2002 (GA HW 2002) können aus technischen Gründen keine konkreten Angaben (k. A.) gemacht werden, da keine gesonderte Auflistung der Maßnahmen an der Elbe vorliegen. Insgesamt wurden im Zuge der Beseitigung der Hochwasserschäden aus 2002 über 120 km des Elberadweges wiederhergestellt.

Der Elberadweg verläuft in Teilbereichen auf unselbstständigen straßenbegleitenden Radwegen im Zuge von Bundes- und Landesstraßen, so z. B. entlang der B 187 im Raum Wittenberg sowie der L 54 zwischen Parey und Ferchland. Im Zuge der Bundes- und Landesstraßen werden regelmäßig in Zuständigkeit der Landesregierung

Radwegeneubaumaßnahmen sowie Ausbau- und Erhaltungsmaßnahmen auf bestehenden Radwegen durchgeführt. Diese Maßnahmen dienen der Trennung des motorisierten vom nicht motorisierten Verkehr und damit der Verbesserung der allgemeinen Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer. Die damit verbundenen Investitionen fördern unabhängig von ihrer Zweckbestimmung auch den Ausbaustandard und die Qualität des Elberadweges.

Eine gesonderte statistische Erhebung der Investitionen in straßenbegleitende Radwege an Bundes- und Landesstraßen, die gleichzeitig auch dem Elberadweg zu Gute kommen, erfolgt nicht.

Frage Nr. 1.3

Welche Schwachstellen bzw. Defizite gibt es nach Ansicht der Landesregierung noch und welche Investitionen in welcher Höhe in Mio. Euro sind für den Elberadweg in Planung?

Der Elberadweg ist in Sachsen-Anhalt nach Einschätzung des Dienstleisters für das Basismanagement der touristischen Infrastruktur, der FörderService GmbH der Investitionsbank Sachsen-Anhalt (FSIB), insgesamt gut befahrbar. Ein generelles Problem stellt die Sicherstellung der Unterhaltung und Pflege der Radwege und der Beschilderung als freiwillige Aufgabe der Kommunen als Träger der Wege dar. Allerdings gibt es lokale Schwachstellen. Das Land gewährleistet über das Basismanagement der touristischen Infrastruktur eine regelmäßige Befahrung der Wege zur Feststellung von Problemen am Fahrweg oder an der Beschilderung und gibt diese an den jeweiligen Aufgabenträger weiter. Zum Teil übernimmt der Dienstleister für das Basismanagement der touristischen Infrastruktur in Abstimmung mit dem Aufgabenträger der Wege die Problembeseitigung bei der Beschilderung. In der Vergangenheit wurde die Wegepflege überwiegend mit Mitteln des zweiten Arbeitsmarktes sichergestellt.

Streckenweise wird der Elberadweg auf Straßen gemeinsam mit dem Kraftfahrzeugverkehr (Kfz-Verkehr) geführt. Gefährdungen der Radfahrer*innen z. B. durch den Schwerlastverkehr oder durch hohe Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs sind dann nicht auszuschließen (z. B. Kreisstraße 2232 im ca. 7 km langen Abschnitt zwischen Klöden und Gorsdorf). Die teilweise Nutzung von straßenbegleitenden Radwegen an stark frequentierten klassifizierten Straßen ist vor dem Hintergrund des Ausbaustandards der Radwege in Einzelfällen nicht optimal. Als ein Beispiel kann hierfür der Abschnitt an der L63 zwischen Großkühnau und Aken genannt werden.

In Teilen problematisch ist die eingeschränkte Befahrbarkeit von ländlichen Wegen mit Beton-Spurbahnen. Die Befahrung erfordert erhöhte Aufmerksamkeit. Bei Mehrfachnutzung ländlicher Wege, insbesondere bei Befahrung mit schwerem land- und forstwirtschaftlichem Gerät, werden regelmäßig die Bankette und Mittelstreifen beschädigt. Dadurch entstehen für Radfahrerinnen und Radfahrer gefährliche Absätze. Bei fehlender oder unzureichender Unterhaltung ist Bewuchs im Bereich der Mittelstreifen zu verzeichnen, der eine eingeschränkte Befahrbarkeit mit Fahrradanhängern zur Folge hat. Auf Grund von genehmigungsrechtlichen Auflagen für den Ausbau von Wegen im Forst oder in schutzwürdigen ländlichen und naturräumlichen Bereichen ist jedoch oftmals eine alternative Ausbauf orm nicht genehmigungsfähig.

Des Weiteren gibt es auf dem Elberadweg auch Poller, die überwiegend unbeleuchtet und teils nicht markiert sind. Die Errichtung dieser Hindernisse erfolgt auf Verlangen der Grundstückseigentümer, um eine Befahrung der Grundstücke durch PKW zu verhindern oder mindestens zu erschweren.

Die Ausstattung des Elberadweges mit wegbegleitender Infrastruktur, wie überdachten Rastplätze, Radparkanlagen, Radboxen und Informationstafeln wurde in den letzten Jahren vorangetrieben, ist aber weiter verbesserungswürdig. Kommunale Investitionen in den Ausbau der touristischen Infrastruktur am Radweg können im Rahmen der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ (GRW) gefördert werden.

Generell hat die Landesregierung ein hohes Interesse, den Ausbaustandard am Elberadweg weiter zu erhöhen und Defizite im Wegeausbau zu beseitigen.

Frage Nr. 1.4

Welche Prognosen hat es für die Nutzung des Elberadweges gegeben und wie haben sie sich erfüllt?

Eine Prognose über die Nutzung des Elberadweges aus den Anfangsjahren ist der Landesregierung nicht bekannt.

Nach Auskunft der Koordinierungsstelle Mitte beim Magdeburger Tourismusverband Elbe-Börde-Heide e. V. steht der Elberadweg seit 2004 an der Spitze der beliebtesten und meist befahrenen Fernradwege in Deutschland. Nach Auffassung des Tourismusverbands haben sich die Nutzerzahlen mit Ausnahme der Hochwasserjahre 2002 und 2013 kontinuierlich erhöht. Eine gewisse Stagnation auf hohem Niveau zeichnet sich für das Jahr 2016 ab.

Frage Nr. 1.5

Welche aktuellen Prognosen für die Nutzung des Elberadweges existieren und durch welche Maßnahmen können mögliche Potenziale erschlossen werden?

Aktuelle und repräsentative Prognosen zur Nutzung des Elberadweges liegen der Landesregierung nicht vor. Das Potenzial des Elberadweges ist im Inland aus der Sicht der Landesregierung weitgehend erschlossen. Aufgrund der Tatsache, dass viele Radreisende bereits auf dem Elberadweg unterwegs waren, ist der Erhalt einer stabilen Gästefrequenz ein wichtiges Ziel. Dies ist vor dem Hintergrund des vorhandenen großen Angebots an Fernradwegen in Deutschland und der damit einhergehenden Konkurrenz der Angebote eine Herausforderung für die Vermarktung.

Aus diesen Gründen wurden durch die Landesregierung in Zusammenarbeit mit der Koordinierungsstelle Mitte beim Magdeburger Tourismusverband Elbe-Börde-Heide e. V. verschiedene Maßnahmen zur Erhöhung der Erlebnisqualität am Elberadweg sowie Maßnahmen hinsichtlich einer Steigerung der Aufenthaltsdauer am Elberadweg und in den angrenzenden Regionen vorangetrieben (Inszenierungskonzept 2011, Fotorahmen 2014, Elberadeltag als jährlicher Saisonauftakt). Grundlage für verschiedene Maßnahmen war die Studie für den Radtourismus in Sachsen-Anhalt, die im Jahre 2008 erarbeitet wurde.

Eine weitere Zunahme der Anzahl der ausländischen Gäste auf dem Elberadweg ist möglich. Dazu ist eine entsprechende Vermarktung des Elberadweges in wichtigen, radaffinen Märkten erforderlich.

Neben dem Elberadweg werden alle überregionalen Rad- und Wanderrouten dauerhaft auf den Webseiten www.sachsen-anhalt-tourismus.de und www.naturfreude-erleben.de dargestellt. Über diese Portale laufen zahlreiche Onlinemarketing-Maßnahmen, u. a. Google AdWords.

Darüber hinaus ist der Elberadweg in folgenden Marketingaktionen der Investitions- und Marketinggesellschaft Sachsen-Anhalt mbH (IMG) präsent: Anzeigen/ Kooperation u. a. HTV, Elbe-Rad Touristik, Nationale Naturlandschaften, DZT und ADFC,

Broschüre Radwandern in Sachsen-Anhalt, Schwerpunktthema in der Broschüre „Reiseträume Sachsen-Anhalt“ sowie Präsentation als eigene Themeninsel auf der Internationalen Tourismusbörse ITB in Berlin.

Im Auslandsmarketing ist der wichtigste Quellmarkt die Niederlande (z. B. Teilnahme an den Messen Fiets en Wandelbeurs und Vakantiebeurs Utrecht). Darüber hinaus erfolgt eine umfangreiche Onlinedarstellung mit Tiefencontent auf www.germany.travel.

Frage Nr. 1.6

Wie viele Fahrrad-Touristinnen und -Touristen – aufgeschlüsselt in Mehrtagestouristinnen und -touristen (Fernradler*innen) und Eintagestouristinnen und -touristen (Tagesradler*innen) – nehmen den Elberadweg in Sachsen-Anhalt pro Jahr seit Inbetriebnahme in Anspruch?

Eine amtliche Statistik über die jährliche Nutzung des Elberadwegs in Sachsen-Anhalt durch Fahrrad-Touristinnen und -Touristen sowie Eintagestouristinnen und -touristen liegt der Landesregierung nicht vor.

Zählungen in Sachsen im Jahr 2015 mit Befragungen und Hochrechnungen nach dem Modell der Stichprobenzählungen für den Radverkehr (2001, Technische Universität Dresden im Auftrag des Bundesministeriums für Bau- und Stadtentwicklung) ergaben einen Wert von über 430.000 Radfahrer*innen mit touristischem Motiv (auch Tagesradler*innen) bzw. 150.000 Fernradler*innen auf dem Elberadweg.

Die Koordinierungsstelle Mitte beim Magdeburger Tourismusverband Elbe-Börde-Heide e. V. in Sachsen-Anhalt nutzt die Datenlage des Landes Sachsen von 430.000 Radlern mit touristischem Motiv, geht aber nach Betrachtung der eigenen Befragungen und Zählungen der Saison 2015 von einer Aufteilung in 140.000 Tagesradler*innen und 290.000 Fernradler*innen (Radtouristen) aus.

Frage Nr. 1.7

Wie ist der Elberadweg in Sachsen-Anhalt im Vergleich zu Sachsen und Niedersachsen frequentiert?

Daten über die Nutzung des Elberadwegs durch Touristinnen und Touristen im Vergleich zu den Ländern Niedersachsen und Sachsen liegen nicht vor.

Im Freistaat Sachsen hat die Koordinierungsstelle Süd des Elberadweges in den Jahren 2003, 2005, 2009 und 2015 jeweils Untersuchungen zur Nutzung des Elberadwegs durchgeführt. Diese Untersuchungen zeigen einen Wert von etwa 430.000 Radlern mit touristischem Motiv. Im Land Niedersachsen wird derzeit eine landesweite, mehrjährig angelegte Radverkehrsanalyse im Auftrag der Tourismus Marketing Niedersachsen GmbH durchgeführt, die valide Daten über das touristische Radverkehrsaufkommen aber auch über die wirtschaftlichen Effekte der Radfernwege des Landes liefern soll. Die Datenauswertung wird voraussichtlich erst im Jahr 2018 zur Verfügung stehen.

Frage Nr. 1.8

Wie viele Tage halten sich die Fernradler*innen im Durchschnitt in Sachsen-Anhalt auf?

Repräsentative statistische Daten zur durchschnittlichen Aufenthaltsdauer von Fernradler*innen in Sachsen-Anhalt liegen der Landesregierung nicht vor.

Die Koordinierungsstelle Mitte beim Magdeburger Tourismusverband Elbe-Börde-Heide e. V. führt regelmäßig Befragungen der Radler*innen am Elberadweg durch. Die Befragung 2015 erfolgte durch Auslage, Ausgabe und Versand von Fragebögen durch Partner am Elberadweg.

Mit einer Beteiligung von 1.838 Radler*innen (762 Fragebögen) wird die Befragung jedoch nicht als repräsentativ betrachtet. Die Auswertung der nicht-repräsentativen Daten ergab für das Jahr 2015 eine durchschnittliche Aufenthaltsdauer von 6 Tagen auf dem Elberadweg.

Frage Nr. 1.9

Was sind die Gründe für die hohe Beliebtheit des Elberadweges und weshalb entscheiden sich Touristinnen und Touristen für den Elberadweg als Reiseziel?

Das Besondere am Elberadweg ist gemäß einer Auswertung der Investitions- und Marketinggesellschaft Sachsen-Anhalt mbH (IMG) die Vielfältigkeit aus naturnahem Erlebnis und Städten mit ihrer Kultur, die ihren eigenen Charme haben: Touristische Kleinode wie Tangermünde oder Havelberg und attraktive Großstädte wie Dresden, Hamburg oder Magdeburg bieten vielfältige Angebote. Auf Grund der geografischen Lage, der guten Bahnverbindungen der genannten Städte und der entsprechenden Etappenlängen lassen sich an der Elbe problemlos einwöchige Aktivurlaube planen (z. B. vom Hamburg nach Magdeburg oder Magdeburg nach Dresden).

Aus Sicht der Landesregierung wird der Elberadweg von den Kunden als herausragende Destination wahrgenommen: die Fülle der kulturellen Angebote – länderübergreifend – gepaart mit der wunderschönen Naturlandschaft bilden ein für den Besucher höchst attraktives Urlaubserlebnis. Zudem sind Radwege an Flüssen beliebt, da die Wege ein leichtes Streckenprofil aufweisen und sich mit geringer verkehrsleitender Infrastruktur bequem und sicher befahren lassen.

Diese Einschätzung wird durch die Ergebnisse der Befragungen am Elberadweg unterstützt. Für den Elberadweg in Sachsen-Anhalt gab es positive Erwähnungen „für die ursprüngliche Natur“ (86,7 % der Nennungen), „für schöne Städte, Dörfer und Landschaft“ (68,5 % der Nennungen), „für gut ausgebaute Radwege“ (59,2 % der Nennungen), „für Gastfreundschaft“ (54,7 % der Nennungen) und „für Kultur- und Sehenswürdigkeiten“ (48,7 % der Nennungen).

Frage Nr. 1.10

Woher kommen die Mehrtagestouristinnen und -touristen, die den Elberadweg in Sachsen-Anhalt nutzen? Bitte nach Bundesländern und ausländisch Ländern differenzieren.

Zur Herkunft der Mehrtagestouristinnen und -touristen auf dem Elberadweg in Sachsen-Anhalt liegen der Landesregierung keine statistischen Daten vor.

Aus der nicht repräsentativen Befragung der Radreisenden durch die Koordinationsstelle Mitte beim Magdeburger Tourismusverband Elbe-Börde-Heide e. V. ergeben sich folgende Angaben zur Herkunft der Gäste im Jahr 2015: Der weitaus größte Teil der Gäste kommt aus Deutschland (93,44 %) und ein kleiner Teil aus dem Ausland (6,56 %). Hinsichtlich der Herkunft der inländischen Gäste kamen 2015 die meisten aus Sachsen (20 %), Niedersachsen (14 %) und Nordrhein-Westfalen (14 %). Bei den ausländischen Gästen kamen die meisten aus Österreich, den Niederlanden und der Schweiz.

Frage Nr. 1.11

Wie viel Euro gibt ein*e Nutzer*in des Elberadweges pro Tag für Übernachtung, Verpflegung u. a. Aufwendungen in der Elberegion aus?

Zum Ausgabeverhalten der Nutzer*innen des Elberadweges liegen der Landesregierung keine repräsentativen statistischen Daten vor.

Auf der Grundlage der nicht repräsentativen Befragung der Radreisenden durch die Koordinationsstelle Mitte beim Magdeburger Tourismusverband Elbe-Börde-Heide e. V. ergeben sich folgende Angaben zum Ausgabeverhalten der Gäste im Jahr 2015:

Die durchschnittlichen Ausgaben für die Übernachtung pro Person betragen 39,87 Euro.

Die durchschnittlichen Ausgaben pro Person und Tag wurden mit insgesamt 73,29 Euro angegeben.

Frage Nr. 1.12

Wie hoch ist das jährliche Umsatzvolumen durch die Nutzer*innen des Elberadweges in Sachsen-Anhalt und wie hat es sich in den letzten Jahren entwickelt?

Zur Höhe des jährlichen Umsatzvolumens durch die Nutzer*innen des Elberadweges in Sachsen-Anhalt liegen keine statistisch gesicherten Erkenntnisse vor.

Frage Nr. 1.13

Wie viel gastronomische Einrichtungen bzw. Beherbergungsunternehmen und touristische Unternehmen sonstiger Art liegen am Elberadweg in Sachsen-Anhalt und wie hoch ist deren Auslastung?

Eine Bestimmung der Anzahl der gastronomischen Einrichtungen sowie touristischen Unternehmen sonstiger Art am Elberadweg sowie die Bezifferung von deren Auslastung ist nicht möglich.

Dennoch kann für die Beantwortung der Frage nach der Anzahl der Beherbergungsbetriebe exemplarisch die Monaterhebung im Tourismus des Statistischen Landesamtes Sachsen-Anhalt herangezogen werden (siehe Tabelle). Das letzte vollständige Aufbereitungsjahr ist das Jahr 2015. In die Erhebung sind Beherbergungsbetriebe mit mindestens zehn Schlafgelegenheiten bzw. Campingplätze mit mindestens 10 Stellplätzen einbezogen worden. Auswertungseinheiten sind Städte bzw. Gemeinden, wobei sich die übermittelte Auswahl an den in Elbnähe gelegenen Ortschaften des Blauen Bandes orientiert. Andere Angaben stehen aus datenschutzrechtlichen Gründen nicht zur Verfügung und sind mit „k. A.“ (keine Angabe) aufgeführt.

Nach Auskunft der Koordinierungsstelle Mitte gab es 2016 in Sachsen-Anhalt insgesamt 215 Unterkünfte mit dem Qualitätssiegel „Radfreundliche Unterkunft am Elberadweg“. Die zum Marketingpool Elberadweg gehörenden Betriebe bilden eine befriedigende Datengrundlage, die aber nicht vollzählig und abschließend ist.

Städte und Gemeinden am Elberadweg	Anzahl Betriebe		Anzahl Schlafgelegenheiten		prozentuale durchschnittliche Auslastung	Anzahl Ankünfte		Anzahl Übernachtungen		durchschnittlicher Aufenthalt in Tagen
	insgesamt	darunter geöffnet	insgesamt	darunter angeboten		insgesamt	darunter Ausland	insgesamt	darunter Ausland	
Aken, Stadt	4	2	762	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.
Annaburg, Stadt	3	k.A.	220	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.
Arneburg, Stadt	1	1	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.
Bad Schmiedeberg, Stadt	14	11	1.729	1.581	47,8	31.706	1.291	288.788	3.730	9,1
Barby, Stadt	7	6	345	285	70,1	8.747	663	76.347	1.887	8,7
Coswig, Stadt	8	6	658	226	25,3	20.915	3.398	31.767	4.516	1,5
Dessau-Roßlau, Stadt	22	18	1.408	1.234	41,4	127.927	24.098	204.188	37.291	1,6
Elbe-Parey Havelberg, Hansestadt	2	2	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.
Magdeburg, Stadt	10	6	794	242	30,8	29.559	885	54.979	1.618	1,9
Möser	42	38	5.344	4.218	34,4	360.062	42.806	608.748	83.766	1,7
Schönebeck, Stadt	7	6	144	129	24,5	7.368	214	11.903	270	1,6
Tangermünde, Stadt	13	13	1.281	1.281	37,6	34.909	3.369	174.610	8.088	5,0
Werben, Hansestadt	12	12	868	868	36,9	58.290	2.197	101.400	4.409	1,7
Wittenberg, Lutherstadt	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.
Gesamtanzahl	31	29	1.935	1.889	28,3	109.540	16.020	194.745	28.128	1,8
	176	150	15.488	11.953			94.941	1.747.475	173.703	

Frage Nr. 1.14

Wie viele Arbeitsplätze sichert der Elberadweg in Sachsen-Anhalt, aufgeschlüsselt nach Branchen und in Jahresscheiben der letzten 10 Jahre?

Statistische Daten zur Bestimmung der Anzahl der Arbeitsplätze, die der Elberadweg in Sachsen-Anhalt sichert, liegen der Landesregierung nicht vor.

Frage Nr. 1.15

Wie stellt sich die Arbeitsplatzsituation in den Vergleichsregionen in Sachsen und Niedersachsen an der Elbe dar?

Statistische Daten zur Darstellung der Arbeitsplatzsituation in den Vergleichsregionen im Vergleich der Länder Niedersachsen, Sachsen-Anhalt und Sachsen liegen nicht vor.

Frage Nr. 1.16

Welchen Stellenwert nehmen Räder mit Elektroantrieb (Pedelecs) auf dem Elberadweg ein? Steht eine entsprechende Infrastruktur zur Verfügung und wie beurteilt die Landesregierung diese Entwicklung?

Da der Landesregierung dazu keine Angaben vorliegen, wurde exemplarisch der Radreiseanbieter „Elberadtourist“ befragt. Demnach gewinnen die Räder mit elektronischer Tretkraftunterstützung im touristischen Bereich immer stärker an Bedeutung. Das Elektrofahrrad wird immer mehr zum touristischen Produkt.

Die neuen Möglichkeiten, die den Kunden durch das E-Bike geboten werden, sind insbesondere auch für ältere Menschen interessant, die durch die neue Technik noch bis ins hohe Alter in den Genuss des Fahrradfahrens kommen und ausgiebige Radtouren unternehmen können. Nicht wenige Kunden sind über 70 oder sogar 80 Jahre alt.

Die Verlängerung der Tagesetappen und die Bewältigung stärkerer Steigungen werden durch die Nutzung eines E-Bikes problemlos möglich und sind für immer mehr Kunden ein großer Anreiz, ein solches Rad zu nutzen.

Die Entwicklung des Anteils der E-Bike-Buchungen bei den Kunden über die letzten drei Jahre verdeutlicht dies exemplarisch – diese lag 2014 bei 10 %, 2015 bei 15 % und 2016 bereits bei 30 %. Nicht mit Zahlen zu belegen sind die Kunden, die Ihr eigenes E-Bike zur Reise mitbringen.

Nach Einschätzung des Radreiseanbieters „Elberadtourist“ sind Ladestationen im Land bisher sehr spärlich vorhanden, eine zahlenmäßige Einschätzung liegt nicht vor.

Die Aufladung der Akkus, welche mit Hilfe eines dazugehörigen Ladegerätes an jeder üblichen Steckdose möglich ist, erfolgt zum Großteil in der Gastronomie oder im Hotel.

Die steigende Zahl an E-Bikes sowie der Geschwindigkeit der E-Bikes erfordert in den nächsten Jahren einen weiteren Ausbau der Radwege sowie eine Qualifizierung der wegebegleitenden Infrastruktur. Der Wert eines E-Bikes (mindestens 2.000 Euro) bedarf sicherer Abstellmöglichkeiten, sowohl tagsüber in der Stadt, als auch bei den Unterkünften.

Über die GRW-Touristische Infrastruktur ist eine Förderung von Radabstellanlagen im öffentlichen Raum möglich.

Frage Nr. 1.17

Welche Studien gibt es über den ökonomischen Wert der Erholungsnutzung und des Tourismus an der Elbe und wie bewertet die Landesregierung diese?

Aktuelle Untersuchungen zum ökonomischen Wert der Erholungsnutzung und des Tourismus an der Elbe liegen der Landesregierung nicht vor.

Aus dem Jahr 2004 liegt eine Studie der Biosphärenreservatsverwaltung Flusslandschaft Mittlere Elbe vor, in der das Thema „Tourismusstudie für das Biosphärenreservat Flusslandschaft Mittlere Elbe“ bearbeitet wurde. Diese Studie enthält eine Beschreibung der Aufgaben der Biosphärenreservate, eine Beschreibung des touristischen Angebotes und der touristischen Nachfrage, eine Beschreibung des Tourismusmanagements in Sachsen-Anhalt und der Region sowie eine Bewertung des Biosphärenreservates im Hinblick auf die touristische Inwertsetzung und die Ableitung von Handlungsempfehlungen.

In der Studie wird das verfügbare touristische Angebot im Biosphärenreservat Mittlere Elbe beschrieben. Darin enthalten ist eine knappe Übersicht über das verfügbare

Beherbergungs- und Gastronomieangebot, eine Beschreibung der Natur- und Landschaft, der Naturerlebnisangebote und der Umweltbildung, das Angebot an Führungen und Veranstaltungen sowie Informationen zu Informationsmaterial und dem Internetauftritt. Zur Beschreibung des touristischen Angebots werden die möglichen Aktivsportarten wie Radfahren, Wassersport, Angeln und Reiten aufgelistet. Abschließend wird die kulturtouristische Bedeutung anhand der UNESCO-Welterbestätten und weiterer kulturtouristischer Reiseziele (Tangermünde, Havelberg) dargestellt.

Die touristische Nachfrage und der Wirtschaftsfaktor Tourismus (touristische Wertschöpfung) werden nicht für das Biosphärenreservat, sondern nur anhand der verfügbaren Daten für die Reiseregionen (Touristische Nachfrage) bzw. für das Land (Wirtschaftsfaktor) dargestellt.

In der Stärken-Schwächen-Analyse der Studie wird das Fazit gezogen, dass es ein Missverhältnis zwischen der Einmaligkeit von Natur und Landschaft sowie der Kulturlandschaft und der touristischen Vermarktung auf regionaler Ebene und durch die Landesorganisation gibt.

Die Chancen für eine Vermarktung würden unzureichend wahrgenommen und die Kooperation zwischen Biosphärenreservat und den Tourismusorganisationen sei unzureichend ausgeprägt.

Die Analyseergebnisse der Studie decken sich mit Erkenntnissen, die die Landesregierung in mehreren Gesprächen mit den Großschutzgebieten und den Tourismusorganisationen auf Landes- und Regionalebene 2008/2009 gewonnen hat. Als Folge dieser Abstimmungsgespräche wurde 2009 die Kampagne „Naturfreude-erleben“ zur Vermarktung der Natur- und Aktivangebote in Sachsen-Anhalt aufgebaut und ein Marketingbeirat bei der Investitions- und Marketinggesellschaft Sachsen-Anhalt mbH (IMG) unter Beteiligung von Vertretern der Großschutzgebiete eingerichtet. Seither gibt es verlässliche Strukturen in Form des Aktiv- und Naturbeirates bei der IMG, in dem die Zusammenarbeit zwischen den Großschutzgebieten und den Tourismusorganisationen geregelt wird. Zur Vermarktung werden das Naturfreude-Portal zur Online-Werbung und regelmäßige Maßnahmen im Printbereich genutzt.

Neben der genannten Studie liegt der Landesregierung auch der Abschlussbericht zur Evaluierung des Elberadweges 2015 der Koordinierungsstelle Elberadweg Süd beim Tourismusverband Sächsische Schweiz e. V. vor. In der Studie wird die Nutzerfrequenz am Elberadweg an verschiedenen Orten und an verschiedenen Tagen in den Saisonschwerpunkten Frühjahr, Sommer und Herbst gezählt und für den Elberadweg in Sachsen für das Jahr 2015 hochgerechnet. Diese Rechnung wurde für verschiedene Jahre (2003, 2005, 2009 und 2015) durchgeführt, so dass Veränderungen in der Trassennutzung dargestellt werden können. Anhand der Ergebnisse der Nutzerbefragung (Herkunft, Dauer der Reise, Ausgabeverhalten etc.) konnten weitere Ergebnisse herausgearbeitet bzw. errechnet werden.

Frage Nr. 1.18

Mit welchen Mitteln und Methoden betreibt Sachsen-Anhalt das Marketing und die Nutzer*inneninformation für den Elberadweg?

Der Elberadweg wird neben dem Harz als eigenständige Destination in der Vermarktungsstrategie für das Reiseland Sachsen-Anhalt beworben. Beide haben Leuchtturmfunktion. Der Elberadweg ist dabei das Zugpferd für das Trendthema „Radfahren“. Dieses Thema ist bereits gut entwickelt und bei der Zielgruppe etabliert.

Daher setzt die Vermarktung vor allem auf die Vermittlung konkreter Reiseanlässe. Diese sind im Jahr 2017 die Veranstaltungen im Rahmen des Reformationssommers

in der Lutherstadt Wittenberg, aber auch die Musikveranstaltungen im Rahmen von „telemania“ in Magdeburg. Hierbei kann das Reiseland entsprechend der unterschiedlichen Bedürfnisse der Kern-Zielgruppen - Kulturliebhaber und Genussvolle Aktive über 50 - erlebt werden. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 1.5 verwiesen.

2. Personenschifffahrt und Sportschifffahrt

Frage Nr. 2.1

Welche öffentlichen Investitionen wurden in den letzten 25 Jahren in die Förderung der touristischen Schifffahrt, getrennt nach Personenschifffahrt und Sportschifffahrt, entlang der Elbe in Sachsen-Anhalt getätigt?

Die öffentlichen Investitionen in die Förderung der touristischen Schifffahrt entlang der Elbe sind in der nachfolgenden Tabelle abgebildet. Die entsprechende Datengrundlage stammt von der Investitionsbank Sachsen-Anhalt (IB). Eine Förderung der Personenschifffahrt durch die Landesregierung erfolgte nicht.

Förderprogramm	Bewilligter Zuschuss in Mio. Euro	darunter Anteil EU in Mio. Euro	darunter Anteil Land in Mio. Euro	Darunter Anteil Bund in Mio. Euro	Anteil Kommune in Mio. Euro
Aufbauhilfe Hochwasser 2013 für Wirtschaftsnaher Infrastruktur	0,08			0,08	
GRW Infrastruktur Tourismus (Blauer Band Elbe)	3,82	2,18	0,82	0,82	0,55
GA HW 2002 Infrastruktur	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.

Zum Förderprogramm Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ - Hochwasser 2002 (GA HW 2002) können aus technischen Gründen keine konkreten Angaben gemacht werden, da keine gesonderte Auflistung der Maßnahmen an der Elbe vorliegt.

Frage Nr. 2.2

Welche Prognosen wurden den Investitionen zugrunde gelegt und inwieweit haben sie sich erfüllt?

Entsprechende Prognosen sind der Landesregierung nicht bekannt.

Frage Nr. 2.3

Wie hoch ist die Anzahl der Personenschiffe und Sportboote, die jährlich die Elbe nutzen (Zählstelle Magdeburg, in den letzten 10 Jahren)?

Die Zählstelle Magdeburg liegt in der Zuständigkeit des Wasserstraßen- und Schifffahrtsamtes Magdeburg (WSA), das folgende Verkehrsstatistik zur Anzahl der Fahrgastschiffe/Fahrgastkabinenschiffe und Sportboote zur Verfügung gestellt hat. Die Anzahl der Fahrgastschiffe/Fahrgastkabinenschiffe entspricht dabei den Personenschiffen.

Jahr	2016	2015	2014	2013	2012	2011	2010	2009	2008	2007	2006
Anzahl Fahrgastschiffe/Fahrgastkabinenschiffe	1.514	1.303	1.610	1.527	1.396	1.386	1.399	1.347	1.320	1.212	608
Anzahl Sportboote	3.312	3.421	3.089	2.673	2.871	3.797	3.913	5.327	4.873	6.621	5.036

Frage Nr. 2.4

Wie viele Anbieter*innen für Personenschifffahrt und für Sportschifffahrt sind in Sachsen-Anhalt unternehmerisch tätig und welche Touren werden angeboten?

Eine vollständige Übersicht über die Anbieter*innen von Sportschifffahrtangeboten in Sachsen-Anhalt liegt der Landesregierung nicht vor.

Im Bereich Fahrgastschifffahrt/Fahrgastkabinenschifffahrt und somit der Personenschifffahrt sind in Sachsen-Anhalt nach Angaben des Vereins Blaues Band e. V. derzeit 14 Unternehmen und ein Verein mit Sitz in Sachsen-Anhalt tätig. Diese bieten Touren auf der Elbe, dem Mittellandkanal, dem Elbe-Havel-Kanal, der Havel, der Saale, der Goitzsche, dem Arendsee und dem Geiseltalsee an.

Der Begriff Personenschifffahrt umfasst die gewerbliche Berufsschifffahrt und den Betrieb der Elbfähren. Folgende 16 Elbfähren sind in Sachsen-Anhalt im Einsatz: Räbel, Sandau, Arneburg, Ferchland, Rogätz, Magdeburg-Petrieförder, Magdeburg-Buckau, Magdeburg-Westerhüsen, Barby-Saalhorn, Breitenhagen, Aken, Coswig, Elster, Pretzsch und Prettin.

Frage Nr. 2.5

Wie viele Personen nutzen die Angebote der Personenschifffahrt in Sachsen-Anhalt pro Jahr?

Zur Anzahl der Personen, welche die Angebote der Personenschifffahrt in Sachsen-Anhalt pro Jahr nutzen, werden durch die Landesregierung keine Daten erhoben. Der Landesregierung ist lediglich bekannt, dass nach Angaben des Vereines Blaues Band e. V. im Jahr 2016 hochgerechnet ca. 350.000 bis 400.000 Gäste befördert worden sind.

Frage Nr. 2.6

Welche Marktanalysen liegen zur Personenschifffahrt bzw. Sportbootschifffahrt vor und wie werden diese von der Landesregierung bewertet?

In der Grundlagenstudie „Wassertourismus in Deutschland“ des BMWi aus dem Jahr 2013 wird die ökonomische Bedeutung des Wassertourismus in Deutschland einer Bewertung unterzogen. Demnach gibt es ein großes Nachfragepotenzial für Wassersportaktivitäten in Deutschland, denen aber nicht zwingend auch nachgegangen wird. Für 83 % der Bevölkerung im Alter von 14 bis 70 Jahren (entspricht 50,5 Mio. Personen) kommen Aktivitäten in den nächsten fünf Jahren auf dem Wasser in Frage. Ziemlich sicher planen dies gemäß der genannten Studie etwa 38 % der Bevölkerung.

Von den Aktivitäten auf dem Wasser ist das Potenzial für die Fahrgastschifffahrt am größten. Hier wird das Potenzial derer, die in den nächsten fünf Jahren eine Teilnahme an entsprechenden Aktivitäten planen, auf 17 % geschätzt. Rudern und Kanu liegen hingegen in dieser Untersuchung bei einem Potenzial von 6 % bzw. 7 %.

Die Studie „Wirtschaftliche Effekte des Wassertourismus Berlin-Brandenburg“ aus dem Jahr 2015, ein Gemeinschaftsprojekt der Industrie- und Handelskammern Brandenburg und Berlin mit Unterstützung der Landesregierung Brandenburg, stellte in einer Anbieterbefragung zum Projekt fest, dass die Branche generell durch eine optimistische Nachfrageerwartung gekennzeichnet ist. Demnach erwarten fast 60 % der Charterbetriebe, 70 % der Kanuanbieter und 63 % der Fahrgastschiffahrtbetreiber eine weiter ansteigende Kundennachfrage. Die Studie kommt zu dem Schluss, dass die Zeichen in der Branche weiter auf Wachstum stehen.

Aus einer Studie des Ministeriums für Landesentwicklung und Verkehr des Landes Sachsen-Anhalt zur „Evaluierung der touristischen Markensäule Blaues Band - Wassertourismus in Sachsen-Anhalt im Rahmen des EU Interreg Projektes LABEL“ aus dem Jahr 2010 lassen sich ebenfalls positive Entwicklungstrends bei den wassertouristischen Anbietern ablesen. In der Befragung, in der die Anbieter Auskunft über die Entwicklung in den Jahren 2004 bis 2009 geben sollten, überwog eine positive Einschätzung der Situation.

Sehr positiv entwickelte sich dabei der Markt im Kanu-Bereich. In der Fahrgastschiffahrt wurde ein gegenteiliger Trend beobachtet. Hier stagnierten bei über 60 % der Anbieter die Gästezahlen, bei rund 25 % stiegen die Fahrgastzahlen seit 2004 an.

Die Landesregierung hat die vorliegenden Analysen zum Wassertourismus zur Kenntnis genommen. Sie bieten eine sinnvolle Arbeitsgrundlage für Gespräche mit dem Verein Blaues Band, bei dem ein Teil der Anbieter in Sachsen-Anhalt organisiert sind. In diesen Gesprächen geht es um die Unterstützung der Vermarktung der Angebote aus Sachsen-Anhalt und vereinzelt um Investitionen in die wassertouristische Infrastruktur.

Frage Nr. 2.7

Welche Informationen über die Nutzung der Elbe durch Paddler*innen und Ruderboote liegen der Landesregierung vor und welche Infrastrukturen existieren dafür?

Der Landesregierung liegen zur Nutzung der Elbe durch Paddler*innen und Ruderboote sowie zu existierenden Infrastrukturen nachfolgende Informationen von Vereinen und Verbänden vor:

Nach Angaben des Vereins Blaues Band e. V. liegt der Hauptanteil unter den (Freizeit)Nutzern der Elbe bei den Paddlern*innen. Die Aktivitäten scheinen überwiegend nicht an gewerbliche Angebote gebunden zu sein. Im Elbabschnitt zwischen Prettin und Arneburg wird die Grundversorgung der Infrastruktur für Paddler als ausreichend eingeschätzt. Einzig die Versorgungsinfrastruktur zwischen Arneburg und Wittenberge, die ca. 50 km weit auseinander liegt, wird insbesondere bei Gegenwind als problematisch bewertet. Ein Verzeichnis der Angebote ist als sogenannter Revierkatalog über den Blaues Band e. V. erhältlich.

Nach Informationen des Ruderverbandes Sachsen-Anhalt e. V. wird die Elbe durch nachfolgende Vereine zu Trainingszwecken genutzt: Tangermünder Ruderclub, Ruderclub Alt-Werder Magdeburg, SC Magdeburg, USC Magdeburg, Magdeburger Ruderclub, Union 1861 Schönebeck, Ruderclub Aken, Rosslauer Rudergesellschaft und Ruderclub Wittenberg.

Von den 21 Mitgliedsvereinen des Ruderverbandes Sachsen-Anhalt e. V. nutzten mit neun Vereinen fast die Hälfte die Elbe für unterschiedlichste rudersportliche Aktivitäten, vor allem für leistungssportliches Training, studentisches Rudern sowie Wanderruderaktivitäten.

Die Abteilung Rudern des SC Magdeburg e. V. nutzt darüber hinaus den Magdeburger Hafen als Trainingsstätte.

Außerdem wird die Elbe, nach Angaben des Landes-Kanu-Verbandes Sachsen-Anhalt e. V. (LKV), auch durch Vereine des LKV Sachsen-Anhalt e. V. für Trainings- und Wanderfahrten genutzt. Im Jahr 2016 wurden von Wanderpaddlern der Kanuvereine in Sachsen-Anhalt, die sich am Fahrtenwettbewerb beteiligten, ca. 122.000 km auf der Elbe gepaddelt.

Weiterhin wird die Elbe von Vereinen, die an der Elbe angesiedelt sind, zu Trainingszwecken im Kanurennsport und Kanuslalom genutzt.

Frage Nr. 2.8

Wie hoch ist das jährliche Umsatzvolumen in Mio. Euro, das durch Personenschiffahrt bzw. Sportbootschiffahrt entlang der Elbe in Sachsen-Anhalt realisiert wird?

Zum jährlichen Umsatzvolumen, das durch die Personenschiffahrt bzw. Sportbootschiffahrt entlang der Elbe in Sachsen-Anhalt realisiert wird, liegen der Landesregierung keine Angaben vor.

Frage Nr. 2.9

Wie viele Arbeitsplätze werden durch die Personenschiffahrt bzw. durch den Sportbootbetrieb an der Elbe in Sachsen-Anhalt gesichert bzw. geschaffen?

Zur Anzahl der Arbeitsplätze, die durch die Personenschiffahrt bzw. den Sportbootbetrieb an der Elbe in Sachsen-Anhalt gesichert bzw. geschaffen werden, liegen der Landesregierung keine Daten vor.

Frage Nr. 2.10

Wie viele Binnenschiffer*innen sind im Personenverkehr in Sachsen-Anhalt beschäftigt?

Informationen darüber, wie viele Binnenschiffer*innen im Personenverkehr in Sachsen-Anhalt beschäftigt sind, liegen der Landesregierung nicht vor.

Frage Nr. 2.11

Welche Informationen/Studien über die Nutzung der Elbe durch andere Gruppen Erholungssuchender gibt es (Angler*innen, Wanderer*innen)?

Über die Nutzung der Elbe durch andere Gruppen Erholungssuchender liegen der Landesregierung keine Studien vor. Der Landesregierung ist lediglich bekannt, dass nach Einschätzung der Magdeburger Wanderbewegung e. V. zahlreiche Wanderwege entlang der Elbe bzw. in deren Nähe zunehmend von Spaziergängern bzw. Naherholern genutzt werden.

Nach Einschätzung des Landesfischereiverbandes und seiner beiden Anglerverbände VDSF und LAV wird die Elbe in Sachsen-Anhalt fast durchgehend fischereilich genutzt und bewirtschaftet. Es gibt insgesamt 53.000 Fischereischeininhaber.

Diese Zahl beinhaltet alle organisierten Angler*innen (44.000), alle nicht organisierten Angler*innen (9.000) sowie neun Berufsfischer, die an der Elbe tätig sind.

Die Elbe bietet durch ihre naturnahen einzigartigen Auen noch weiteren Gruppen der Gesellschaft wie Naturliebhabern, Spaziergängern und Anwohnern einen enormen Erholungswert.

3. Elbehäfen und Güterverkehr

Frage Nr. 3.1

Wie hoch waren die öffentlichen Investitionen in die Elbehäfen in Sachsen-Anhalt in den letzten 25 Jahren insgesamt, aufgeschlüsselt auf die einzelnen Häfen und differenziert nach flussrelevanten Investitionen (also über Kai) und landseitigem Verkehr (GVZ)?

Zu den öffentlichen Investitionen in die Elbehäfen liegen der Landesregierung Informationen über die Höhe der landesseitigen Förderung vor. Hierzu gehören die Investitionen in öffentliche Unternehmen sowie die GRW-Förderung nach Angaben der Investitionsbank Sachsen-Anhalt (IB). Beide Förderungen, d. h. öffentliche Investitionen in die Elbehäfen in Sachsen-Anhalt, umfassten für den Zeitraum der letzten 25 Jahre einen Betrag von insgesamt 134.295.748 Euro.

Die nachfolgende Tabelle veranschaulicht die Aufschlüsselung dieser Förderung auf die einzelnen Häfen und differenziert dabei nach flussrelevanten Investitionen und solchen für den landseitigen Verkehr (GVZ). Zu den flussrelevanten Investitionen zählen dabei alle geförderten Maßnahmen im unmittelbaren Hafenbereich, d. h. sowohl den reinen Wasserbau als auch solche bezogen auf die Hafenanlagen (Umschlagsplätze, Umschlagstechnik, Gleistechnik und Verkehrsflächen), da diese der Realisierung des Güterverkehrs über den Wasserweg, d. h. über Kai, dienen. Dem landseitigen Verkehr hingegen wurden solche Investitionen zugeordnet, die größere Industrie- und Gewerbegebiete im Sinne eines Güterverteilzentrums (GVZ) betreffen, welche sich in unmittelbarer Nähe der Häfen befinden und deren ansiedelnde Unternehmen ihre Verkehre maßgeblich über diese Häfen auf dem Wasserweg abwickeln. Bei einzelnen Maßnahmen konnte eine eindeutige Zuordnung zu flussrelevanten bzw. landseitig relevanten Investitionen nicht vorgenommen werden. Diese sind mit einer gesonderten Spalte bedacht.

Hafen bzw. Standort	Öffentliche Investitionen in Mio. Euro			
	Flussrelevant	Landseitig	Ohne eindeutige Zuordnung	Gesamt je Hafen
Aken	11,57	-	1,09	12,66
Arneburg	-	-	8,00	8,00
Dessau-Roßlau (Hafen Roßlau)	14,53	1,40	0,60	16,53
Magdeburg	35,26	57,40	4,44	97,11
Gesamt	61,36	58,80	14,13	134,30

Frage Nr. 3.2

Mit welchem Prozentsatz wurden die Gesamt-Investitionen in die Häfen durch öffentliche Fördermittel abgedeckt und wer hat zu welchem Anteil finanziert (Kommune, Land, Bund, EU, sonstige)?

Der Prozentsatz der öffentlichen Förderungen gestaltete sich in den letzten 25 Jahren entsprechend der jeweils geltenden Richtlinien sehr unterschiedlich. Ausgehend von den Gesamtinvestitionen und den insgesamt gewährten Zuschüssen beträgt dieser im Durchschnitt 74,59 %.

	in Mio. Euro	in Prozent
Gesamt-Investitionsvolumen	126,40	100
Gesamt-Investitionsvolumen, davon förderfähig	121,27	95,94
Anteil Kommunen	26,99	21,35
Öffentliche Fördermittel (Land, Bund, EU), davon	94,27	74,59
- Land (GA-Förderung)	20,95	16,58
- Bund (GA-Förderung)	20,95	16,58
- EU (EFRE-Förderung)	52,37	41,43

Frage Nr. 3.3

Welche weiteren Landeszuschüsse oder Bürgschaften und wenn ja in welcher Höhe wurden in den letzten 25 Jahren gewährt, aufgeschlüsselt auf die einzelnen Elbehäfen?

Weitere Landeszuschüsse wurden im Rahmen der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ - Hochwasser 2002 (GA HW 2002 Infrastruktur) - in Höhe von 2,98 Mio. Euro durch die Investitionsbank Sachsen-Anhalt gewährt. Bürgschaften wurden nicht gewährt.

Frage Nr. 3.4

Welche Prognosen (Umschlag in Mio. T/a sowohl insgesamt als auch über Kaikante) wurden bei den Investitionsentscheidungen der einzelnen Häfen zugrunde gelegt?

Das Land Sachsen-Anhalt ist an keinem der Elbehäfen beteiligt. Insofern können keine Aussagen zu den Grundlagen der Investitionsentscheidung der einzelnen Elbehäfen getroffen werden. Maßgeblich für die GRW-Förderentscheidung ist die Abwicklung von überwiegend gewerblichem Verkehr, was bei allen geförderten Hafemaßnahmen gegeben war. Eine Prognose des Umschlags in Mio. T/a je Hafen und Investitionsentscheidung steht der Landesregierung nicht zur Verfügung.

Frage Nr. 3.5

Wie haben sich die Umschläge (insgesamt als auch über Kaikante) in den letzten 25 Jahren in den einzelnen Elbe-Häfen in Sachsen-Anhalt entwickelt? Bitte aufschlüsseln in Tonnen und TEU (Container).

Das Land Sachsen-Anhalt ist an keinem der Elbehäfen beteiligt. Daher können keine Aussagen zu den Umschlägen in den einzelnen Elbehäfen in Sachsen-Anhalt getroffen werden.

Frage Nr. 3.6

Wie hoch waren die Umsätze in Mio. Euro pro Jahr bezogen auf die einzelnen Elbehäfen in den letzten 10 Jahren?

Das Land Sachsen-Anhalt ist an keinem der Elbehäfen beteiligt. Insofern können aus wettbewerbs- sowie datenschutzrechtlichen Gründen keine Aussagen zu den Umsätzen der einzelnen Elbehäfen in den letzten 10 Jahren getroffen werden.

Frage Nr. 3.7

Wie hoch ist durchschnittlich der Anteil des Umschlages und der Umsätze über Kaikante durch die Güterschifffahrt in Prozent am Gesamtumschlag in Tonnen bzw. am Gesamtumsatz in Euro, bezogen auf die einzelnen Häfen?

Vollständige Daten über den durchschnittlichen Anteil des Umschlages und der Umsätze über Kaikante durch die Güterschifffahrt in Prozent am Gesamtumschlag in Tonnen bzw. am Gesamtumsatz in Euro, bezogen auf die einzelnen Häfen, liegen der Landesregierung nicht vor. Einzig bekannt ist, dass sich bezogen auf den Magdeburger Hafen der Anteil des Umschlages, der über die Kaikante abgewickelt wird, auf rund 40 % beläuft.

Frage Nr. 3.8

Wie hoch ist der Umschlag-/Umsatzanteil des Magdeburger Hafens in Prozent, der über die Elbe abgewickelt wird – ohne Mittellandkanal und Elbe-Havel-Kanal? Bitte ebenfalls aufschlüsseln in Tonnen und TEU.

Bei dem Hafen Magdeburg handelt es sich um ein privatwirtschaftliches Unternehmen. Angaben zu Umschlag- sowie Umsatzanteilen kann allein der Hafen Magdeburg zur Verfügung stellen.

Nach Angaben des Hafens Magdeburg werden die erfassten Umschlagsdaten nicht nach destinierten Wasserstraßen differenziert, so dass keine Angaben zu den über die Elbe abgewickelten Transporten möglich wären. Für den Hafen Magdeburg ist es nicht von Bedeutung, auf welchen Wasserstraßen entsprechende Verkehre abgewickelt werden. Allein die Güterart und der Kostenaspekt sind für den Hafen Magdeburg von erheblicher Bedeutung. Hieraus resultiert die entsprechende Auswahl des einzusetzenden Verkehrsträgers.

Frage Nr. 3.9

Wie stellt sich der Modalsplit (Verhältnis Straße/Schiene/Wasserweg) im Güterumschlag der einzelnen Elbehäfen dar? Bitte ebenfalls aufschlüsseln in Tonnen und TEU.

Das Land Sachsen-Anhalt ist an keinem der Elbehäfen beteiligt. Daher können keine Aussagen zum Modal Split im Güterumschlag der einzelnen Elbehäfen in Sachsen-Anhalt getroffen werden.

Frage Nr. 3.10

Erwirtschaften die Elbehäfen in Sachsen-Anhalt Gewinne oder Verluste und wie hoch lagen sie in den letzten 10 Jahren, aufgeschlüsselt auf die einzelnen Häfen?

Das Land Sachsen-Anhalt ist an keinem der Elbehäfen in Sachsen-Anhalt beteiligt. Daten über die erwirtschafteten Gewinne oder Verluste der Elbehäfen in Sachsen-Anhalt und deren Höhe in den letzten 10 Jahren, aufgeschlüsselt auf die einzelnen Häfen, liegen der Landesregierung nicht vor.

Frage Nr. 3.11

Wie viele Arbeitsplätze wurden in den Elbehäfen in Sachsen-Anhalt geschaffen und wie hoch ist der Anteil, der von der Binnenschifffahrt unmittelbar abhängig ist?

Das Land Sachsen-Anhalt ist an keinem der Elbehäfen in Sachsen-Anhalt beteiligt. Insofern liegen der Landesregierung weder Informationen zur Anzahl der dort geschaffenen noch zum Anteil der dort von der Binnenschifffahrt unmittelbar abhängigen (geschaffenen) Arbeitsplätze vor.

Im Rahmen der in den Häfen teilweise erfolgten GRW-Infrastrukturentscheidungen werden derartige Informationen nicht erfasst, da sie kein Förderkriterium darstellen. Ausschlaggebend ist hingegen u. a. der Nachweis der überwiegend gewerblichen Nutzung (gewerblicher Verkehr) der zu schaffenden Infrastruktur.

Darüber hinaus sei in diesem Zusammenhang auf die im Mai 2015 durch die Länder Brandenburg, Hamburg, Sachsen und Sachsen-Anhalt in Auftrag gegebenen Elbschifffahrtsstudie verwiesen. Im Rahmen dieser Studie wurde durch die auftragnehmende Arbeitsgemeinschaft aus Hanseatic Transport Consultancy (HTC) und Wagener & Herbst die wirtschaftliche Bedeutung der gewerblichen Elbschifffahrt, d. h. vor allem die Beschäftigungswirkung, ermittelt. Im Ergebnis wurden hierbei für den Bereich der Mittel- und Oberelbe sowie angrenzender Wasserstraßen zusammen 6.600 direkt Beschäftigte bei wasserstraßenaffinen Unternehmen ermittelt. Eine gesonderte Statistik der unmittelbar abhängig Beschäftigten in den Elbehäfen in Sachsen-Anhalt liegt jedoch nicht vor.

Frage Nr. 3.12

Wie viele Binnenschiffer*innen (Güterverkehr) sind in Sachsen-Anhalt ansässig und als solche tätig?

Der Landesregierung liegen keine konkreten Informationen zur Anzahl der in Sachsen-Anhalt ansässigen und tätigen Binnenschiffer*innen (Güterverkehr) vor.

Nach Angaben des Statistischen Landesamtes waren mit Stichtag 30.09.2014 in den 50 Unternehmen, die der Güterbeförderung in der Binnenschifffahrt zugeordnet sind, insgesamt 201 Personen tätig, davon 142 als abhängig Beschäftigte.

Diese Erhebung des Statistischen Landesamtes stellt jedoch lediglich eine Stichprobe aus den im statistischen Unternehmensregister vorhandenen Unternehmen dar. Die gemeldeten Daten der Stichprobenunternehmen wurden als Ergebnis für Sachsen-Anhalt hochgerechnet.

Insgesamt lassen die genannten Angaben keine belastbaren Rückschlüsse auf die konkrete Anzahl der tätigen Binnenschiffer*innen zu.

Frage Nr. 3.13

Wie hoch ist der Prozentsatz/die Relevanz des Binnenschifftransports zu den Gütertransporten insgesamt in Sachsen-Anhalt?

Der Prozentsatz/die Relevanz des Binnenschifftransports zu den Gütertransporten insgesamt in Sachsen-Anhalt lässt sich in Form des prozentualen Modal Split angeben. Dieser betrug für das letzte, statistisch vollständig vorliegende Jahr 2014 insgesamt 2,5 %.

Frage Nr. 3.14

Wie hoch ist der Anteil am Gesamtgüterverkehr in Sachsen-Anhalt in Prozent, der über die Elbe realisiert wird?

Eine Aussage zum prozentualen Anteil des Gesamtgüterverkehrs in Sachsen-Anhalt, der über die Elbe realisiert wird, ist nicht möglich, Schiffstransporte nehmen teilweise ihren Weg über mehrere Wasserstraßen.

4. Wasserstraße Elbe und Güterverkehr**Frage Nr. 4.1**

Wie hoch waren die öffentlichen Investitionen in die Bundeswasserstraße Elbe seit Inkrafttreten des ersten Bundesverkehrswegeplanes BVWP 1992?

Zu den öffentlichen Investitionen in die Bundeswasserstraße Elbe, deren Eigentümer der Bund ist, liegen der Landesregierung keine Informationen vor.

Frage Nr. 4.2

Welche Prognosen (Gütertransporte in Mio. T/a, Messstelle Magdeburg) wurden darin zugrunde gelegt?

Zu den zugrunde gelegten Prognosen liegen der Landesregierung keine Informationen vor (siehe auch Antwort zu Frage 4.1).

Frage Nr. 4.3

Wie haben sich die Güterverkehre (Zählstelle Magdeburg in Mio. t/a seit BVWP 1992) bis einschließlich 2016 entwickelt?

Die Informationen zur Entwicklung der Güterverkehre auf der Elbe an der Zählstelle Magdeburg (Stadtstrecke Magdeburg) basieren auf Angaben der ehemaligen Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes bzw. der jetzigen Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV). Sie werden dort seit dem Jahr 2000 erhoben. Für den Zeitraum davor liegen der Landesregierung keine Informationen vor.

Jahr	Ladung in Mio. T/a
2000	1,329
2001	1,293
2002	1,457
2003	1,019
2004	0,844
2005	1,343
2006	1,013
2007	0,913
2008	0,718
2009	0,944
2010	1,163
2011	0.809

2012	0,784
2013	0,770
2014	0,421
2015	0,318
2016	0,346

Frage Nr. 4.4

Wie viele Güterschiffe passieren im Schnitt täglich die Elbe in der Landeshauptstadt Magdeburg und wie viel Tonnen haben sie im Durchschnitt geladen?

Auf Basis der statistischen Informationen der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) wurden sowohl die durchschnittliche Anzahl der Fahrzeuge, d. h. Güterschiffe, pro Tag sowie die durchschnittliche Ladung je Fahrzeug ermittelt – siehe unten stehende Tabelle. Hierbei handelt es sich lediglich um rein rechnerische Größen, bei denen es Folgendes zu beachten gilt:

Zum einen ist die Aufschlüsselung in eine durchschnittliche Anzahl an Güterschiffen nicht sinnvoll, da äußere Einflüsse (z. B. Wasserstandsänderungen), einen starken Einfluss auf die Verfügbarkeit des Verkehrsträgers Wasserstraße, vor allem in der Stadtstrecke Magdeburg, haben. Bei Niedrigwasser kann somit wasserstandsbedingt kein Schiffsverkehr stattfinden, wohingegen bei guten Wasserverhältnissen, wie Mittelwasser, ein vermehrtes Schiffsaufkommen zu erwarten ist.

Auch die durchschnittliche Schiffsbeladung ist nur bedingt ermittelbar. Es sind für diese Berechnung entsprechende Annahmen zu treffen. Unberücksichtigt bleibt hier vor allem die Verteilung der einzelnen Schiffsladungen auf die unterschiedlichen Schiffstypen auf der Elbe.

Jahr	Anzahl der Fahrzeuge	Ladung in Tonnen	Sperrtage	365 Tage abzgl. Sperrtage	durchschnittliche Anzahl Fahrzeuge/ Tag	durchschnittliche Ladung je Fahrzeug in Tonnen
2000	4.605	1.329.096	3	362	12,72	288,62
2001	3.874	1.292.842	0	365	10,61	333,72
2002	3.980	1.456.765	12	353	11,27	366,02
2003	3.209	1.019.156	6	359	8,94	317,59
2004	2.874	843.727	0	365	7,87	293,57
2005	3.687	1.342.881	0	365	10,10	364,22
2006	2.999	1.013.389	18	347	8,64	337,91
2007	2.864	913.011	0	365	7,85	318,79
2008	2.486	718.008	0	365	6,81	288,82
2009	3.292	944.434	5	360	9,14	286,89
2010	3.337	1.163.132	5	360	9,27	348,56
2011	2.777	809.683	8	357	7,78	291,57
2012	2.510	784.168	14	351	7,15	312,42
2013	2.496	769.972	18	347	7,19	308,48
2014	1.823	421.180	0	365	4,99	231,04
2015	1.375	317.883	0	365	3,77	231,19
2016	1.307	346.192	0	365	3,75	264,88

Frage Nr. 4.5

Wie haben sich die letzten drei Extremtrockenjahre 2014 bis 2016 auf die Güterschifffahrt, das Frachtaufkommen und die Planbarkeit des Güterverkehrs auf der Elbe ausgewirkt?

Grundsätzlich bedarf die Planbarkeit des Güterverkehrs auf der Elbe verlässlicher Schifffahrtsverhältnisse. Sind diese nicht gegeben, werden Transporte prinzipiell über die anderen Verkehrsträger (Schiene, Straße) abgewickelt.

Dies gilt insbesondere für Verkehre im Bereich der Elbe in Richtung Dresden/Decin. Soweit die Elbe nicht vollschiffig befahren werden kann, hat dies u. a. Auswirkungen auf die Frachtkosten und damit die Wirtschaftlichkeit der Transporte. Niedrigwasserstände erfordern dort, wo keine Kanäle verfügbar sind, verstärkt den Einsatz von LKW und Bahn.

Eine Ausnahme bildet hier der Hafen Magdeburg, der seit Inbetriebnahme der Niedrigwasserschleuse - und der damit verbundenen Gewährleistung der Wasserstandsunabhängigkeit - grundsätzlich bei ausgehenden und eingehenden Verkehren von/nach Magdeburg planmäßig befahrbar ist.

Frage Nr. 4.6

Auf welche Verkehrsträger wurden zu welchen Anteilen die Transporte in den extremen Niedrigwasserperioden verlagert und hat es nachweislich Engpässe wo und in welcher Art gegeben?

Zu welchen Anteilen die Transporte in extremen Niedrigwasserperioden auf welche Verkehrsträger verlagert werden, kann nicht eindeutig bestimmt werden. So kann ein direkter Zusammenhang zwischen den extremen Niedrigwasserperioden und den jeweiligen Entwicklungen im Gütertransport der einzelnen Verkehrsträger nur sehr bedingt hergestellt werden, da neben den Schifffahrtsverhältnissen auch andere Einflüsse wirksam werden. Engpässe sind der Landesregierung nicht bekannt.

Frage Nr. 4.7

Ist - wenn nachweislich vorhanden - vorgesehen, diese landseitigen verkehrlichen Engpässe zu beheben? Und wenn ja, wie?

Siehe Antwort zu Frage 4.6.

Frage Nr. 4.8

Welche Art von konkreten Gütertransporten auf der Elbe hält die Landesregierung für alternativlos, d. h. sie können weder auf Schiene, Straße noch auf vorhandenen Kanälen realisiert werden?

Aus Sicht der Landesregierung sind es im Wesentlichen die überschweren (großvolumigen) und übergroßen Objekte (u. a. Komponenten des Anlagenbaus wie Windkraftanlagen, Transformatoren, Generatoren, Turmsegmente sowie Komponenten der Wasserbau- und Brückenbaulogistik) - sogenannte Projektladungen oder Sondertransporte sowie Schwerguttransporte, die weder über die Schiene noch die Straße und auch nur teilweise über die Kanäle realisiert werden können.

Insbesondere die auch weiterhin zunehmenden Übermaße bzw. hohen Gewichte stellen für einen Transport auf Schiene oder Straße unüberwindbare Hürden dar. Transporteinschränkungen entstehen vor allem durch die in zunehmendem Maße

vorhandenen Kreisverkehre sowie enge Kurven, unzureichende Brückendurchfahrts-höhen sowie die maximale Brückentraglast. In der Folge müssten zeitaufwendige und kostenintensive Ausweichstrecken beansprucht werden.

Frage Nr. 4.9

Werden in Sachsen-Anhalt Windenergieanlagen verladen und auf der Elbe transportiert und wenn ja, von wo nach wohin und in welchem Umfang?

Die Verladung von Windenergieanlagen und deren Transport auf der Elbe unterliegen privatwirtschaftlichen Zuständigkeiten. Die Landesregierung führt hierzu keine eigene Statistik. Der Landesregierung ist lediglich bekannt, dass die Firma ENERCON GmbH Windenergieanlagen verlädt und auf der Elbe transportiert. Hierbei handelt es sich nach Angaben des Unternehmens um ca. 200 Verschiffungen von Magdeburg pro Jahr, davon ca. 75 über den Elbe-Seitenkanal nach Brunsbüttel oder Rendsburg.

Frage Nr. 4.10

Wie bewertet die Landesregierung die Einstufung der Elbe in die Kategorie 1C durch die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung?

Aus Sicht der Landesregierung hat die Einstufung der Elbe in die Kategorie C Auswirkungen auf den Bestand und die Fortentwicklung der Güterschifffahrt auf der Elbe. Auch die Unternehmensansiedlung in den Elbe-Häfen ist davon erheblich betroffen. Die Elbe ist im Bundesverkehrswegeplan 2013 der Netzkategorie C zugeordnet und damit per Definition nicht-prioritär. Die Einstufung in die Kategorie C stellt nur auf den Bestandserhalt und den Erhalt der Verkehrsfunktion ab. Bauliche Maßnahmen an der Elbe sind zwingend erforderlich, um Industrieansiedlungen zu sichern beziehungsweise zu entwickeln. Aus diesem Grunde wäre die Einstufung der Elbe in die Kategorie B sicher sinnvoll.

5. Naturschutz und Auen

Frage Nr. 5.1

Welche Informationen/Studien zum Wert der Elbe bzw. der Flusslandschaft Elbe für den Naturschutz liegen der Landesregierung vor und wie werden diese bewertet?

Der Landesregierung liegen Daten zu den Ökosystemleistungen der Elbe und der Elbauen vor. Diese sind u. a. Bestandteil des Gesamtkonzeptes Elbe geworden. Zudem liegt eine Studie „Ökonomische Bewertung naturverträglicher Hochwasservorsorge an der Elbe“ des Bundesamtes für Naturschutz (BfN) aus dem Jahr 2010 zur monetären Bewertung der Ökosystemleistungen der Elbe vor.

Grundsätzlich lässt sich der naturschutzfachliche Wert der Elbe wie folgt zusammenfassen: Die Elbe hat unter den deutschen Flüssen eine besonders hohe naturschutzfachliche Bedeutung. Insgesamt gehören etwa 50 Prozent der Fläche ihrer noch überfluteten (rezenten) Flussauen in Deutschland dem europäischen Schutzgebietsnetz Natura 2000 an. Etwa ein Drittel aller Natura 2000-Flächen des Landes konzentrieren sich auf das Gebiet des Biosphärenreservates Mittel-Elbe, das sich mit 125.510 Hektar auf über 300 Flusskilometern entlang der Elbe erstreckt.

Frage Nr. 5.2

Welche konkreten Aussagen/Daten liegen der Landesregierung zu den Ökosystemleistungen vor, also Leistungen, die die Elbe und die Elbauen zum Wohlergehen der Allgemeinheit bereitstellen und wie werden diese bewertet?

Naturschutz hat mit der Erhaltung vielfältiger Funktionen des Naturhaushaltes und der dauerhaften Sicherung der natürlichen Lebensgrundlagen sowohl eine gesamtgesellschaftliche Aufgabe als auch eine volkswirtschaftliche Bedeutung.

Vergleicht man die großen Fließgewässer Deutschlands hinsichtlich des Flächenanteils von Feuchtgebieten und geschützten Biotopen ist dieser im Flussgebiet der Elbe am höchsten.

Mit mehr als 9.000 Hektar hat das Gebiet den bundesweit größten Bestand an Hartholzauenwäldern (LRT 91F0), der sich insbesondere im Bereich der Mittelelbe durch einen günstigen Erhaltungszustand auszeichnet. Hinsichtlich des Lebensraumtyps 91E0* (Weiden- und Erlen-Eschen-Auenwälder) weist das Flussgebiet der Elbe neben der Donau den zweitgrößten Anteil auf. Dies gilt auch für den häufigsten Grünlandtyp in deutschen Flussauen, die mageren Flachland-Mähwiesen (LRT 6510) mit einer Fläche von mehr als 9.000 Hektar.

Auch die feuchten Hochstaudenfluren (LRT 6430), die im Übergangsbereich zu Flutrinnen und Senken sowie im Uferbereich der Gewässer vorkommen, haben ihren Schwerpunkt im Elbegebiet. Am weitesten verbreitet sind naturnahe Flussufer entlang der Mittelelbe.

Hervorzuheben sind das einzige in Mitteleuropa autochthone Vorkommen des Elbebibers (*Castor fiber albicus*) und der Schwarzpappel (*Populus nigra*). Aber auch für den Fischotter (*Lutra lutra*) ist die Elbaue wichtiger Wanderkorridor und Lebensraum.

Frage Nr. 5.3

Sind diese Ökosystemleistungen auch ökonomisch bewertet worden? Wenn ja, mit welchen Ergebnissen und wie fließen diese in Entwicklungskonzepte ein?

Eine ökonomische Betrachtung erfolgt vorrangig als Bewertung der Ökosystemleistungen. Deren Ergebnisse finden Eingang in die fachlichen Diskussionen zu den Managementplänen für die Natura 2000-Gebiete sowie für die naturschutzfachliche Ausrichtung der Ziele im Rahmen der Naturschutzgroßprojekte und Vorhaben im Biosphärenreservat Mittelelbe. Darüber hinaus befassen sich u. a. die Bund-Länder-Arbeitsgemeinschaften Wasser und Naturschutz mit diesem Themenkreis.

Frage Nr. 5.4

Liegen entsprechende Studien vor und wenn ja, welche, die Werte von Primärstudien an anderen Flüssen übertragen haben (benefit transfer/Wertübertragung)?

Das Bundesamt für Naturschutz (BfN) hat eine Studie in Auftrag gegeben, welche sich mit der monetären Bewertung dieser Ökosystemleistungen beschäftigt. In der Studie „Ökonomische Bewertung naturverträglicher Hochwasservorsorge an der Elbe“ wurde eine Methodik erarbeitet, die den ökonomischen Nutzen von verschiedenen Ökosystemfunktionen erfasst, um die Funktionen der Auen als Lebensraum für Pflanzen und Tiere, als Erholungsraum für die Menschen, als Rückzugsfläche für Hochwasser und als Filter für Schadstoffe zu untersuchen. Es ist bei dieser Studie davon auszugehen, dass Ergebnisse von Primärstudien berücksichtigt werden.

Frage Nr. 5.5

Sind der Landesregierung ökologische Schäden bekannt, die durch die Sohlerosion, Flussbettvertiefung und Austrocknung der Auen ausgelöst wurden und wenn ja, in welchem Umfang?

Natürliche Flusssysteme verändern durch das Wechselspiel zwischen Erosion und Anlandung ständig ihre Form und Gestalt. In ausgebauten Fließgewässern wie der Elbe sind der Selbstgestaltung jedoch enge Grenzen gesetzt. An der Elbe sind ökologischen Schäden, die durch Sohlerosion, Flussbettvertiefung und Austrocknung der Auen ausgelöst wurden, bekannt.

Das stetige, abschnittsweise unterschiedlich starke erosionsbedingte Absinken der Wasserspiegellagen in Fluss und Aue trägt zu einer zunehmenden Entkopplung von Fluss und Aue bei. In Folge dessen kann es zur Abtrennung von Altgewässern vom Elbstrom bis hin zu deren Verlust kommen. Damit wird die Sohlerosion zu einem sehr wesentlichen Faktor für den Rückgang auen- und flusstypischer Tier- und Pflanzenarten sowie deren Lebensräume. Im Ergebnis führt das zu einem Verlust an flussauentypischen Biotopen und den dort bereits gefährdeten Arten bei Flora und Fauna. Damit werden die Erhaltungsziele von Natura 2000-Gebieten im Biosphärenreservat Mittelelbe als Teil des von der UNESCO anerkannten länderübergreifenden Biosphärenreservats Flusslandschaft Elbe sowie im UNESCO Welterbe-Gartenreich Dessau-Wörlitz erheblich gefährdet.

Frage Nr. 5.6

Wurden durch die Landesregierung die sohlerosionsbedingten Grundwasserabsenkungen in den Elbauen quantitativ erfasst und ausgewertet und wenn ja, mit welchen Resultaten?

Während die Wasserstands- und Abflussverhältnisse insbesondere der großen Flüsse seit mehr als 150 Jahren qualifiziert erhoben werden, fehlen entsprechend lange Datenreihen für das Grundwasser. Beispielsweise reichen im Bereich Klöden mit der Grundwassermessstelle 42420397 des Landesmessnetzes die längsten Datenreihen nur bis in die 1980er Jahre zurück. Eine belastbare Quantifizierung der erosionsbedingten Grundwasserstandsabsenkungen ist hier nur schwer möglich. Aufgrund der guten hydraulischen Verbindung zwischen der Elbe und dem oberflächennahen Grundwasser ist jedoch festzustellen, dass ein erosionsbedingter Verfall der Elbewasserstände tendenziell zu einer entsprechenden Absenkung der elbenahen Grundwasserstände in der rezenten Aue führt. Mit zunehmendem Abstand zur Elbe schwächt sich diese Entwicklung deutlich ab.

Hinsichtlich der Auswertung hat die Wasser- und Schifffahrtsdirektion (WSD) Ost bereits 1999 eine Projektgruppe unter Beteiligung der Biosphärenreservatsverwaltung „Mittelelbe“ und des Landesverwaltungsamtes Sachsen-Anhalt aufgestellt. Das von der Projektgruppe erarbeitete „Sohlstabilisierungskonzept für die Elbe von Mühlberg bis zur Saalemündung“ bildet die Grundlage für die Umsetzung einer nachhaltigen Strategie zur Erosionsbekämpfung. Es zeigt die notwendigen Schritte und Maßnahmen zur Eindämmung der Erosion bei gleichzeitiger Beibehaltung der natürlichen Sohdynamik auf. Bund und Land haben sich inzwischen darauf geeinigt, dass bei Klöden ein Modellprojekt durchgeführt werden soll. Entsprechende Abstimmungen erfolgen derzeit.

Frage Nr. 5.7

Wurden durch den sich verschlechternden Wasserhaushalt der Elbauen wirtschaftliche Einbußen in der Land- und Fischereiwirtschaft festgestellt und wenn ja, in welcher Größenordnung?

Erkenntnisse und Berechnungen über wirtschaftliche Einbußen in der Land- und Fischereiwirtschaft im Zusammenhang mit einem sich verschlechternden Wasserhaushalt der Elbauen liegen der Landesregierung nicht vor.

Frage Nr. 5.8

Welche Informationen/Studien liegen der Landesregierung vor, die die aktuellen Hochwasserschutzplanungen an der Elbe (Polder und Deichrückverlegungen) in ihrer Wirkung auf Ökosystemleistungen (Naturschutz, Erholungsnutzung, Retentionsleistung) erfassen und ökonomisch bewerten?

Im Hinblick auf die Hochwasserschutzplanungen an der Elbe (Polder und Deichrückverlegungen) liegen der Landesregierung folgende Studien des Landesbetriebes für Hochwasserschutz und Wasserwirtschaft vor: „Potenzielle Standorte für Hochwasserpolder und Deichrückverlegungen an den Gewässern Elbe, Mulde, Saale und Weiße Elster im Land Sachsen-Anhalt“ (2014) und „Umsetzungskonzept zur Realisierung potenzieller Standorte für Hochwasserpolder und Deichrückverlegungen im Land Sachsen-Anhalt“ (2015).

Beide Unterlagen wurden vom Landesbetrieb für Hochwasserschutz und Wasserwirtschaft erstellt und umfassen Detailuntersuchungen zur Wirkung potentieller Retentionsräume unter Einbeziehung naturschutzfachlicher Aspekte. Die Untersuchungen beinhalten auch eine überschlägliche Kosten-Nutzen-Betrachtung.

Zudem sind in der „Hochwasserschutzkonzeption des Landes Sachsen-Anhalt bis 2020“ wesentliche Aspekte und Bewertungen der oben genannten Dokumente zu Hochwasserschutzplanungen an der Elbe (Polder und Deichrückverlegungen) zusammenfassend dargestellt.

Frage Nr. 5.9

Wie bewertet die Landesregierung die Studien des Bundesamtes für Naturschutz (BfN), die sich grundsätzlich mit den ökonomischen Auswirkungen von ökologisch vorbeugendem Hochwasserschutz befassen?

Die Studien des Bundesamtes für Naturschutz werden regelmäßig in den zuständigen Fachdienststellen des Landes Sachsen-Anhalt ausgewertet.

Die in der Studie „Ökonomische Bewertung naturverträglicher Hochwasservorsorge an der Elbe“ dargestellten Ergebnisse stehen im Einklang mit den Erkenntnissen aus den in der Antwort zu Frage 5.8 dargestellten Untersuchungen des Landesbetriebes für Hochwasserschutz und Wasserwirtschaft. Darüber hinaus fließen diese Studien in den Diskussionsprozess der Bund-Länder-Arbeitsgemeinschaften ein.

Bei der Auswahl der Maßnahmen in das nationale Hochwasserschutzprogramm werden neben dem Aspekt des Hochwasserschutzes auch die Synergien im Hinblick auf die Gewässerentwicklung (Wasserrahmenrichtlinie), Auenzustand sowie Robustheit gegenüber dem Klimawandel betrachtet.

Frage Nr. 5.10

Wie werden die aktuellen und potenziellen (nach Umsetzung der Hochwasserschutzplanungen) Überflutungsaueen gegenwärtig genutzt, welche Nutzungskonflikte bestehen dort und welchen ökonomischen Wert haben sie für die Gesellschaft?

Die aktuellen Nutzungen der Überflutungsaueen in der Kulisse der Hochwasserrisiko-management-Richtlinie können über die Website (www.hwrrml.sachsen-anhalt.de) den öffentlich zugänglichen Hochwasserrisikokarten des Landes entnommen werden. Dort sind auch die für die einzelnen Hochwasserszenarien ausgewiesenen Nutzungen nachteiligen Auswirkungen auf die menschliche Gesundheit, Umwelt, wirtschaftliche Tätigkeiten und Kulturerbe dargestellt. Informationen zur flächendeckenden Erfassung von Nutzungskonflikten in der Überflungsaue liegen nicht vor. Eine ökonomische Bewertung des (gesamt)gesellschaftlichen Wertes der Überflungsaueen liegt ebenfalls nicht vor.