

Stellungnahme des Bund Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V. (BUND) zum Bau einer Staustufe bei Decin/Tschechische Republik

Vorabstellungnahme per Fax

Zum Bau der Stauanlage an der Elbe bei Decin in der Tschechischen Republik, gekoppelt mit einer Schleuse und einer Anlage zur Erzeugung von Strom aus Wasserkraft, sowie der unterhalb des Wehrs erfolgenden Ausbaggerung des Flussbetts möchte sich der Bund Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V. ,ein nach § 58 des deutschen Bundesnaturschutzgesetzes anerkannter Naturschutzverband, wie folgt äußern:

Verwendete Unterlagen:

Wir beziehen uns mit unserer Stellungnahme auf die uns durch die Wasser- und Schifffahrt direktion Ost (WSD-Ost) mit Sitz in Magdeburg dankenswerter Weise zur Verfügung gestellte Übersetzung der tschechischen Originalunterlagen:

“Oznamení zameru Plavební stupen Decin dle zákona č. 100/2001 Sb. Zari 2005“.

(Mitteilung des Vorhabens "Gefällstufe Decin" nach Gesetz Nr. 100/2001 S. - September 2005).

Weitere Berichte bzw. Anlagen auf die Bezug genommen wird, standen uns nicht zur Verfügung.

Wir bitten deshalb vorn vornherein, eventuelle Fehler unsererseits, die auf eine mangelnde Übersetzung. Unkenntnis der tschechischen Gesetze und Planungsprozesse oder nicht vorhandenen Unterlagen beruhen, zu entschuldigen!

Bedeutung der Elbe aus Naturschutzsicht:

Flüsse und ihre Auen sind einzigartige Lebensräume und weisen die höchsten Artenzahlen aller mitteleuropäischen Biotoptypen auf. Flüsse und Auen sind außerdem wichtige Verbindungsachsen eines europaweiten Biotopverbundsystems. In den letzten 150 Jahren wurden die meisten Flüsse für die Schifffahrt zum Hochwasserschutz und zur Energiegewinnung in einem hohen Ausmaß reguliert und mit Staustufen verbaut. Dadurch wurden viele wertvolle Auen-Biotope zerstört und die Flüsse zum Teil zu lebensfeindlichen Kanälen degradiert.

Die Elbe ist neben der Oder der letzte noch weitgehend naturnahe Strom in Mitteleuropa, umgeben von den größten noch erhaltenen Auenwäldern und fast unverbauten Flussauen.

Zwischen Usti und Geesthacht ist die Elbe auf fast 600 km frei von Staustufen und damit frei fließend. Flussmorphologie und Hydrologie sind an der Elbe grundsätzlich anders als z.B. am Rhein. Typisch für die Elbe sind lang anhaltende Niedrigwasserperioden, winterliche Eisbildung und ein leicht erodierbares Flussbett. Aufgrund der hydrologischen Situation gibt es lang andauernde Niedrigwasserphasen.

Durch ihre Lage an der ehemaligen innerdeutschen Grenze hat sich eine einmalige Naturausstattung erhalten. So konnte z. B. der Elbe-Biber an der mittleren Elbe wie auf einer Arche überleben. 1.050 Pflanzenarten und mehrere tausend Tierarten wurden in und an der Elbe nachgewiesen. Entsprechend entstand dort nach der Wende ein Netzwerk von Schutzgebieten wie an keinem anderen Fluss in Deutschland. Es gibt dort:

- 33 Naturschutzgebiete
- 29 Landschaftsschutzgebiete
- den Nationalpark „Sächsische Schweiz“
- das UNESCO-Biosphärenreservat „Flusslandschaft Elbe“, das größte Schutzgebiet in Deutschland überhaupt.

Aus diesem Grund ist es unter allen deutschen Naturschutzverbänden Konsens, dass der Naturraum Elbe als letzte große naturnahe Flusslandschaft Deutschlands so wertvoll ist, dass alle Kräfte daran gesetzt werden, diese zu erhalten und zu entwickeln. Dies wird unter anderem auch von den Gesetzten der EU zu Natura 2000 und WRRl gefordert. Von daher sind wir der Meinung, dass sich die Binnenschifffahrt auf der Elbe diesen Rahmenbedingungen anpassen muss, wenn sie ein umweltfreundliches Verkehrsmittel sein will!

Strategische Umwelt-Prüfung der EU

Eindeutig ist nach der SUP-RL der EU, dass „alle sinnvollen Alternativen“ untersucht werden müssen und das insbesondere Ausbauvarianten, die die ökologischen Eingriffe minimieren im Mittelpunkt stehen müssen. Außerdem müssen Öffentlichkeit und die Verbände speziell über die Konzeption der SUP beteiligt werden.

Es wurde die Durchführung einer strategischen Umweltprüfung (SUP) versäumt und damit gegen europäisches Recht verstoßen. Wichtigster Bestandteil ist das Erstellen eines Umweltberichts, der aufzeigen muss, wie das Vorhaben die nationalen und internationalen Umweltziele beeinflusst. Beides ist im vorliegenden Fall nicht erfolgt!

Bedarfsermittlung und Begründung

Die Planunterlagen enthalten keine nachvollziehbare Darlegung bzw. Begründung des Ausbaubedarfs. Es gibt keine Prognosen bezüglich der zukünftigen Verkehrsentwicklung noch werden die zukünftigen Quell- und Zielorte des Frachtaufkommens nachvollziehbar dargestellt. Es gibt auch kein Logistikkonzept, mit dem die Vernetzung der drei Verkehrsträger Lastkraftwagen, Güterbahn und Binnenschiff erreicht werden soll. Wir gehen deshalb davon aus, dass ein begründbarer Bedarf für die Staustufe von Seiten der Binnenschifffahrt auch nicht vorhanden ist! Dies wird durch folgende Fakten unterstützt:

- In den letzten Jahren wurden die Schiffe der tschechischen Staatsreederei verkauft bzw. verschrottet. Die verbliebenen Schiffe fahren heute überwiegend in anderen Flussgebieten.
- Das Transportaufkommen per Schiff auf der Elbe ist in den letzten Jahren drastisch zurückgegangen (in Magdeburg von 1,8 Mio. t (1998) auf 0,8 Mio. t (2004) und am Grenzübergang Schmilka von 1,4 Mio. t (1998) auf 0,4 Mio. t (2004).
- Ein nennenswerter Transport von Containern auf der Elbe findet ebenfalls nicht statt. Dieser wird zwischen Tschechien und Hamburg entweder per Bahn oder per LKW abgewickelt.
- Eine Sohltiefe von 140 m ist nach Aussagen deutscher Logistik- und Binnenschiff-fahrtsunternehmen unwirtschaftlich.

Es verkehren pro Tag derzeit zwischen Hamburg und Tschechien etwa 72 Züge mit jeweils 75 TEU pro Zug für beide Richtungen (durch Railion ohne Privatbahnen). Diese Zahl könnte nach Auskunft der Deutschen Bahn ohne Kapazitätsprobleme verdoppelt werden (Brief DB an den BUND vom 1.12.2005). Die derzeit auf der Mittel- und Oberelbe transportierten Gütermengen könnten von wenigen zusätzlichen Güterzügen pro Tag übernommen werden. Die Kapazität des Schienennetzes im deutschen Elbekorridor ist derzeit nur zu 20 - 30% ausgelastet. Eine Steigerung der Transportmengen um das Drei- bis Fünffache ist hier ohne Ausbau möglich. Der derzeitige Containerverkehr auf der Elbe, kann durch einen einzigen zusätzlichen Containerzug pro Tag aufgenommen werden.

Somit bleibt festzuhalten, dass keineswegs ein Verkehrsengpass vorhanden ist, vielmehr existiert bereits ein wettbewerbsfähiges Angebot der Bahn, die z.T. die Verbindungen zwischen den Häfen Rotterdam und Hamburg und Prag mit Ganzzügen im grenzüberschreitenden Verkehr mit Tschechien bedient und dass noch ausbaufähig ist.

Hinzu kommt, dass selbst wenn eine ganzjährige Fahrwassertiefe von 1,60 m auf der deutschen Mittelelbe vorhanden wäre, nach EU-Maßstäben kein wirtschaftlicher Transport per Binnenschiff möglich ist.

Bei den derzeitigen Frachttarifen können Transporte unterhalb einer Fahrrinntiefe von 2,00 - 2,30 m nur unter Vernachlässigung wesentlicher Kostenelemente (Abschreibungen, Personalkostendumping) durchgeführt werden.

Dazu kommt, dass unter den derzeitigen Bedingungen der Elbe mit starken Wasserstandsschwankungen und Einstellung der Schifffahrt wirtschaftliche Liniendienste mit Schiffen, z.B. um Container zu transportieren, ebenfalls nicht möglich sind und kaum von der Wirtschaft nachgefragt werden.

Prüfung möglicher Planungsvarianten auch anderer Verkehrsträger:

Das EU-Planungsrecht schreibt vor, dass Variantenprüfungen vorgenommen werden müssen. Dies bedeutet auch, dass geprüft werden muss, ob nicht andere Verkehrsträger mit möglicherweise geringeren Einwirkungen auf die Umwelt, die Transportaufgabe übernehmen können. Diese Variantenprüfung unter Einbeziehung weiterer Verkehrsträger wurde nicht durchgeführt. Die Darstellung in den Planungsunterlagen erweckt den Anschein, dass hier eine Jahrzehnte alte Planung umgesetzt werden soll, ohne die inzwischen eingetretenen Entwicklungen im Verkehrssektor der EU zu berücksichtigen.

Prüfung möglicher Planungsvarianten zur Energiegewinnung:

Auch bei der geplanten Turbine zur Energiegewinnung wurden keine Variantenprüfungen vorgenommen. So wäre es z.B. möglich die Energieeffizienz vorhandener Staustufen durch Modernisierung zu erhöhen oder Energieeinsparpotentiale zu nutzen!

Bedeutung der Binnenschifffahrt

Die ökonomische Bedeutung der Binnenschifffahrt wird häufig überschätzt. In Deutschland werden ca. 80 % aller Transporte per Schiff auf dem Rhein abgewickelt (Flusslänge 700 km). Auf dem Rest des Wasserstraßennetzes von rund 6.300 km werden nur 20 % transportiert. Der Anteil der Elbe beträgt daran weniger als 1 % . Auch die auf Seite 12 erwartete Verkehrsverlagerung von Lastkraftwagen auf das Binnenschiff ist in großem Umfang in Deutschland nicht erfolgt, sondern es gibt fast ausschließlich eine Konkurrenz zwischen Bahn und Schiff um Massengüter.

Energieverbrauch der Binnenschifffahrt (Ökobilanz)

Auf Seite 12 der Unterlagen wird behauptet, dass die Binnenschifffahrt eine bessere Energiebilanz hat, als die Güterbahn. Dies stimmt nicht! Im Hinblick auf den Verbrauch an Primärenergie sind Güterbahn und Binnenschiff auf der Strecke Prag-Hamburg, beladen mit je 500 t Massengut etwa gleich effizient. Die Bahn emittiert aber ca. 20 % weniger Kohlendioxid und nur Bruchteile der Stickoxide und Kohlenwasserstoffe, die das Binnenschiff ausstößt. Dazu gibt es eine ausführliche Untersuchung des deutschen Umweltbundesamtes.

Schiffbarkeit der Mittelelbe zwischen Schmilka und Geesthacht

Die Elbe weist im Jahresgang eine stark schwankende Wasserführung auf. Am Pegel Wittenberg beträgt der MNQ 273 m³/s (*Mittleres Niedrigwasser*) und der MHQ 1910 m³/s

(*Mittleres Hochwasser*) (Jahresreihe 1931-2000). Immer wieder kommt es zu lang andauernden Niedrigwasserperioden, so auch seit Beginn der 1990er Jahre. Ohne die Niedrigwasseranhebung durch die in den 1950er und 60er Jahren errichteten Talsperren am Oberlauf und den Nebenflüssen wären die heutigen Niedrigwasserabflüsse noch wesentlich geringer. Andererseits kommt es schon jetzt durch den Rückgang der Sumpfungswässer aus den mitteldeutschen Braunkohletagebauebenen wieder zu einer nennenswerten Reduzierung der Wasserführung um ca. 20 m³/s..

Teilweise lag die Fahrrinntiefe in den letzten 15 Jahren trotz inzwischen verschärfter Unterhaltungsmaßnahmen während mehr als einem Drittel des Jahres unter dem Ausbauziel von 1,60 m (an 345 eisfreien Tagen) zwischen Dresden und Geesthacht (bzw. 1,50 m zwischen Dresden und Schmilka) (Unterschreitungstage 1991: 173; 1992: 149; 2000:194; 2003: 194; 2004: 133; Elbabschnitt Saalemündung bis Magdeburg; Quelle: WSA Magdeburg). Dazu verweisen wir auf die im Anhang unseres Schreibens beigefügten Grafiken.

Hinzu kommt, dass für die Festsetzung des so genannten Gleichwertigen Wasserstands (GLW 89) (*der durch die Unterhaltungsmaßnahmen einzuhalten Niedrigwasserstand*) ein Zeitraum gewählt wurde (1973 bis 1986), der zu den feuchtesten der letzten 100 Jahre gehört und der demzufolge zu falschen Ergebnissen führen musste. Damit beruht das Unterhaltungs- und Ausbaukonzept der Elbe offensichtlich auf mindestens fragwürdigen hydrologischen - und klimatischen Annahmen.

In den Ausbauunterlagen wird diese Tatsache jedoch komplett nicht berücksichtigt, sondern es wird der Eindruck erweckt, dass mit dem Bau der Staustufe und der Fahrrinnenvertiefung die gesamte Elbe schiffbar wäre bzw. dass die Tschechische Republik mit diesen Maßnahmen an eine ganzjährig funktionierende Wasserstraße angebunden wäre, welche so aber tatsächlich gar nicht existiert. Auch nach dem Bau der Staustufe wird die gesamte deutsche Strecke der Mittel-Elbe bis Geesthacht nur unter großen zeitlichen und fahwassermäßigen Einschränkungen für Güterschiffe befahrbar sein!

Einfluss des Klimawandels auf die Wasserführung der Elbe:

Ein 2005 erstelltes Gutachten des Potsdam Instituts für Klimafolgenforschung (WECHSUNG et al. 2005) kommt zu folgendem Ergebnis:

Extreme Niedrigwasserstände waren an der Elbe in der ersten Hälfte des Jahrhunderts stärker ausgeprägt als in der zweiten. Von Mitte der 50er bis zu Beginn der 70er Jahre waren die jährlichen Niedrigwasserhäufigkeiten rückläufig, da in Tschechien Talsperren und Rückhaltebecken gebaut wurden, die eine gezielte Niedrigwasserauffüllung erlaubten. In den folgenden 20 Jahren war es vergleichsweise feucht. Seit Beginn der 90er Jahre nimmt die jährliche Häufigkeit von Niedrigwasser in der Elbe wieder zu. Diese Entwicklung ging einher mit einer Verschiebung der innerjährlichen Niederschlagsverteilung zugunsten der Winterniederschläge und einer längeren Häufigkeit und Verweildauer von Hochdruck- und Hochdruckböckenwetterlagen über dem Elbegebiet.

Letzteres hatte zur Folge, dass die Häufigkeit niederschlagsfreier Perioden zunahm. Abzüglich der Niedrigwasserauffüllung scheinen sich die Niedrigwasserhäufigkeiten in der Elbe wieder den Verhältnissen zu nähern, wie sie für die erste Hälfte des 20. Jahrhunderts typisch waren.

Eine Fortsetzung des regional bereits nachweisbaren Klimawandels insbesondere des elbeiten Temperaturanstiegs um 0,5 (tschechischer Teil) bis 1°C (deutscher Teil) für die letzten 50 Jahre erhöht zudem die Wahrscheinlichkeit, dass die Niedrigwasserhäufigkeit in den kritischen Sommermonaten in Zukunft noch weiter zunimmt.

Alle Maßnahmen zum Ausbau der Elbe als Schifffahrtsweg, die diese Entwicklung nicht berücksichtigen, laufen Gefahr, dass das angestrebte Schifffahrtsziel nicht erreicht wird und die Investitionen damit umsonst waren!

Problem des Geschiebedefizits in der Mittleren Elbe

Eines der größten ökologischen Probleme der deutschen Mittel- und Oberelbe zwischen Dresden und Geesthacht ist die Eintiefung der Flussole. Eingeschnürt durch Buhnen und Deckwerke sowie durch den Bau von Staustufen am Oberlauf und den Nebenflüssen hat sich der Fluss in den letzten 100 Jahren abschnittsweise um bis zu 2 m eingetieft – rund einhundert Mal schneller als er es von Natur aus getan hätte. Dadurch sinkt der Grundwasserspiegel in der Aue und die davon abhängigen Ökosysteme trocknen aus.

Im Bereich der Bundesländer Sachsen und Sachsen-Anhalt haben die vorhandenen Defizite im Geschiebehaushalt der Elbe zwischen den Kilometern 120 und 230 (etwa Torgau in Sachsen bis unterhalb Wittenberg in Sachsen-Anhalt) in den vergangenen Jahrzehnten eine erhebliche Sohlerosion hervorgerufen, die sich bis zur Saalemündung ausdehnt. Hierzu liegen entsprechende Untersuchungen durch die Bundesanstalt für Wasserbau Karlsruhe in einem Modellvorhaben zur Minderung solcher Auswirkungen in der Erosionsstrecke durch eine Geschiebezugabe vor.

Ausgehend von den allgemein bekannten, hydraulisch-sedimentologischen Auswirkungen von Flusstauanlagen auf den Geschiebehaushalt, halten wir es deshalb erforderlich, den Untersuchungsraum bis in den Bereich der Saalemündung auszudehnen um mögliche Auswirkungen im Geschiebehaushalt abklären zu können. Zu diesem Thema erfolgt jedoch lediglich eine knappe Erwähnung in Richtung eines 2-D-Feststofftransportmodells (siehe Seite 125 der Unterlage), ohne dass sich hieraus ausreichende Ergebnisse oder hinreichende Schlüsse herleiten lassen.

Nach unserer Kenntnis wird durch die geplante Staustufe durch die Eintiefung des unterhalb liegenden Flussbetts massiv in das Feststoffregime der Elbe eingegriffen. Es ist damit zu rechnen, dass die Auswirkungen dieses Eingriffs weit bis in deutsches Gebiet hineinreichen werden. Hierzu wurden keine Bilanzierungen vorgenommen, die auch die ökologische Situation am Mittellauf der Elbe berücksichtigen. Prinzipiell ist der Geschiebemangel in der mittleren Elbe derart besorgniserregend, dass jede weitere Verminderung der Geschiebemenge abzulehnen ist. Hinter diesem aus ökologischen Gründen essentiell notwendigen Ziel müssen auch die Interessen der Schifffahrt zurücktreten!

Veränderung der Wasserqualität

Einige Bemerkungen möchte wir auch zu den in den Unterlagen prognostizierten Veränderungen der Wasserqualität im Bereich der geplanten Staustufe machen:

Auf Seite 122 der Unterlagen zur Umweltverträglichkeitsprüfung wird behauptet, dass sich das Vorhaben positiv auf die Wasserqualität auswirken wird. Begründet wird dies insbesondere mit dem Sauerstoffeintrag durch den Überfall über die Wehrkrone und durch die Turbinen sowie ein erhöhtes Selbstreinigungsvermögen durch den erhöhten Schiffsverkehr.

Eine derartige Prognose halten wir aus fachlicher Sicht für nicht nachvollziehbar. Es ist aus der internationalen Literatur und aufgrund zahlreicher Untersuchungen hinlänglich bekannt, dass trotz des Sauerstoffeintrags durch Querbauwerke und Turbinen die Gesamtsauerstoffbilanz von Gewässerabschnitten mit Stauanlagen gegenüber frei fließenden Gewässern immer negativ ist und auch der Schiffsverkehr nicht zu einer Erhöhung der Selbstreinigungsleistung beiträgt. Dies hängt insbesondere mit der grundlegenden Verschlechterung des natürlichen Selbstreinigungsvermögens, den völlig veränderten Stoffumsetzungsprozessen sowie einer insgesamt erhöhten Sauerstoffzehrung und Gesamtstoffbilanz in gestauten Gewässern gegenüber frei fließenden Gewässern zusammen.

Faunistisch-Floristische Untersuchungen Auswirkung auf wandernde Tierarten:

Für dringend notwendig halten wir eine Erweiterung der Untersuchungsobjekte für notwendig, da die im Teil C (Angaben über den Zustand der Umwelt im betroffenen Gebiet) gemachten Angaben zu Tier- und Pflanzengruppen aus unserer Sicht völlig unzureichend sind.

Neben den im Gutachten genannten Gruppen trifft diese Aussage insbesondere auf die rheophilen Arten des Makrozoobenthon zu, da hier die stärksten Auswirkungen zu erwarten sind. Eine entsprechende Überarbeitung der Unterlagen zur Umweltverträglichkeit wäre sowohl für die Abschätzung bestehender Potentiale im Teil C als auch auf für die prognostisch zu erwartende Entwicklung im Teil D erforderlich.

Faunistische Aussagen der Unterlagen, z.B. auf den Seiten 126, 129 oder 133, konzentrieren sich immer wieder nur auf einzelne und ausgewählte oder sehr populäre Tiergruppen wie den Biber, den Fischotter, den Lachs oder auch Vogelarten der Europäischen Vogelschutzrichtlinie. Sinnvoll wäre jedoch eine ökosystemare Herangehensweise, wie diese u.a. durch die Europäische Wasserrahmenrichtlinie angestrebt und vorgegeben wird. Bei einer ausreichenden und richtlinienkonformen Einbeziehung der Europäischen Wasserrahmenrichtlinie wären aber auch die biologischen Qualitätskomponenten Ichthyozönose, Makrozoobenthos, Phytobenthos, Makrophyten und Phytoplankton zu untersuchen.

Hinzu kommt, dass die zu erwartenden biologischen Auswirkungen sich immer nur auf das Elbprofil beschränken. Beeinflussungen über diesen Bereich hinaus werden völlig negiert. Dies betrifft z.B. die Mündungsbereiche zufließender Nebengewässer wie die Ploucnice und den Jílovský potok, die hier vorgesehenen Maßnahmen zum Ausbau der Mündungen sowie die permanente Überstauung und allgemeinen Rückstauerscheinungen aus der Elbe einschließlich der dadurch hervorgerufenen hydraulischen, sedimentologischen und biologischen Veränderungen.

Auch die Störung bzw. wandernder Tierarten durch Wehr, Turbine, Beleuchtung werden nur völlig unzureichend abgehandelt.

Nichtberücksichtigung der Europäischen Wasserrahmenrichtlinie:

Ein grundsätzlicher Mangel des Verfahrens besteht darin, dass die Europäische Wasserrahmenrichtlinie in den uns vorliegenden Unterlagen in keiner Weise erwähnt wird. Es ist jedoch rechtlich eindeutig notwendig, dass bereits bei der Umweltverträglichkeitsprüfung die rechtlichen und fachlichen Rahmenbedingungen der Europäischen Wasserrahmenrichtlinie zu beachten sind, d.h. generell sind für die vorliegenden Unterlagen alle Bearbeitungsschritte und Inhalte der Europäischen Wasserrahmenrichtlinie nachzufordern.

So sind für das Vorhaben die biologischen Qualitätskomponenten Ichthyozönose, Makrozoobenthos, Phytobenthos, Makrophyten und Phytoplankton der Wasserrahmenrichtlinie, soweit diese nach entsprechender Prüfung für den zutreffenden Gewässertyp relevant sind, in ausreichender Dichte und Qualität zu untersuchen.

Nur hierdurch lassen sich weiteren, notwendigen Folgeschritte der Wasserrahmenrichtlinie einschließlich der Aussagen zur Wahrscheinlichkeit der Zielerreichung, notwendiger Maßnahmen etc. ableiten. Weiterhin ist hiermit die fachlich saubere, ökosystemare Herangehensweise bei Beachtung aller Schutzgüter gewährleistet.

Im Falle des Baus der Staustufe einschließlich der Sohlvertiefungen, muß nachgewiesen und gewährleistet werden, dass die unterliegenden Flussabschnitte der Elbe nicht negativ gewässerökologisch beeinträchtigt werden und dass das Verschlechterungsverbot nach Wasserrahmenrichtlinie eingehalten wird. Dies ist auch deshalb von hoher Bedeutung weil die deutsche Elbe - sowohl in Sachsen als auch im Sachsen-Anhalt - als natürlicher Wasserkörper entsprechend der Europäischen Wasserrahmenrichtlinie ausgewiesen wurde.

Es muss auch nachgewiesen werden, dass der für die biologischen Qualitätskomponenten Fischfauna und Makrozoobenthos erreichte gute ökologische Zustand in den unterliegenden Elbeabschnitten erhalten bleibt. Bei den anzunehmenden, negativen Beeinflussungen des Abflussregimes und des Feststoffhaushaltes ist hier mit erheblichen Verschlechterungen zu rechnen.

Es darf auch keine Verschlechterung des bisherigen ökologischen Zustandes der Elbe eintreten, selbst wenn oberhalb eine andere Einstufung vorgenommen wurde wie in Deutschland. Hier ist ein entsprechender Abgleich vorzunehmen.

Grundlegend verbietet die Europäische Wasserrahmenrichtlinie eine Verschlechterung des bisherigen Gewässerzustandes, wenn kein übergeordnetes Interesse der Öffentlichkeit vorhanden ist.

In den vorliegenden Unterlagen wurde jedoch ein derartiges übergeordnetes Interesse nicht nachgewiesen. Die Schifffahrtsbedingungen werden lediglich auf einer, wenige Kilometer langen Ausbaustrecke verbessert, unterhalb bleiben die ungünstigen Bedingungen auf der frei fließenden Elbe erhalten.

Zusammenfassung

Bei den Vorhaben handelt es sich um zwei voneinander getrennte Maßnahmen

- dem Bau einer Stauanlage und
- eine Vertiefung der Flusssohle.

In den vorliegenden Unterlagen wird dies unserer Ansicht nach nicht ausreichend berücksichtigt.

Unsere Ansicht nach entsprechen die vorgelegten Unterlagen nach Form und Inhalt nicht den üblichen Standards von Umweltverträglichkeitsprüfungen. Insbesondere werden Unterlagen wiedergegeben, welche unbekannt und nicht einsehbar sind sowie unbewiesene, fachlich fragliche Aussagen, wie z.B. die Erhöhung der Gewässerselbstreinigungslleistung durch die vorgesehenen Maßnahmen, als Annahmen getroffen.

In den vorliegenden Unterlagen wird z.B. auf Seite 137 dargestellt, dass von aus, dass es keine negativen, grenzüberschreitenden Auswirkungen gibt, bzw. dass solche praktisch vernachlässigbar sind. Diese Ansicht teilen wir nicht. Hier bitten wir um schlüssige Nachweise betreffs der Umweltneutralität dieser Maßnahmen, insbesondere in Hinsicht auf die bestehenden Geschiebedefizite.

Es wird auch nicht zweifelsfrei dargestellt, welche möglichen hydrologischen und/oder hydraulischen Änderungen im anschließenden Verlauf der Elbe zu erwarten sind. Hierzu sind besonders Aussagen zu Einflussnahmen auf das Hochwassergeschehen der Elbe und auf Modellierungen im Abflussverhalten von Bedeutung. Die reine Feststellung, dass keine Auswirkungen erwartet werden, ist bei der Größe des Eingriffes nicht überzeugend und ausreichend.

Die vorliegenden Unterlagen weisen auch hinsichtlich des Untersuchungsraumes als auch der Untersuchungsgegenstände deutliche Lücken und Defizite auf.

So wurde der untersuchte Raum, welcher sich nur auf das Territorium der Tschechischen Republik bezieht, zu eng gefasst und notwendige Untersuchungsgegenstände, besonders bei schutzgutbezogenen Bestandteilen von Flora und Fauna, nicht in die Aussagen mit einbezogen.

Darüber hinaus sind weitergehende Nutzungsaspekte, wie die vorgesehene Energieerzeugung, unzureichend dargestellt.

Ein wesentliches Defizit der Unterlagen besteht in der Nichtberücksichtigung der Vorgaben der Europäischen Wasserrahmenrichtlinie.

Da aus unserer Sicht weder eine nachvollziehbare Bedarfsbegründung erfolgte, noch sich durch das Vorhaben die Befahrbarkeit der Elbe für Binnenschiffe prinzipiell verbessert, da in Deutschland keine Ausbaumaßnahmen vorgesehen sind und der Eingriff in Natur und Landschaft erheblich und nicht ausgleichbar ist, müssen wir das Vorhaben ablehnen.

Anlage

Hintergrundinformationen zur Schiffbarkeit der Mittleren Elbe in Deutschland.

Unterhaltungsziele:

Das aktuelle Ziel der Unterhaltungsmaßnahmen an der Elbe ist in der nachfolgenden Tab. 1 enthalten.

Tab. 1: Unterhaltungsziele an der Elbe zwischen Schmilka (Grenze) und Geesthacht (Quelle: *Faulhaber* 2000).

Flussabschnitt	Garantierte Fahrrinntiefe	Fahrrinnenbreite
Schmilka(Grenze)-Dresden	150 cm nach GLW 89*	40 m
Dresden-Geesthacht	160 cm nach GLW 89*	50 m (Ausnahme Stadtstrecke Magdeburg hier 35 m)

* GLW 89 - derzeitiger Bezugswasserstand der Elbe, der im Mittel von sieben trockenen und mittleren Jahren zwischen 1973 und 1986 nur an durchschnittlich 20 eisfreien Tagen erreicht oder unterschritten wird.

Tatsächliche Schifffahrtsbedingungen:

In den folgenden Abbildungen 1-4 werden die so genannten Unterschreitungstage einer bestimmten Fahrrinntiefe, also die Anzahl Tage im Jahr an denen die Fahrrinntiefe **nicht** erreicht wurde, dargestellt. Sie betreffen den Elbe-Abschnitt 5 zwischen der Saalemündung und Magdeburg. Die Daten stammen vom Wasser- und Schifffahrtsamt Magdeburg.

Da bis 1995 offiziell nur die Tauchtiefen und danach die Fahrrinntiefe erfasst wurde, wurden die Werte bis 1995 aus der Tauchtiefe plus 30 cm Flottwasser gleich Fahrrinntiefe errechnet.

Da im Bereich des Elbe-Abschnitts 5 im Bereich der Stadtstrecke Magdeburg aufgrund des dort vorhandenen Dompfelsens die Fahrrinnenbreite schon jeher 35 m betrug, können für diesen Abschnitt für einen Vergleich auch die älteren Werte herangezogen werden. Hier haben keine Veränderungen der Fahrrinnenbreite stattgefunden, die einen Einfluss auf die Tauchtiefe hätten haben können.

Unterschreitungstage Fahrwassertiefe 100 cm

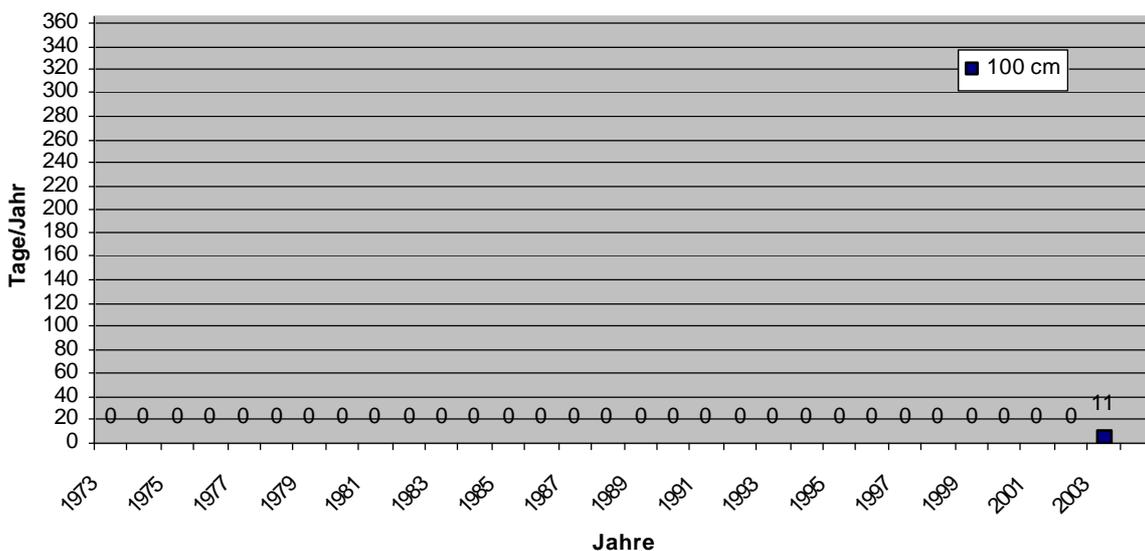


Abb. 1.: Unterschreitungstage der Fahrwassertiefe von 100cm. Werte bis einschließlich 1995 Tauchtiefe + 30 cm Flottwasser, ab 1996 Fahrwassertiefe. Elbeabschnitt 5 (Saalemündung - Magdeburg). Datenquelle: Wasser- und Schifffahrtsamt Magdeburg.

Unterschreitungstage Fahrwassertiefe 160cm

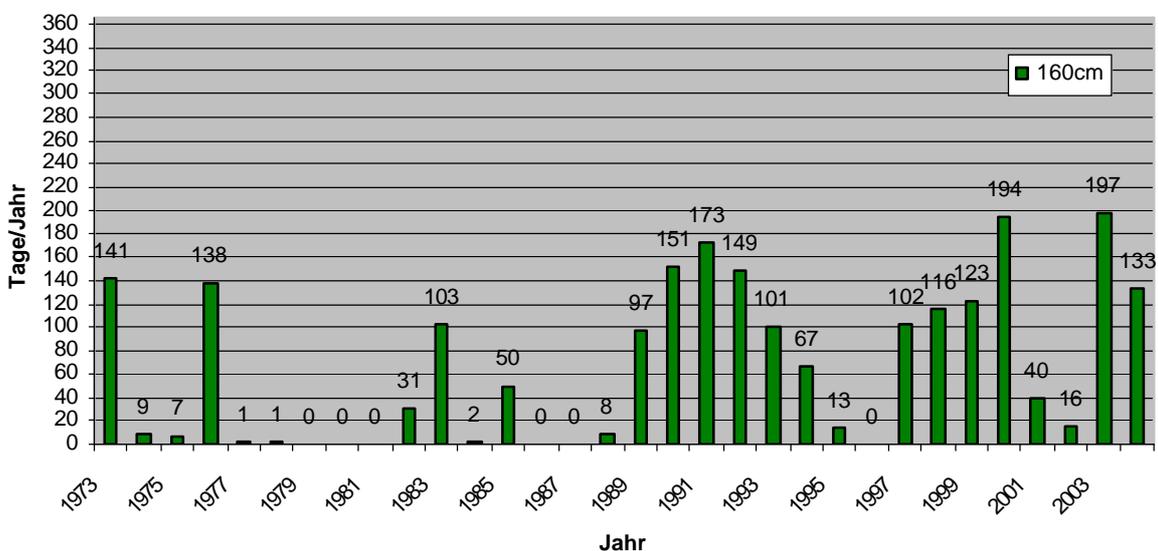


Abb. 2.: Unterschreitungstage der Fahrwassertiefe von 160cm. Werte bis einschließlich 1995 Tauchtiefe + 30 cm Flottwasser, ab 1996 Fahrwassertiefe. Elbeabschnitt 5 (Saalemündung - Magdeburg). Datenquelle: Wasser- und Schifffahrtsamt Magdeburg.

Unterschreitungstage unter Tiefe von 200 cm

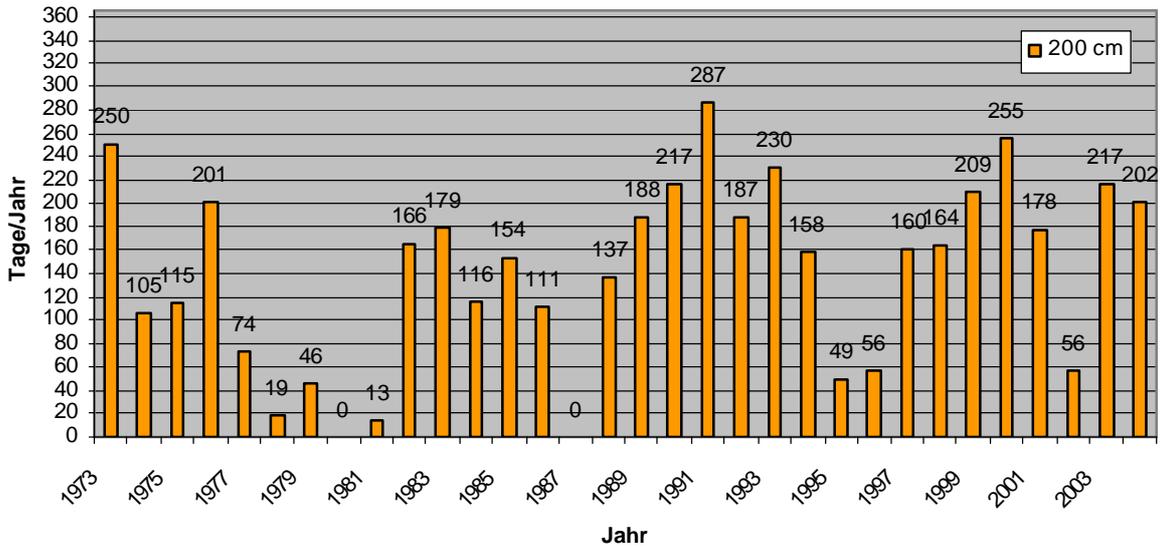


Abb. 3.: Unterschreitungstage der Fahrwassertiefe von 200 cm. Werte bis einschließlich 1995 Tauchtiefe + 30 cm Flottwasser, ab 1996 Fahrwassertiefe. Elbeabschnitt 5 (Saalemündung - Magdeburg. Datenquelle: Wasser- und Schifffahrtsamt Magdeburg.

Unterschreitungstage Fahrwassertiefe 250cm

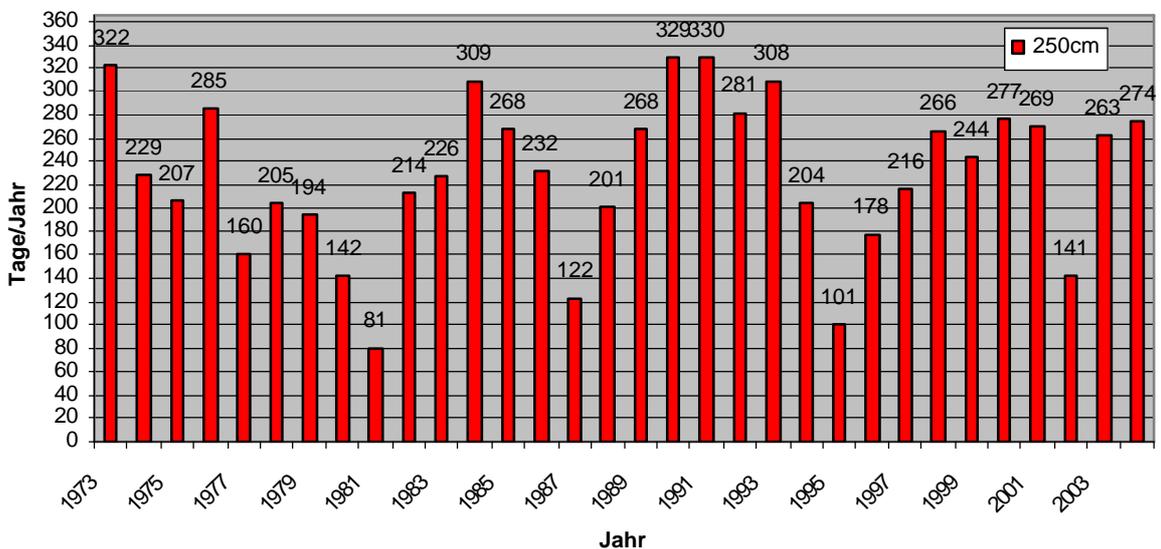


Abb.4: Unterschreitungstage der Fahrwassertiefe von 250 cm. Werte bis einschließlich 1995 Tauchtiefe + 30 cm Flottwasser, ab 1996 Fahrwassertiefe. Elbeabschnitt 5 (Saalemündung - Magdeburg. Datenquelle: Wasser- und Schifffahrtsamt Magdeburg.

Aufgrund der mangelnden Wasserführung der Elbe konnte allerdings in den letzten 24 Jahren, im Zeitraum von 1990 bis 2004 nur in einem Jahr, nämlich 1997, ganzjährig eine Fahrwassertiefe von 160 cm erreicht werden, 2003 gab es nur 16 Unterschreitungstage. In den Jahren 1991, 1992 und 2000 wurde der Wert an mehr als vier Monaten unterschritten und damit ein wirtschaftlicher Schiffsverkehr unmöglich.

Zu ähnlichen Ergebnissen für die gesamte Mittlere Elbe zwischen Dresden und Geesthacht kommt ein Gutachten von *Bütow et al. 2004*. Die folgende Tab. 2 ist daraus entnommen. Im Gegensatz zu den oben angegebenen Unterschreitungstagen **sind hier jedoch die Tage angegeben, an denen eine bestimmte Fahrrinntiefe erreicht wurde.**

Tab. 2: Anzahl der Tage pro Jahr mit einer vorhandenen Mindestfahrrinntiefe (Quelle: *Bütow et al. 2004*).

Fahrrinntiefe in cm	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
70	366	365	365	365	366	365	365	359
80	366	365	365	365	366	365	365	332
90	366	365	365	365	360	365	365	300
100	366	365	359	365	332	365	365	233
120	366	364	305	258	256	362	362	180
140	362	298	265	206	165	336	340	159
160	343	231	238	172	114	303	318	153
180	309	193	220	146	104	249	299	137
200	235	173	183	135	95	197	283	108
220	180	164	137	130	89	163	257	81
240	157	148	140	117	87	130	211	73
260	131	139	85	108	86	109	189	69
280	101	123	68	88	83	92	180	59
300	82	112	56	74	81	73	168	44
350	43	62	31	46	73	24	138	24
400	15	37	18	29	42	9	104	15
450	7	26	12	15	30	5	70	6
500	1	18	6	7	19	0	26	6
550	1	18	4	7	14	0	20	6

Datengrundlage (nach Angabe von *Bütow et al. (2004)* : Wasser- und Schiffsahrtsamt Dresden, Auswertung durch Sächsische Binnenhäfen Oberelbe GmbH

Auch nach dieser Tabelle ist also eine **ganzjährige Befahrbarkeit der Elbe für Güterschiffe nicht gegeben.**

Das Minimum von 1,60 m Fahrrinntiefe konnte nach dieser Tabelle durchschnittlich nur an 230 Tagen im Jahr gemessen werden.

Entwicklung des Transportvolumens:

Die Begründung für die Instandhaltung und den Ausbau des Flusses wurde im Rahmen der Verfahren zur Erstellung des Bundesverkehrswegeplans 1992 gelegt, in dem für diese Investitionsmaßnahmen ein hohes gesamtwirtschaftliches Nutzen-Kosten-Verhältnis von 9,3 berechnet wurde, diese Ausbaumaßnahmen wurden demzufolge als hoch wirtschaftlich eingestuft und in den vordringlichen Bedarf des BVWP aufgenommen (BWVP 1992).

Hier kam es offensichtlich zu einer groben generellen Fehleinschätzung der Entwicklung. Von 1999 bis 2005 ist ein dramatischer Transportrückgang auf der Elbe festzustellen (s. Abb.5 ab).

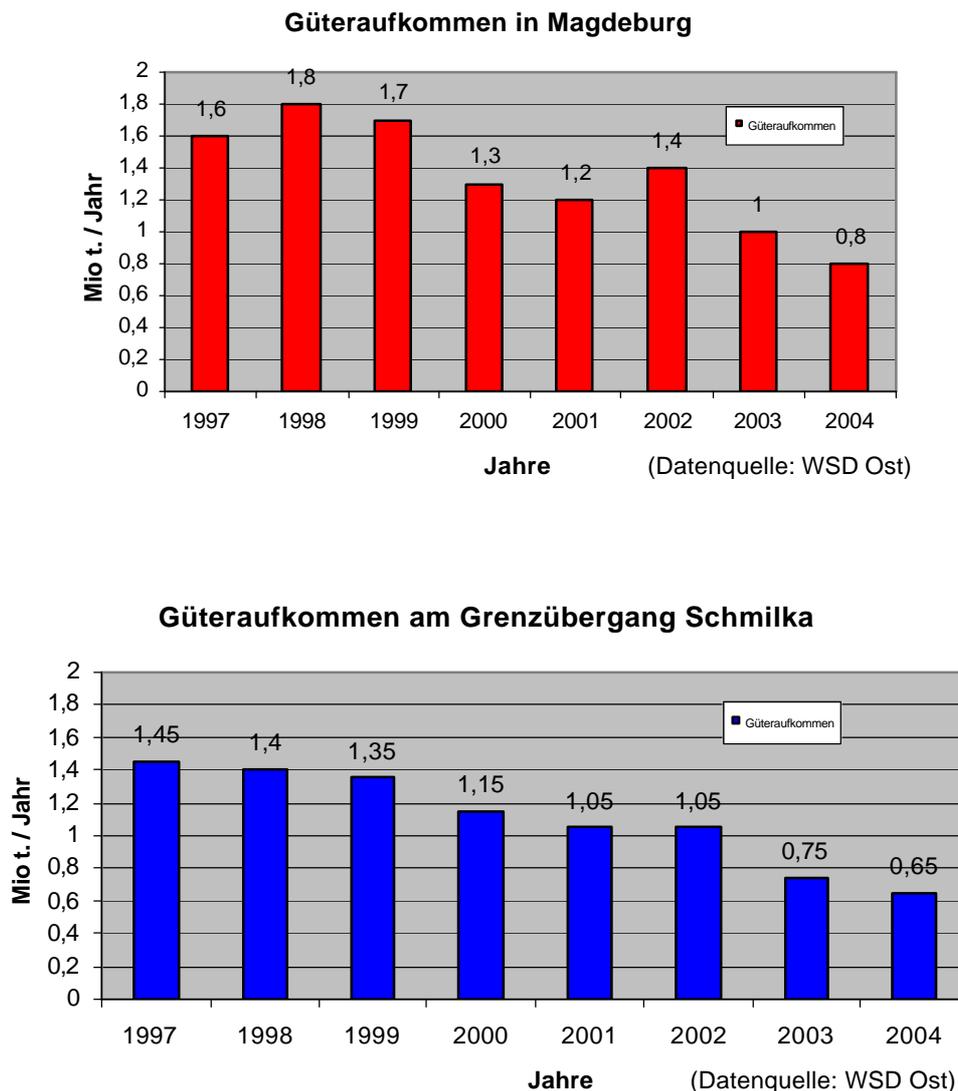


Abb. 5: Veränderung der auf der Elbe transportierten Gütermengen in Mio. t./Jahr Magdeburg und Schmilka (deutsch-tschechische Grenze) von 1997 bis 2004 (Quelle: WSD-Ost).

Vor dem Hintergrund der allgemeinen Trends der Güterverkehrsentwicklung ist nicht davon auszugehen, dass die erwarteten Transportmengen auch nur annähernd erreicht werden können. Hinzu kommt noch, dass mit der Fertigstellung des Wasserstraßenkreuzes Magde-

burg (Kanalbrücke über die Elbe) Schiffe der Relation westdeutsches Kanalgebiet – Berlin die früher ebenfalls der Elbe zugerechnet wurden, jetzt diese nicht mehr berühren.

Dabei ist zu berücksichtigen, dass selbst eine ganzjährige Fahrwassertiefe von 1,60 m unter den derzeitigen ökonomischen Bedingungen keinen wirtschaftlichen Transport per Binnenschiff ermöglicht. Die unterste Grenze der betriebswirtschaftlichen Rentabilität wird erst ab Fahrrinntiefen von 2,00- 2,30 m erreicht. Zudem fehlt die Nachfrage.

Für die Transportwirtschaft ist somit die Elbe von völlig untergeordneter Bedeutung, Die derzeitigen Gütermengen könnten von wenigen zusätzlichen Güterzügen pro Tag übernommen werden.

Zitierte Literatur:

Bütow, D., Heinrich, F., Heinke, C., Kunze, S., Mörer, G. & S. Schmutzer 2004: Untersuchung für einen flachgehenden Schubverband mit Schaufelradantrieb. Machbarkeitsstudie. Forschungsprojekt im Auftrag des Bundesministeriums für Bildung und Forschung (Förderkennzeichen 03 SX 173).

Faulhaber, P. 2000: Veränderung von hydraulischen Parametern der Elbe in den letzten 1000 Jahren. Mitteilungsblatt der Bundesanstalt für Wasserbau. S. 97-118.