

**Beschreibung des Projektes  
gemäss den Projektbetreibern  
März 2005 (Auszug)**

**Verbesserung der Schiffbarkeit auf der unteren Elbe  
– neue technische Lösung -**

Ziel des Bauvorhabens ist die Verbesserung der Schiffbarkeit auf dem Elbe-Abschnitt, der an den Elbewasserweg auf BRD-Gebiet anschliesst, also von der Staatsgrenze Tschechische Republik/Bundesrepublik Deutschland bis etwa zum Flusskilometer 90 bei Boletice.

Die Verbesserung der Schiffbarkeit auf diesem Elbeabschnitt ist in der Vergangenheit schon häufig diskutiert worden. Im Ergebnis der Zusammenarbeit zwischen führenden Forschungsstellen und Hochschulen der Tschechischen Republik auf den Gebieten Verkehr, Wasserwirtschaft und Ökologie war eine Lösung, die den Bau der Staustufen Prostřední Žleb und Malé Březno mit den dazwischen liegenden Ausbaggerungen des Flussbetts zur Gewährleistung der 140 cm Tauchtiefe an 345 Tage im Jahr vorsah.

Nach jahrelangen Differenzen zwischen dem Umwelt- und dem Verkehrsministerium in der Frage der verbesserten Schiffbarkeit auf dem 40 km langen kritischen Abschnitt kam es im Februar und März dieses Jahres zu einer Annäherung der Standpunkte und im Ergebnis dessen zu einer gemeinsamen Erklärung der Minister für Verkehr und Umwelt hinsichtlich der Schiffbarkeit der „unteren Elbe“. Die Minister einigten sich auf einen Kompromiss in Form des Ausbaus einer Staustufe im Raum Děčín, womit die ganzjährige wirtschaftlich wichtige Anbindung des öffentlichen Hafens Děčín und der anderen Binnenhäfen in diesem Gebiet an das europäische Schifffahrtswegenetz realisiert werden und dabei der Schutz der FFH – Gebiete und der bedeutsamen Standorte von besonders geschützten Pflanzen- und Tiervorkommen gesichert werden kann. Ziel dieser Lösung ist die verbesserte Schiffbarkeit in diesem Elbeabschnitt, damit an mindestens 345 Tagen im Jahr die Tauchtiefe 140 cm gesichert werden kann, was mit den Bedingungen für die Schiffbarkeit auf dem anschließenden Elbe-Abschnitt bis nach Magdeburg korrespondiert.

Geplant ist gemäß Vorhaben der Ausbau der Staustufe Děčín am Flusskilometer 98,98, Höhenkote 124,50 über NN, womit die erforderliche Tauchtiefe flussabwärts bis zum Flusskilometer 90 bei Boletice gesichert werden soll, sowie die Ausbaggerung der Fahrrinne unterhalb der Staustufe bis hin nach Dolní Žleb am Flusskilometer 105. Weiter flussaufwärts sind die Bedingungen schon gegeben.

Das Bauvorhaben befindet sich größtenteils direkt im Flussbett, nur an der eigentlichen Staustufe greifen die Baumaßnahmen auf das anliegende Gelände ein, wobei landwirtschaftliche Nutzfläche nur im geringen Maße betroffen ist.

Im betroffenen Gebiet befinden sich entlang des Wasserlaufs an beiden Uferseiten wichtige Straßen- und Eisenbahnstrecken. Für den hohen Urbanisierungsgrad des Gebiets spricht die Tatsache, dass beide Uferseiten fast auf der ganzen Länge zusammenhängend mit Industrie- oder Wohngebäuden bebaut sind. Auch wenn der vorhandene Elbewasserweg im betroffenen Abschnitt durch die Landschaftsschutzgebiete Böhmisches Mittelgebirge (CHKO České Středohoří) und Elbsandsteingebirge (CHKO Labské pískovce) verläuft, haben das enge Elbtal und die vorhandenen parallel verlaufenden Straßen und Bahnlinien geringe Auswirkungen auf die vorhandene Umwelt.

Berechnungen zu den Wasserständen haben ergeben, dass die geplante Stauhöhe bei Verwirklichung der Staustufe auch an den Stellen mit der größten Tiefe unmittelbar oberhalb vom Stauobjekt nur den Wasserstand der jährlich wiederkehrenden erhöhten Durchflüsse erreichen wird.

-2-

Das geplante Vorhaben wird nach der neuen technischen Lösung zweifellos dazu beitragen, dass sich die Prognosen über die Transportleistungen auf der Elbe im multimodalen europäischen Korridor IV erfüllen werden.

Vorgegebene Hauptparameter des Vorhabens zur Verbesserung der Schiffbarkeit von der Staatsgrenze bis zum km 90,0:

- \* Mindesttauchtiefe 140 cm bei Abfluss  $Q_{345}$ , d.h. bei  $110 \text{ m}^3/\text{s}$  im Profil Ústí nad Labem (bei 50 cm Sicherheit Tauchtiefe 190 cm)
- \* Tauchtiefe 220 cm bei Abfluss  $Q_{180}$ , d.h. bei  $236 \text{ m}^3/\text{s}$  im Pegel Ústí nad Labem (bei 50 cm Sicherheit Tauchtiefe 270 cm)
- \* Mindestbreite des tauchfähigen Querschnitts 50 m mit der vorgeschriebenen Erweiterung in Bögen, an Umschlagplätzen, Ankerplätzen, Wendestellen und Werften.
- \* 7 m minimale lichte Höhe an Brücken bei Maximalabfluss.

Um diese Parameter zu erreichen, soll die Staustufe Děčín am km 98,98 mit Kammer und Stauobjekt – einem beweglichen Wehr – gebaut werden, damit die Nominalstauung oberhalb der Höhenkote 124,50 m NN (ca. 0,5 m über dem Maximalabfluss, gleich dem Einjahreswasser) möglich wird. Diese Anstauung reicht ca. bis Flusskilometer 90 – ungefähr 2 km oberhalb der Objekte der Schiffswerft Křešice. Für die notwendige Schwimmtiefe müssen ab der Staustufe bis zu diesem Profil keine Eingriffe in das vorhandene Flussbett vorgenommen werden. Die Baumaßnahmen zwischen Flusskilometer 90 und 99 beschränken sich im Zusammenhang mit der geplanten Anstauung auf den Ausbau der Uferbefestigungen.

Die folgende Tabelle enthält die Wasserstandsänderungen gegenüber dem jetzigen Stand für den Mindestabfluss  $Q_{345}$ , den mittleren Abfluss  $Q_{180}$  und den Maximalabfluss (ca. Jahreshochwasser):

Fluss-kilometer	Ort/Stelle	Pegeländerung bei Abfluss in m		
		$Q_{345}$ 110 m <sup>3</sup> /s	$Q_{180}$ 236 m <sup>3</sup> /s	max. Abfluss 1420 m <sup>3</sup> /s
109,2	Hřensko, Staatsgrenze	0,0	0,0	0,0
105,8	Staatsgrenze, linkes Ufer	0,0	0,0	0,0
103,8	Dolní Žleb	-0,1	0,0	0,0
100,6	Čertova Voda	-0,3	-0,2	-0,1
99,7	Prostřední Žleb, unterhalb der Staustufe	-0,6	-0,3	-0,1
98,3	unterhalb Bahnhof Děčín – Prostřední Žleb	+4,3	+3,3	+0,4
97,1	Eisenbahnbrücke Děčín – Ost – Děčín – Prostřední Žleb	+3,8	+2,8	+0,1
95,5	Tyršův most (Tyrš-Brücke) in Děčín	+3,2	+2,4	+0,1
94,6	“Nový most” – Neue Brücke in Děčín	+2,6	+1,7	+0,1
94,1	Einfahrt in den Hafen Rozbělesy	+2,3	+1,6	+0,1
92,5	Ankerplatz Eisenschrott	+1,6	+1,0	0,0
92,0	Werft Křešice	+1,5	+0,9	0,0
90,2	Fähre Boletice	+0,9	+0,5	0,0
88,5	Nebočady	+0,2	+0,1	0,0

*Die Abflusswerte beziehen sich auf den Schreibpegel Ústí nad Labem.*

Die Betriebsvorschrift für die Staustufe Děčín ermöglicht eine günstige Wasserstandsregelung im Bereich +20 bis –40 cm für die Schaffung günstiger Lebensbedingungen bestimmter Pflanzenformen auf den künstlich geschaffenen Schottersandbänken an der Einmündung der Ploučnice.

Um die Migration der Fische und anderer Tiere im betroffenen Elbeabschnitt auch nach dem Bau der Staustufe zu bewahren, werden zwei Fischaufstiegshilfen zu beiden Seiten des Wehres in der klassischen Kammer- resp. Spaltenform in den Parametern für lachsartige Fische und am gegenüberliegenden Ufer ein Kanal (Bypass) für die anderen Tiere errichtet.

Die ungünstigen Schiffbarkeitsbedingungen unterhalb der Staustufe in Richtung Staatsgrenze, d.h. zwischen den Flusskilometern 99 und 105 bei Dolní Žleb werden durch das Ausbaggern der Fahrrinne beseitigt.

Alle mit dem Ausbaggern verbundenen Arbeiten sowie die Befestigungsarbeiten werden direkt „vom Wasser“ aus vorgenommen, d.h. ohne Zugang über die anliegenden Flurstücke und damit ohne Beeinträchtigungen für die Oberflächenvegetation.

Der Transport des Aushubmaterials und des Bruchsteins zur Befestigung der Uferböschungen erfolgt mit Schiffen in und von den vorhandenen Umschlagplätzen oberhalb der neuen Brücke in Děčín am rechten Elbufer resp. im Hafen Loubí. Für die Verwendung des Naturschottersands wird die Variante „Weiterverwendung durch andere Investoren“ bevorzugt. Für das in den ehemaligen Tagebauen zu lagernde Material ist vorwiegend der Bahntransport vorgesehen.