BUND
FRIENDS OF THE EARTH GERMANY

Bund für Umwelt
und Naturschutz
Deutschland e.V.

Bundesgeschäftsstelle

Fon 0 30/27 58 64-0
Fax 0 30/27 58 64-40

bund@bund.net
www.bund.net

gleichlautende Schreiben an:

Pan / Herr
Mgr. Bohuslav Sobotka
Předseda vlády České republiky
Úřad vlády ČR
nábřeží Edvarda Beneše 4,
118 01 Praha 1

Pan / Herr
Lubomír Zaorálek
Ministr zahraničních věcí
Ministerstvo zahraničních věcí
Loretánské náměstí 5
118 00 Praha 1 – Hradčany

Pan / Herr
Mgr. Richard Brabec
1. místopředseda vlády a ministr životního prostředí
Ministerstvo životního prostředí
Vršovická 1442/65
100 10 Praha 10

Pan / Herr
Ing. Dan Ťok
Ministr dopravy
Ministerstvo dopravy
nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12
110 15 Praha 1

Paní / Frau
Ing. Dana Balcarová
Předsedkyně Výboru pro životní prostředí
Poslanecká sněmovna Parlamentu České republiky
Sněmovní 4
118 26 Praha 1 - Malá Strana

Pan / Herr
Mgr. Daniel Vondrouš
Ředitel
Zelený kruh
Lublaňská 18
120 00 Praha 2

13. Dezember 2017

Sehr geehrter Herr Mgr. Bohuslav Sobotka,
Sehr geehrter Herr Lubomír Zaorálek,
Sehr geehrter Herr Mgr. Richard Brabec,
Sehr geehrter Herr Ing. Dan Ťok,
Sehr geehrte Frau Ing. Dana Balcarová,
Sehr geehrter Herr Mgr. Daniel Vondrouš,

wir wenden uns an Sie, weil von tschechischen Behörden eine Strategische Umweltprüfung (SUP) für ein Schifffahrtskonzept durchgeführt wurde ohne die vorgeschriebene grenzüberschreitende Beteiligung von deutschen Behörden und Öffentlichkeit. Wir halten das für widerrechtlich und erwägen weitergehende Schritte aus den folgenden Gründen:

- Die deutsche Öffentlichkeit, Naturschutzorganisationen und Fachbehörden konnten sich zu absehbaren negativen Auswirkungen nicht äußern.
- Es wurde gegen die Espoo-Konvention verstoßen, die eine Beteiligung des Nachbarstaates bei Vorhaben mit grenzüberschreitenden Auswirkungen vorschreibt.
- Erhebliche negative Auswirkungen an der tschechischen Elbe enden nicht einfach an der Staatsgrenze, sondern wirken sich auf die deutsche Seite u.a. auf FFH-Schutzgebiete und

auf Populationen von gefährdeten Arten wie den Lachs aus. Das wurde nicht berücksichtigt.

- Ein überwiegendes öffentliches Interesse an dem beabsichtigten Staustufenbau ist nicht gegeben. Es liegen Alternativen für den Gütertransport vor. Daher kann angesichts der Umweltschäden keine Ausnahmegenehmigung erteilt werden.
- Das tschechische Schifffahrtskonzept, insbesondere der Bau der Staustufe Děčín, ist nicht mit der Schiffbarkeit der deutschen Elbe in Einklang zu bringen. Mit einer Fahrrinnentiefe von 1,90 m wäre die gestaute Elbe bei Děčín um 70 cm tiefer als der Abschnitt der deutschen Elbe, an der nur eine Mindestfahrtiefe von 1,19 m an 345 Tagen im Jahr gewährleistet werden konnte.
- Aufgrund der lang anhaltenden Niedrigwasserperioden der deutschen Elbe würde nach dem Bau der Staustufe Děčín der Gütertransport per Schiff nicht zunehmen. Das Projekt wäre eine teure Fehlinvestition.

Wir verlangen vom tschechischen Umweltministerium eine Aufhebung seiner Stellungnahme vom 26. Mai 2017 zum Entwurf des Schifffahrtskonzeptes und die Durchführung einer grenzüberschreitenden Beteiligung der Behörden und der Öffentlichkeit in Deutschland im Rahmen der Strategischen Umweltprüfung zum Schifffahrtskonzept.

Hintergrund und Begründung

Der Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) setzt sich seit 25 Jahren für den Schutz der Elbe und ihre in Deutschland einzigartige Flusslandschaft ein. In diesem Rahmen haben wir die Planungen Tschechiens, an der Elbe weitere Staustufen zur Anbindung Tschechiens an die Nordseehäfen zu errichten, in der Vergangenheit im Rahmen der grenzüberschreitenden Umweltverträglichkeitsprüfungen (UVP) kritisch begleitet, weil negative Umweltauswirkungen aufgrund dieser Planungen absehbar waren. Auch bei der letzten Auslegung diesbezüglicher Plandokumente im Jahr 2016 hatten der BUND und der BUND Sachsen ausführliche Stellungnahmen abgegeben.

Unser Anliegen war dabei keineswegs, die wirtschaftliche Entwicklung unseres Nachbarlandes zu bremsen. Das Gegenteil ist der Fall. Unserer Ansicht nach würde der Bau einer oder mehrerer Staustufen sehr viel Geld kosten – ohne den beabsichtigten Nutzen zu erbringen: die Verlagerung der Güter von der Straße auf das Schiff. Das Bauvorhaben würde jedoch eine naturnahe Flusslandschaft zerstören, welche auch in Tschechien die Basis für einen sehr profitablen Naturtourismus sein kann, so wie das in Deutschland mit dem Radtourismus schon heute der Fall ist.

Nun wurde in Tschechien nach unseren Informationen eine Strategische Umweltprüfung (SUP) über ein Schifffahrtskonzept durchgeführt, das auch die Staustufe Děčín beinhaltet. Weil davon auszugehen ist, wie der BUND in seinen Stellungnahmen zur Staustufe Děčín dargelegt hatte (Stellungnahme von 2016 finden Sie hier: www.bund-sachsen.de/elbe, dass die Umsetzung dieses Projekts auch bereits aufgrund seines konzeptionellen Ansatzes schwerwiegende negative ökologische Auswirkungen auf die Elbe in Deutschland haben würde, hätte der BUND auch auf Konzeptebene als Vertreter der deutschen Öffentlichkeit im Rahmen der Strategischen Umweltprüfung beteiligt werden müssen. Ebenso hätten die zuständigen deutschen Behörden informiert werden müssen. Wir sind erstaunt, dass dies nicht geschehen ist. Daher wenden wir uns in diesem Offenen Brief an Sie.

1. Zum Verfahren der Strategischen Umweltprüfung (SUP) für das tschechische Schifffahrtskonzept

Für das „Schifffahrtskonzept für die Jahre 2016- - 2023" (Koncepce vodní dopravy pro období 2016 - 2023) wurde eine Strategische Umweltprüfung nach dem Gesetz Nr. 100/2001 Sb. (Posuzování vlivů na životní prostředí podle zákona č. 100/2001 Sb.) durchgeführt. Dieser Prozess wurde nicht grenzüberschreitend durchgeführt.

Aufgrund unserer mehrfachen ausführlichen Stellungnahmen hinsichtlich der grenzüberschreitenden Umweltauswirkungen von grenznahen Staustufen müsste dem tschechischen Umweltministerium bewusst sein, dass die deutsche Seite an der Strategischen Umweltprüfung zum Schifffahrtskonzept hätte beteiligt werden müssen sowie dass sie beteiligt werden will, denn

- das tschechische Umweltministerium hat seit 2006 in allen Beteiligungsverfahren zu Staustufenplanungen an der Elbe ausführliche Stellungnahmen des BUND erhalten (bis zu 140 Seiten, mit ablehnender Argumentation),
- tschechische Naturschutzorganisationen haben im Rahmen der Beteiligung an der Strategischen Umweltprüfung zum Schifffahrtskonzept schriftlich die Beteiligung der deutschen Seite sowie eine grenzüberschreitende Strategische Umweltprüfung gefordert – was jedoch im Rahmen der Auswertung der übermittelten Einwände von der Seite des tschechischen Umweltministeriums nicht akzeptiert wurde[1].

Die Nicht-Beteiligung hat zur Folge, dass die potenziellen erheblichen negativen Umweltauswirkungen auf die FFH-Gebiete auf der deutschen Seite und die Populationen von gefährdeten Arten (Lachs und andere) sowie weitere negative Umweltauswirkungen nicht ausgewertet worden sind. Das ist aus rechtlicher und fachlicher Sicht nicht akzeptabel. So verstößt das Vorgehen gegen die Regelungen der WRRL (RL 2000/60/EG). Mehrere Oberflächenwasserkörper werden dauerhaft negativ beeinflusst, so dass eine Verschlechterung des Zustands nach Art. 4 Abs. 1 lit. a Ziff. i WRRL für diese Oberflächenwasserkörper durch das Vorhaben eintreten wird (Verstoß gegen Verschlechterungsverbot). Zudem wird eine Verbesserung des Zustands nach Art. 4 Abs. 1 lit. a Ziff. ii WRRL durch das Vorhaben verhindert und führt zu einer Gefährdung der Zielerreichung eines guten Zustands zum maßgeblichen Zeitpunkt (Verstoß gegen Verbesserungsgebot)[2].

Diese Verstöße können auch nicht durch die Erteilung einer Ausnahme nach Art. 4 Abs. 7 WRRL gerechtfertigt werden, da die Voraussetzungen nicht vorliegen. Angesichts der erheblichen negativen Auswirkung auf die Oberflächengewässer und die FFH-Gebiete liegt kein überwiegendes öffentliches Interesse vor. Des Weiteren scheitert die Prüfung am Vorliegen einer Alternative – der Gütertransport kann vollumfänglich über die bestehenden Systeme (insbesondere Bahn) abgewickelt werden. Ein überwiegendes öffentliches Interesse kann deshalb nicht geltend gemacht werden.

Es ist bedauerlich, dass die nicht erfolgte Kommunikation von der Seite des tschechischen Umweltministeriums gegenüber deutschen Naturschutzorganisationen und -behörden gerade die Elbe in der Sächsisch-Böhmischen Schweiz betrifft, während dieses grenzübergreifende

---

[1] mehr unter https://portal.cenia.cz/eiasea/detail/SEA_MZP235K

[2] Siehe BUND: Stellungnahme zur Dokumentation der Einflüsse des Vorhabens auf die Umwelt gemäß § 8 Gesetz Nr. 100/2001 Slg., Staustufe Děčín, 9.Mai 2016

Gebiet (Nationalpark und Landschaftschutzgebiet) in diesem Jahr erneut das Zertifikat „Transboundary Parks" von der Föderation Europarc für eine beispielhafte grenzübergreifende Zusammenarbeit erhalten hat.

Für einen wesentlichen Fehler in diesem Prozess zur Strategischen Umweltprüfung halten wir die Tatsache, dass – obwohl über eine Verbundenheit der Lebensräume sowie eine Migrationsdurchgängigkeit gesprochen wird – es bei der Strategischen Umweltprüfung zu keiner grenzüberschreitenden Begutachtung und Beteiligung kam und sich somit die deutsche Öffentlichkeit sowie deutsche Naturschutzorganisationen und Fachbehörden nicht äußern konnten. Dabei wurde schon im Jahr 2010 zwischen den zuständigen deutschen und tschechischen Ministerien geklärt, dass die deutsche Seite bei der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) zur Staustufe in Děčín grenzüberschreitend einzubeziehen sei. Dieses Verfahren ist auch für eine Strategische Umweltprüfung beizubehalten.
Wenn im Rahmen der Strategischen Umweltprüfung erhebliche negative Auswirkungen auf bestimmte Schutzgüter in Natura 2000-Gebieten im Elbe-Abschnitt, der an der tschechischen Seite der Staatsgrenze endet, festgestellt werden, kann begründet davon ausgegangen werden, dass die Auswirkungen auf die Elbe hinter der Staatsgrenze nicht plötzlich aufhören, zu existieren.

Die in der Stellungnahme des Umweltministeriums zum Entwurf des Konzepts Schifffahrt vom 26.5.2017 erwähnte Äußerung „*Hinsichtlich der vorgeschlagenen Maßnahmen, Teilvorhaben und Baumaßnahmen, die im Konzept Schifffahrt beschrieben werden und welche auf der tschechischen Seite der Elbe vorgesehen werden, wurden keine grenzüberschreitenden Auswirkungen infolge der Durchführung des Konzepts identifiziert. Eine direkte negative Beeinflussung der Schutzgüter in deutschen Natura 2000-Gebieten ist nicht vorauszusetzen*", wird weder begründet, noch wird diese Behauptung nicht durch fachliche Unterlagen oder Positionen der Naturschutzorgane auf deutscher Seite unterstützt.

Wir sehen in dem Vorgehen der tschechischen Regierung einen Verstoß gegen die Espoo-Konvention, in dem Fall gegen das Sekundärrecht zur Anwendung der Richtlinie zur Strategischen Umweltprüfung, das die Beteiligungsrechte und Beteiligungsverfahren sowie die Folgen bei Nichteinhaltung regelt.

Aus diesen Gründen halten der Umweltverband BUND und der BUND Sachsen die Durchführung der Strategischen Umweltprüfung zum Schifffahrtskonzept für widerrechtlich und verlangen vom tschechischen Umweltministerium im Sinne des § 156 Abs. 2 des Gesetzes Nr. 500/2004 Sb. („Správní řád") eine Aufhebung der Stellungnahme des tschechischen Umweltministeriums vom 26. Mai 2017 zum Entwurf des Schifffahrtskonzeptes („Stanovisko Ministerstva životního prostředí podle § 10g zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů k návrhu „Koncepce vodní dopravy") und eine Durchführung einer grenzüberschreitenden Behörden- und Öffentlichkeitsbeteiligung über die Information und Beteiligung der zuständigen deutschen Behörde im Rahmen der Strategischen Umweltprüfung zum Schifffahrtskonzept.

2. Zur Unterschiedlichkeit der Ziele des deutschen Gesamtkonzept Elbe und des tschechischen Schifffahrtskonzeptes

Wir möchten in diesem Zusammenhang auch auf das Gesamtkonzept Elbe verweisen, das im Januar 2017 von Bund und Ländern in Berlin verabschiedet worden ist[3].

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 und Ziele 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 Fahrrinnentiefe der Elbe grundlegend andere.

Das Gesamtkonzept soll als „wesentliche Grundlage für das künftige Verwaltungshandeln der Landes- und Bundesbehörden dienen" und dabei „die umweltverträgliche verkehrliche Nutzung der Binnenelbe und die wasserwirtschaftlichen Notwendigkeiten mit der Erhaltung des wertvollen Naturraums in Einklang bringen"[4]. Die unterschiedlichen Interessen sollen dabei gleichrangig unter einen Hut gebracht werden. Das bedeutet, dass keine Maßnahme zur Erreichung eines Ziels ein anderes Ziel behindern darf. Ein Ausbau nur zur Vertiefung der Elbe für die Schifffahrt ist weiterhin nicht möglich.

Laut Gesamtkonzept soll für die Elbe eine Fahrrinnentiefe[5] von mindestens 1,40 m an durchschnittlich 345 Tagen im Jahr unter GIW 2010[6] 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.
Das tschechische Schifffahrtskonzept mit Plänen, weitere Staustufen an der Elbe zu bauen, ist aus folgenden Gründen mit den Zielen, die im Gesamtkonzept Elbe für die Schifffahrt formuliert wurden, nicht passfähig:

- Die Fahrrinnentiefe in Tschechien soll laut Planungen nach dem Bau der Staustufe mit 1,90 m um einen halben Meter tiefer werden, als die angestrebte Tiefe in Deutschland[7]. Die gestaute tschechische Elbe wäre – bis auf Kälteperioden mit Eisgang – ganzjährig schiffbar.

---

[3] Im Jahr 2011 hatten die deutschen Bundesministerien für Verkehr und Umwelt Gespräche initiiert, mit dem Ziel, den Konflikt an der Elbe zwischen Wasserstraße und Naturschutz zu lösen. In dem Prozess waren Vertreter und Vertreterinnen aus Wirtschaft, Umweltorganisationen wie dem BUND und der Kirche beratend einbezogen. Das tschechische Ministerium für Verkehr entsandte einen Vertreter, der als Gast an den Gesprächen teilnahm.
[4] BMVI – Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, 2017. Gesamtkonzept Elbe, Strategisches Konzept für die Entwicklung der deutschen Binnenelbe und ihrer Auen. http://www.gesamtkonzept-elbe.bund.de/Webs/GkElbe/DE/Informationen/Ergebnis/Ergebnis_node.html
[5] Fahrrinnentiefe ist der Abstand von der Wasseroberfläche zur Flusssohle innerhalb der Fahrrinne. Siehe auch Fußnote zu Tiefgang.
[6] 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.
[7] In Tschechien werden zu dem angestrebten Tiefgang von1,40 m ein Mindestabstand („Marge") von insgesamt 50 cm hinzugerechnet, was die Fahrrinnentiefe von 1,90 m ergibt. Siehe Staustufe Děčín, Dokumentation der Einflüsse des Vorhabens auf die Umwelt gemäß § 8 Gesetz Nr. 100/2001 Slg., 2016, Seite 26 der deutschen Übersetzung.

- Ob die für die deutsche freifließende Elbe angestrebte Fahrrinnentiefe von mindestens 1,40 m (unter GIW 2010) überhaupt herstellbar sein wird, ist bislang nicht geklärt. In den vergangenen 20 Jahren ist es trotz der Zusicherung der verantwortlichen Behörden, trotz massiver Baumaßnahmen und dem Einsatz von über 400 Mio. Euro[8], nicht gelungen, diese Tiefe zu gewährleisten.
- Die anschließende deutsche Elbe bietet trotz intensiver Bautätigkeit der letzten Jahre nur eine Mindest-Fahrrinnentiefe von 1,20 m an 345 Tagen im Jahr[9].Das bedeutet, dass die Fahrrinnentiefe 70 cm flacher wäre verglichen mit der tschechischen nach einem Bau der Staustufe Děčín.

Die freifließende deutsche Elbe wird weiterhin von monatelang andauernden Niedrigwassern geprägt sein, währenddessen die Schifffahrt in Deutschland brach liegt, wie beispielsweise in den Jahren 2014, 2015, 2016 und 2017. Allein im Jahr 2015 war die Schifffahrt in Deutschland über sieben Monate eingestellt[10]!

Neben den verkehrlichen Zielen sind auch die ökologischen Zielstellungen Tschechiens und Deutschlands diametral verschieden:

- Das Gesamtkonzept Elbe betrachtet verkehrliche, wasserwirtschaftliche und ökologische Ziele gleichrangig. Das heißt, auch ökologische Ziele, wie Stopp und Umkehr der Sohlerosion müssen erreicht und umgesetzt werden.
- Vorhaben zur Verbesserung der Fahrrinnentiefe dürfen dem Stopp und der Umkehr der Sohlerosion nicht entgegenstehen und müssen zugleich den Zielen von Natura 2000 und der Wasserrahmenrichtlinie dienen (GKE, Leitlinie, Kapitel 3).
- Der Bau von Staustufen an der deutschen Elbe wurde von der Bundesregierung mehrfach ausgeschlossen, so auch im Gesamtkonzept Elbe[11]. Der Bau von 20 bis 30 Staustufen wäre die Voraussetzung dafür, ganzjährig verlässliche Güterschifffahrt auf der Elbe von Tschechien bis Hamburg zu betreiben.

Außerdem: Laut Gesamtkonzept findet ein Ausbau nur zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse auch künftig nicht statt[12].

Eine deutsch-tschechische Vereinbarung – beispielsweise zu verbindlichen Fahrrinnentiefen – kann Staaten nicht zur Umsetzung von Maßnahmen verpflichten, die sich später als nicht realisierbar erweisen oder die geltendes Umwelt- und Naturschutzrecht verletzen können. Auf diesem Wege Druck aufzubauen, um spätere Ausnahmenregelungen zu erzwingen, ist nicht hinnehmbar.

Wir protestieren gegen die Nicht-Beteiligung der deutschen Öffentlichkeit und der deutschen Behörden an der Strategischen Umweltprüfung und fordern Sie auf, das Konzept und die Planungen zurückzunehmen oder zumindest auszusetzen und die vorgeschriebene grenzüberschreitende Beteiligung der zuständigen Behörde nachzuholen, damit diese die deutsche

---

[8] Antwort der Bundesregierung vom 26.1.2016, Drucksache 18/7398
[9] Gesamtkonzept Elbe, Verkehrskonzeption Elbe – Elbe-Seitenkanal, Ist-Aufnahme; http://www.gesamtkonzept-elbe.bund.de/Webs/GkElbe/DE/Informationen/Hintergrund/Ist-Aufnahme/Ist-Aufnahme_Verkehr.pdf?__blob=publicationFile&v=3; zuletzt abgerufen am 30.11.2017.
[10] Sächsische Zeitung vom 16.6.2017, http://www.sz-online.de/nachrichten/wie-die-trockenheit-die-elbe-schifffahrt-bedroht-3706122.html; zuletzt abgerufen am 29.11.2017.
[11] Gesamtkonzept Elbe, Kapitel 1
[12] Gesamtkonzept Elbe, Kapitel 1

Behörden- und Öffentlichkeitsbeteiligung durchführen kann. Wir werden uns bei den zuständigen deutschen Behörden beschweren und erwägen, ein Vertragsverletzungsverfahren anzustrengen.

Mit freundlichen Grüßen

Prof. Dr. Hubert Weiger
předseda BUND

Prof. Dr. Felix Ekardt
Zemský předseda BUND Sachsen