

## Flusslandschaft Elbe – Staustufe Děčín

### Behauptungen auf dem Prüfstand

Zusammengestellt vom BUND-Elbeprojekt, Stand 22. August 2018  
Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V. (BUND)

Seit Anfang der 1990er Jahre wird in Tschechien der Bau von weiteren Elbe-Staustufen u.a. zwischen der tschechisch-deutschen Grenze und Ústí nad Labem geplant. Derzeit ist eine Variante mit einer Staustufe bei Děčín in der Diskussion. Doch weitere Staustufen könnten – und müssten – folgen, wenn der Hafen Děčín ganzjährig von der Elbe oberhalb und der Moldau erreichbar sein soll.

Zur Begründung der Notwendigkeit der geplanten Staustufe Děčín wird angegeben, dass es sich um „die einzige Verbindung der Tschechischen Republik mit den Seehäfen auf dem Wasserweg“ handle. Wenn die gleiche Schiffbarkeit erreicht würde, wie sie auf der deutschen Elbe<sup>1</sup> vorliege, dann sei „eine Entwicklung der tschechischen Binnenschifffahrt zu erwarten“ (Zitat aus der Dokumentation zur Planung der Staustufe Děčín).

Diesen Aussagen liegen gleich mehrere Irrtümer zu Grunde:

1. Die lang andauernden nicht vorhersagbaren Niedrigwasserzeiten der deutschen Elbe in den letzten 25 Jahren sowie aktuelle Wasserstände lassen eine gegenüber Bahn und Lkw ökonomisch konkurrenzfähige Schifffahrt nicht zu, wie die sinkenden Umschlagszahlen von und auf das Schiff in den sächsischen Elbe-Häfen zeigen.<sup>2</sup> Die Befahrbarkeit der deutschen Elbe reicht nicht aus, der tschechischen Binnenschifffahrt einen Entwicklungsschub zu ermöglichen. Diese Fahrbedingungen werden sich auch mit dem Gesamtkonzept Elbe kaum verbessern, da in Deutschland ein Staustufenbau aus ökologischen und volkswirtschaftlichen Gründen ausgeschlossen wird.

2. Die Ziele des Gesamtkonzepts für die deutsche Elbe sind mit den Planungen Tschechiens nicht passfähig. Die Fahrrinntiefen der tschechischen Labe lägen konstant bei 1,90 m oder mehr. Die ungestaute deutsche Elbe würde auch nach Erreichen der im Gesamtkonzept formulierten Zielvorstellungen nur eine Mindestfahrrinntiefe von 1,40 m gewährleisten können. Ungeklärt ist, ob die Tiefe herstellbar ist, da zugleich auch die ökologischen Zielstellungen erreicht werden müssen. Mit Monate langen Niedrigwasserphasen, die keine planbare Schifffahrt erlauben, muss auch weiterhin gerechnet werden.

---

<sup>1</sup> Wird hier von der „deutschen Elbe“ gesprochen, dann ist die 550 Kilometer lange Strecke zwischen der tschechisch-deutschen Grenze und der Einmündung des Elbe-Seiten-Kanals gemeint. Es steht außer Frage, dass der daran anschließende Abschnitt bis zur Staustufe Geesthacht ganz andere Fahrbedingungen aufweist. Dort werden auch circa die zehnfachen Gütermengen transportiert im Vergleich zur frei fließenden Elbe.

<sup>2</sup> In den Sächsischen Häfen werden weniger als 10 Prozent der Fracht über das Güterschiff umgeschlagen.

3. Die Krise der tschechischen Schifffahrt ist nicht nur auf den Ausbauzustand der Elbe zurückzuführen, sondern vor allem auf den Zusammenbruch des tschechischen innerstaatlichen Transports per Schiff Mitte der 1990er Jahre.<sup>3</sup>

Nach der vorliegenden Faktenlage ist nicht davon auszugehen, dass sich mit dem Bau der Staustufe die Verhältnisse der tschechischen Schifffahrt verbessern würden.

Bei den Planungen zu den unterschiedlichen Staustufenvarianten wurde bislang keine Analyse der realen Fahrbedingungen der deutschen Elbe vorgelegt und diese mit den tschechischen Verhältnissen verglichen. Die Tschechen gehen in ihren Planung davon aus, dass nur im tschechischen Teil der freifließenden Elbe Probleme mit Niedrigwasser bestünden. Doch dem ist nicht so, wie anhand des hier vorgelegten Datenmaterials zur Schiffbarkeit der deutschen Elbe ersichtlich wird.



Die Elbe ist ein Niedrigwasserfluss mit einem beweglichen Bett aus Sand. Nach höheren Abflüssen verlagern sich immer wieder Sandbänke in die Fahrrinne.

---

<sup>3</sup> Siehe auch Kapitel „Krise der tschechischen Güterschifffahrt“.

## **Inhalt:**

### **Die Elbe: Schön und unberechenbar**

85 „Schwachstellen“ prägen die deutsche Elbe

### **Fahrbedingungen in Deutschland und Tschechien**

### **Besser oder schlechter schiffbar? Ähnlich!**

### **Güterschifffahrt auf der deutschen Binnenelbe**

### **Trotz hoher Investitionen keine Verkehrsverlagerung**

### **Umweltauswirkungen**

Ökologische Probleme durch die Eintiefung der Flusssohle

Wasserkraftanlage

CO<sub>2</sub>-Bilanz

Lärm

### **Kein „überwiegendes öffentliches Interesse“**

### **Fazit**

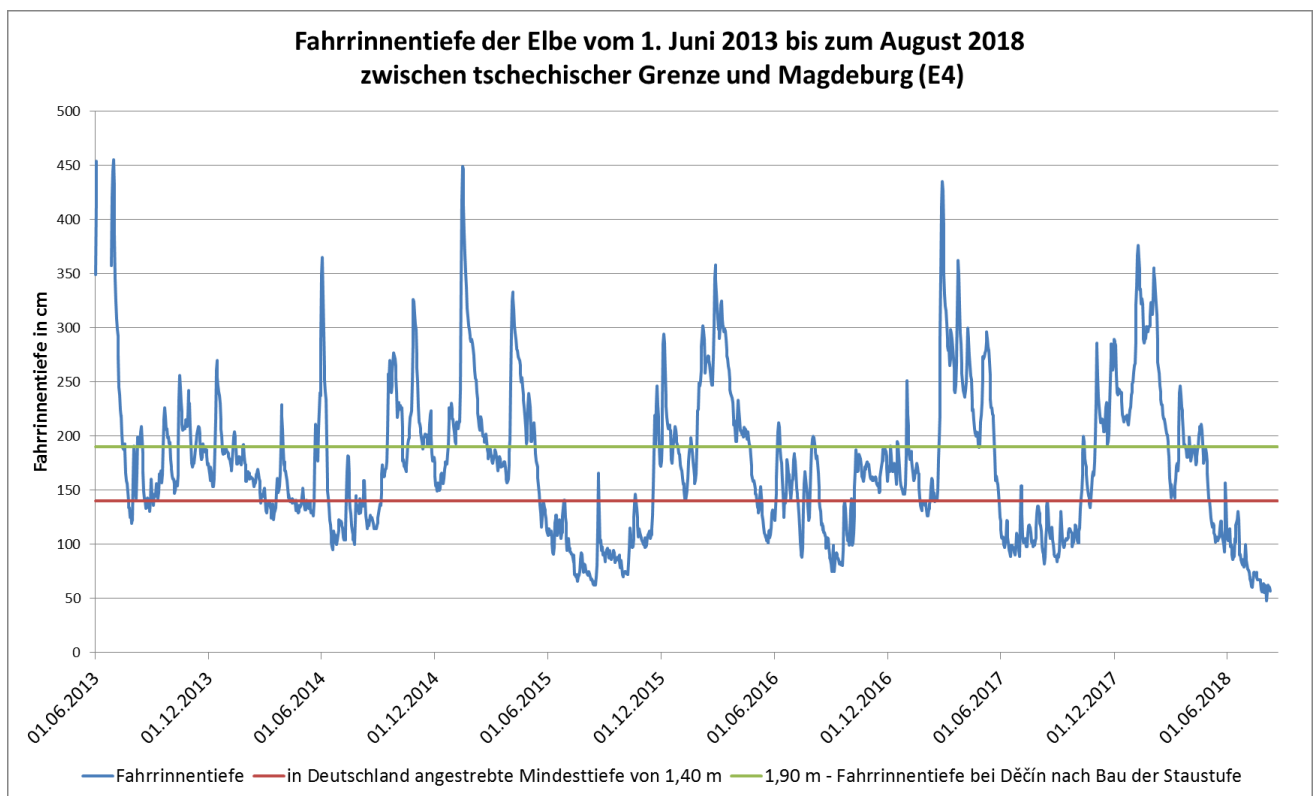
### **Zu den Quellen**

# Die Elbe: Schön und unberechenbar

## 85 „Schwachstellen“ prägen die deutsche Elbe

Über 85 Schwachstellen – flache Stellen, die die Schiffbarkeit beeinträchtigen – hat die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung im Gesamtkonzept Elbe aufgelistet.<sup>4</sup> Das für die deutsche Elbe für das Jahr 2010 offiziell angestrebte Ziel von 1,60 m (bzw. 1,50 m) wurde im Jahr 2015 an 187 Tagen nicht erreicht – obwohl in den letzten 20 Jahren 400 Millionen Euro für die Elbe als Wasserstraße ausgegeben wurden.<sup>5</sup>

Zusagen über bestimmte Tiefen der Elbe konnten in der Vergangenheit nicht eingehalten werden und können für die Zukunft nicht gegeben werden. Während der oft monatelangen Trockenphasen ist die freifließende Elbe auf ihrer gesamten Länge ein Niedrigwasserfluss. Die Güterschifffahrt wird dadurch stark eingeschränkt oder für Monate ganz zum Erliegen gebracht.



Seit dem Abfluss des „Jahrhunderthochwassers“ im Sommer 2013 wird der Elbe-Pegel vom Niedrigwasser bestimmt. An der Elbestrecke E4 – der für die Schifffahrt zwischen Tschechien und Magdeburg limitierenden Strecke – wurde an jedem dritten Tag eine Fahrrinntiefe von 1,40 m, an jedem fünften Tag wurde sogar eine Fahrrinntiefe von 1,20 m unterschritten. Die Fahrrinntiefe von 1,90 m wurde in den letzten 4 Jahren an 65 % der Tage nicht erreicht. Im Jahr 2018 wurde bis Ende August an 75 Tagen sogar die Fahrrinntiefe von einem Meter unterschritten. Das bedeutet, dass keinerlei Transporte möglich sind. Güterschifffahrt nach Plan war nicht möglich. Das gilt insbesondere für Transporte von Massengütern, für deren rentablen Transport eine Fahrrinntiefe von mindestens 2 Metern benötigt wird.  
Grafik: Eigene Darstellung; Datenquelle: [www.elwis.de](http://www.elwis.de)

<sup>4</sup> [www.gesamtkonzept-elbe.bund.de/Webs/GkElbe/DE/Informationen/Hintergrund/Ist-Aufnahme/Ist-Aufnahme\\_StromregelungB.pdf?\\_blob=publicationFile&v=4](http://www.gesamtkonzept-elbe.bund.de/Webs/GkElbe/DE/Informationen/Hintergrund/Ist-Aufnahme/Ist-Aufnahme_StromregelungB.pdf?_blob=publicationFile&v=4)

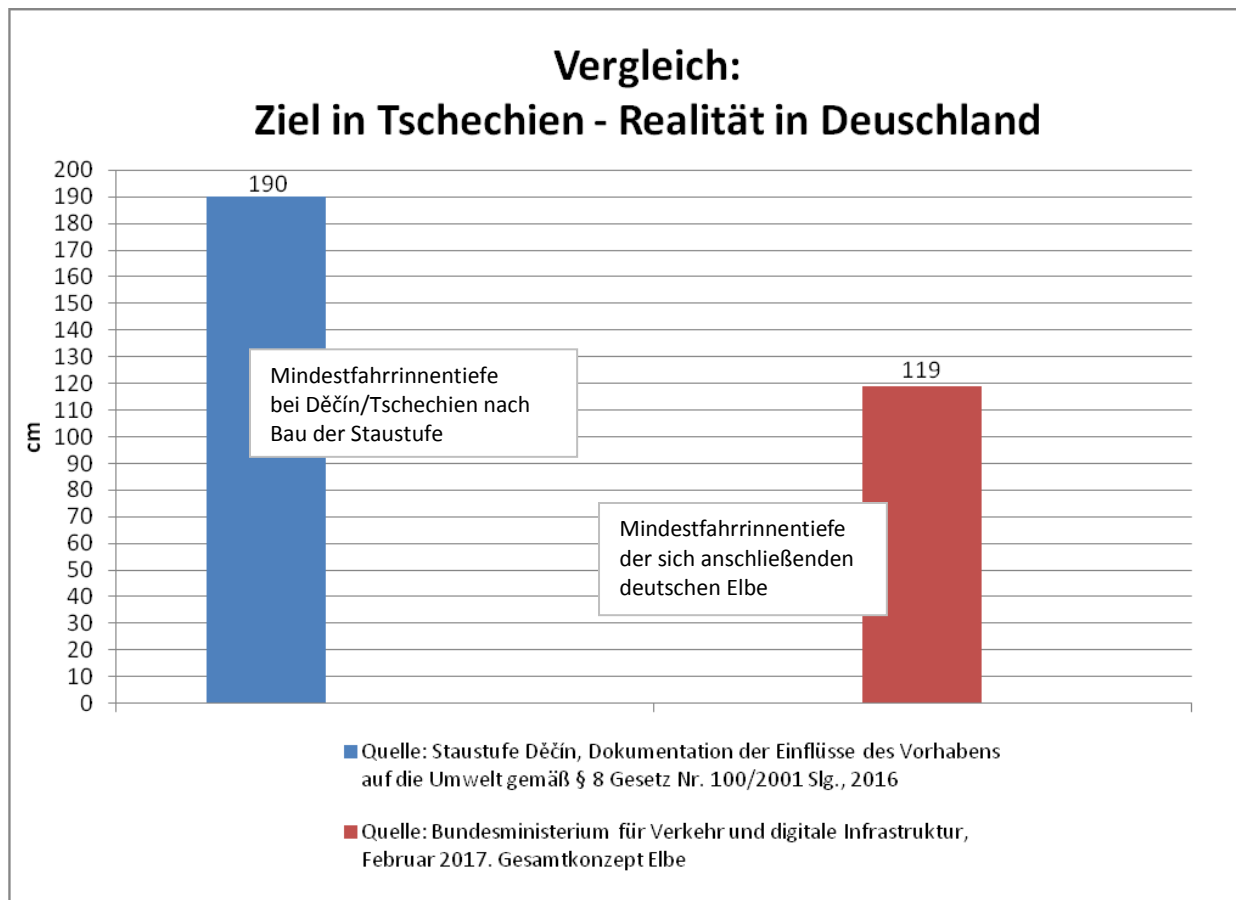
<sup>5</sup> Antwort der Bundesregierung vom 28.1.2016, Drucksache 18/7398:  
<http://dipbt.bundestag.de/doc/btd/18/073/1807398.pdf>

Nicht nur die langen und extremen Niedrigwasserphasen beeinträchtigen die Güterschifffahrt. Die Unberechenbarkeit des Abflussverhaltens der Elbe, also die schwankenden Wasserstände, verhindern zuverlässige Transporte. Niemand kann vorhersagen, wie tief der Fluss in vier Wochen sein wird, ob es Hochwasser oder Niedrigwasser gibt, oder ob der Fluss uneingeschränkt schiffbar ist. Im Winter kann zudem Eisgang die Güterschifffahrt behindern. Doch Verlässlichkeit ist die Grundvoraussetzung für das heutige „just in time“ Transportwesen. Das kann die Elbe nicht bieten.

Nur die komplette Kanalisierung des gesamten Flusses in Deutschland mit 20 – 30 Staustufen würde eine ganzjährige und verlässliche Befahrbarkeit der deutschen Elbe ermöglichen. Doch solch ein Ausbau würde Jahrzehnte dauern und zweistellige Milliardensummen verschlingen. Die wertvollen Elbe-Auen (FFH-Gebiete und Biosphärenreservate) mit ihren Wäldern würden zerstört und die Hochwassergefahr würde zunehmen. Ein derartiger Ausbau wäre auch nicht mit den Zielen der WRRL vereinbar.

## Fahrbedingungen in Deutschland und Tschechien

Nach dem Bau der geplanten Staustufe bei Děčín soll die Elbe dort über eine Abladetiefe<sup>6</sup> von 1,40 m an 345 Tagen im Jahr verfügen. Das klingt wenig. Dies entspricht jedoch einer Fahrrinntiefe von 1,90 m. Die anschließende deutsche Elbe bietet mit nur 1,19 m allerdings 71 Zentimeter weniger! Von einer Angleichung der tschechischen an die deutschen Fahrrinntiefen durch das Bauprojekt Děčín kann deshalb keine Rede sein.



<sup>6</sup> Abladetiefe: Der Abstand von der Wasseroberfläche bis zum tiefsten Punkt des Schiffes.  
 Fahrrinntiefe: Der Abstand von der Wasseroberfläche zur Flusssohle innerhalb der Fahrrinne.

## Besser oder schlechter schiffbar? Ähnlich!

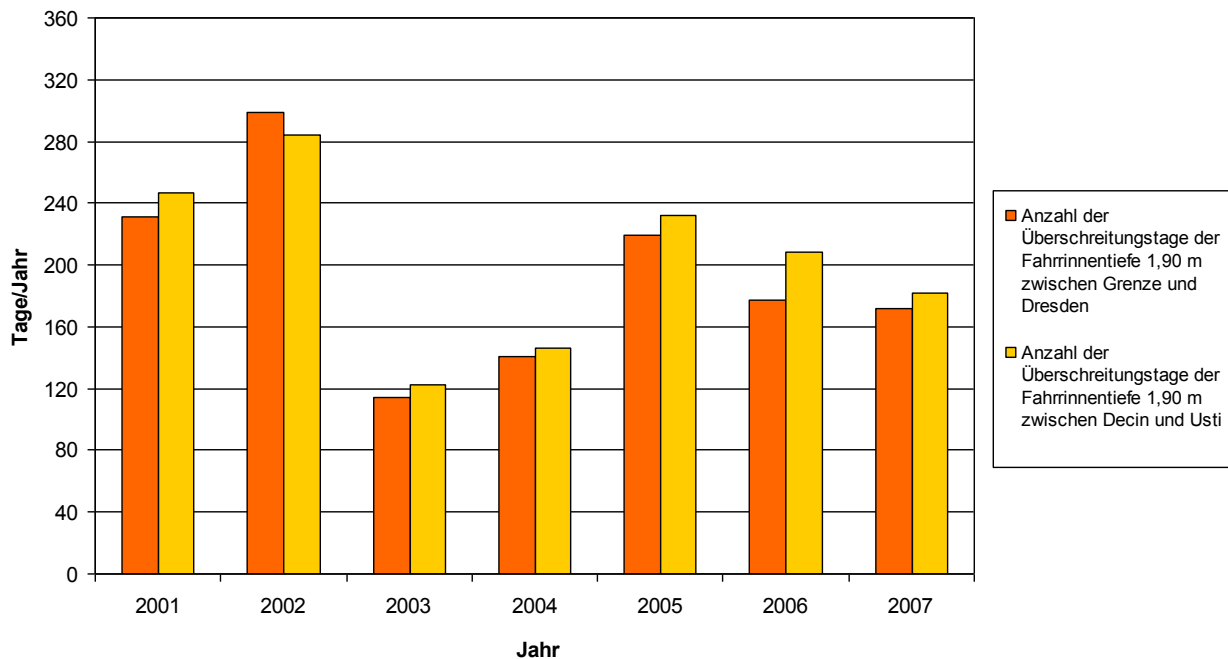
Als Begründung für die Planungen zur Staustufe Děčín wird eine viel schlechtere Befahrbarkeit der tschechischen Elbe verglichen mit der freifließenden deutschen Elbe angeführt. In den Planungsunterlagen wurde allerdings bislang kein Vergleich der tschechischen mit den deutschen Fahrbedingungen vorgelegt, obwohl der BUND dies in seinen Stellungnahmen immer wieder eingefordert hat. Um einen Vergleich möglich zu machen, müssten die unterschiedlichen Kenngrößen, von denen bei den Tiefenangaben ausgegangen wird, umgerechnet werden.

Werden die wenigen Daten zu den Fahrtiefen, die in den Planungsunterlagen zu finden waren, Daten aus Deutschland gegenübergestellt, ergibt sich folgendes Bild:

Der Vergleich der Fahrrinntiefen der freifließenden tschechischen Elbe und der sich anschließenden deutschen Elbe zeigt, dass die Fahrbedingungen ähnlich sind. Auch die geologische Struktur des Flussbetts der sich an Tschechien anschließenden deutschen Strecke der Elbe ist insofern vergleichbar, das ein ähnlicher Sicherheitsabstand bzw. Flottwasser zwischen Schiffsboden und Flusssohle erforderlich ist.

### Anzahl Schiffahrtstage in den Jahren 2001 - 2007 Vergleich der Überschreitungstage von 1,90 m bzw. Tagen, an denen nicht geleichtert werden muss

Eigene Darstellung - Datengrundlage: Antwort der Bundesregierung vom 20. März 2012; Cityplan s.r.o. 2011



Anzahl der Schiffahrtstage in den Jahren 2001 – 2007. Vergleich der Überschreitungstage von 1,90 m in Tschechien bzw. Tagen, an denen nicht geleichtert werden muss mit dem angrenzenden deutschen Elbeabschnitt. (Leichtern = die Fracht auf weitere Schiffe zu verteilen, damit das Schiff nicht so tief in das Wasser einsinkt) Grafik: Eigene Darstellung; Datengrundlage: Antwort der Bundesregierung vom 20. März 2012 und Cityplan s.r.o. 2011.



## Güterschifffahrt auf der deutschen Binneneibe

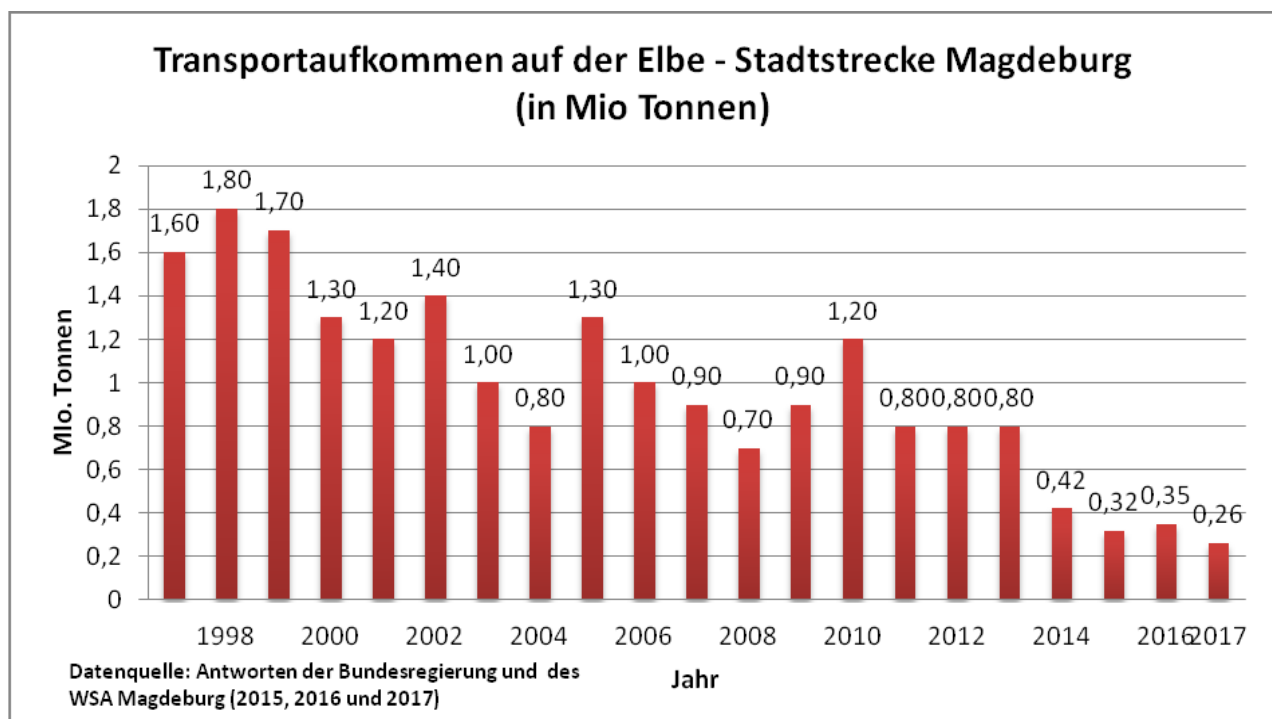
Vor hundert Jahren war die Elbe eine bedeutende Wasserstraße – 1913 wurden 18 Mio. Tonnen befördert. 1989, vor der Wiedervereinigung, waren es noch 9,5 Mio. Tonnen. Trotz hoffnungsvoller Prognosen der Schifffahrtsbehörden von bis zu 23 Mio. Tonnen pro Jahr ab 2010 gingen die Transporte auf nur noch 0,3 Mio. Tonnen auf der Elbe bei Magdeburg im Jahr 2015 zurück. Nach Tschechien werden ca. 60 bis 70 Prozent dieses Aufkommens transportiert, im Jahr 2015 waren es 0,16 Mio. Tonnen.

Fundamentale strukturelle Änderungen der Wirtschaft und bessere und günstigere Transportalternativen sind der Grund für den Einbruch der Transporte auf der Elbe. Unternehmen ziehen sich von der Elbe zurück, auch mit der Begründung, die Transporte seien nicht wirtschaftlich.<sup>7</sup> Paradox ist: Je mehr an der Elbe für die Binnenschifffahrt gebaut wird, desto weniger wird transportiert.

### Fazit:

Das Niedrigwasser und die stark schwankenden Wasserstände lassen keinen planbaren, verlässlichen Transport von Gütern zu. Es bestehen kostengünstige, verlässliche Transportalternativen. Die Wirtschaft benötigt heute größtenteils „just in time“ Lieferungen. Deshalb wird immer weniger auf dem Fluss transportiert. Daran würde sich auch nach dem Bau der Staustufe bei Děčín nichts ändern.

Es muss betont werden, dass Ausbaumaßnahmen oder Steinschüttungen den Wassermangel nicht beheben können.



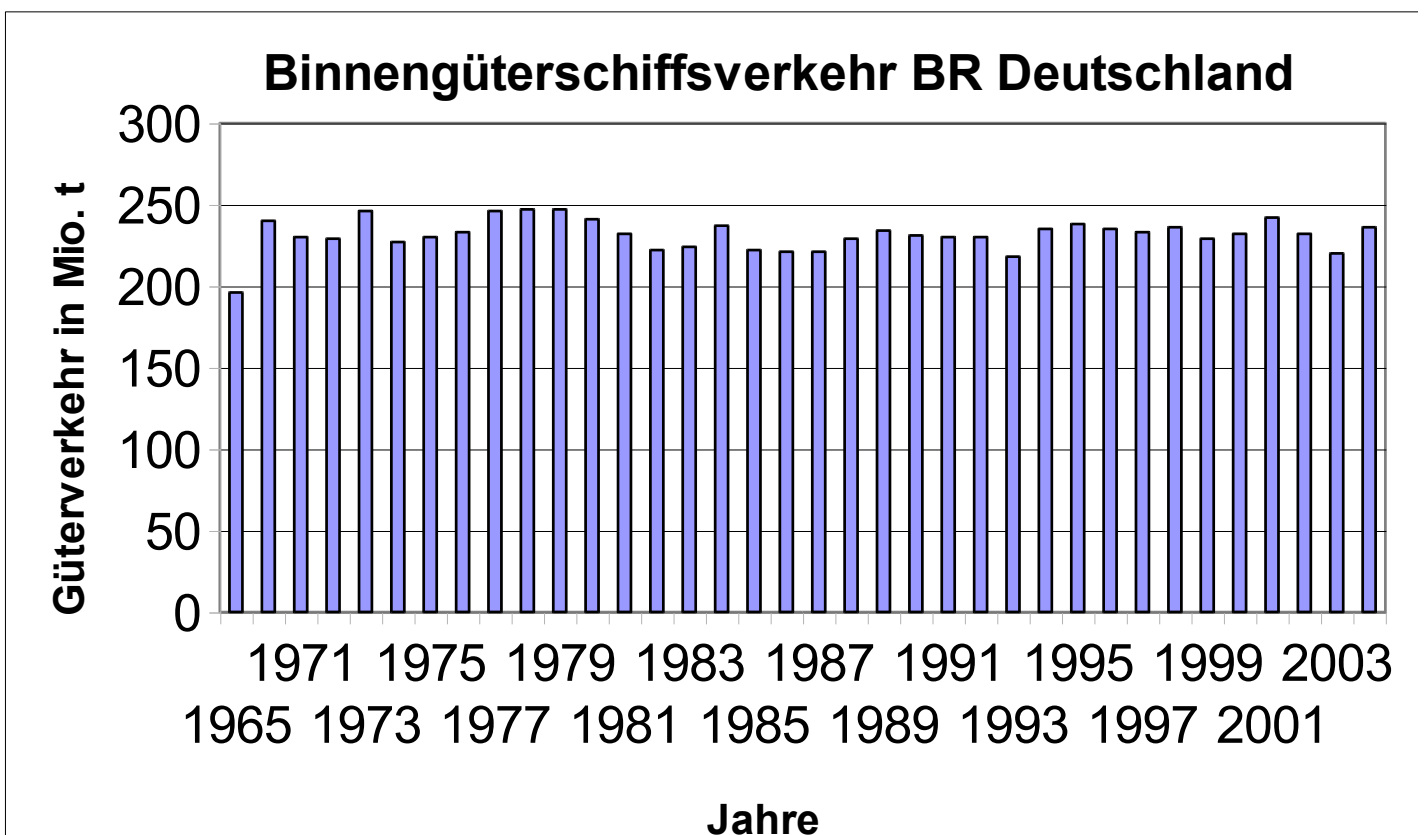
Transportaufkommen auf der Elbe bei Magdeburg von 1997 bis 2017. Grafik: Eigene Darstellung; Datengrundlage: Antwort der Landesregierung Sachsen-Anhalt vom 18.4.2017 Drucksache 7/1273 und WSD Ost.

<sup>7</sup> Am 17. Januar 2017 berichtete die Lausitzer Rundschau, dass Vestas seine Windmühlenflügel aus wirtschaftlichen Gründen nicht mehr über die Elbe transportieren würde.

## Trotz hoher Investitionen keine Verkehrsverlagerung

Seit mehr als vier Jahrzehnten werden jedes Jahr 500 Mio. bis 1 Mrd. Euro oder mehr für die Wasserstraßen in der Bundesrepublik Deutschland ausgegeben. Doch das Ziel, in nennenswertem Umfang Güter von der Straße auf das Schiff zu verlagern, wurde trotz dieser hohen Investitionen und trotz enorm gesteigener Transportmengen nicht erreicht. Im Gegenteil: Der Anteil des Binnenschiffs am Gesamt-Güterverkehr in Deutschland sank von knapp 30 auf unter 10 Prozent.

Eine Verkehrsverlagerung von der Straße oder Schiene auf das Schiff findet auch bei perfekt ausgebauten Wasserstraßen mit Fahrrinntiefen von 2,5 bis 4 m nicht statt. Eine Zunahme der Transporte auf der Elbe ist selbst nach Baumaßnahmen wie der Staustufe bei Děčín oder Maßnahmen an der deutschen Elbe nicht zu erwarten.



Im Osten Deutschlands wurde dies besonders deutlich. Das Bundesverkehrsministerium hat eingeräumt, dass dort viel Geld für Wasserstraßen ausgegeben wurde, auf denen kaum ein Schiff fährt. Fazit des Ministeriums: „Die Investitionen haben sich nicht ausgezahlt.“ (Der Spiegel 25/2011)





## Das Gesamtkonzept Elbe

Im Rahmen der Entwicklung eines Gesamtkonzepts für die deutsche Elbe wurde der Umgang mit der Elbe als Wasserstraße überprüft. Das Konzept soll als wesentliche Grundlage für das künftige Verwaltungshandeln der Landes- und Bundesbehörden dienen und dabei „die umweltverträgliche verkehrliche Nutzung der Binnemelbe und die wasserwirtschaftlichen Notwendigkeiten mit der Erhaltung des wertvollen Naturraums in Einklang bringen“<sup>8</sup>. In dem Prozess waren neben der Wirtschaft auch Vertreterinnen und Vertreter von vier Umweltorganisationen und ein Vertreter der Kirche beratend einbezogen. Das tschechische Ministerium für Verkehr entsandte einen Vertreter, der als Gast an den Gesprächen teilnahm.

Die Zielstellungen des Gesamtkonzeptes sind mit dem tschechischen Schifffahrtskonzept, das beinhaltet, eine oder mehrere Staustufen an der Elbe zu bauen, inhaltlich-konzeptionell nicht kompatibel. Nicht nur sind die Herangehensweise zum künftigen Umgang mit der Elbe verschieden und teils gegenläufig. Überdies – und das ist ausschlaggebend für die tschechischen Planungen zur Staustufe Děčín – sind die Ziele bezüglich der Fahrrinntiefe der Elbe grundlegend andere.

Laut Gesamtkonzept soll für die Elbe eine Fahrrinntiefe<sup>9</sup> von mindestens 1,40 m an durchschnittlich 345 Tagen im Jahr unter GIW 2010<sup>10</sup> angestrebt werden. Die Verlässlichkeit der Schiffbarkeit soll dadurch erhöht werden. Doch entsprechende Vorhaben müssen zugleich auch ökologischen Zielstellungen dienen. Wie beides erreicht werden kann, ist ungeklärt. In der Vergangenheit wurde weder das eine noch das andere Ziel umgesetzt.

Ein Ausbau nur zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse findet laut Gesamtkonzept auch künftig nicht statt.<sup>11</sup>

---

<sup>8</sup> BMVI – Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, 2017. Gesamtkonzept Elbe, Strategisches Konzept für die Entwicklung der deutschen Binnemelbe und ihrer Auen. [www.gesamtkonzept-elbe.bund.de/Webs/GkElbe/DE/Informationen/Ergebnis/Ergebnis\\_node.html](http://www.gesamtkonzept-elbe.bund.de/Webs/GkElbe/DE/Informationen/Ergebnis/Ergebnis_node.html)

<sup>9</sup> Fahrrinntiefe ist der Abstand von der Wasseroberfläche zur Flusssohle innerhalb der Fahrrinne. Siehe auch Fußnote zu Tiefgang.

<sup>10</sup> Der GIW 2010 (Gleichwertige Wasserstand) ist ein statistisch ermittelter Bezugswasserstand, der zur Orientierung bei Unterhaltungsmaßnahmen genutzt wird. Er basiert auf den Abflüssen der Elbe der Jahre 1991-2010, die im Schnitt an 20 eisfreien Tagen im Jahr nicht unterschritten wurden.

<sup>11</sup> Gesamtkonzept Elbe, Kapitel 1.

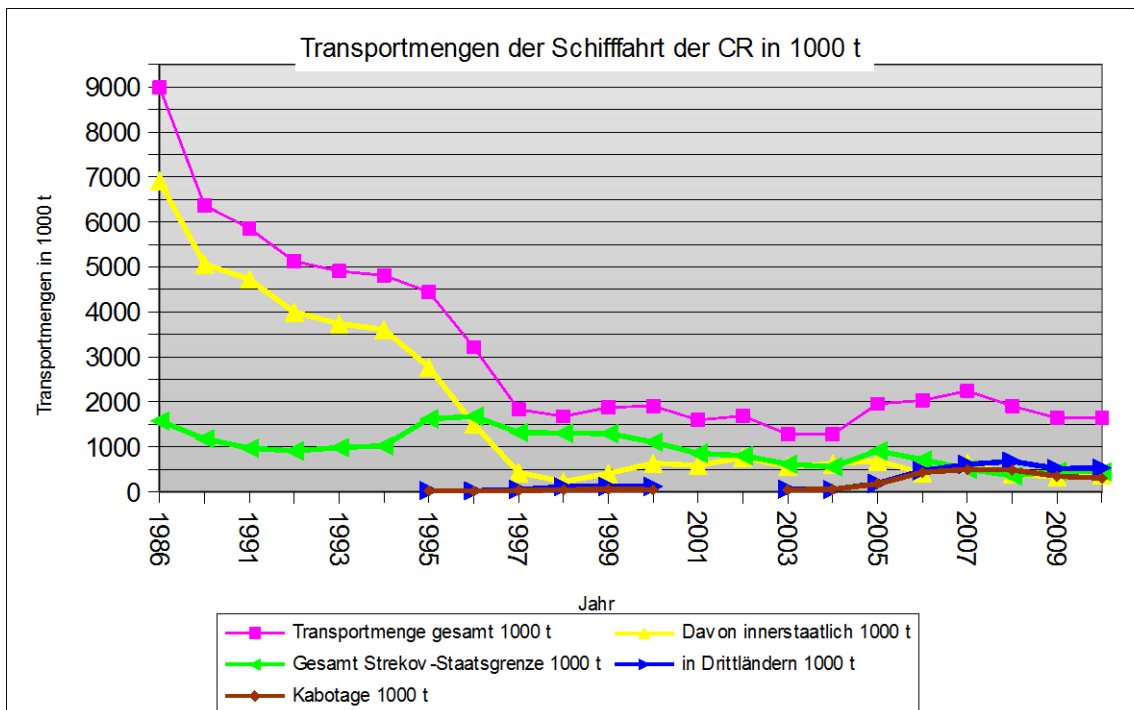
## Krise der tschechischen Güterschifffahrt

Die Krise der tschechischen Schifffahrt begann mit den massiven Veränderungen des tschechischen innerstaatlichen Transports aufgrund des erheblichen Strukturwandels und damit verbunden einer immer geringer werdenden Nachfrage.

1977 wurde unmittelbar nach vorläufiger Fertigstellung der Modernisierung der staugeregelten Wasserstraße der innerstaatliche Transport von Kohle von Ústí n.L. zum Kraftwerk Chvaletice (oberhalb der Moldaumündung) aufgenommen. Weiteres wichtiges Transportgut war Baumaterial vor allem in Richtung Prag. Das Transportvolumen stieg an der Schleuse Dolni Berkovice (Elbe-Schleuse unterhalb der Moldaumündung) von 907.000 t im Jahr 1977, auf 4,3 Mio. t im Jahr 1980 und 1984 auf 5,2 Mio. t. Davon waren 4,4 Mio. t Kohle. Der Zenit war damit erreicht und das Transportvolumen sank allmählich auf nur noch 3,1 Mio. t im Jahr 1992 an dieser Schleuse.

Ursachen waren die auf 60–70 % gefallene Stromproduktion im Kraftwerk Chvaletice und eine verringerte Investitionstätigkeit, es wurden nicht mehr so viele Baumaterialien benötigt.

Die Entscheidung des Kraftwerkbetreibers, den Kohletransport ab 1996 weitgehend mit der Bahn abzuwickeln, führte mit zur heutigen Existenzkrise der tschechischen Binnenschifffahrt. Bisher sind keine Pläne bekannt geworden, Kohletransporte trotz wesentlich besserer wirtschaftlicher Lage und höherem Stromverbrauch wieder auf das Binnenschiff zu verlagern, obwohl die Elbe in der Relation nach wie vor in einem ausgebauten Zustand gehalten wird.

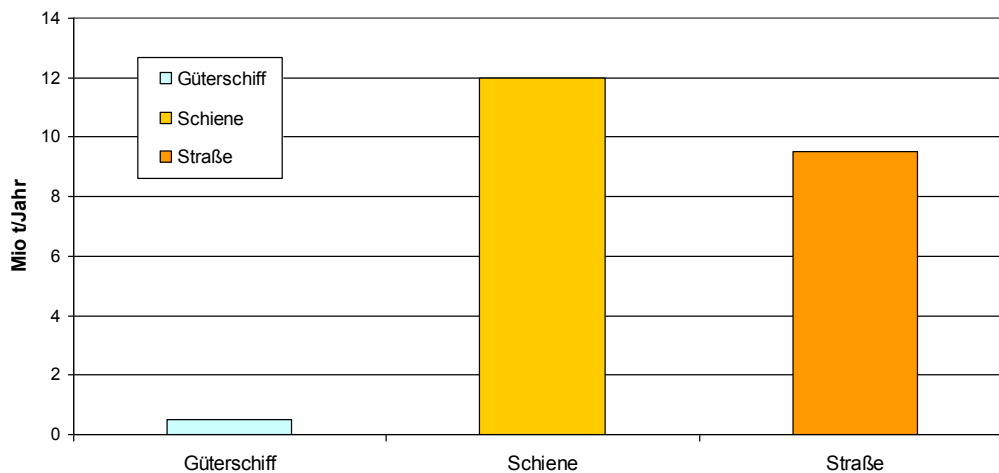


Die Verlagerung der tschechischen Transportkapazitäten in Drittstaaten – insbesondere auf Rhein und Donau – spricht dafür, dass sich die tschechischen Reeder umorientiert haben. Die Programme der EU zur Modernisierung der Schifffahrtsflotte werden kaum genutzt, da die Reeder sich mit 51 % an den Kosten beteiligen müssten. Durch die Konkurrenz mit Straße und Bahn sind die Gewinne derart gering, dass sich Investitionen kaum noch lohnen. Mit anderen Worten: die Flotte veraltet und zunehmend werden Schiffsbaukapazitäten abgebaut (Aster 2011).

Generell ist festzustellen, dass die Güterschifffahrt in Tschechien eine untergeordnete Rolle spielt. Die Aufteilung des Transportaufkommens auf verschiedene Verkehrsmittel (der Modal Split) für den Elbekorridor zeigt, dass der größte Anteil über die Bahn nach Tschechien importiert wird. Der Lkw, der immer wieder als Schreckgespenst dargestellt wird, hat einen starken Konkurrenten.

### Ein- und Ausfuhr der unterschiedlichen Verkehrsträger in den Elbekorridor, Tschechische Republik

Eigene Darstellung - Datengrundlage: Dokumentation der Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt  
gem. § 8 Gesetz Nr. 100/2001 GBI Stautufe Decin, 2010



Modal Split der Ein- und Ausfuhr im Elbekorridor der Tschechischen Republik. Grafik: Eigene Darstellung; Datengrundlage: Dokumentation der Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt gem. § 8 Gesetz Nr. 100/2001 GBI Stautufe Děčín, 2010. Das Güterschiff spielt eine untergeordnete Rolle.

Jeder Verkehrsträger bringt Probleme mit sich – so auch die ansonsten verhältnismäßig umweltfreundliche Bahn. Bitte lesen Sie dazu weiter unter Lärm.

## Umweltauswirkungen

Die Elbe ist der letzte große noch relativ naturnahe Fluss in Deutschland. Hier ist lebendige Flusslandschaft noch erlebbar. Daher setzen sich viele Menschen für den Erhalt dieses einzigartigen Naturerbes ein.

### Ökologische Probleme durch die Eintiefung der Flusssohle

Aufgrund der Staustufen und Talsperren am Oberlauf und den Nebenflüssen hat die Elbe ein erhebliches Geschiebedefizit. Dies wird verstärkt durch den Ausbau und die Befestigung der Ufer mit Buhnen und Leitwerken zur Stabilisierung der Schifffahrtsverhältnisse im 19. und 20. Jahrhundert – Seitenerosion ist kaum mehr möglich. Auf Grund des defizitären Geschiebenachschubs von oben und den Seiten sowie der Beschleunigung der Fließgeschwindigkeit durch die Laufverkürzung und Einengung wird die Elbe immer weiter eingetieft. Die Sohle des Flusses wurde in den letzten 130 Jahren abschnittsweise um bis zu 2 m vertieft. Dadurch sinkt der Grundwasserspiegel in der Aue, die in Folge von Austrocknung bedroht ist. Die Konsequenzen für das auf Wasser angewiesene Ökosystem sind katastrophal.

Das Bundesverkehrsministerium und seine Behörden haben erkannt, dass die Eintiefung der Flusssohle ein sich selbst beschleunigender Prozess ist und nur mit großen Anstrengungen und erheblichen finanziellen Mitteln umkehrbar. Ein Konzept dazu ist dringend notwendig und in Vorbereitung.

Dieser Eintiefungsprozess zeigt aber auch, dass die Schifffahrt nicht umweltverträglich ist, sondern erhebliche externe Kosten verursacht, wenn dadurch das Ökosystem Aue derart geschädigt wird.

### Wasserkraftanlage

Durch den Bau der Staustufe mit Wasserkraftanlage würde es zu massiven Verschlechterungen der ökologischen Situation an der Elbe kommen. Es würde die in der WRRL der EU dringend geforderte biologische Durchlässigkeit für die in der FFH-Richtlinie streng geschützten prioritären Wanderfischarten wie z.B. Lachs, Meerforelle und Aal unterbrochen. So wurden die zu erwartenden Auf- und Abstiegsverluste bei den streng geschützten Fischarten in den Planungsunterlagen nicht bilanziert.

Bislang gibt es keine zufriedenstellenden Lösungen, mit denen verhindert werden kann, dass flussabwärts wandernde Fische in Turbinen getötet werden. Die vorgeschlagenen Maßnahmen sind nicht in der Praxis erprobt und es wurde in den Planungsunterlagen kein Wirkungsnachweis erbracht. Die Turbinen und das Stauwehr haben somit auch auf die Fischfauna der deutschen Elbe massive Auswirkungen.

### CO<sub>2</sub>-Bilanz

Der Energieverbrauch eines Frachtschiffes bei einer Beladung von ca. 1.250 Tonnen ist in etwa vergleichbar mit demjenigen der Bahn. Die Güterschiffe auf der Elbe haben im Schnitt nur 300 Tonnen geladen. Das bedeutet, dass sie in der Energie- und CO<sub>2</sub>-Bilanz hinter der Bahn liegen.<sup>12</sup> Der Stickoxid- und Feinstaubausstoß ist sogar um ein Vielfaches höher als der der Bahn und auch höher als das des Lkw (UBA 2004).

---

<sup>12</sup> Vgl. [www.ecotransit.org](http://www.ecotransit.org)

## Lärm

Unabhängig von dem Bau der Staustufe ist die Lärmbelastung durch den Transport auf der Schiene für die Bewohner des Elbtals zwischen Děčín und Pírna und anderswo durchaus erheblich. Daher gibt es Vorgaben der Bundesregierung, dass alle Waggons in Deutschland bis 2017 mit sogenannten Flüsterbremsen ausgestattet werden müssen. So kann die Lärmbelastung beträchtlich reduziert werden. Davon profitieren alle Betroffenen. Nur müssten ausländische Waggons mit der gleichen Technik ausgestattet werden, um eine Lärminderung im Elbtal zu erreichen.

Allerdings: Eine wesentliche Steigerung des Lärms verursacht durch steigenden Verkehr auf der Schiene oder Straße ist nicht zu erwarten, falls die Staustufe nicht verwirklicht werden würde. Die ggf. vom Schiff auf den Lkw oder Bahn verlagerte Gütermenge ist im Verhältnis zu den Gütertransportmengen auf der Straße und Schiene marginal – siehe dazu die Abbildung zum Modal Split oben.

Rein rechnerische Effekte können sich nur im Nebenstraßennetz ergeben, wenn Transporte statt zum Hafen auf gering befahrenen Strecken zur Autobahn geführt werden. (Nur in einem Fall – Gemeinde Kninice – konnte so laut CITYPLAN 2011 überhaupt ein spürbarer Lärminderungseffekt größer 1 dB ermittelt werden.) Dafür verringert sich der Lärm auf den Straßen zum Hafen.

Auf der Elbe würden sich die Lärmemissionen im Falle einer Verlagerung auf den Lkw verringern. Das ist aber in den Planungen nicht bedacht worden. Ebenso wurden in den Planungen die Lärmemissionen der Güterschifffahrt grundsätzlich nicht eingerechnet.

## Kein „überwiegendes öffentliches Interesse“

Zusammenfassend kann gesagt werden, dass „**zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses**“ im Zusammenhang mit dem Projekt Staustufe Děčín **nicht ableitbar sind**. Die zu erwartenden Eingriffe in Natur und Landschaft sind erheblich. Es sind massive Verstöße gegen die FFH-Richtlinie und die Wasserrahmenrichtlinie der EU zu verzeichnen.

Insgesamt wurde der Bedarf in keiner Weise ordnungsgemäß nachgewiesen. Es gab keine Alternativenprüfung, die andere Verkehrsträger mit einbezieht. Auch eine fundierte Nutzen/Kosten-Analyse liegt nicht vor, um die Schäden vor der Allgemeinheit – der Flussgebietsgemeinschaft – zu rechtfertigen.

**Eine ökonomische Rechtfertigung für die ökologische Verschlechterung der Flusslandschaft liegt nicht vor.**

## Fazit

**Mit dem Bau der geplanten Staustufe bei Děčín würde das Ziel Tschechiens, die Verbindung zu den Nordseehäfen auf dem Wasserweg, nicht erreicht werden. Es droht eine gigantische Fehlinvestition.**

- Von den zuständigen deutschen Behörden wird seit 20 Jahren die Hoffnung geschürt, dass die ganzjährige Befahrbarkeit der Elbe fast erreicht sei. Davon kann aber trotz jahrelanger Bautätigkeit keine Rede sein. Zwischen Tschechien und Magdeburg hielt in den letzten vier Jahren Niedrigwasser die Elbe fast durchgehend fest im Griff. Die Schifffahrt seit 2014 lag jedes Jahr um mehrere Monate brach.
- Ein Fluss wie die Elbe ist dynamisch mit schwankenden Wasserständen. Güterschifffahrt hingegen benötigt verlässliche Tiefen, die die Elbe aber nicht bietet.
- Die größte Herausforderung für eine ganzjährige verlässliche Güterschifffahrt stellen der Wassermangel und die niedrigen Wasserstände der Elbe dar und nicht ein angeblich unzureichender Bauzustand.
- Der Bau von Staustufen an der deutschen Elbe bleibt weiterhin kategorisch ausgeschlossen.
- Aber auch eine perfekt ausgebaute Wasserstraße würde keine Verlagerung der Güterströme auf das Schiff bewirken, wie am Beispiel des Mittellandkanals oder auch der ausgebauten Elbe in Tschechien ersichtlich ist.
- Trotz Versailler Vertrag: Es gibt keine völkerrechtlich-verbindliche Vereinbarung, dass an der Elbe eine bestimmte Fahrtiefe vorgehalten werden muss.
- Wenn für den Transport von Gütern per Schiff ein ganzes Ökosystem zerstört wird, ist das nicht „umweltfreundlich“. Schädliche Entwicklungen an der Elbe wie die unumkehrbare Erosion der Sohle setzen sich fort.

Dessau, 22. August 2018, Iris Brunar, [iris.brunar@bund.net](mailto:iris.brunar@bund.net)

## Zu den Quellen

Die Basis für die Grafiken und Informationen sind offizielle Daten der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung sowie der Bundesregierung und Landesregierungen. Die genaue Quelle ist jeweils angegeben. Sie finden diese und weitere Informationen in unseren Stellungnahmen von 2011, 2012 und 2016 zu dem Bauprojekt Staustufe Děčín. die wir auf Anfrage unter [iris.brunar@bund.net](mailto:iris.brunar@bund.net) Ihnen gerne zumailen.

Abladetiefe: Der Abstand von der Wasseroberfläche bis zum tiefsten Punkt des Schiffes.  
Fahrrinntiefe: Der Abstand von der Wasseroberfläche zur Flusssohle innerhalb der Fahrrinne.