



Neues von den Elbestaustufen

Das Thema Elbestaustufen in Tschechien kommt in die Jahre, ohne dabei irgendwie an Aktualität zu verlieren. Im Auf und Ab der Meldungen klingen Befürworter und Gegner des Projektes gleichermaßen optimistisch.

Obwohl durch den Bau der Staustufen bedeutende Auswirkungen auch auf das deutsche Gebiet zu erwarten sind (siehe SSI-Heft 17 und 18), liegt die Entscheidung allein auf tschechischer Seite. Dabei wird der Wille zum Bau einerseits von einer allgemein technokratischen Grundstimmung in Tschechien getragen, aber ebenso auch vom Nationalstolz der Tschechen auf ihre „Anbindung ans Meer“. Auf der anderen Seite steht eine langsam aufkeimende Umweltbewegung, die nicht nur auf weitreichende ökologische Konsequenzen, sondern auch auf die wirtschaftliche Unsinnigkeit des Projektes verweist.

Auf Regierungsebene spiegelt sich dieser Konflikt in den Positionen von Verkehrs- und Umweltministerium wider. Obwohl das Bauvorhaben an der Wasser-„Straße“ Elbe dem Verkehrsministerium untersteht, kann das Bauvorhaben nicht ohne die Erteilung einer Ausnahmegenehmigung durch das Umweltministerium verwirklicht werden, denn die Staustufen sollen in Landschaftsschutzgebieten errichtet werden („Böhmisches Mittelgebirge“ und „Böhmische Schweiz“). Das Umweltministerium will diese Genehmigungen nicht erteilen und steht deshalb unter dem enormen Druck des „mächtigeren“ Ministeriums für Verkehr und Telekommunikation. Deutlich wurde dies beispielsweise in einem Fernsehinterview des tschechischen Verkehrsministers Jaromir Schling im März diesen Jahres. Er bestand darin auf dem Staustufenbau „aus wirtschaftlichen Gründen“. Da die Elbe zudem bereits vielfach reguliert werde, „kommt es auf zwei weitere Staustufen nicht an“. Schling forderte unverblümt sogar die Auflösung des tschechischen Umweltministeriums: „Ich sage seit langem, daß das ein überflüssiges Organ ist.“

Daß beim diesem Staustufenprojekt nicht immer rationale Argumente zu erwarten sind, hatte ja bereits die Beschreibung der Umweltverträglichkeitsunterlagen im SSI-Heft 18 deutlich gemacht. Selbst der sächsische Umweltminister Steffen Flath bekam dies nun zu spüren, als er sich in einem Treffen mit dem tschechischen Umweltminister Milos Kušvart gegen die Staustufen aussprach und betonte, daß der Staustufenbau die Elbauen schädigen sowie das Selbstreinigungsvermögen und die Wasserqualität der Elbe verringern würde. Die tschechische Presse erklärte daraufhin die Stellungnahme mit einer massiven Beeinflussung durch die deutsche Eisenbahnlobby!

Obwohl Minister Flath natürlich nichts dafür kann, stellt

die reine Existenz der Eisenbahn in der Tat eine ernsthafte Bedrohung des Staustufenprojektes dar. Aus Umweltsicht dürfte sie gegenüber den durchschnittlich 50 Jahre alten Elbschiffen, die zudem keine Abgasgrenzwerte einhalten müssen, besonders in Punkto Energieverbrauch und Schadstoffausstoß überlegen sein. Auch die Kapazität der Eisenbahnstrecke (Prag) - Děčín – Dresden – Hamburg läßt die Übernahme von Schiffstransporten bei Niedrigwasser ohne Probleme zu. Hinzu kommt die größere Flexibilität, Geschwindigkeit und Netzabdeckung der Eisenbahn.

Vor diesem Hintergrund erweist sich einmal mehr eine wesentliche Begründung des Staustufenbaus als Makulatur: die Verlagerung eines Teils des Straßengüterverkehrs auf „ökologischere“ Verkehrsträger ließe sich NUR durch den Bau der Staustufen gewährleisten.

Stehen nicht letztlich ganz andere Gründe hinter dem Bau der Staustufen? Geht es nicht vielleicht um die Sanierung der tschechischen Bauindustrie, die nach Fertigstellung des Kernkraftwerkes Temelin nach neuen Aufgaben sucht – oder sogar um die Konkurrenz zur (deutschen) Eisenbahn?

Aus ökologischer Perspektive würde eine LKW-Maut o.ä. sicher eher verkehrsverlagernd wirken als eine Kostenverringerung für die Schiffsbetreiber durch einen überdimensionierten Elbeausbau mit staatlichen Geldern. Ein Belassen der Elbe und die Anschaffung moderner flachgehender Schiffe würde dem Umweltschaden insgesamt sicher mehr Rechnung tragen. Die Kapazität der „Straße“ Elbe steht dem bestimmt nicht im Wege.

Chronologie der Ereignisse

Was ist nun seit der Auslage der Unterlagen für die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) zu den tschechischen Staustufen (im Frühjahr 2001) geschehen?

Dank einer außergewöhnlich regen Beteiligung innerhalb des UVP-Verfahrens verzögerte sich die Entscheidung über das Projekt um rund sieben Monate. Ca. 12 000 Tschechen und Deutsche sprachen sich bis zum Frühjahr 2002 gegen die Staustufen aus. Auch das Prager Umweltministerium stellte schließlich fest: „Die Dokumentation konnte nicht belegen, daß bei dem Vorhaben die gesamtgesellschaftlichen Interessen eines Ausbaus über den Belangen der Allgemeinheit im Bezug auf den Schutz von Natur und Landschaft liegen.“ Es entschied sich daher für eine „Ablehnende Stellungnahme“. Diese ist zwar nicht verbindlich, aber im Rahmen des folgenden Verwaltungsverfahrens ein deutliches Signal. Das Verkehrsministerium hingegen ließ es sich nicht nehmen, unmittelbar seine Pläne zum Bau der

Staufstufen zu bekräftigen. Die Regierung beauftragte das Verkehrsministerium sogar mit der beschleunigten Vorbereitung des Staufstufenbaus.

Die tschechische Umweltorganisation „Arnika“ meldete unterdessen die betreffenden Schutzgebiete als potentielle Bestandteile des europäischen Schutzgebietssystems („FFH-Gebiet“) an Brüssel, um auch die europäische Ebene einzuschalten. Diese Aktion könnte nach den tschechischen Parlamentswahlen im Juni 2002 - bei denen sich die Befürworter eines raschen EU-Beitritts von Tschechien durchsetzten - zusätzliches Gewicht bekommen.

Mit Spannung wurde auch die Neubesetzung des Umweltministerpostens erwartet. Doch gleich nach Amtsantritt bekräftigte Libor Ambrozek als neuer Umweltminister die Ablehnung des Staufstufenbaus.

Verfahrenswege – verfahrenre Wege

Um möglicherweise doch noch die notwendige Zustimmung des Umweltministeriums zu erreichen, bleibt die Beantragung der in §43 des tschechischen Naturschutzgesetzes vorgesehenen Ausnahmegenehmigung durch den Investor, die Schifffahrtsdirektion der Tschechischen Republik. Dies ist nun offiziell geschehen, so daß die Entscheidung innerhalb weniger Wochen zu erwarten ist. Von maßgeblicher Bedeutung wird dabei die Standhaftigkeit des Umweltministers gegenüber dem tschechischen Parlament sein.

Würde die Ausnahmegenehmigung dem Investor wiederum versagt, bliebe lediglich die Entwicklung einer veränderten Ausbauvariante, welche den gesamten Verfahrensgang erneut zu durchlaufen hätte. Daß ein solches Vorgehen der tschechischen Schifffahrtsdirektion nicht unwahrscheinlich ist, zeigen die Erfahrungen seit dem Jahr 1994 als die damals maßlos überdimensionierten Staufstufenpläne kategorisch abgelehnt worden waren und prompt eine neue Variante erstellt wurde.

Die parlamentarischen Spielregeln in Tschechien lassen aber auch noch einen anderen Weg offen – einen Parlamentsbeschluß über ein Gesetz zum Staufstufenbau. In einem solchen Fall müßte der Umweltminister nicht mehr um Zustimmung gefragt werden.

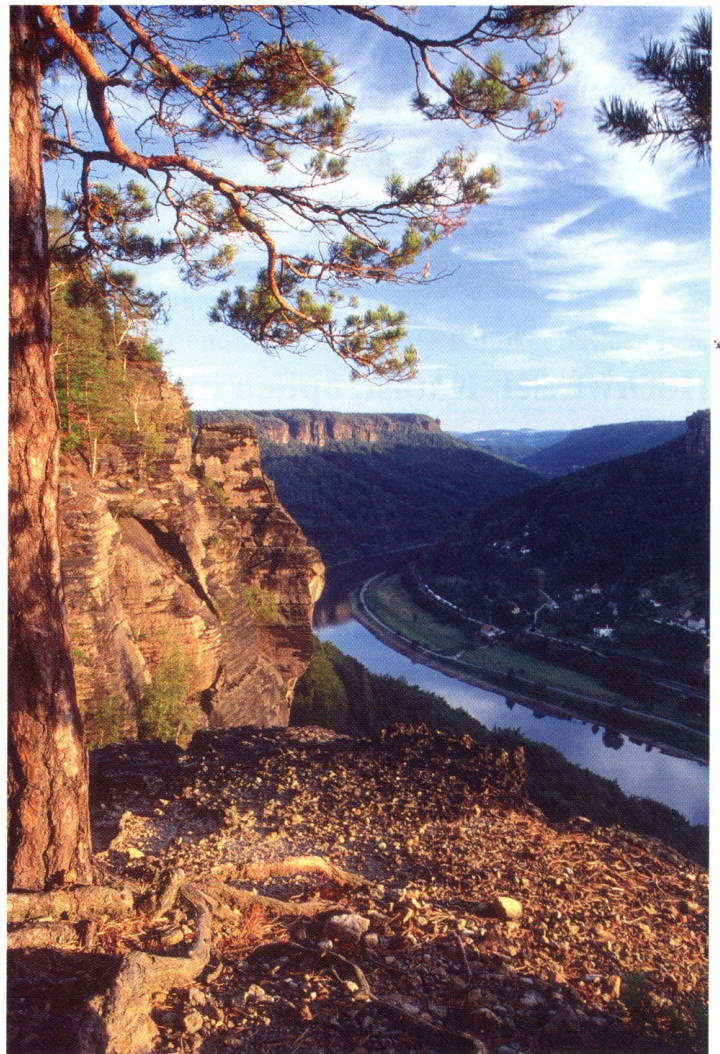
Neue Erkenntnisse

Während man sich bezüglich der Projektbeschreibung zunächst nur auf die Unterlagen der UVP verlassen konnte, gelangten mittlerweile auch andere Informationen nach Deutschland. Durch die Papiere von Jaroslav Kubec, einem tschechischen Wasserbauingenieur mit internen Kenntnissen, erscheint das Ausbauziel in einem anderem Licht. Verschiedene Indizien in den Konstruktionsplänen weisen darauf hin, daß das Ziel des Staufstufenbaus nicht wie offiziell verlautbart in einer angestrebten Tauchtiefe von 1,40 m liegt, sondern weit darüber. Die Pfeiler wurden z. B. so projek-

tiert, daß die Stauhöhe später leicht aufstockbar ist. Die Schleusenkammern sollen fast 3 m tiefer als notwendig gebaut werden. Das geplante Staumauerfundament orientiert sich erstaunlicherweise an einer hypothetischen Staufstufe auf deutschem Gebiet bei Oberrathen wie sie auf alten Plänen aus DDR-Zeiten verzeichnet ist. Glaubt man dem Ingenieur Kubec, dann erzwingt die derzeitige Konstruktion fast zwangsläufig den weiteren Ausbau auf eine Tauchtiefe von letztendlich 2,80 m, damit die Staufstufen überhaupt richtig betriebsfähig werden. Deutschland wäre damit in Zugzwang gebracht.

Die Rolle Deutschlands

Die Rolle Deutschlands und der deutschen Umweltverbände bei der Entscheidung zum Staufstufenbau in Tschechien sollte nicht unterschätzt werden. Wesentliche Begründung für den Bau der Staufstufen in Tschechien ist immer auch die Notwendigkeit einer Anpassung an die Schifffahrtsverhältnisse der deutschen Elbe gewesen. Man bezog sich dabei auf den Bundesverkehrswegeplan von 1992,



Das Elbtal in der Böhmischen Schweiz. Bei Děčín und Ústí sollen wirtschaftlich umstrittene und ökologisch nachteilige Staufstufen die Schifffbarkeit der Elbe erhöhen.

der zwar Staustufen auf der deutschen Elbe explizit ausschließt, jedoch eine Vertiefung des Flußbettes um ca. 20 cm durch andere bauliche Maßnahmen vorsieht.

Besonders nach den dramatischen Hochwasserereignissen im August 2002 werden diese Ausbaupläne einer kritischen Prüfung unterzogen, nicht zuletzt aufgrund des öffentlichen Druckes. Nachdem die offizielle Verkehrsprognose für den Elbegüterverkehr im Jahr 2010 von 15 Mio. t/Jahr auf unter 5 Mio. t/Jahr korrigiert werden mußte, hatte Bundesfinanzminister Eichel schon im April 2002 die Gelder für den Ausbau der Elbe gesperrt, weil „der Ausbaubedarf noch zu begründen sei“. Mittlerweile gibt es kaum einen prominenten Politiker in Deutschland, darunter war sogar der ehemalige sächsische Wirtschaftsminister Schommer, der nicht den bekannten Satz aufgegriffen hat: „Wir müssen die Schiffe der Elbe anpassen und nicht die Elbe den Schiffen.“

Zum Staustufenprojekt in Tschechien gingen von deutscher Seite 29 offizielle Stellungnahmen ein, von denen nur eine einzige die geplanten Staustufen nicht abgelehnt hat. Es ist nicht verwunderlich, daß dies die Stellungnahme der Sächsischen Binnenhäfen GmbH war – verwunderlich ist lediglich, daß diese 100%ige Tochter des Freistaates Sachsen eine die Staustufen begrüßende Stellungnahme

abgab, während der Freistaat Sachsen offiziell große Bedenken bei der Tschechischen Regierung anmeldete.

Staustufen und Hochwasser

Die Sächsische Binnenhäfen GmbH war es auch, die nach der Flutkatastrophe im August einen Ausbau und eine stärkere Regulierung der Elbe forderte, um die Menschen angeblich vor künftigen Hochwassern zu schützen. Die Erfahrungen an anderen deutschen Flüssen sprechen jedoch eine andere Sprache. So erreicht der Rhein seit dem vollständigen Staustufenausbau in den 1970er Jahren regelmäßig aller zwei Jahre Hochwasserstände, die er vor dem Ausbau nur etwa aller 40 Jahre erreichte. Die Hochwasserwelle pflanzt sich dort mittlerweile mit der doppelten Geschwindigkeit fort. Ob uns – und besonders den direkten Anwohnern – weitere Staustufen in Tschechien zu wünschen wären, bleibt fraglich.

Juliane Friedrich, Thomas Böhmer

Nach Redaktionsschluß erreichte uns noch folgende Meldung: Die Sächsische Binnenhäfen Oberelbe GmbH hat die Elbehäfen von Děčín und Lovosice übernommen. Beide Häfen gehörten der insolventen Reederei ČSPL an und wurden gemeinsam mit der tschechischen Speditionsfirma ARGO gekauft.