



Dürre Elbe

Die tschechische Regierung will die Staustufe bei Děčín immer noch

In der „Sächsischen Zeitung“ erschien ein Artikel, der mit dem Satz beginnt: „Das Dampferjahr ... läuft besser als das vergangene Jahr, die Frachtschiffahrt hat es aber schwer.“ Denn 120 Tage lang fuhren auf der Oberelbe keine Frachtschiffe. Nicht einmal Freizeit-Motorbootkapitäne konnten uneingeschränkt ihrem Vergnügen nachgehen. Und die Container wurden vom Alberthafen in Dresden per Lkw bis nach Magdeburg oder Haldensleben gefahren und dort auf Binnenschiffe gesetzt.

Alles klar – es geht um den Supersommer 2018. Irrtum! Der Artikel erschien am 7. November 2017! Dabei ist das letzte Jahr doch eigentlich als ausgesprochenes Schlechtwetterjahr in Erinnerung.

Eine Steigerung ist immer möglich: 2018 sank der Elbepegel in Dresden wenigstens im September auf 44 cm (die Fahrrinne ist allerdings 97 cm tiefer!). Bilder wie auf dieser Seite aus Dresden-Tolkewitz wurden Normalität. In Königstein konnte ein sogenannter Hungerstein trockenen Fußes erreicht werden – dieser Anblick war in den letzten 20 Jahren zumindest selten, wenn nicht gar eine Premiere. Es tauchen überraschend Inseln aus dem Wasser auf, die wegen der langen Trockenheit sogar schon kräftigen Bewuchs zeigen.

Trotzdem ist 2018 kein „Einzelfall“: Das Trockenjahr 2003 wird vielen noch gut in Erinnerung sein, wo in Dresden sogar die Prießnitz komplett austrocknete (und 2004 gleich wieder, so wie auch dieses Jahr). Überhaupt erblickte man zumindest in den letzten zehn Jahren immer seltener Frachtschiffe auf der Elbe – wenn überhaupt.

Umso widersinniger erscheinen nun erst recht die tsche-



Bei Königstein trat ein „Hungerstein“ aus dem Wasser.



Die Elbe führte 2018 über lange Zeiträume sehr wenig Wasser, so dass auch in diesem Jahr an eine wirtschaftliche Frachtschiffahrt nicht zu denken war.

chischen Pläne für eine Staustufe unterhalb von Děčín, „um die Elbe besser schiffbar zu machen“. Den technischen Hintergrund hatten wir bereits früher an dieser Stelle erläutert: Am großen Damm in Ústí wird eine „Wasserwelle“ freigesetzt, auf der Schiffe dann für kurze Zeit z.B. den Magdeburger Domfelsen passieren können, eine nicht zu beseitigende Untiefe. Oder, wie in diesem Jahr, kurzzeitiges „Hochwasser“, damit die Dampfer zum Dresdner Stadtfest fahren können. Das ist dann beispielsweise für einen Tag ein um 25 cm höherer Wasserstand.

Hier ist nicht einmal die Rede von den triftigen Einwänden des Naturschutzes gegen dieses Projekt (vgl. dazu die Artikel in den Heften 32 und 33), den anderen Auswirkungen der Langzeitdürre oder von der ökonomischen Widersinnigkeit des Vorhabens – es geht nur um die simple Frage: Bringt das überhaupt etwas?

Dennoch erklärte Petr Kubala, Chef der „Internationalen Kommission zum Schutz der Elbe“, in den „Dresdner Neuesten Nachrichten“ am 5. September 2018, dass man sich in Tschechien viel Gedanken um Hoch- wie Niedrigwasser macht und der Damm bei Děčín hier helfen soll. Wo er doch schon wegen seiner geringen Höhe keinen Einfluss auf Hochwasser haben wird! Zwar weiß man noch nicht, wann man ihn bauen wird und wie das z.B. mit den naturschutzrechtlichen Vorgaben werden soll („keine Bedenken“), doch „er wird kommen“. Also schauen wir mal, wie sich der Damm weiterentwickelt. Wir werden berichten.

Dr. Reinhard Wobst