



### Elbestauwerk direkt unter dem Rosenkamm in der Böhmischen Schweiz geplant

Nunmehr sind bereits fünf Jahre seit der ersten Veröffentlichung der Planungen für zwei Staumauern an der Elbe im tschechischen Grenzgebiet ins Land gegangen. Wie ein Bollwerk hat sich das Tschechische Umweltministerium bisher mit seinem Veto gegen den Bau in immer wiederkehrenden Verhandlungen behauptet. Dabei scheint die Sache eigentlich ganz klar zu sein:

Mit 625 km zwischen dem Wehr Geestacht bei Hamburg und Schreckenstein (bei Ústí) bildet die Elbe die mit Abstand längste barrierefreie Flußstrecke in Europa. In der Fülle der nach der Deindustrialisierung wieder einwandernden Flußfauna besitzt gerade der obere Abschnitt den größten Artenreichtum des ganzen Flusses. Vor einigen Jahren tauchten auch die Biber wieder in der tschechischen Elbe auf, gerade dort, wo die Staustufen gebaut werden sollen. Der beständige Wechsel zwischen Hoch- und Niedrigwasser hat einen Naturreichtum hervorgebracht, der gleichzeitig die Grundlage für ein herausragendes Tourismuspotential darstellt. So steht der Elberadwanderweg bei den deutschen Fahrradtouristen mittlerweile an erster Stelle der Beliebtheitsskala.

Über Jahrhunderte nimmt auch der Schiffsverkehr seinen Platz in diesem Gefüge ein. Während die Weiße Flotte im Jahr 2005 einen Besucherrekord feiert, ist jedoch die Güterbeförderung per Binnenschifffahrt auf der Elbe im Niedergang begriffen. Angesichts von allgemein niedrigen Transportpreisen sind billige, aber behäbige Massengütertransporte immer weniger gefragt – jedenfalls nicht, so lange es noch erschwingliches Erdöl gibt und die Hauptkosten der Automobilität von der Gesellschaft getragen werden. Daß der

Rückgang der Binnenschifffahrt nicht an der schlechten Schiffbarkeit der Elbe liegt, zeigt ein Rückblick in die Geschichte. Während heute nur noch 1 bis 2 Mio t pro Jahr transportiert werden, waren es 1989 noch 10 Mio t und im Jahr 1918 sogar 18 Mio t. Die ursprüngliche Prognose von 4 Mio t für die Entwicklung der Elbeschifffahrt wurde inzwischen vom Tschechischen Verkehrsministerium auf 2,8 Mio t nach unten korrigiert.

Die heute transportierte Gütermenge ließe sich auch von der Bahn mit 2-3 Zügen am Tag transportieren – und genau das wird ja auch schon bei Niedrigwasserperioden gemacht. Dies kann auch aus ökologischen Gründen kaum noch als Nachteil bezeichnet werden. Während die Bahnstromkraftwerke in der Regel nach neuestem Standard arbeiten, ist die Entwicklung beim Antrieb der Binnenschiffe beinahe stehen geblieben. Einige Kähne schippern so schon seit über 70 Jahren über die Elbe. Selbst für modernere Großschiffe bei ausreichender Fahrrinntiefe errechnete das Umweltbundesamt in Berlin für das Binnenschiff im Vergleich zum Bahntransport noch einen doppelt so hohen Energieverbrauch sowie die 16fache Emission an Stickoxiden ( $\text{NO}_x$ ). Stickoxide wiederum bilden u.a. eine der Hauptursachen für heutige Waldschäden.

Das oberste Kontrollamt der Tschechischen Republik hat zudem Bedenken angemeldet, weil die Kosten von ca. 200 Mio EUR für den Staustufenbau nicht nachvollziehbar waren und statt dessen mit 330 Mrd. EUR gerechnet werden muß. Gleichzeitig sprachen sich Vertreter der Weltbank wegen fehlender Wirtschaftlichkeit gegen das Vorhaben aus. Statt

erhoffter Fördergelder aus Brüssel hat die Umweltkommissarin Margot Wallström offen Strafen im Falle des Baues der Staustufen angekündigt.

Es sollte angesichts der Fakten nicht verwundern, daß sich das Tschechische Umweltministerium aufgrund der Unverhältnismäßigkeit von erwartetem wirtschaftlichen Nutzen und Umweltschaden immer wieder gegen den Staustufenbau ausspricht, daß auch Bundesregierung und der Freistaat Sachsen auf diplomatischer Ebene immer wieder „erhebliche Bedenken“ gegen das Projekt anmelden.

Verwundert haben allerdings andere Meldungen aus dem politischen „Nähkästchen“ von dieser- und jenseits der Grenze. So brachte im Dezember 2003 der ehemalige Verkehrsminister Schling – der mit den Staustufenplänen ja bisher am Veto des Umweltministers gescheitert war – im tschechischen Parlament einen Ge-

setzentwurf ein, der per Gesetz jegliche Ausbaumaßnahmen an Elbe und Moldau zum „öffentlichen Interesse“ erklärt und damit alle gesetzlichen Umweltschutzbestimmungen an diesen Flüssen aufhebt. Unmittelbar vor der Abstimmung über den Gesetzentwurf erklärte ganz zufällig das Sächsische Wirtschaftsministerium die Einstellung der Rollenden Landstraße und arbeitete damit den Befürwortern des Baues in die Hände.

Auch der bundesdeutsche Verkehrsminister Stolpe erstaunte die Fachleute, als er der tschechischen Seite eine Wassertiefe von 1,60 m an mindestens 345 Tagen im Jahr auf der deutschen Elbe garantierte. Auf diesen Wert bezieht sich die Dimensionierung für die Staustufenplanungen. Allerdings läßt die langjährige Zeitreihe in Deutschland schon eine Tiefe von 1,40 m an ca. 100 Tage im Jahr nicht erwarten – wenn man keinen weitgehenden Ausbau, sondern nur Erhaltungsmaßnahmen der Elbe annimmt, wie es erklärter Konsens in Berlin ist.

Die Auseinandersetzung um das besagte Gesetz brachte in Prag innerhalb von ca. 1,5 Jahren zuerst die Zustimmung durch das Abgeordnetenhaus, dann das Veto des Senates (der zweiten Kammer des Parlamentes), eine Überstimmung dieses Vetos und mehrere Gutachten über das „öffentliche Interesse“ der Baumaßnahmen – bis man letztlich feststellte, daß das Gesetz für laufende Verfahren nicht mehr anwendbar war und deshalb erst der laufende Antrag abgelehnt und ein neuer gestellt werden müßte. Die letzten Meldungen berichteten darüber, daß das tschechische Verfassungsgericht das Gesetz wieder kippte, denn nur die zuständigen Behörden dürften über das „öffentliche Interesse“ entscheiden, nicht aber pauschal ein Gesetz.

Die im Laufe dieses Jahres herübersickernden Nachrichten zeugen von einer geänderten Taktik der Befürworter. Das Problem soll nun mit Hilfe nur noch einer Staustufe und somit



*Blick vom Růžovský hřeben (Rosenkamm) ins böhmische Elbtal. Hier, direkt unterhalb, soll ein Querbauwerk den natürlichen Lauf der Elbe unterbrechen.*

den halben Kosten gelöst werden. Die neue Staustufe „Děčín“ ist praktisch identisch mit der ehemaligen Staustufe „Prostřední Žleb“ unterhalb von Děčín, die zweite Stufe bei „Male Březno“ ist aus den Planungen verschwunden – jedenfalls vorläufig, denn die Aufstauung unterhalb von Děčín kann keine Wirkung auf die Wassertiefe oberhalb der Stadt entfalten, weil sonst der Stausee die Keller der Häuser überfluten würde.

Nach all dem Tauziehen entringt die folgende Mitteilung aus Děčín dem Verfasser dieser Zeilen nur noch ein müdes Lächeln: „Ein chinesisches Konsortium will eine große Werft bauen und Arbeitsplätze schaffen, benötigt aber dazu unbedingt einen Stausee zum Zwischenlagern der Schiffe und ausreichend Wasser zum Stapellaufen.“

Was bleibt zu hoffen? Alle Beteiligten sollten letztlich akzeptieren, daß die Elbe als frei fließender Fluß den höchsten Nutzen bringt – für die Menschen in der Region wie auch für die Natur. Alle Beteiligten sollten aber auch ihr Gesicht wahren können. Nach Aussagen des tschechischen Ingenieurs Kubec kann durch einfache Strombaumaßnahmen wie Sohlenvertiefung durch Ausbaggern des Flußbettes ein der deutschen Seite entsprechender Ausbauzustand erzielt werden. Die Chance der Binnenschifffahrt mag dereinst kommen – jedoch nur im Verbund einer ökologischen Verkehrsreform, mit modernen, energiesparenden Schiffen und Logistikkonzepten, die dem Fluß angepaßt sind. Die Staustufen gehören nicht dazu.

**Thomas Böhmer**

*Nach Redaktionsschluß kündigte der tschechische Verkehrsminister Milan Simonovsky am 12.11.2005 konkret den Bau einer ersten Staustufe für das Jahr 2007 an – und erklärte gleichzeitig die Absicht zum Bau einer weiteren Staustufe (DNN, SZ vom 14.11.05). Angestrebt wird eine Förderung mit EU-Mitteln (!) zu 85 %.*