



Elbestaustufe Děčín – Aussagen zum Frachtverkehr

Über die Unsinnigkeit des Staudamm-Projektes bei Děčín wurde in dieser Heftreihe schon oft geschrieben. Nun hat sich sogar der tschechische Rechnungshof eingeschaltet und die fehlende Wirtschaftlichkeit und Wirksamkeit kritisiert. Das ist erfreulich, verwundert aber wenig. Neu hingegen waren die Aussagen, dass nur noch 0,28 % des tschechischen Gütertransports auf der Elbe erfolgen (und dann in kaum planbaren Zeiträumen, weil man mit monatelangen Niedrigwasserperioden zu kämpfen hat), dass dieser Schiffstransport seit 2010 um ein Drittel zurückgegangen ist und 90 % der Schiffe älter als 30 Jahre sind.

Auch dieses Jahr liegt der Elbepegel bei Dresden seit dem Frühjahr ständig bei 50 bis 60 cm, also weit unter dem Normalwert von etwa 2 m. Ähnliches war auch schon in den Jahren vor dem Dürresommer 2018 zu beobachten. Damit können nur noch an das Niedrigwasser angepasste Ausflugsschiffe verkehren, allen voran natürlich die Weiße

Flotte mit ihrem sehr geringen Tiefgang. Allerdings musste die Zahl der Passagiere begrenzt werden, was den Betreiber in die roten Zahlen trieb. Zum Glück konnte eine Insolvenz abgewendet werden.

Fragwürdige Entscheidungen sind allerdings kein Privileg des tschechischen Verkehrsministeriums: Der sogenannte trimodale Binnenhafen Torgau (Schiff, Straße, Eisenbahn) gilt als kolossale Fehlinvestition. Seit dem Bau 2017 sind bisher vier Schiffe eingelaufen, noch nicht ein Zug ist gefahren.

Wir können angesichts des Klimawandels keine Normalisierung des Wasserstands über längere Zeit erwarten, und das für den ganzen Fluss: So hat sich der Güterverkehr auf der Elbe bei Magdeburg von 2015 bis 2018 beinahe halbiert. Daran kann auch ein Staudamm im böhmischen Elbtal nichts ändern.

Dr. Reinhard Wobst