



## Entscheidungsstau bei Staustufen

Die geplante Elbestaustufe unterhalb von Děčín bleibt Dauerthema, ohne dass es eine sichtbare Bewegung dazu gäbe. Fakt ist, dass es nach dem 2015er-Rekord-Niedrigwasserjahr auch 2016 schon wieder lange Zeit Pegelstände von deutlich unter 1 m in Dresden gab (normal sind 2 m) und über diese Zeit außer Elbdampfern kein großes Schiff fahren konnte. Generell wird die angestrebte Fahrrinnentiefe von 1,60 m üblicherweise an 3 bis 4 Monaten jedes Jahr unterschritten. Mehr lässt sich weder herbeibaggern noch herbeistauen, auch nicht durch einen 250 Millionen Euro teuren Damm unterhalb von Děčín.

Fakt ist auch, dass nur noch 0,2 % des Gütertransports aller deutschen Wasserstraßen auf der Elbe abgewickelt werden (Sächsische Zeitung vom 28.12.2015) und die Wasserstraßenämter reduziert werden, damit es wenigstens nicht so viele Beamte wie Kapitäne gibt. Der Anteil des Güterverkehrs auf Wasserstraßen ist seit 1991 ohnehin von 30 % auf 10 % gesunken.

Die übersetzten tschechischen Unterlagen zur Umweltverträglichkeitsprüfung der geplanten Děčíner Staustufe umfassten etwa 1000 Seiten und waren nur vom 8. bis 22. April 2016 einzusehen, was den Protest von Umweltverbänden auslöste. Immerhin wird in der „Anlage SP13“ auch auf die mögliche Toxizität der abgelagerten Sedimente eingegangen – eines der Argumente aus unserem Artikel im

SSI-Heft 32 –, allerdings wie fast alle Einwände deutscher Seite mit dem Vermerk „Kommentar wurde nicht berücksichtigt“ versehen, weil die tschechischen Berechnungen Unbedenklichkeit bescheinigen. Ganz offensichtlich wurden Textbausteine verwendet; so erscheint dreimal im Text der identische Absatz, in dem der Abschnitt zwischen Ústí und Grenze „auch von den Dokumenten der UNO und der Europäischen Kommission als fundamentale enge Mündung (basic bottleneck) respektive als Hindernis (barrier) identifiziert“ wird, was das auch immer heißen mag.

Auch sonst sind die Informationen chaotisch: Sachsen lehnt einen Elbeausbau entschieden ab. Bei einer gemeinsamen Kabinettsitzung der Minister von Sachsen-Anhalt und Sachsen forderte Ministerpräsident Tillich jedoch den Bund mit Nachdruck auf, die Schiffbarkeit der Elbe zwischen Dresden und Geesthacht mit einer Fahrrinnentiefe von minimal 1,60 Metern an 345 Tagen im Jahr sicherzustellen. Genau das wird aber im sächsischen Koalitionsvertrag abgelehnt. Eine Herabstufung der Elbe als Bundeswasserstraße liegt auf Eis. – Überraschend ist, dass die Elbe zwischen Ústí und der Grenze nun doch als Flora-Fauna-Habitat (FFH)-Gebiet ausgewiesen wurde, was aber nach Ansicht tschechischer Behörden „kein Hinderungsgrund“ sein soll. Kurz gesagt: Es bleibt spannend, Ausgang offen.

**Dr. Reinhard Wobst**