



Totgesagte leben länger

Die unselige Elbestaustufe bei Děčín steht wieder auf dem Plan

Schon in Heft 17 gab es einen kurzen Artikel gegen das Projekt, zwei Staustufen unterhalb von Ústí zu bauen (http://www.ssi-heft.de/17/25_elbestaustufen.html), angeblich um die Elbe insbesondere für tschechische Schiffe „durchlässiger“ zu machen.

Inzwischen ist viel passiert: Regierung und Umweltminister in Tschechien wie in Sachsen haben gewechselt, es gab reichlich Proteste gegen die Staustufen in beiden Ländern (auch von der sächsischen Regierung), eine Umweltverträglichkeitsprüfung wurde 2012 als unzureichend zurückgewiesen, man reduzierte die Pläne auf nur eine Staustufe, das „Jahrtausendhochwasser“ kehrte bereits nach 11 Jahren zurück, die Realisierung der Staustufe erschien immer unrealistischer.

Nun sind die Pläne wieder da, und die Probleme sind geblieben.

Welche Probleme? Dürfen die Tschechen denn nicht auf ihrem Territorium bauen, was sie wollen, solange das Wasser bei uns noch ankommt (und das wird es immer)? Nicht ganz. Das versucht dieser Artikel zu klären.

Ökonomie und EU-Förderung

Im laienhaften Verständnis staut solch eine Staustufe das Wasser bis hoch zur nächsten Staustufe flussaufwärts, womit der Fluss besser schiffbar wird. An der Elbe sind das 24 Staustufen und Wehre in Tschechien. Die letzte ist der bekannte Masarykovo-Damm in Ústí nad Labem mit einer Stauhöhe von ca. 10 m (Bild 1). Der nächste Damm befindet sich in Pištany ca. 20 km flussaufwärts.

In der Praxis helfen solche Dämme allerdings auch der Schifffahrt unterhalb von Ústí: Wie zum Beispiel im Juni dieses Jahres bei extremem Niedrigwasser geschehen, öffnete man in Ústí ein wenig die Tore und entließ eine Wasserwelle, die Dresdner Dampfern für einige Tage nochmals Fahrt erlaubte. Bei solchen Schiffen reichte bereits ein 10 oder 20 cm höherer Wasserstand aus. Wie schon im Heft 17 erklärt, überquert man mit dieser Methode selbst noch die Untiefe der Domfelsen in Magdeburg, die Welle ist dann eben etwas höher und länger. Das „Wassermanagement“ funktioniert in Tschechien gut, besonders seit dem Hochwasser 2002 gab es viel Lob dafür.

Derartige Betriebskosten werden aber (ebenso wie die



Bild 1: Das Elbestauwerk bei Ústí nad Labem mit 10,36 m Stauhöhe

beachtlichen Kosten der Flussbettunterhaltung) nicht auf die Reeder umgelegt – Schifffahrt ist eigentlich gar nicht so billig.

Natürlich können Schiffe nicht ständig auf solchen Wellen schwimmen, sie kämen bei Niedrigwasser sonst kaum vorwärts. Von Deutschland einst zugesichertes Ziel war es, an 345 Tagen im Jahr eine Tiefe von 1,50 m von der Grenze bis Dresden zu garantieren (und 1,60 m unterhalb von Dresden). Das sicherte Ministerpräsident Tillich bei einer gemeinsamen Bootsfahrt mit tschechischen Vertretern auf der Elbe im Juni dieses Jahres erneut zu und handelte sich sofort Protest von Umweltschützern und Grünen ein. Denn noch 2005 hatte er als damaliger Umweltminister bei der EU interveniert, um Fördermittel für das fragwürdige Staudamm-Projekt zu blockieren (vgl. Wikipedia, „Staustufe Děčín“). Die angegebene Fahrrinntiefe wird inoffiziell längst als völlig unrealistisch eingeschätzt.

Wenn man von einem Dresdner Pegel im Bereich von 60-70 cm im Juli dieses Jahres liest, erscheint dies alles völlig utopisch. Allerdings darf man nicht vom Pegel auf die Fahrrinntiefe schließen – die Umrechnung geschieht an jedem Ort anders. Der Dresdner Pegel von 67 cm am 28. Juli 2015 entsprach beispielsweise einer Fahrrinntiefe von 92 cm. In der Praxis sieht das so aus wie auf den Bildern 2 und 3 auf der nächsten Seite. Eine kleine Anfrage des Linken-Abgeordneten Andre Hahn in Dresden ergab, dass es „in den vergangenen fünf Jahren im Durchschnitt an 273 Tagen jährlich eine Fahrrinntiefe von 1,60 Metern gab“. Also weit entfernt vom Wunschziel.

Genug der Zahlen! Der gesunde Menschenverstand sagt einem doch hier, dass das kleine Wehr bei Děčín (mit einer Höhe von ca. 5 m) dieses „kümmerliche Rinnsal Elbe“ auf den beiden Bildern unmöglich um 60 cm für mehrere Tage anheben kann, wenn das die vereinte Kraft des großen Damms in Ústí, von weiteren 23 teils großer Stauanlagen der Elbe sowie von der Moldau (u.a. dem Lipno-Stausee mit 300 Mio. Kubikmetern Wasser) bisher nicht schafften. Da braucht man nicht viel zu rechnen. Es kommen noch andere Faktoren hinzu:

- In der Sächsischen Zeitung Pirna vom 10. Juli 2015 wird der bekannte Elbeschützer Ernst Paul Dörfler zitiert, dass seit der Wende 22 Tagebaue stillgelegt wurden, die früher die Elbe über Nebenflüsse mit Wasser versorgten. Durch den Wegfall dieser Tagebautentwässerung verringerte sich der Elbepegel um 50 cm.
- Ein erheblicher Teil des Schiffsverkehrs Tschechiens soll inzwischen auf Donau und Rhein verlagert worden sein, wie wir von der Nationalparkverwaltung erfuhren.
- Generell werden viel weniger Güter auf der Elbe transportiert als in tschechischen Gutachten behauptet – zumindest war das bei den ursprünglichen Planungen so. Der Güterverkehr hat sehr stark abgenommen und beschränkt sich z.B. auf Baustoffe und Großteile wie Kessel oder Windräder.

Sonderlich wirtschaftlich erscheint der Extra-Damm also nicht gerade. Um so überraschender die Erklärung von Jiří Aster, dem tschechischen Vizepräsidenten der Kammerunion Elbe-Oder, im oben genannten SZ-Artikel: Die Staustufe soll ohnehin nicht den Güterverkehr erhöhen, sondern die Preise im Bahnverkehr durch den Konkurrenzdruck senken. Wer hätte das gedacht! Die Bahn fürchtet sich bereits.

Woher also der extreme Druck seitens Tschechien, den Damm doch zu bauen? Ein Artikel in der Sächsischen Zeitung Pirna vom 5. Juni 2015 bringt vielleicht etwas Erhellung: Der Finanzminister Tschechiens, Andrej Babis, ist einer der Reichsten im Land und Gründer der Partei ANO 2011 (vgl. auch die Wikipedia-Seite dazu), die gleichzeitig Verkehrs- und Umweltminister stellt. Das erhöht die Chancen für das Prestigeprojekt ungemein. Und der Direktor von Lovochemie in Lovosice hofft ebenfalls vom Damm zu profitieren und wechselte Anfang 2014 „nahtlos als Chef ins Umweltministerium“, wie es im Artikel heißt.



Bild 2: Niedrigwasser oberhalb des Blauen Wunders in Dresden



Bild 3: Niedrigwasser bei Dolní Žleb in Tschechien

Nun könnte es uns relativ gleichgültig sein, wie jenseits der Grenze gewirtschaftet wird (obwohl wir die benötigten EU-Fördermittel auch mit bezahlen, aber es gibt derzeit gewichtigere Probleme). Doch der tschechischen Regierung ist es keineswegs gleichgültig, ob wir tatsächlich die Elbe so ausbauen wie einst zugesagt (wohl wissend, dass das eine Utopie ist, die nicht mehr von uns gewollt wird). Leser dieses Heftes ist sicherlich geläufig, dass die Elbe der längste fast ursprüngliche Fluss Deutschlands ist und auch bleiben soll. Schon weil man weiß: Das nächste Hochwasser kommt bestimmt.

Dieser „Druck zum Ausbau“ könnte uns weitaus mehr

Geld kosten als die Mitfinanzierung von Fördermitteln für einen fragwürdigen Damm.

Sedimente und Wasserqualität

Ein wichtiger Punkt, über den zu wenig berichtet wird, ist die Auswirkung jedes Damms auf den Sedimenttransport. Bild 4 zeigt die Elbe ca. 5 km oberhalb des Ústí-Damms: ein See, man kann praktisch kein Fließen mehr erkennen. Weil die Elbe erhebliche Mengen an Gesteine und Schwebstoffen transportiert (Größenordnung zehntausende Tonnen im Jahr), lagern sich diese oberhalb jedes Damms ab, und der Fluss gräbt sich unterhalb ein. Das ist ein erhebliches Problem mit vielen Folgen, schon ohne Dämme: So hat sich die Elbe bei Torgau von 1821 bis 1990 um 195 cm vertieft (vgl. vzb.baw.de, BAW-Mitteilungen Nr. 74). Dadurch werden Bauwerke instabil, Auenwälder vertrocknen, der Grundwasserspiegel sinkt, neue Auswaschungen entstehen. Man trägt sogar Tausende Tonnen Kies in die Elbe ein, um Auswirkungen zu mindern.

Damit der See hinter dem Damm bei Děčín nicht versandet, plant man offenbar, zweimal jährlich „die Schleusen zu öffnen“. Und das ist problematisch. Denn dieser Damm wäre der einzige unterhalb der Bílina-Mündung, und die Bílina entwässert das böhmische Becken mit all ihren Chemiewerken und Tagebauen. Auch wenn sich seit der Wende unglaublich viel verbessert hat, so dürfte doch die Schadstoffbelastung erheblich sein. Dass die Sorgen nicht ganz unberechtigt sind, zeigt eine Meldung in den Dresdner Neuesten Nachrichten vom 28. Juli über bedenklich erhöhte PCB-Werte im Elbwasser, ein sogenanntes Ultragift. Man weiß, dass es „bei Ústí“ in die Elbe gelangt. Momentan ist das nicht kritisch für unsere Trinkwassergewinnung. Aber wenn zweimal im Jahr eine Welle mit gesammelten Sedimenten der Bílina die Elbe hinabrollt, sollte uns das zumindest interessieren.

Der kritische Punkt ist hier also, dass der Damm unterhalb der Bílina gebaut wird, die das böhmische Becken entwässert.

Naturschutz

Der öffentlich vielleicht am häufigsten angesprochene Kritikpunkt am Damm ist der Naturschutz. In Děčín wäre Endstation für Lachse und Biber, gleich welche Fischtreppe gebaut wird. Die gesamte Ökologie in einem sensiblen Bereich, der zudem FFH-Gebiet ist, würde erheblich gestört. Diese Argumentation rennt vermutlich bei den Lesern dieses Heftes offene Türen ein. Es ist widersinnig, in einem von der EU ausgewiesenen Schutzgebiet noch Fördermittel für ein Projekt zu beantragen, das genau dieses Schutzge-



Bild 4: Die Elbe ca. 5 km oberhalb der Ústí-Damms

biet beeinträchtigt. Aber die EU ist keine Person, die alles überblickt und nur ein Interesse hat. Deswegen darf man solche Paradoxa nicht ausschließen.

Der naturschutzfachliche Kritikpunkt ist sicher der einleuchtendste und am häufigsten erwähnte. Doch man sollte sich keine Illusionen machen: Einen ziemlichen Teil der Bevölkerung, der Politiker und der Wirtschaft interessiert das im Kern herzlich wenig. Deswegen erscheinen die Auswirkungen auf die Ökonomie (Druck zu weiterem Elbeausbau, Folgekosten der fehlenden Sedimente) und mögliche auf die Trinkwasserqualität hier zuerst, denn das berührt unmittelbar private Interessen (die Umwelt dagegen erst mittelbar).

Hochwasser

Bewusst an letzter Stelle sei hier auf die Hochwassergefahr eingegangen. Ein Wehr dient definitiv nicht dem Hochwasserschutz, dazu ist das Speichervermögen viel zu klein. Wichtiger wäre zu wissen, ob es die Form eines Hochwasserscheitels beeinflusst, aber das scheint sich nicht so leicht ermitteln zu lassen und ist offenbar nicht dramatisch. Jedoch ändert sich durch Sedimentverlagerungen der Flussquerschnitt, und dieser hat einen wesentlichen Einfluss auf Fließgeschwindigkeit und Form des Wellenscheitels. Es ist zu hoffen, dass an mögliche Auswirkungen wenigstens gedacht wird. Wie drastisch sich das Fließverhalten eines Flusses oberhalb eines Ortes bei Hochwasser auswirkt, kann Sachsen-Anhalt berichten, das 2013 härter getroffen wurde als 2002, wo die Elbe in und vor Dresden noch mehr „ausgebremst“ wurde.

Insofern interessiert uns also doch sehr, was jenseits der Grenze geschieht.

Dr. Reinhard Wobst