



Staustufenplanung Děčín im Elbsandsteingebirge: Landschaftszerstörung ohne erkennbaren Nutzen

Bei Děčín plant die tschechische Regierung den Bau einer Staustufe, wenige Kilometer vor der Grenze zu Deutschland. Ziel ist es, den Wasserstand der Elbe dauerhaft anzuheben. Durch diesen technischen Eingriff soll, so die Planung, der Hafen Hamburg nahezu ganzjährig mit Frachtschiffen von Tschechien aus erreichbar sein.

Welche Folgen hätte dieses Betonbauwerk mitten im Elbtal für Mensch, Natur und Landschaft? Und ist dieses Ziel – die ganzjährige Befahrbarkeit der Elbe mit Frachtschiffen – überhaupt erreichbar? Wie hoch ist der Preis, der für dieses Großbauprojekt zu zahlen ist? Wie hoch der Nutzen, die Kosten, die Schäden und Risiken?

Arche Elbe

Die Elbe ist der letzte noch weitgehend naturnahe Strom in Mitteleuropa.

Zwischen Ústí nad Labem und Geesthacht ist die Elbe auf fast 600 km frei von Staustufen und damit frei fließend. Die Wasserführung und das Flussbett der Elbe sind grundsätzlich anders als z.B. am Rhein. Typisch für die Elbe sind lang anhaltende Niedrigwasserperioden, winterliche Eisbildung und ein leicht erodierbares Flussbett. Aufgrund der hydrologischen Situation gibt es lang andauernde Niedrigwasserphasen.

An der Elbe hat sich eine einmalige Naturlandschaft erhalten. Der Nationalpark Sächsische und Böhmisches Schweiz sowie das UNESCO-Biosphärenreservat „Flusslandschaft Elbe“, – das größte Schutzgebiet in Deutschland überhaupt – sind die leuchtenden Perlen an der Elbe. Auch konnte z.B. der Elbe-Biber an der mittleren Elbe wie auf einer Arche überleben. Inzwischen ist er bis nach Niedersachsen und Tschechien eingewandert. 1.050 Pflanzenarten und mehrere tausend Tierarten wurden in und an der Elbe nachgewiesen. Entsprechend entstand dort nach der politischen Wende 1990 ein Netzwerk von Schutzgebieten wie an keinem anderen Fluss in Deutschland. Allein 32 Schutzgebiete von Europäischer Bedeutung (Flora-Fauna-Habitat-Gebiete) reißen sich an der Elbe fast lückenlos aneinander.

Aus diesem Grund ist es unter allen deutschen Naturschutzverbänden Konsens, dass der Naturraum Elbe als letzte große naturnahe Flusslandschaft Deutschlands so wertvoll ist, dass alle Kräfte daran gesetzt werden, diese zu erhalten und zu entwickeln. Dies wird unter anderem auch von den Gesetzen der EU zu Natura 2000 und Wasserrahmenrichtlinie (WRR) gefordert. Von daher sind alle Verbände, aber auch der Großteil der Bevölkerung sowie alle Landeskirchen entlang der

Elbe der Meinung, dass sich die Binnenschifffahrt diesen Rahmenbedingungen anpassen muss, wenn sie ein umweltfreundliches Verkehrsmittel sein will! Der Bau von Staustufen wird als kontraproduktiv angesehen.

Was bewirkt eine Staustufe?

Landschaftszerstörung

Der Elbe-Cañon ist mit einer Tiefe von 300 m der größte Sandsteincanyon Europas, eine einmalige Landschaft. Diese Landschaft sollte unbedingt erhalten werden, auch wegen des Potenzials, das die Elbe für den Tourismus bietet. Das Landschaftsbild würde durch dieses monumentale Betonbauwerk zerstört werden.

Die Böhmisches und die Sächsische Schweiz bieten die Möglichkeit für einen grenzüberschreitenden Tourismus und haben auch einen hohen Freizeit- und Erholungswert. Davon profitiert vor allem das regionale Gewerbe. Auch wird das Gebiet von Touristen, Spaziergängern und Radfahrern auf dem Radwanderweg genutzt. Durch die geplante Staustufe würde der gesamte Elbecañon an Freizeitwert verlieren.

Wasserqualität wird beeinträchtigt

Es ist zu befürchten, dass durch die Stauhaltung die Selbstreinigungskräfte des Flusses minimiert werden, da das Wasser kaum mehr fließt. In der Folge erwärmt sich das Wasser schneller, was das Algenwachstum beschleunigt. Der Sauerstoffgehalt kann zeitweilig für Fische kritische Konzentrationen erreichen.

Kein Hochwasserschutz durch Staustufenbau

Durch die Bewirtschaftung der Staustufe sollen vor allem Winterhochwasser bekämpft werden. Wie das geschehen soll, wird allerdings nicht beschrieben und ist somit nicht nachvollziehbar. Am Rhein wurden gegenteilige Erfahrungen gemacht. Im Zuge des Baus von 10 Staustufen nahm dort die Häufigkeit der Jahrhunderthochwasser enorm zu, wie das Bundesamt für Naturschutz nachgewiesen hat.

Fischfauna verarmt

Staustufen sind immer eine Barriere für die naturnotwendigen Fischwanderungen. Während es in der frei fließenden Elbe 40 Fischarten gibt, sind in der gestauten Elbe in Tschechien nur noch 14 Fischarten lebensfähig. Durch die Turbinen des Wasserkraftwerks verläuft der Abstieg der Fische – insbesondere des Aals – häufig tödlich. Dieses Problem ist bislang noch nirgendwo befriedigend gelöst worden.

Flussvertiefung mit nachteiligen Folgen

Auf Grund von mangelndem Geschiebe (Sand, Kies), das hauptsächlich durch die Staustufen und Talsperren im Oberlauf der Elbe (Quelle: Wasser- und Schifffahrtsdirektion Ost, Sohlstabilisierungskonzept) zurückgehalten wird, vertieft sich die Elbe in Deutschland kontinuierlich in ihr eigenes Bett. Damit fällt auch der Wasserspiegel des Flusses und der Auen, was besonders bei Niedrigwasserständen für die Vegetation negative Folgen hat: Die Austrocknungsgefahr steigt! Diese Wirkung reicht sogar bis in das letzte Welterbe-Gebiet der UNESCO an der Elbe, das Dessau-Wörlitzer Gartenreich.

Europäische Richtlinien werden verletzt

Die Elbvertiefung und der Bau der Staustufe Děčín verstoßen gegen das Verschlechterungsverbot der Wasserrahmenrichtlinie (WRRL). Ziel ist es, bis 2015 einen guten ökologischen Zustand an unseren Flüssen herzustellen. Staustufenbau und Flusskanalisierung stehen dem entgegen.

Wirtschaftlichkeit nicht nachgewiesen

Für den geplanten Staustufenbau gibt es keine Kosten-Nutzen-Rechnung. Der Nutzen wird behauptet, nicht nachgewiesen. Es wurde keine ökonomische Analyse vorgelegt, die ein überwiegendes öffentliches Interesse begründet, die Verschlechterungen in Kauf zu nehmen.

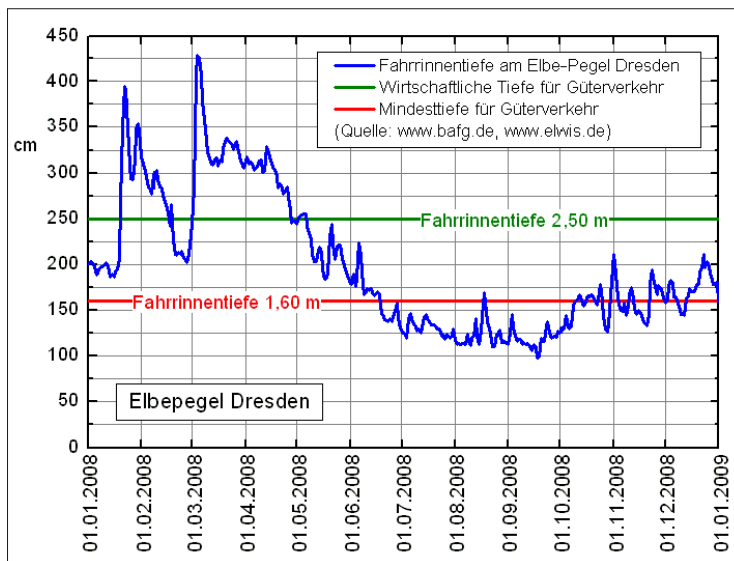
Ganzjährige Befahrbarkeit der Elbe nicht erreichbar

Das Ziel, die Elbe für die Frachtschiffahrt nahezu ganzjährig von Tschechien bis Hamburg befahren zu können, ist mit dem geplanten Bau der Staustufe Děčín nicht erreichbar.

Nicht nur die Elbe in Tschechien, auch die Elbe in Deutschland führt nahezu regelmäßig Niedrigwasser, wodurch die Frachtschiffahrt stark einschränkt oder gar unmöglich ist. Die 550 Kilometer lange frei fließende deutsche Elbe ist ebenso von anhaltendem Niedrigwasser geprägt, vergleichbar mit dem tschechischen Abschnitt von Ústí bis zur Grenze. An im Schnitt 140 Tagen im Jahr erreicht die deutsche Elbe zwischen deutsch-tschechischer Grenze und Magdeburg die angestrebte Fahrrinntiefe von 1,60 Meter (dies entspricht einer Tauchtiefe von 1,40 Meter) nicht (siehe Grafik). Damit wird selbst die absolute Mindesttiefe für die Frachtschiffahrt nicht gewährleistet. Der Klimawandel verschärft das Problem weiter: Extreme Hochwasser und Niedrigwasser nehmen zu – Gift für die Schifffahrt, die gleichmäßige Wasserstände verlangt.

Schifffahrt kehrt Elbe den Rücken

Es wird seitens der Staustufenplaner beklagt, dass die



Typischer Verlauf der Elbe-Wasserstände bei Dresden: der Wechsel von Hoch- und Niedrigwasser. Die langen, nicht planbaren Niedrigwasserperioden machen eine rentable und verlässliche Güterschiffahrt unmöglich. Ein Staustufenbau in Děčín kann diese Tatsache nicht aus der Welt schaffen.

tschechische Schifffahrt vor dem Aus stehe, auf Grund der „Unsicherheiten“ der frei fließenden tschechischen Elbe. Doch die geplante Staustufe wird die Bedingungen für die tschechische Schifffahrt nicht verbessern. Auch die Schifffahrt in Deutschland kehrt der Elbe den Rücken, wie das Bundesamt für Güterverkehr in ihrem Sonderbericht zum Hafenhinterlandverkehr 2007 feststellte. Auch die Deutsche Binnenreederei ist – wie die Tschechische Reederei – in Konkurs gegangen.

Das Risiko der Staustufe Děčín

Sollte die Staustufe Děčín trotz aller Gegenargumente dennoch gebaut werden, droht eine Fortsetzung der Elbe-Kanalisierung, von der allein einige Bauunternehmen profitieren würden, die Kosten trüge der Steuerzahler. Erst wenn die Elbe durchgehend mit einer Vielzahl von Staustufen (ca. 30 Staustufen bis Hamburg) aufgestaut wäre, nur dann ließe sich das Ziel der ganzjährigen Befahrbarkeit mit Frachtschiffen verwirklichen. Damit wäre aber die Flusslandschaft Elbe in ihrer Einzigartigkeit irreversibel zerstört.

Aus ganzheitlicher Sicht ist der Bau der geplanten Staustufe Děčín nicht zu verantworten. Das Projekt ist nicht nur sinnlos, es schädigt massiv Natur und Landschaft sowie die Grundlagen der Tourismuswirtschaft.

Die Chance der Elbe liegt im Qualitätstourismus

Das große wirtschaftliche Potenzial der Elbe liegt nicht im Güterverkehr, sondern im qualitativ hochwertigen Flusstourismus. Mit zweistelligen Wachstumsraten ist der Elbe-Tourismus eines der ostdeutschen Vorzeigeprojekte.

Umfragen haben ergeben, dass die Mehrzahl der Touristen wegen des Natur- und Landschaftserlebens an die Elbe kommen, fast eine Million im Jahr. Naturlandschaften, vor allem naturnahe Flüsse, sind in Deutschland zu einem knappen Gut geworden. Je knapper ein Gut, desto höher sollte seine Wertschätzung ausfallen. Ein technischer Verbau der Elbe käme dagegen einer Entwertung gleich.

Flussregulierungen elbaufwärts von Dolní Žleb (Niedergrund)

Das Elbtal gehört aus landschaftlicher und naturwissenschaftlicher Sicht zu den bedeutendsten und wertvollsten Gebieten der Tschechischen Republik. Die Felsmassive und das tief eingeschnittene Elbtal mit aussichtsreichen Randfelsen bilden eine einzigartige Szenerie. Geschlossene Laub- und Nadelwälder mit kleinen Wasserläufen und mit dem Elbstrom schaffen beste Bedingungen für das Vorkommen von einer Reihe seltener Pflanzen- und Tierarten und bedrohter Standorte, auch aus der Sicht der Europäischen Gemeinschaft. Aufgrund dieser „europäischen“ naturwissenschaftlichen Qualitäten wurde das Elbtal zu einem sogenannten Flora-Fauna-Habitat-Gebiet (FFH-Gebiet) erklärt, das sich in Sachsen fortsetzt.

Deswegen müssen alle Eingriffe in diese Landschaft sorgfältig erwogen und begutachtet werden. Das betrifft auch die Bauten, die ein achtsamer Beobachter im böhmischen Abschnitt der Elbe erblicken kann. Zwischen Dolní Žleb (Niedergrund) und Děčín (Tetschen) befinden sich im Fluss seltsame Gewässerausbauten, besonders in der Nähe der Čertova Voda (Tschirte), die in den Jahren 2008 bis 2009 errichtet wurden. Im Nachfolgenden soll kurz berichtet werden, wer in diese Vorkehrungen investiert hat, wie sie entstanden sind und wozu sie dienen sollen.

Investor dieser künstlich aufgeschütteten „Stein-

Der Autor dieses Beitrages, Dr. Ernst Paul Dörfler, erhielt 2010 in Mainau/Bodensee den Euronaturpreis.

Wer diese Flusslandschaft Elbe liebt, ist aufgefordert, sich zu Wort zu melden und sich für ihren Schutz einzusetzen. Schriftliche Einwendungen zu dem Bauprojekt sind per Post oder per Fax bis zum 24. November 2010 möglich an: Ministerstvo životního prostředí

Vršovická 65, 100 10 Praha 10 / Tschechische Republik

Aktuelle Informationen unter: www.elbeinsel.de

block-Bänke“ (in Analogie zu den Sandbänken) in der Elbe ist die Direktion der Wasserwege der Tschechischen Republik. Diese Behörde ist bemüht, die Elbe verstärkt zu kanalisieren und die Staustufen unterhalb von Děčín und bei Malé Březno (Klein Priesen) zu errichten. Die Vorbereitungen zum Projekt „Steinblock-Bänke“ begannen im Jahr 2007. Die Verhandlungen waren ziemlich kompliziert und zum Schluss kam es zu Kompromissen, besonders seitens des Naturschutzes. Nach den notwendigen Projektstudien und amtlichen Verwaltungsvorgängen begannen die eigentlichen Bauarbeiten, die Anfang 2010 abgeschlossen wurden. Die „Steinblock-Bänke“ wurden als vorübergehende Bauten genehmigt.

Warum entstand eigentlich die Idee der Schaffung dieses künstlichen Biotopes?

Nach der gegenwärtigen Gesetzgebung ist es möglich, ein Vorhaben zu verwirklichen, das zwar den Gegenstand des Flora-Fauna-Habitat-Schutzes mäßig beschädigt, aber gleichzeitig vollwertige Ersatzbiotope schafft und wenn dabei die Umweltverträglichkeitsstudie keinen bedeutenden negativen Einfluss auf das FFH-Gebiet Elbtal feststellt. Der Investor arbeitet schon jetzt an der Erfüllung dieser Bedingung intensiv, was die (schon mehrfach wechselnden) Bearbeiter der Umweltverträglichkeitsstudie für dieses Bauwerk bestätigten. Gegenwärtig ist die Firma Well consulting GmbH und HBH Projekt GmbH damit beauftragt.

Wer entwickelte die „Steinblock-Bänke“ und wie sollen sie funktionieren?

Das Prinzip der „Steinblock-Bänke“ besteht in der Schaffung einer technischen Maßnahme, die durch ihre Konstruktion die Ablagerung von Elbeschotter und Elbesand ermöglichen soll und zwar so, dass sich damit natürliche (bzw. naturnahe) Standorte von schlammigen und schotterartigen Anschwemmungen bilden.

Anhand von experimentellen Berechnungen wurde von Fachexperten des Wasserwirtschaft-Forschungsinstitutes in Prag ein verkleinertes technisches Modell geschaffen. Hier wurden verschiedenste Formen von „Steinblock-Bänken“ in un-



„Steinblock-Bänke“ an der Elbe



„Steinblock-Bänke“ aus der Nähe betrachtet

terschiedlichsten Modellsituationen untersucht und Berechnungen der Sedimentation und der Wasserströmung vorgenommen. Letztendlich wurde eine Form der „Steinblock-Bänke“ ausgewählt, die eine gute Sedimentation von schotter-sandigen und sandigen Sedimenten abzulagern imstande ist. Somit soll sich auch ein Milieu für bedrohte und seltene Pflanzen- und Tierarten bilden, die an die Elbe, besonders an ihren freigelegten Grund und die Ufer, gebunden sind. Für Standpunkte der „Steinblock-Bänke“ wurden Stellen ausgesucht, wo schon in der Vergangenheit die Elbufer durch Steinbefestigungen beeinträchtigt wurden und es zu einer bedeutenden Einschränkung der

Was sagen die tschechischen Umweltvereine zu den Staustufen?

Zahlreiche Umweltverbände in Böhmen haben gegen die Staustufen Stellungnahmen abgegeben: u.a. Přátelé přírody, Ústav pro ekopolitiku, Děti Země, ČSOP (Tschechischer Bund für Umweltschutz), Rybarský svaz (Fischer) und Arnika. Aus ihrer Sicht sind die geplanten Staustufen großer ökonomischer und ökologischer Unsinn, sie schaden der Natur und der Schifffahrt helfen sie gar nicht. Arnika ist auch in Kontakt mit deutschen Umweltverbänden wie der Grünen Liga (Michael Bender) und BUND (Iris Brunar, Dr. Ernst Paul Dörfler). Arnika nimmt auch an der Internationalen Kommission zum Schutz der Elbe teil.

Jana Vitnerová, Arnika

Stellungnahme der Verwaltung des LSG Labské pískovce

Die Verwaltung des LSG Labské pískovce und die Verwaltung des NLP České Švýcarsko haben ihre Standpunkte zur Umweltverträglichkeitsstudie der Staustufe bei Děčín am 14. Oktober 2010 eingereicht. Nach diesem Termin folgt eine Frist, wo ein Begutachter ausgesucht wird. Der Begutachter muß zu einem gegebenen Termin die Auseinandersetzung mit seinen Anmerkungen bekannt geben. Alles verzögert sich im Falle des Ansuchens um eine Ver-

biologischen Funktionen des Wasserlaufes und deren Ufer gekommen ist.

Wie beurteilt die LSG-Verwaltung Labské pískovce die Staustufe und die „Steinblock-Bänke“?

Nach der momentanen Beurteilung des Einflusses des Baues der Staustufe Děčín auf das Flora-Fauna-Habitat-Gebiet Elbtal wird durch den Bau der Elbestaustufe einer der Schutzgegenstände unwiderruflich beschädigt, und zwar durch das dauerhafte Überfluten von schotterigen bzw. sandigen Anschwemmungen oberhalb der Staustufe.

Die „Steinblock-Bänke“ werden von Dr. Jiří Zahrádka beobachtet. Die bisherigen Ergebnisse dieser Beobachtung waren aus der Sicht der Verwaltung des LSG Labské pískovce ungenügend und oberflächlich. Die Grundfrage ist das Verstehen des Fungierens eines großen Flusses, seiner Dynamik und der Fähigkeit der Bildung von verschiedenen Biotopen, die oft von unregelmäßigen oder zufälligen Vorgängen verursacht werden. Das in die Hand zu nehmen und diese Prozesse zu lenken, ist ein ausgesprochen gewagter Schritt, der mit großer Verantwortung für eine möglicherweise nicht umkehrbare Beschädigung verbunden ist.

**Ing. Petr Bauer,
Správa CHKO Labské pískovce
(Verwaltung Landschaftsschutzgebiet
Elbsandsteingebirge)**

längerung der Frist auf 90 Tage, falls die deutsche Seite darum angesucht hat. Dann wird der ganze Prozess öffentlich erörtert. Das projektierte Vorhaben der Staustufe darf keinen bedeutenden Einfluß auf das FFH-Gebiet Elbtal vorweisen, dann muß es die Zustimmungen der Verwaltungen erhalten und die Ausnahmegewilligung für geschützte Arten. Für den Investor bedeutet das noch viel Arbeit. Von einem Bauanfang zu sprechen ist deshalb vorzeitig und unbedacht. Die Anmerkungen der LSG-Verwaltung zur Umweltverträglichkeitsstudie wurden anhand von fachlichen Unterlagen und unter Beteiligung von Externen bearbeitet und betragen ca. 30 Seiten. Wenn im weiteren Entscheidungsprozess die fachlichen Gutachten berücksichtigt werden und die politischen Kräfte außer Spiel bleiben, ist der Bau der Staustufe unterhalb Tetschen unter den jetzigen Bedingungen nicht möglich.

Allgemein ausgedrückt, kann man für 6 Milliarden Kronen Staatskosten auch ohne den Bau einer Staustufe eine Reihe von Arbeitsplätzen schaffen, oder man kann das Geld in die Infrastruktur der Gemeinden und Städte investieren. Illustrierend ist die Stellungnahme mancher führender Protagonisten des Baues: Im Tschechischen gibt es dafür das Wort „Hungermauer“ – ein Bauwerk, mit dem man vor allem Arbeitsplätze schafft, das aber nicht so recht gebraucht wird.

Ing. Petr Bauer