



Elbestaustufen in Böhmen: Neuer Name – neues Glück?

Das Verfahren zum Bau der zwei Elbestaustufen in Nordböhmen ist mittlerweile im Sande verlaufen und darf nach tschechischem Gesetz auch nicht wieder aufgenommen werden. Das bedeutet jedoch nicht, dass sich am Vorhaben selbst etwas grundlegend geändert hätte.

Der tschechische Verkehrsminister kündigte Ende letzten Jahres den Bau einer Staustufe „Decin“ an – mit fast gleichen Bauplänen und nur ca. 100 Meter vom ursprünglichen Platz der geplanten Staustufe „Prostredni Zleb“ entfernt. Nebenbei stellte er auch schon den Bau einer weiteren Staustufe in Aussicht – womit die bisherige Konstellation wieder erreicht wäre. Aufhorchen lässt die Meldung, dass das neue Verfahren mit dem Umweltministerium abgestimmt sei, denn am Veto des Umweltministers waren alle vorangegangenen Pläne gescheitert. Zumindest die vom Verkehrsminister angekündigte EU-Förderung von 85 % der Kosten sollte jedoch eher Wunschdenken darstellen, denn bisher ist nicht einmal ein Antrag darauf bei der EU eingegangen, und die ernsthaften Bedenken des Umweltkommissariats gegen den Staustufenbau im Schutzgebiet sind in Prag wohlbekannt.

Vor dem vom Verkehrsminister gewünschten Bau steht

jedoch das dafür nötige Zulassungsverfahren und vor dem Zulassungsverfahren das Verfahren der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP). Seit der Ratifizierung der sogenannten Espoo-Konvention zur „Umweltverträglichkeitsprüfung im grenzüberschreitenden Rahmen“ im Jahr 2001 ist die Tschechische Republik verpflichtet, die deutsche Öffentlichkeit transparent und nachvollziehbar am Verfahren zu beteiligen. Ob das gelingt, muss sich erst noch erweisen.

Schon im Oktober 2005 übermittelte die tschechische Seite Unterlagen zur Ankündigung des Vorhabens nach Deutschland. Die letztlich zuständige Behörde, die Wasserstraßendirektion Ost in Magdeburg, liess sich bis Februar 2006 Zeit mit der Übersetzung, um dann zur Winterferienzeit deutschlandweit ca. 90 zu beteiligende Verbände und Kommunen zu einer Stellungnahme innerhalb von 4 Wochen aufzufordern. Die für die Stellungnahme nötigen drei Ordner mit Unterlagen waren dabei an nur drei Stellen in ganz Deutschland einzusehen. Vielleicht ließ man sich ja von der Forderung der Espoo-Konvention leiten, dass bei der Mitwirkung „die Öffentlichkeit der betroffenen Partei gleichwertige Möglichkeiten erhält wie die Öffentlichkeit der Ursprungspartei“ in Tsche-

chien. Dazu würde auch passen, dass die beteiligte Öffentlichkeit keine Informationen zum Verfahrensablauf sowie zur Funktion und dem Stellenwert ihrer Stellungnahme bekam.

Doch anspruchsvolle Aufgaben spornen besonders an. So fanden sich die Dresdner Umweltverbände (Grüne Liga, der Landesverein Sächsischer Heimatschutz, NABU, BUND u.a.) in einer Initiative „Stop den Elbestaustufen“ zusammen, um Informationen auszutauschen und ihre Kräfte zu bündeln. So konnten die Stellungnahmen koordiniert werden sowie eine gemeinsame Pressekonferenz organisiert werden, um die Ergebnisse der Stellungnahmen zu präsentieren. Neben den weiterhin vorhandenen ökologischen, ökonomischen sowie landschaftsgestalterischen Einwänden stand vor allem das Verfahren in der Kritik, weil die Unterlagen unvollständig und nur bedingt aussagekräftig sind. Die Verbände hoffen nun, dass sie nach dem für Ende 2006 angekündigten Abschluss der Umweltverträglichkeitsuntersuchungen eine Stellungnahme zu den dann vollständigen Unterlagen abgeben können – und dass ihre Stimmen auch gehört werden.

So sehr das Verfahren doch in erster Linie als innere Angelegenheit Tschechiens erscheint, so sehr ist es für die deutsche Seite bedeutsam: nicht nur, weil Einbußen an Wasserqualität und biologischer Vielfalt zu erwarten sind, sondern weil nach dem Ausbau der Staustufe die deutsche Elbe und dort insbesondere der Bereich der Sächsischen Schweiz DEN Engpass darstellen würde – verbunden mit entsprechendem Ausbaudruck. Obwohl die Bundesregierung sich generell auf den Verzicht eines Elbeausbaus festgelegt hat, scheinen das Bundesverkehrsministerium und die Wasserstraßendirektion den Begriff Unterhaltungsmaßnahme freizügig auszulegen. Das zeigen Meldungen von Baumaßnahmen vor allem aus Sachsen-Anhalt, aber auch eine im Juli 2006 vom deutschen und tschechischen Verkehrsministerium unterzeichnete Absichtserklärung. Diese garantiert zwischen Schöna und Dresden in der Zukunft eine Fahrrinntiefe von 1,50 m an 345 Tagen im Jahr, also zu ca. 95 % des Jahres, für den Rest der deutschen Elbe an 345 Tagen 1,60 m.

Inwieweit diese Aussage realistisch ist, fragen sich Umweltverbände, aber auch Umweltministerium und Landtagsabgeordnete. Einige Experten werden deutlicher und sagen, eine solche Garantie könnte man heute ohne Absichten für einen klaren Ausbau oder sogar Staustufenbau nicht geben, denn die Berechnungen gründen sich auf die Wasserstände zwischen 1973 und 1986. Dabei handelte es sich jedoch um die wasserreichste Episode des letzten Jahrhunderts, wie eine Studie des Potsdamer Institutes für Klimafolgenforschung ermittelte. In den letzten neun Jahren wurde die Fahrrinntiefe von 1,50 m an ca. 100 Tagen pro Jahr unterschritten. Klimaforscher prognostizieren weitere durchschnittliche Niederschlags-einbußen von 15-30 %, verbunden mit noch längeren Trockenperioden.

In der erwähnten Absichtserklärung der deutschen und tschechischen Verkehrsministerien vom Juli 2006 wird die Elbe wieder als Bestandteil des transeuropäischen Verkehrs-



Mitglieder der Dessauer Bürgerinitiative PRO ELBE wanderten am 4. Oktober 2006 bei einer amtlichen Tiefe von 95 cm demonstrativ durch die Elbe, um zu zeigen, dass sie ein natürlicher Niedrigwasserfluss ist.



Immer häufiger zeigt sich die Elbe in Dresden bei Niedrigwasser – wie will die Bundesregierung an 95 % der Tage des Jahres eine Fahrrinntiefe von 1,50 m erreichen? Ohne größere Ausbaumaßnahmen oder sogar Staustufen wird das nicht möglich sein, sagen Elbeexperten.

netzes (TEN-T) ins Gespräch gebracht, nachdem sie 2002 aus dessen Plänen verschwunden war. Dort existieren auch die Pläne für einen 4 m tiefen Donau-Oder-Elbe-Kanal. Genau wie durch den Neubau des Saalekanals in Sachsen-Anhalt werden durch die für eine ganzjährige Fahrrinntiefe von 1,90 m geplanten Staustufen in Tschechien Sachzwänge geschaffen, welche die Entwicklung einer naturnahen Elbe in Deutschland gefährden können, wenn später die Forderung nach Lückenschlüssen laut wird. Insofern wird die Entscheidung in Tschechien richtungsweisend sein.

Thomas Böhmer