

Die Elbe

**Flusslandschaft oder
Schifffahrtsweg?**



Inhalt

Editorial: Die Elbe ein Stausee?	1
I. Die Elbelandschaft als Naturraum	2
II. Die Elbe als Schifffahrtsweg	3
III. Wassertiefen und Elbeausbau	8
IV. Die Planungen zur Staustufe Děčín	13
Forderungen	16
Literatur und ausgewählte Internetquellen	17



Elbverlauf in Dresden-Laubegast

Foto: Geo-Loge (commons.wikimedia.org)

Die Elbe ein Stausee?

Die Elbe ein Stausee? Mit einer Wasseroberfläche die ganzjährig träge und glatt bleibt? Die Auen auf immer versunken und die Ufer mit großen Bruchsteinen befestigt? Kaum vorstellbar! Doch eine Staustufe bei Děčín, wie sie das Tschechische Verkehrsministerium plant, würde dies für den letzten unverbauten Abschnitt der Elbe in Tschechien bewirken.



Die Staustufe soll die Schifffahrt auf den tschechischen Elbestrecken bis zur deutschen Grenze verbessern. Die Verbindung zur Nordsee soll gestärkt und die tschechische Wirtschaft dem Weltmarkt näher gebracht werden, Kostenpunkt ca. 117 Mio. €. Der Eingriff in den Naturraum Elbe wäre erheblich, doch der Erfolg steht in den Sternen. Denn ab der deutschen Grenze bei Schöna würde sich nichts ändern. Eine Fahrrinntiefe von 1,90 m in der Tschechischen Republik würde auf eine von 1,50 m in Deutschland treffen. Werfen die Frachtschiffe dann im Grenzort Hřensko einen Teil ihrer Ladung über Bord, um in Deutschland nicht auf Grund zu laufen? Oder soll diese Staustufe etwa nur der Startschuss für weitere auf dem Weg zur Nordsee sein?

In Sachsen sind Staustufen in der Elbe nach den Erfahrungen mit dem Hochwasser 2002 unvorstellbar. Auch besitzt die Binnenschifffahrt auf der Elbe nicht die volkswirtschaftliche Bedeutung, die einen Ausbau des Flusses ökonomisch rechtfertigen könnte. Die gesellschaftlichen, wirtschaftlichen und natürlichen Rahmenbedingungen haben sich in den Zeiten des Klimawandels endgültig geändert.

Wir wollen die Elbe als vergleichsweise naturnahen Fluss bewahren. BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN lehnen den Bau von Staustufen in Deutschland und Tschechien ab. Das wirtschaftliche Potenzial einer naturnahen Elbe liegt im Tourismus und nicht in der Binnenschifffahrt. Die Schiffe haben sich der Elbe anzupassen, nicht umgekehrt!

Johannes Lichdi
Umweltpolitischer Sprecher
Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN im Sächsischen Landtag

I. Die Elbelandschaft als Naturraum

Die Elbe ist der letzte große Strom in Deutschland, der relativ naturnah erhalten ist. Anders als etwa beim Rhein schwanken die Wasserstände der Elbe sehr stark. Während der Rhein auch im Sommer von den Schmelzwässern der Alpengletscher gespeist wird, ist die Elbe ein typischer Flachlandfluss, der auf die Schneeschmelze und Regen angewiesen ist. Trockenzeiten wirken sich daher sehr stark auf den Wasserstand aus.

Die Nutzungsansprüche des Menschen an der Elbe haben sich im Laufe der Jahrhunderte vielfältig gewandelt. Im 19. Jahrhundert wurden für die Anforderungen der Schifffahrt Ufer befestigt, das Flussbett in seiner Breite eingeschränkt und „störende“ Elbinseln und Untiefen beseitigt. Für die Landwirtschaft wurden Auen gerodet¹ und der Bau von Deichen rang den Auen ca. 85% ihres Überschwemmungsraumes ab.² Dennoch befinden sich an den freifließenden Abschnitten der Elbe immer noch große Auwälder und zahlreiche Schutzgebiete von europäischer und internationaler Bedeutung.³ Die sächsische Elbe zwischen Schöna und Mühlberg ist vollständig als FFH- und Vogelschutzgebiet bei der Europäischen Kommission gemeldet.⁴

Schutzgebiete an der Elbe

1. Nationalpark Riesengebirge
2. Mittelböhmisches Elbegebiet
3. Das Elbtal im Böhmisches Mittelgebirge
4. Böhmisches und Sächsisches Schweiz
5. Das Elbtal in Sachsen von Pirna bis unterhalb Torgau
6. Biosphärenreservat „Teilgebiet Mittlere Elbe“
7. Das Elbtal in Sachsen-Anhalt von Magdeburg bis zur Havelmündung
8. Das Elbtal von der Havelmündung bis nach Lauenburg
9. Das Elbtal von Hamburg bis zur Mündung in die Nordsee

Quelle: <http://www.rivernet.org/elbe/elbcart1.htm>



1 Faulhaber (2000).

2 <http://www.umweltdaten.de/publikationen/fpdf-l/2947.pdf>, Seite 50.

3 <http://www.domfelsen.de/page/HinterGrund>

4 Mit Ausnahme eines kleinen Abschnitts in Dresden in dem Bereich, in dem die berüchtigte „Waldschlößchenbrücke“ nach dem Willen der Sächsischen Staatsregierung gebaut werden soll. Diese aus rein politischen Gründen getroffene Entscheidung ist rechtswidrig, da die Artenausstattung in diesem Gebiet keinesfalls schlechter ist als in den anderen Elbeabschnitten.

Seither hat sich ein Wandel vollzogen: der Elbe wird zum Schutz vor Hochwasser wieder mehr Raum gegeben. Tschechien und Deutschland sind verpflichtet, die europäische Wasserrahmenrichtlinie (WRRL) umzusetzen und die Elbe sowie ihre Zuflüsse bis 2015 in einen „guten ökologischen Zustand“ zu versetzen. Zu diesem Zweck rief der Freistaat Sachsen im Jahr 2003 ein Programm zur ökologischen Entwicklung und Renaturierung der Fließgewässer ins Leben.⁵ Nach der Hochwasserkatastrophe von 2002 hat Sachsen die Abflussverhältnisse im Elbeinzugsgebiet mit großem Aufwand modelliert. Sie bilden die Grundlage für die aktuellen Maßnahmen zum Schutz vor Hochwasser, deren Planungs- und Baukosten in Milliardenhöhe liegen.

Wir haben an der Elbe die einmalige Gelegenheit, einen freifließenden Strom Mitteleuropas zu erleben und ihn für unsere Nachkommen zu bewahren. Dies ist nicht nur ein romantischer Blick auf die Natur, sondern birgt auch ein hohes wirtschaftliches Potenzial. Die Bedeutung der Elbe liegt heute in ihrer Funktion als Regenerationsraum für Mensch und Natur, als Trinkwasserreservoir für ca. 14 Mio. Menschen und als Retentionsraum für Hochwasser. Die Qualität der Landschaft und die kulturellen Werte sind Motor für den Tourismus. Statt Tanker und Containerschiffe verkehren heutzutage häufiger Flusskreuzfahrtdampfer und Wasserfreizeitsportler auf der Elbe – auch bei geringen Fahrrinntiefen.⁶

II. Die Elbe als Schifffahrtsweg

In der Vergangenheit war die Elbe eine wichtige Wasserstraße, die über 600 km hinweg Wirtschaftsräume in Tschechien und Deutschland mit dem Hamburger Seehafen verband. Die aktuelle wirtschaftliche Bedeutung der Elbeschifffahrt für Deutschland ist allerdings gering. Im gesamten Elbeinzugsgebiet (Elbe, Saale, Nord-Ostsee-Kanal, Elbe-Lübeck-Kanal, Kanaltrave und Elbe-Seitenkanal) werden gegenwärtig nur 4% der gesamten Verkehrsleistung der deutschen Binnenschifffahrt abgewickelt. Ca. 85% des Binnenschiffverkehrs in Deutschland gehen über den Rhein. Im Containerbereich werden auf der Elbe sogar nur ca. 1,5% der Gütermengen des Rheins transportiert.⁷ Im Durchschnitt verkehren zwischen Magdeburg und Dresden 12 Güterschiffe am Tag. Deren Ladekapazität hängt stark vom Wasserstand der Elbe ab – je flacher die Fahrrinne, um so geringer die Beladung.

5 http://www.lfug.smul.sachsen.de/de/wu/umwelt/lfug/lfug-internet/wasser_11749.html

6 Neuschulz (2006).

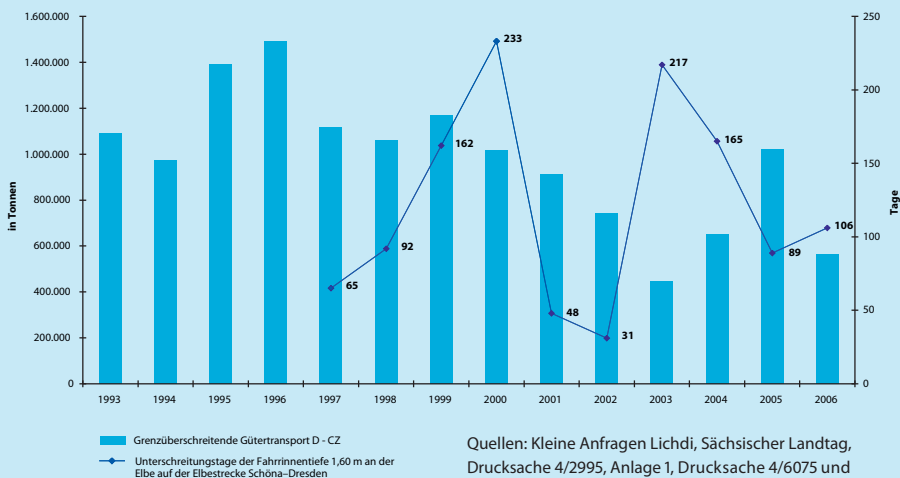
7 <http://www.umweltdaten.de/publikationen/fpdf-l/2848.pdf>

Unkalkulierbare Niedrigwasserperioden

Noch 1996 wurden auf der Elbe zwischen Deutschland und der Tschechischen Republik ca. 1,5 Mio. Tonnen Güter umgeschlagen. Dieses Transportaufkommen konnte seither nicht mehr erreicht werden. Im Hochwasserjahr 2002 betrug die Gütermenge mit 740.000 Tonnen nur noch die Hälfte von 1996. Und 2003, das wie 2006 durch eine lange Hitze- und Trockenperiode geprägt war, konnten auf der Elbe nur noch 445.000 Tonnen transportiert werden.⁸ Die Abhängigkeit des Transportaufkommens von den Wasserstandsverhältnissen könnte eindeutiger nicht sein.

Für die Reeder auf der Elbe bergen diese Bedingungen nicht kalkulierbare Unsicherheitsfaktoren. Da sie rentabel wirtschaften müssen, ziehen sich immer mehr Binnenschiffer von der Elbe zurück und verlagern ihre Schiffe auf andere Flüsse. Der Geschäftsführer der Sächsischen Binnenhäfen Oberelbe GmbH (SBO), Kapitän Detlef Bütow, berichtet, dass eine tschechische Reederei bereits 20 ihrer 55 Schiffe von der Elbe auf die Donau abgezogen habe, wo ausgeglichene Abflussverhältnisse herrschten.⁹

Grenzüberschreitender Güterverkehr in Abhängigkeit von der Anzahl der Unterschreitungstage der Fahrrinntiefe von 1,60 m



⁸ Kleine Anfrage Lichdi, Sächsischer Landtag, Drucksache 4/2995, Anlage 1. Erhoben am Grenzpunkt Schmilka. Nach Auskunft des Sächsischen Wirtschaftsministeriums werden seit dem Beitritt Tschechiens zur EU keine Daten mehr erhoben.

⁹ Moritz (2007).



Tschechisches Binnenschiff bei Pirna
Foto: Norbert Kaiser (commons.wikimedia.org)

Schlechtes Kosten-Nutzen-Verhältnis

Die Wasser- und Schifffahrtsdirektion Ost beziffert die Kosten für den Unterhalt der Wasserstraße Elbe auf 44 Mio. € im Jahr. Die Erhaltungsinvestitionen für alle Wasserstraßen in Deutschland betragen 440 Mio. € jährlich. Daher werden 10 % aller öffentlichen Ausgaben für die Elbe ausgegeben, obwohl hier nur 4 % des Güterverkehrs abgewickelt werden. Für den Rhein werden dagegen nur 20 % der Erhaltungsinvestitionen aufgewendet, obwohl über ihn 80 % der Gütertransporte laufen. Das Kosten-Nutzen-Verhältnis beider Wasserstraßen geht daher weit auseinander.¹⁰

Die „Sächsische Binnenhäfen Oberelbe GmbH“ als Kostgängerin des Steuerzahlers

Trotz der geringen wirtschaftlichen Bedeutung der Elbeschifffahrt leistet sich der Freistaat Sachsen eine 100 %ige Tochter zum Betrieb der Binnenschifffahrt auf der Elbe, die „Sächsische Binnenhäfen Oberelbe GmbH“. Der Freistaat investierte von 1995 bis 2004 über 67 Mio. € in die Infrastruktur der Häfen Dresden, Riesa und Torgau, die von der SBO betrieben werden.¹¹ In der kommenden EU-Förderperiode von 2007 bis 2013 will die Staatsregierung weitere 24 Mio. € für den Ausbau der sächsischen Binnenhäfen bereitstellen.

Die Sächsische Staatsregierung hat sich zudem über die SBO die Interessen der tschechischen Binnenschifffahrt zu eigen gemacht. Denn 2002 erwarb die SBO die tschechischen Häfen Děčín und Lovosice. Angeblich aus „wettbewerblichen Gründen“ verweigert die Staatsregierung dem Sächsischen Landtag, der eigentlich zur Kontrolle des Handelns der Staatsregierung berufen ist, die Angabe des Kaufpreises. Zwischen den Zeilen muss Wirtschaftsminister Jurk (SPD) einräumen, dass die SBO eine unwirtschaftliche Kostgängerin der sächsischen Steuerzahlerinnen und -zahler ist. So gibt Jurk zu, dass die SBO seit 1991 „nicht gewinnbringend“ arbeite.¹² Auch 2006 konnten bei einem Jahresumsatz von 10 Mio. € keine schwarzen Zahlen geschrieben werden.¹³ Daher ist anzunehmen, dass die Förderung der SBO für den Freistaat ein teures Zuschussgeschäft bleibt.

¹⁰ Koppe (2006).

¹¹ Kleine Anfrage Lichdi, Sächsischer Landtag, Drucksache 4/2996.

¹² Kleine Anfrage Lichdi, Sächsischer Landtag, Drucksache 4/2996.

¹³ Moritz (2007).

Überholte Elbeausbaupläne

Der Bundesverkehrswegeplan aus dem Jahr 1992 sah zur Verbesserung der Schifffahrtsbedingungen den Ausbau der Wasserstraße Elbe vor. Damals wurde eine Verdoppelung des Güterverkehrs bis 2010 prognostiziert. Nach dem Elbehochwasser 2002 stoppte die Bundesregierung alle Elbeausbaumaßnahmen und nahm sie bei der Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplanes im Jahr 2003 nicht wieder auf. Dies ist auch ökonomisch vernünftig. Das Umweltbundesamt, die oberste Umweltfachbehörde des Bundesumweltministeriums, kommt 2005 in einer Studie zur „Bedeutung der Elbe als europäische Wasserstraße“ zu dem Ergebnis, dass die volkswirtschaftliche Bedeutung der Binnenschifffahrt auf der Elbe keinen Ausbau rechtfertigt.¹⁴ Schon 2002 hatte das Umweltbundesamt mitgeteilt, dass ein Ausbau der Elbe zwischen Magdeburg und Dresden zwar eine höhere Beladung der Schiffe ermögliche, in der Summe der zu erwartende Nutzen aber unter den Investitionskosten bliebe.¹⁵

Bahn kann Güter übernehmen



Güterzug von Rail4chem auf der Strecke Dresden–Děčín;
Foto: Norbert Kaiser (commons.wikimedia.org)

Das für das Jahr 2015 angenommene Transportaufkommen auf der Elbe mit 4,6 Mio. Tonnen unterhalb und 3,8 Mio. Tonnen oberhalb Magdeburgs könnte auch auf der Schiene befördert werden. Zur Zeit verkehren neben Personenzügen ungefähr 36 Güterzüge zwischen Hamburg und Tschechien pro Tag und Richtung. Die Maximalauslastung der Bahnstrecke mit Güterzügen liegt nach Angaben der Deutschen Bahn AG bei 75 Güterzügen pro Tag und Richtung. Bei mittlerer Auslastung der Züge könnten diese ca. 19 Mio. Tonnen Güter pro Jahr transportieren. Selbst wenn die gesamte Transportmenge auf die Schiene verlagert würde, blieben noch freie Kapazitäten für 18 Güterzüge pro Tag und Richtung.¹⁶

¹⁴ Gohlisch, Naumann, Röthke-Habeck (2005).

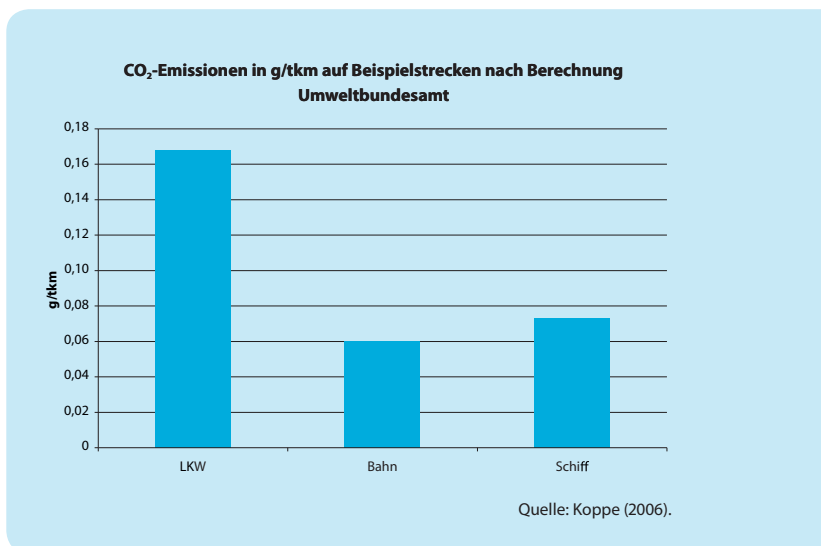
¹⁵ Umweltbundesamt (2002).

¹⁶ DB AG (2007).

Die Bilanz der Sächsischen Binnenhäfen Oberelbe (SBO) für das Jahr 2006 zeigt, dass die Verlagerung des Güteraufkommens bereits Realität ist. Die SBO verluden mit 563.447 Tonnen im Jahr 2006 rund 240.000 Tonnen Güter weniger auf den Schifffweg als noch 2005. Dagegen legte der Umschlag des Hafenverbundes mit der Eisenbahn um ca. 200.000 Tonnen auf insgesamt 643.711 Tonnen zu. Im Jahr 2006 wurden demnach von der SBO mehr Güter auf die Schiene als auf das Schiff verfrachtet.¹⁷

Umweltbilanz des Binnenschiffs ist schlechter als sein Ruf

Gern wird das Binnenschiff als umweltfreundlich, schadstoffarm und energieeffizient dargestellt. Zwar schneidet es im Vergleich zum LKW in Bezug auf die CO₂-Emissionen und den Primärenergieverbrauch besonders gut ab. Einem Vergleich mit der Bahn hält das Binnenschiff jedoch nicht stand (vgl. Abb.). Zudem sind in der Binnenschifffahrt alte Motoren ohne Filteranlagen noch weit verbreitet, die oft mit schwefelhaltigen Kraftstoffen betrieben werden dürfen und einen hohen Ausstoß an Feinstaub verursachen. Die Bahn weist eine wesentlich bessere Energie- und Schadstoffbilanz auf. Hinzu kommen die Umweltauswirkungen durch Verkehrsinfrastrukturbauten, wie den Ausbau und die Kanalisierung von Flüssen.¹⁸



¹⁷ Moritz (2007).

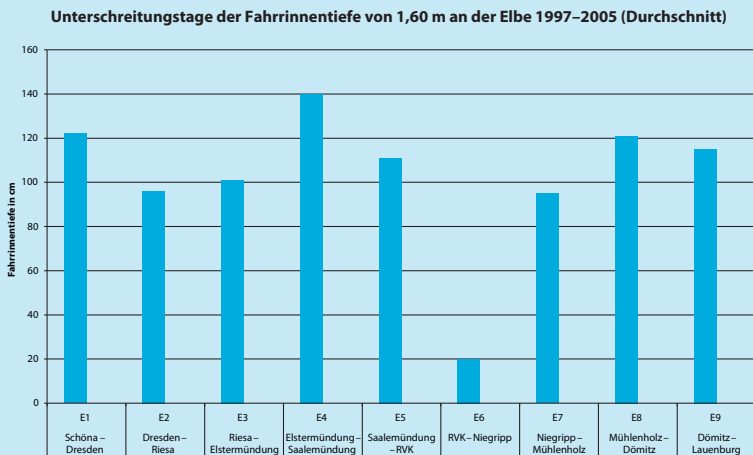
¹⁸ Koppe (2006).

III. Wassertiefen und Elbeausbau

Die Regierungen von Tschechien und Deutschland stimmen die Schifffahrtsbedingungen auf der Elbe in offiziellen Unterhaltungsvereinbarungen ab. Diese sollen der Schifffahrt einen bestimmten Mindeststandard gewährleisten und bilden die Grundlage für Wasserbaumaßnahmen an der Elbe. Zuletzt fand eine solche zwischenstaatliche Darlegung der Unterhaltungsziele im August 2006 statt: Deutschland versprach Tschechien, dass die deutschen Abschnitte der Elbe an mindestens 345 Tagen im Jahr mit einer Fahrrinntiefe von 1,50 bis 1,60 m befahrbar sein sollen. Ferner soll an 270 Tagen im Jahr eine Fahrrinntiefe von 1,90 m bis 2 m gewährleistet werden. Wissenschaftliche Grundlage für dieses „Unterhaltungsziel“ ist die Berechnung des sogenannten „Gleichwertigen Wasserstandes“ aus dem Jahr 1989, kurz „GIW 89“¹⁹.

Der von Deutschland zugesagte Wasserstand wird seit Jahren unterschritten

Nach den Erfahrungen der letzten 10 Jahre ist die Gewährleistung der GIW 89-Fahrrinntiefen blanke Illusion. Die Zielabweichungen nehmen teilweise riesige Ausmaße an (vgl. Abb.)



Quelle: Dörfler (2006) und Kleine Anfrage Lichdi, Sächsischer Landtag, Drucksache 4/6075.

¹⁹ GIW 89: Die Gleichwertigkeit des Wasserstandes verschiedener Flussabschnitte bezieht sich auf den Umstand, dass jeweils an maximal 20 eisfreien Tagen in 7 trockenen und 16 mittleren Jahren des Bezugszeitraumes 1973–1986 dieser Wasserstand unterschritten wurde [aus http://www.pik-potsdam.de/glowa/pdf/elbe_nw_1p31.pdf].

In den Jahren 1997 bis 2005 wurden die angestrebten Fahrrinntiefen auf der

- Elbestrecke 1 (Schöna – Dresden) durchschnittlich an 99 Tagen,
- Elbestrecke 2 (Dresden – Riesa) durchschnittlich an 96 Tagen,
- Elbestrecke 3 (Riesa – Elstermündung) durchschnittlich an 101 Tagen und
- Elbestrecke 4 (Elstermündung – Saalemündung) durchschnittlich sogar an 140 Tagen unterschritten.

Eine für die Binnenschifffahrt wirtschaftliche Tiefe der Fahrrinne von 2,20 m konnte im Mittel sogar nur an 150 Tagen im Jahr erreicht werden.

PIK-Gutachten: Wissenschaftliche Grundlagen sind überholt

Doch warum fehlt so oft das Wasser, so dass der „Gleichwertige Wasserstand 89“ so häufig verfehlt wird? Die Antwort ist einfach: Die Daten, die dem GIW 89 zu Grunde liegen, sind überholt! Zu diesem Ergebnis kommt das renommierte Potsdam-Institut für Klimafolgenforschung (PIK) in einem Gutachten zu den „Klima- und Anthropogenen Wirkungen auf den Niedrigwasserabfluss der mittleren Elbe“ vom März 2006:

„Maßnahmen zum Unterhalt und zum Ausbau der Elbe als Schifffahrtsweg unterschätzen den damit verbundenen Aufwand, wenn sie von Niedrigwasserverhältnissen ausgehen, wie sie in aus heutiger Sicht relativ feuchten Perioden bestanden, die ungleichmäßige jahresweise Verteilung von Niedrigwasser vernachlässigen und die künftig nachlassenden Niedrigwasserauffüllungen aus dem Bergbau nicht berücksichtigen. Die gegenwärtig für die Festsetzung der durch Unterhaltungsmaßnahmen zu gewährleistenden Wasserstände genutzten Niedrigwasserstände der 14-Jahres-Periode 1973 bis 1986 gehören zu einem relativ feuchten Abschnitt des letzten Jahrhunderts und sind damit AUS HEUTIGER SICHT ungeeignet für die Definition von Unterhaltungszielen in einer frei fließenden Elbe.“²⁰

Der Klimawandel führt zu mehr Niedrigwasser

Der Treibhauseffekt, hervorgerufen durch die Verbrennung fossiler Brennstoffe wie Kohle, Öl und Gas, hat seit der Mitte des 19. Jahrhunderts zu einem Anstieg der globalen Mitteltemperatur geführt. Im tschechischen Elbegebiet ist in den letzten 50 Jahren ein Anstieg der Durchschnittstemperatur um 0,5°C und im deutschen Elbegebiet sogar um 1°C nachweisbar.²¹ Die zunehmende Wasser-

²⁰ Wechsung, Hanspach, Hattermann, Werner, Gerstengarbe (2006).

²¹ Wechsung, Hanspach, Hattermann, Werner, Gerstengarbe (2006).



Niedrigwasser an der Elbe im Sommer 2005

Foto: Philipp Herzog (commons.wikimedia.org)

knappheit wird für Landwirte und Gärtner schon jetzt immer fühlbarer. Aber auch der Strukturwandel in den Braunkohleregionen verändert die Abflüsse in die Elbe. So verringert sich die Einleitung von Sumpfungswasser aus der Braunkohleförderung.²²

In Zukunft wird sich die Niedrigwasserlage der Elbe unter Einfluss des Klimawandels weiter verschärfen. So erklärte die Sächsische Staatsregierung, dass der Niederschlag im Elbeeinzugsgebiet entsprechend des wahrscheinlichsten Szenarios bis 2050 zurückgehen werde.²³ Neueste regionalisierte Berechnungen im Auftrag des Sächsischen Landesamtes für Umwelt und Geologie gehen für das Emissionsszenario SRES A1B von einem gewaltigen Anstieg der mittleren Temperatur in Sachsen im Winter um 4,4°C im Zeitraum 2071 bis 2100 (Vergleichszeitraum 1971–2000) aus. Die Sommerniederschläge werden im Vergleich dieser Perioden im Schnitt um 16%, in manchen Regionen noch drastischer, zurückgehen.²⁴ Die Niedrigwasser der letzten Jahre sind daher keine Ausreißer, sondern Vorboten eines trockeneren Klimas!

Die Anpassung des GIW 89 wird verzögert

Eine offizielle Anpassung der Unterhaltungsziele an die neuen Bedingungen in Zeiten des Klimawandels und eine Neuverhandlung mit der Tschechischen Republik sind dringend erforderlich. Denn solange sogenannte „Unterhaltungsmaßnahmen“ eine Fahrrinntiefe von 1,60 m an 345 Tagen gewährleisten sollen, können massive Eingriffe in den Naturraum Elbe gerechtfertigt werden, die trotzdem ökonomisch nutzlos bleiben.

Dennoch setzt sich weder die Sächsische Staatsregierung noch die Bundesregierung für eine realistische Anpassung des GIW 89 ein. Die Staatsregierung teilte auf Nachfrage nur mit, dass die Bezugswasserstände an den deutschen Flüssen einer ständigen Überprüfung und Anpassung unterliegen würden.²⁵ Bundesverkehrsminister Tiefensee bestätigte im August 2006 das nach dem überholten GIW 89 berechnete Unterhaltungsziel noch einmal auf internationaler Ebene. Die Wasser- und Schifffahrtsdirektion Ost (WSD Ost) geht gar davon aus, dass die

²² Faulhaber (2000).

²³ Kleine Anfrage Lichdi, Sächsischer Landtag, Drucksache 4/2997.

²⁴ Küchler (2006).

²⁵ Kleine Anfrage Lichdi, Sächsischer Landtag, Drucksache 4/6075.

Niedrigwasserabflüsse auch in Zukunft auf dem gleichen Stand blieben. Ein zielgerichtetes Management der tschechischen Talsperren schwäche schon heute die Auswirkungen der Niedrigwasserereignisse ab und könne eine Steigerung des durchschnittlichen Niedrigwasserabflusses um 1% bewirken.²⁶ Es verwundert nicht, dass sich gerade die WSD Ost gegen eine realistische Anpassung wehrt. Denn der GIW 89 führt natürlich zu mehr Planungs- und Steuerungsaufwand durch sogenannte „Unterhaltungsmaßnahmen“ und sichert so den Umfang und die Bedeutung der Behörde.

Unwirtschaftlichkeit der Binnenschifffahrt

Auch die Staatsregierung hält offensichtlich am GIW 89 fest, um den Anschein einer erfolgreichen Wirtschaftsförderung mit der SBO aufrecht zu erhalten. Denn bei einer Fahrrinntiefe unter 1,60 m ist der Transport per Binnenschiff nicht mehr rentabel. Kapitän Bütow erklärte 2004 in einer Studie:

„Um 900 t Güter bei Niedrigwasser wirtschaftlich zu transportieren, wird ein durchgängiger Tiefgang von 1,40 m und eine Fahrrinntiefe von 1,60 m als absolute Untergrenze angesehen. Diese notwendige Fahrrinntiefe wurde – wie bereits erwähnt – im Bundesverkehrswegeplan '92 als Unterhaltungsziel festgelegt. [...] Unterhalb dieser Fahrrinntiefe können keine wirtschaftlichen Verkehre durchgeführt werden“.

Weiter führt er aus, dass ein Binnenschiffer bei einer Fahrrinntiefe von 1,60 m bis 2 m nicht mit anderen Verkehrsmitteln konkurrieren kann. Vielmehr verfüge das Binnenschiff erst ab einer Fahrrinntiefe von 2,20 m über einen Kostenvorteil gegenüber dem LKW. Selbst die Einhaltung einer Fahrrinntiefe von 2,20 m wäre noch ein Kompromiss, so Bütow, denn das „Europa-Schiff“ benötigt eigentlich eine Fahrrinntiefe von 2,50 m und anderorts in Deutschland wird sogar eine ganzjährig garantierte Abladetiefe von 2,70 m verlangt.²⁷

Die Haltung Sachsens zum Bau einer Staustufe

Die offizielle Politik der Sächsischen Staatsregierung lehnt Staustufen in Sachsen, aber auch die geplante Staustufe bei Děčín ab. Dies ist sogar im Landesentwicklungsplan 2003 verankert:

²⁶ Kleine Anfrage Lichdi, Sächsischer Landtag, Drucksache 4/2997.

²⁷ Bütow, Heinrich, Heinke, Kunze, Mörer, Schmutzer (2004).

„Die Nutzung der Elbe als transeuropäische Wasserstraße ist im bisherigen Rahmen ohne weitere Ausbauten im Freistaat Sachsen zu gewährleisten. Maßnahmen zur Erhaltung der Schifffahrtsbedingungen auf der Elbe sollen unter Beachtung der ökologischen und wasserwirtschaftlichen Funktionen durchgeführt werden. Der Bau von Staustufen ist nicht vorzusehen.“

In der Begründung heißt es:

„Ein Bau von Staustufen widerspricht der WRRL und ist sowohl aus verkehrswirtschaftlichen Gründen als auch wegen der damit verbundenen erheblichen Eingriffe in die Flusslandschaft im Freistaat Sachsen ausdrücklich nicht vorgesehen.“²⁸

Ein Kapitän des Freistaats als Lobbyist?

Zu den Sächsischen Binnenhäfen Oberelbe GmbH gehören die Häfen Dresden, Riesa, Torgau, Děčín und Lovosice. Die Gesellschaft untersteht als 100%iges Tochterunternehmen des Freistaates den Weisungen ihres Eigentümers. Noch 2005 versicherte die Staatsregierung, dass die SBO „nicht den Bau von Staustufen in der Elbe auf tschechischem Gebiet fordern“ werde, aber „vergleichbare Fahrwassertiefen in Labe und Elbe“ befürworte.²⁹ Doch entgegen der offiziellen Position Sachsens tritt der Geschäftsführer Kapitän Bütow immer wieder für den Elbeausbau in Tschechien und Sachsen ein.

Bütow ist auch Vorsitzender des „Elbstromvereins“ und des „Sächsischen Hafen- und Verkehrsvereins“. So fordert etwa der Sächsische Hafen- und Verkehrsverein in seinem „Hafenbrief“ die „abstrichlose Realisierung der schon 1992 im Bundesverkehrswegeplan festgeschriebenen Maßnahmen“, obwohl dieser seit 2003 gar nicht mehr gilt.³⁰ Zu diesen Maßnahmen würde die sogenannte Streichlinienkorrektur bei Coswig (km 233–236), die Vertiefung der Stadtstrecke Magdeburg (Domfelsen, Strombrücken, Herrenkrugfelsen) und die Streichlinienkorrektur unterhalb Dömitz bis Hitzacker (km 508–521) zählen.³¹ Der „Elbstromverein“ fordert in seiner Děčiner Resolution den Bau von gleich zwei Stauwehranlagen in der Tschechischen Republik.³² Und um den Bau nicht zu gefährden, wendet sich der „Elbstromverein“ auch gleich noch gegen die Bewerbung der Sächsischen und der Böhmisches Schweiz um Aufnahme in die Liste der UNESCO-Welterbestätten.

28 Sächsisches Staatsministerium des Innern (2003): Landesentwicklungsplan Sachsen, S.80, 83.

29 Kleine Anfrage Lichdi, Sächsischer Landtag, Drucksache 4/2997.

30 http://www.shv-oberelbe.de/Hafenbriefe%204_05.htm

31 Gohlisch, Naumann, Röthke-Habeck (2005).

32 http://www.elbstromverein.de/fakten/argumente_4_decin.htm

IV. Die Planungen zur Staustufe Děčín

Das Tschechische Verkehrsministerium plant ein Staubauwerk, das die Elbe 7 km vor der deutschen Grenze ab dem Flusskilometer 98,98 in ihrem Lauf unterbrechen und aufstauen soll. Zu diesem Zweck soll quer über den Fluss ein 43 m langes, bewegliches Stauwehr errichtet werden. Am linken Ufer ist eine 200 m lange Kammerschleuse geplant, mit deren Hilfe die Schiffe die Wasserspiegel-differenzen überwinden können. Der Unterschied der Wasserspiegel, oberhalb und unterhalb der Staustufe, liegt bei 5,29 m. Dementsprechend gliedert sich das Bauwerk je nach Standort des Betrachters in die Landschaft ein. Beim Blick oberhalb der Staustufe erhebt sich diese einen Meter über die Wasseroberfläche. Aber unterhalb der Staustufe ragt eine 6,29 m hohe Mauer im Flussbett auf!



Lage der geplanten Staustufe Děčín

Quelle: Gabriel, P. (2006): Expertenstellungnahme zur Problematik von möglichen Auswirkungen der Schifffahrtstufe Děčín (Tetschen) auf deutsches Gebiet.

Der Anstau der Elbe soll stromaufwärts über 8 Kilometer lang sein und bis Boletice eine 1,90 m-Fahr-rinne an mindestens 345 Tagen im Jahr sicherstellen. An 180 Tagen im Jahr streben die Planer sogar eine Fahrwassertiefe von 2,70 m an.

Stromabwärts der Staustufe, in Richtung deutscher Grenze, würden die Wasserstände aufgrund der Aufstauung sinken. Um dennoch die Schifffahrt zu gewährleisten, muss die Fahrrinne über eine Strecke von 6 km vertieft werden. Bei Dolní Zleb würde dies die Abbaggerung von ca. 180.000 m³ Flusssediment bedeuten. Darüber hinaus soll die Fahrrinne auf 50 m verbreitert werden.

Große Wasserbausteine müssten das Ufer und die Fahrrinne im sogenannten Bruchsteinwurf stabilisieren und vor Abspülungen schützen.

Im Rahmen des Projektes sollen auch Elbzuflüsse in ihren Mündungsgebieten ausgebaut werden. So ist zum Beispiel geplant, den botanisch besonders wertvollen Mündungsbereich der Ploucnice auf einer Länge von 350 m stromaufwärts mit Steinpflaster bzw. Bruchsteinwurf zu befestigen.

Kein Anschluss in Deutschland

Mit dem Staustufenbau bei Děčín verbessern sich die Schifffahrtsbedingungen in Deutschland nicht. Auch in Zukunft sollen auf den deutschen Elbestrecken an 345 Tagen im Jahr maximal 1,50 m bzw. 1,60 m Fahrrinntiefe gewährleistet werden. Selbst dies gelang in den letzten 10 Jahren nicht mehr und ist angesichts des Klimawandels zunehmend unrealistisch.

Eine Verbesserung der Schifffahrtsbedingungen könnte nur durch einen Ausbau der Elbe mit zahlreichen weiteren Staustufen bis Magdeburg gelingen. Tschechien möchte die Staustufe zu 85 % aus EU-Mitteln bezahlen. Das rechtfertigende Ziel, die tschechische Wirtschaft über den Hamburger Seehafen dem Weltmarkt näher zu bringen, kann aber nicht erreicht werden, da in Deutschland kein Elbeausbau geplant ist. Angesichts der offensichtlichen Ungeeignetheit der Staustufe und des erheblichen Eingriffs in den wertvollen Naturraum der Elbe ist kaum damit zu rechnen, dass die EU diese Finanzierung ohne weiteres gestattet.

Eingriff in NATURA 2000

Der gesamte Elbeverlauf in der Tschechischen Republik ist ausgebaut und durch Staustufen unterbrochen – bis auf die Abschnitte zwischen Ústí nad Labem und Hřensko. Hier fließt die Elbe noch frei und kann als relativ natürlich bezeichnet werden. Viele Tier- und Pflanzenarten, die in der Tschechischen Republik bereits als ausgestorben betrachtet wurden, fanden in den schlammigen Ablagerungen des Flusses, im Auwald des Altelbearms und in der Weichholzaue ihren Lebensraum. Vielfalt und Struktur des Gewässers sind zudem entscheidend für viele Fischarten.

Der Standort der geplanten Staustufe Děčín befindet sich in den folgenden Schutzgebieten:

- Landschaftsschutzgebiet Böhmisches Mittelgebirge
- Landschaftsschutzgebiet Elbsandsteingebirge
- Vogelschutzgebiet (SPA) Elbsandsteingebirge
- FFH-Gebiet Elbtal.

Vogelschutz- und FFH-Gebiete sind Schutzgebiete nach europäischem Naturschutzrecht. Das Ziel dieses länderübergreifenden Schutzgebietsystems ist es, die biologische Vielfalt, die wertvollsten Naturräume und die am meisten gefährdeten Pflanzen- und Tierarten in Europa zu bewahren.³³



Geplante Staustufe Děčín – Luftbild (Simulation)
Quelle: Šefara, M. (2006)

Der Wechsel zwischen Sand- und Kiesbänken mit leichtem Gefälle, Stillwasserbereichen und strömenden Abschnitten, die Dynamik und Schwankungen des Abflusses bei Niedrig- und Hochwasser, all das kennzeichnet die Elbe zwischen Ústí nad Labem und Hřensko. Für viele Wanderorganismen dient die Elbe als Winterlager oder als Ruheplatz auf ihrem Weg nach Süden oder Norden. Folgende Tier- und Pflanzenarten sind durch das Vorhaben gefährdet:

- der Atlantische Lachs (max. zweistellige Anzahl von Individuen)
- der Europäische Biber (10 bis 12 Individuen)
- Fischotter (5 bis 10 Individuen)
- Eisvogel (6 bis 10 Brutpaare)
- Hirschsprung (letzter Fundort in der Tschechischen Republik)

Staustufe nicht umweltverträglich

Um die Umweltwirkungen des Staustufenbaus auf die Schutzgebiete zu ermitteln, wurde eine Umweltverträglichkeitsprüfung und eine „Vorstudie zur biologischen und NATURA-Bewertung zum Vorhaben der Staustufe Děčín“ angefertigt.

Durch die Anstauung erhöht sich der Wasserspiegel der Elbe permanent um mindestens 3 m und überschwemmt Teile des Ufers und der Aue. Dadurch gehen Lebensräume entweder ganz verloren oder ihre Qualität für terrestrische und semiterrestrische Arten wird gemindert. Nicht nur der Biber wäre gefährdet, sondern auch eine Pflanze, die es nur noch an diesem Standort in Tschechien gibt,

33 Benachrichtigung über ein Vorhaben „Staustufe Děčín“ gemäß dem Gesetz 100/2001.

der Hirschsprung (*Corrigiola litoralis*). Dessen Biotop, die Kies- und Sandablagerungen, würden zerstört.

Aber auch die Unterwasserlebensräume würden völlig verändert. Der fließende Charakter der Elbe würde in den eines Stausees mit sehr langsamer Wasserbewegung verwandelt. Dies hätte Auswirkungen auf die Gewässerqualität, den Feststofftransport im Gewässerbett und die Entstehungsdynamik von Kiesbänken im Elbestrom. Die Wasserbiotope verlören an Struktur und Vielfalt, so dass Biodiversität abnähme.

Die Möglichkeit für Fische flussauf- und flussabwärts zu wandern, wäre durch das Bauwerk stark eingeschränkt, auch wenn in die Staustufe Wanderhilfen für Fische integriert würden. Zudem wären Populationen einiger Fischarten von einander getrennt. Die höhere Frequenz des Schiffsverkehrs könnte insbesondere den Europäischen Biber in seinem Lebensraum stören.

Unterhalb der Staustufe muss die Fahrrinne vertieft werden. Die erforderliche Ausbaggerung könnte Industrieschadstoffe des Sediments freisetzen. Nichtzuletzt hätte das Bauvorhaben auch einen negativen Einfluss auf das Landschaftsbild.

Unsere Forderungen

- 1) Der Bau der Staustufe bei Děčín ist sowohl aus Naturschutzgründen als auch unter ökonomischen Gesichtspunkten abzulehnen.
- 2) Die grenzüberschreitende Entwicklung des Tourismus in der Sächsisch-Böhmischen Schweiz darf nicht durch massive Flussbauwerke gefährdet werden.
- 3) Das deutsche Unterhaltungsziel auf Grundlage des GIW 89 ist den tatsächlichen und voraussichtlichen Verhältnissen in Zeiten des Klimawandels anzupassen.
- 4) Der berechtigte Wille Tschechiens, eine schnelle und zuverlässige Verbindung zum Seehafen Hamburg zu erlangen, sollte durch den Ausbau transeuropäischer Schienengüterverkehrsnetze erfüllt werden.

Literatur

Bütow, D.; Heinrich, F.; Heinke, C.; Kunze, S.; Mörer, G.; Schmutzer, S. (2004): Untersuchung für einen flachgehenden Schubverband mit Schaufelradantrieb, Schlussbericht der Machbarkeitsstudie.

DB AG, Bahn-Umwelt-Zentrum (2007): Datenblatt Elbe Strecke Hamburg Tschechien.

Dörfler, Ernst-Paul (2006): Unterschreitungstage der Fahrrinntentiefe 1, 60 m an den Elbestrecken 1 bis 9, auf Datengrundlage des Wasser- und Schifffahrtsamtes Ost.

Faulhaber, Petra (2000): Veränderung hydraulisch-morphologischer Parameter der Elbe. Mitteilungsblatt der Bundesanstalt für Wasserbau Nr. 82.

Gabriel, Pavel (2006): Expertenstellungnahme zur Problematik von möglichen Auswirkungen der Schifffahrtsstufe Děčín auf deutsches Gebiet.

Gohlisch, Gunnar; Naumann, Stephan; Röhke-Habeck, Petra (2005): Bedeutung der Elbe als europäische Wasserstraße. Umweltbundesamt, Berlin.

Koppe, Katharina (2006): Die Bedeutung der Elbe als europäische Wasserstraße – Umweltpolitische Bewertung des logistischen Potenzials. http://www.gisela-kallenbach.de/fileadmin/dateien_redakteure/ap/061220_rte.pdf

Küchler, Wilfried (2006): Vortrag bei den Annaberger Klimatagen 2006. http://www.tu-freiburg.de/~wwwmediz/Win_media/Annaberg_2006/PDF/Kuechler_LfUG-06.pdf

Moritz, Tino (2007): Flaute auf der Oberelbe – In den Häfen werden inzwischen mehr Waren auf die Eisenbahn verladen als auf Schiffe <http://www.vhds.de/cms/aktuelles/nachricht/archiv/2007/februar/artikel/flaute-auf-der-oberelbe/Nachrichtenfeature>

Neuschulz, Frank (2006): Wirtschaftsfaktor Elbe – viel mehr als Schifffahrt versus Tourismus. Deutsche Umwelthilfe e.V. http://www.gisela-kallenbach.de/fileadmin/dateien_redakteure/ap/061220_rte.pdf

Sächsischer Landtag, Kleine Anfragen Johannes Lichdi, Drs. 4/2995, 4/2996, 4/2997, 4/6075.

Seifert, Jens (2003): Raumbezogene Umweltplanung – Fallstudie Dresden. <http://www.umweltbundesamt.de/rup/fallstudien-html/fallstudie-dresden.html>

Šefara, Miroslav (2006): Plavební Stupeň Děčín.

Sächsisches Staatsministerium des Innern (2003): Landesentwicklungsplan Sachsen, S. 80, 83.

SCES-Group (2005): Benachrichtigung über ein Vorhaben „Staufstufe Děčín“ gemäß dem Gesetz 100/2001, GBl. in der gültigen Fassung. AZ. 16237/4368/OEP/92.

Umweltbundesamt (2002): Umweltorientierte Bewertung von Bundeswasserstraßenplanungen. Texte 02/02.

Wechsung, F.; Hanspach, A.; Hattermann, F.; Werner, P. C.; Gerstengarbe, F.-W. (2006): Klima- und anthropogene Wirkungen auf den Niedrigwasserabfluss der mittleren Elbe, Potsdam-Institut für Klimafolgenforschung.

Links

<http://www.gruene-fraktion-sachsen.de/elbe.html>

http://www.shv-oberelbe.de/Hafenbriefe%204_05.htm

http://www.elbstromverein.de/fakten/argumente_4_decin.htm

http://www.lfug.smul.sachsen.de/de/wu/umwelt/lfug/lfug-internet/wasser_11749.html

<http://www.umweltdaten.de/publikationen/fpdf-l/2848.pdf>

<http://www.domfelsen.de/page/HinterGrund>



Kontakt

Johannes Lichdi

Umweltpolitischer Sprecher

Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN im Sächsischen Landtag

Bernhard-von-Lindenau-Platz 1

01067 Dresden

Telefon: 0351 / 493 48 40

Telefax: 0351 / 493 48 09

E-Mail: johannes.lichdi@slt.sachsen.de

Regionalbüro Chemnitz

Theaterstraße 76

09111 Chemnitz

Telefon: 0371 / 666 46 72

Telefax: 0371 / 666 46 72

E-Mail: info@johannes-lichdi.de

Mitarbeiterin

Andrea Schubert

E-Mail: andrea.schubert@slt.sachsen.de

V.i.S.d.P.: Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN im Sächsischen Landtag,

Andreas Jahnel, Bernhard-von-Lindenau-Platz 1, 01067 Dresden;

Text: Andrea Schubert und Johannes Lichdi; Fotos: Martin Röhl, flickr.com (Titel); Geo-Loge, commons.wikimedia.org (Rückseite);

Auflage: 2.000 Stück; gedruckt auf 100 % Recyclingpapier; Stand: Mai 2007