



Umweltverträglichkeitsprüfung und Elbestaustufen

Was ist eigentlich eine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP)? Eine UVP ist ein gesetzlich gefordertes Verfahren, um bei Bauvorhaben das Interesse von Mensch und Natur zu berücksichtigen. Alle wesentlichen Auswirkungen auf die Umwelt sollen untersucht, bewertet und mögliche Alternativen aufgezeigt werden. Auf Grundlage dieser UVP wird letztendlich von behördlicher Seite über das Vorhaben entschieden. Die fachlichen Unterlagen für die UVP liefert der Projektträger, also der Bauherr.

Hoppla, wie geht denn das? Welcher Bauherr wird schon eine unparteiische Untersuchung veranstalten und damit das Eigentor einer Nichtgenehmigung in Kauf nehmen? Keine Angst, so etwas geschieht ja auch gar nicht. Die eigentliche Entscheidung ist ja die politische Entscheidung – und die ist meist schon vor der UVP gefallen. Die UVP dient danach nur noch der de facto Legitimation – was nicht heißt, daß es im Laufe des UVP-Verfahrens nicht noch unerwartete Wendungen geben kann. Denn das Gesetz schreibt vor, daß potentiell betroffene Menschen in den Planungsprozeß einbezogen werden müssen und ihre Meinung – na wenigstens angehört – werden muß. Und wenn dann sehr, sehr viele Menschen Einwände vorbringen, ist die politische Dimension wieder erreicht, kann alles wieder offen sein.

Der mündige Bürger weiß nicht erst seit dem Autobahn A17 – Projekt oder dem geplanten vierspurigen Ausbau der Königsbrücker Straße in Dresden, was ihn bei der Einsichtnahme in ausliegende UVP-Unterlagen erwartet:

- Beim vorgeschriebenen Variantenvergleich wissen die Verfasser der UVP natürlich schon vorher, welche Variante politisch gewollt und deshalb „erfolgreich“ ist. So werden für den Vergleich nach Möglichkeit weniger sinnvolle und weniger umweltfreundliche Variationen des Vorhabens präsentiert, gegen die dann die „gewollte“ Variante ungeheuer positiv aussieht.
- Nachvollziehbarkeit ist nicht unbedingt erwünscht. Es soll schon Leute gegeben haben, die mit gesundem Menschenverstand die ganze Argumentation ausgehebelt haben. Also ist es besser, kompliziert und weitschweifig zu schreiben, um dann überraschend zu ganz konkreten Schlußfolgerungen zu Gunsten des Projektes zu kommen.
- Objektivität kann man nicht unbedingt erwarten, schließlich wird der Verfasser der UVP-Unterlagen vom Bauherren bezahlt.

All diese Punkte wurden den Lesern der im April in verschiedenen Orten Sachsens ausliegenden Dokumentation zur UVP „Verbesserung der Schiffbarkeitsbedingungen der Elbe auf dem Abschnitt Střekov-Staatsgrenze D/ČR“ in klassi-

scher Art vor Augen geführt. Im Klartext besagt das Projekt, daß die Elbe in Tschechien kurz vor der deutschen Grenze durch zwei Staumauern bis zu 5,6 m hoch und auf einer Länge von 11 km angestaut werden soll, damit die darauf verkehrenden ca. 10 Schiffe pro Tag auch in Trockenperioden ihre volle Tragfähigkeit ausnutzen können (siehe auch SSI-Heft 17, S. 25-27).

Verantwortlich für die Projektierung der Staustufen ist die Firma „Hydroprojekt Prag AG“ im Auftrag der tschechischen Wasserstraßendirektion. Die Bearbeiter der UVP (zu großen Teilen Mitarbeiter der Firma „Hydroprojekt Prag AG“) sind nicht zu beneiden, mussten sie doch ein ganz ungewöhnliches Maß an Kreativität und Phantasie mitbringen. Denn damit für das Projekt die erhofften 75% Strukturförderungsgelder des europäischen ISPA-Fonds – immerhin mehr als 260 Mio. DM - fließen können, mußten sie nicht nur die ökologische Verträglichkeit der Staustufen nachweisen, sondern sogar deren „ökologische Vorteilhaftigkeit“.

Wie weist man aber gegenüber der EU eine ökologische Vorteilhaftigkeit des Staustufenbaues nach, wo doch gleichzeitig an vielen Stellen in Europa (z.B. an Loire, Isar, Donau) aus Umweltgründen Flußläufe renaturiert und Staustufen rückgebaut werden? Wie macht man das in einer Zeit, in der die meisten EU-Staaten alle Hände voll zu tun haben, um die Ziele der EU-Wasserrahmenrichtlinie einzuhalten? Diese verlangt nämlich bis zum Jahr 2015 das Erreichen einer „guten“ oder „sehr guten“ Wasserqualität in allen Gewässern.

Bei aller Anteilnahme - was bei der UVP herauskam war so bizarr, daß selbst das Sächsische Staatsministerium für Umwelt und Landwirtschaft in seine offizielle, überaus höfliche Stellungnahme Passagen wie „...nicht nachvollziehbar...“ oder „...aus unserer Sicht nicht ableitbar...“ aufnahm. Beim Lesen mußte man sich immer wieder in Erinnerung rufen, daß diese UVP-Unterlagen tatsächlich ein offizielles, staatsübergreifendes Dokument darstellen und kein Ausredenspiel eines kleinen Kindes. Dabei ist das Phantom der Verwirklichung der 50 Jahre alten Staustufenpläne in Tschechien (die ursprünglich auch 19 weitere Staustufen auf deutscher Seite, z.B. bei Rathen und Dresden-Loschwitz vorsahen) so real wie noch nie.

Wie nun weiter?

In Dresden gründete sich nach einer Lesung des Publizisten Ernst Paul Dörfler, der sein Buch „Wunder der Elbe“ vorgestellt hatte, spontan die Bürgerinitiative „Naturnahe



So ähnlich wie hier am Schreckenstein bei Usti n. L. soll es nach dem Willen des Tschechischen Verkehrsministeriums bald auch in unmittelbarer Grenznähe zu Deutschland aussehen. (Foto: Cornelius Meffert, DUH)

Elbe“. Diese Bürgerinitiative unterstützte die Menschen bei der Verfassung von Einwendungen zur ausgelegten UVP. Letztlich erreichten ca. 400 Einwendungen aus Deutschland das Tschechische Umweltministerium. Diese Zahl reichte aus, um den Planungsprozeß vorerst für vier Monate bis Ende September zu unterbrechen.

Trotz der offensichtlichen Mängel der UVP kann ein Überdenken der Pläne nicht auf fachlicher, sondern nur auf politischer Ebene angekurbelt werden. So sammelt die Bürgerinitiative „Naturnahe Elbe“ auch jetzt nach dem Ende der Einspruchsfrist noch Unterschriften unter Briefe an den Tschechischen Umwelt- sowie Verkehrsminister. Diese Briefe kann übrigens jeder auch selbst im Internet abrufen und nach Prag schicken.

Juliane Friedrich, Thomas Böhmer

Elbestaustufen: Darstellung und Wirklichkeit

Im folgenden soll die Darstellung in der tschechischen UVP in Kursivschrift abgedruckt werden. Im Anschluß wird in Anstrichen eine realistische Bewertung gegeben, wie es wohl in der Realität aussieht.

Der Ausbau bringt großen ökonomischen Nutzen, insbesondere eine Steigerung des Bruttoinlandproduktes.

- Nach einer für Deutschland angefertigten Studie im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums hätte jede in den Elbeausbau investierte Mark nur einen Nutzen von 10 Pfennigen.
- Bei der ökonomischen Berechnung in der UVP wurde zum Vergleich der Transport durch die Deutsche Bundesbahn angenommen - wodurch natürlich keine Steigerung des Tschechischen Bruttoinlandproduktes erfolgen konnte!

Ohne Ausbau der Elbe lässt sich das derzeitige Transportaufkommen nicht erhöhen.

- Diese Behauptung ist weder physikalisch noch verkehrstechnisch begründbar. Derzeitig finden monatlich 100 bis 150

Fahrten von Binnengüterschiffen bzw. Schubverbänden statt, deren Zahl problemlos erhöht werden könnte.

Es gibt keine Alternative zum Staustufenbau.

- Statt die Elbe den Schiffen, können auch die Schiffe der Elbe angepaßt werden. So stellte der Sächsische Wirtschaftsminister Kajo Schommer im Frühjahr das Modell eines Schiffes vor, das selbst bei starkem Niedrigwasser noch auf der Elbe verkehren kann. Das Schiff verfügt bei einem Tiefgang von 90 cm noch über eine Tragfähigkeit von 700 t.

Das Transportaufkommen der Schifffahrt auf der Elbe wird sich laut UVP bis 2010 fast verdoppeln und bis 2020 verdreifachen.

- Trotz des massiven Ausbaus der Flüsse in Westdeutschland, z.B. an Rhein und Mosel, und ganzjähriger Schiffbarkeit hat sich dort in den letzten 20 Jahren die Zahl der Schiffe um 33 % und die Tragfähigkeit um 25 % verringert. Das relative Aufkommen an typischen Schiffsgütern ist rückläufig.

Der Anstieg des Transportaufkommens der Schifffahrt entsteht ausschließlich durch Verlagerung von Transporten des Schienen- und Kraftverkehrs auf die Wasserstraße. Von dieser Bedingung ausgehend wird eine Verringerung des Lärms, der Schadstoffemissionen und der Unfälle nach dem Staustufenbau errechnet.

- Ungeachtet des prinzipiell vorhandenen energetischen Vorteils des Schiffstransportes besteht in der derzeitigen Situation im Vergleich zur vollelektrifizierten Bahnstrecke kein Umweltvorteil. Dies betrifft besonders die lokalen Schadstoffemissionen im Elbtal, die sich verstärken würden.
- Wenn der Schiffsverkehr noch billiger und zuverlässiger wird - entsteht da nicht auch Neuverkehr (mit den entsprechenden Umweltauswirkungen!), weil z.B. dann die von Tschechien herantransportierten Baumaterialien über noch größere Entfernungen konkurrenzfähig gegenüber der „Kiesgrube vor Ort“ wären?
- Im Unterlauf des Flusses fehlt das durch die Staumauern zurückgehaltene Geschiebe, der Fluß gräbt sich ein. Um diese Tiefenerosion einzudämmen, wird als Ausgleich ein zusätzlicher Schiffstfansport von Geschiebematerial zu diesen Stellen notwendig. Dieser Verkehr wäre ebenso Ursache des Ausbaus.

Die Wasserqualität wird durch den Staustufenbau verbessert, weil eine erhöhte Durchlüftung eintritt

a) beim Überlauf des Flusses über die Staumauer

b) durch die Erhöhung der Fließgeschwindigkeit in ausgebaggerten Abschnitten

c) durch die verstärkte Wirkung der Schiffsschrauben („als natürliche Quelle der Oxydation des Wasserlaufes“)

- Wie das Bundesamt für Naturschutz feststellte, hat sich bei keinem Staustufenprojekt in Deutschland je die Wasserqualität verbessert. Im Gegenteil, sie hat sich um eine Halbe Stufe (d.h. deutlich) verschlechtert (starke Absenkung der Selbstreinigungsfähigkeit des Flusses, Eutrophierungseffekte infolge Stillgewässercharakter im Staubereich etc.).
- Im vorliegenden Fall ist zusätzlich damit zu rechnen, daß bei Hochwasser eine stoßweise Freisetzung von im Staubereich abgelagerten giftigen Schlämmen erfolgt, die dann über die Ablagerung auf den Elbauen in Deutschland in die Nahrungskette gelangen und die Trinkwasserversorgung gefährden können.
- Damit ein Einfluß der Schiffsschrauben überhaupt spürbar wäre, müßte sich die Zahl der Schiffe in einer vollkommen anderen Größenordnung bewegen, jedoch auch dann wäre die Sauerstoffversorgung in keiner Weise mit einem natürlichen Zustand vergleichbar.

Die Lärmwirkung der Schifffahrt wird sich verringern, weil sich die Länge der Abschnitte mit schnell strömendem Wasser verkleinert und somit die notwendige Antriebsleistung verringert wird.

- Dies ist ein Widerspruch zum vorherigen Punkt, der von einer Verstärkung der Schiffsschraubentätigkeit ausgeht. Entweder verursachen die Schiffe mehr Turbulenzen, Wellen und Lärm oder weniger...
- Die abwärts fahrenden Schiffe brauchen in den langsamströmenden Abschnitten dann natürlich entsprechend mehr Antriebsleistung.
- Für den deutschen Teil muß auf jeden Fall mit entsprechend mehr Lärm und ebenso Abgasen auf der Elbe gerechnet werden, wenn die Zahl der Schiffe ansteigen sollte.

Die Überwindung der Staustufen durch wandernde Tierarten wird durch den Bau von Fischtreppen ermöglicht.

- Allgemein sind Fischwanderhilfen meist nur für ausgewählte (besonders starke) Fische und Fischarten geeignet. Die meisten anderen wandernden Flußtiere wie z.B. das Flußneunauge können solche Anlagen nicht überwinden. Die im Projekt vorgesehenen Fischaufstiegshilfen sind überhaupt - mit ihren 3 bis 5 m Breite - nach heutigen Erkenntnissen nicht funktionsfähig.

- Wanderhilfen lösen nicht das Problem, daß wandernde Flußtiere im Oberwasser ein völlig flußfremdes Ökosystem vorfinden, wo die meisten von ihnen nicht überleben können.
- Durch die Unterbrechung des Flußlaufes würde die Artenzahl auch im deutschen Abschnitt zurückgehen. Die Wiederansiedelung des Lachses in Sachsen wäre gefährdet.

Das Risiko der Verminderung der Artenvielfalt von Flora und Fauna ist „minimal“.

- Oberhalb der Wehre kommt es durch die Anhebung des Wasserspiegels sowie durch die Uferverbauung zum Schutz vor Wellenschlag zu einer unwiederbringlichen Zerstörung der Uferökosysteme, die durch periodische Überflutung geprägt sind. Die charakteristische Elbefauna und -flora dieses für Europa einzigartigen Raumes würde schlagartig verschwinden. Die weltweit nur noch im betreffenden Gebiet vorkommende Pflanze Hirschsprung würde aussterben.
- Unterhalb der Wehre wird es durch Fahrrinnenvertiefungen und verstärkte Erosion der Flußsohle zu einer Absenkung des Grundwasserspiegels bis zu 0,5 m kommen. Damit sind die bereits selten gewordenen Biotope der Auewälder und Tümpel entlang der Elbe mit ihrer natürlichen und lebensnotwendigen Dynamik gefährdet.

Der Staustufenbau beseitigt die Wasserspiegelschwankungen, welche sich bisher negativ auf das „Stadtbild“ und den „hygienischen Zustand“ in Děčín ausgewirkt haben.

- Wasserspiegelschwankungen sind Bestandteil der natürlichen Flußdynamik und stellen für viele eine Bereicherung des Stadtbildes dar. Ein Stausee neigt eher zu Fäulnisprozessen als der frei fließende Fluß. Das Problem des nach einem Hochwasser am Ufer zurückbleibenden Mülls kann auf keinen Fall durch den Bau von Staustufen gelöst werden - die tschechischen Plastikflaschen und Müllbeutel würden lediglich leichter nach Deutschland durchschwimmen können...

Es gibt keinerlei Auswirkungen auf den deutschen Abschnitt.

- Bedarf das noch eines Kommentars?

Thomas Böhmer, Juliane Friedrich