

Ansprechpartner:

Alfred Olfert
Ludwig-Hartmann-Str. 9
D-01277 Dresden
E-mail: alfred.olfert@rivernet.org

MŽP ČR

z.H. Ing. Architekt Martin Rihá

Vršovicka 65

100 10 Praha 10

Tschechische Republik

Dresden, den 07.05.2001

Betreff: Stellungnahme zum Zusammenfassenden Bericht „Verbesserung der Schiffbarkeitsbedingungen der Elbe auf dem Abschnitt Střekov- Staatsgrenze D/ČR – Aufgabenstellung des Ministeriums für Verkehr und Telekommunikation der Tschechischen Republik 1999“

Sehr geehrte Damen und Herren,

hiermit möchten wir Stellung zur Umweltverträglichkeitsprüfung (im weiteren UVP) „Verbesserung der Schiffbarkeitsbedingungen der Elbe auf dem Abschnitt Střekov- Staatsgrenze D/ČR – Aufgabenstellung des Ministeriums für Verkehr und Telekommunikation der Tschechischen Republik 1999“ nehmen. Wir hatten die Möglichkeit, diese Studie im Regierungspräsidium Dresden einzusehen.

Im Folgenden werden die Hauptkritikpunkte zusammengestellt. Wir bitten Sie, uns schriftlich über die Verfahrensweise mit dieser Einwendung zu unterrichten.

cand. Dipl. geogr. Alfred Olfert
L.-Hartmann-Str. 9
D-01277 Dresden

Dipl. Ing. André Illgen
Försterlingstr. 8
D-01259 Dresden

Dipl. Ing. Inga Doerfel
Erfurter Straße 1
D-01127 Dresden

Dipl. Ing., Dipl. UWT. Thomas Böhmer
Niederwaldplatz 1
D-01277 Dresden

Johanna Weichsel
L.-Hartmann-Str. 9
D-01277 Dresden

cand. Dipl. geogr. Juliane Friedrich
Niederwaldplatz 1
D-01277 Dresden

Allgemeine Anmerkungen

Die UVP untersucht nach §1, Gesetz Nr. 244/1992 Sb. (ZÁKON České národní rady ze dne 15. dubna 1992 o posuzování vlivů na životní prostředí) als fachliches Gutachten die Auswirkungen von geplanten Vorhaben auf die Umwelt.

Der Bewertung liegen notwendigerweise auch subjektive Entscheidungen des Gutachters zugrunde. Allerdings erweckt die vorgelegte UVP durchgängig den Eindruck, auf einer das vorgeschlagene Projekt (Variante A) befürwortenden Haltung aufgebaut zu sein. Diese Grundhaltung führt zu einer unterschiedlichen Wichtung gleichrangiger Kriterien und damit zu einer parteiischen Aussage.

Die Firma „Hydroprojekt Praha A.S.“ erstellte die Bauplanung und kann auch damit rechnen, ggf. die Bauleitung übertragen zu bekommen. Da die UVP auf Grundlage fachlicher Gutachten von der Firma „Hydroprojekt Praha“ erarbeitet wurde, verstärkt sich der Eindruck der Befangenheit.

Am methodischen Vorgehen in der UVP ist kritisch anzumerken:

- Komplizierte ökologische Sachverhalte werden stark vereinfacht dargestellt. So können nur Einzelaspekte im komplexen Wirkungsgefüge berücksichtigt werden. Der Anspruch an eine umfassende Bewertung ist nicht erfüllt.
- Die Gutachter argumentieren wiederholt mit wirtschaftlichen Interessen des Investors. Wirtschaftliche Interessen des Investors sind nicht Inhalt einer UVP laut §3 244/1992 Sb.. Dies führt zu Irritationen in der Gesamtbewertung des geplanten Projektes.
- Dem Vergleich der Varianten muss ein einheitlicher Bezugszustand (Ist-Zustand) zu Grunde liegen. Nur so ist eine Bewertung möglich. Die Argumentation vergleicht jedoch Variante B mit Variante A. Variante A wiederum wird mehrfach anhand einer nicht zur Disposition stehenden Variante bewertet, was zu positiven Aussagen zugunsten der Variante A führt.

Bei der Bewertung eines Eingriffs in diese europaweit einzigartige Landschaft des Elbe–Cañons ist es fraglich, Aussagen zu treffen, ohne vorher grundlegende Gutachten, z.B. zu ökologischen Zusammenhängen eingeholt zu haben. Das Fehlen dieser Gutachten wird auch in C.X, S. 209 sowie in Anlage F.IV, S.31 festgestellt. Die vielen formalen und inhaltlichen Mängel der vorgelegten UVP lassen den Eindruck entstehen, dass die Arbeit an vielen Stellen dem besonderen Anspruch, Eingriffe in ein weitgehend naturnahes Gewässer zu bewerten, welches auf Grundlage seiner natürlichen Ausstattung und Lage eine Reihe von Schutzgebieten berührt, eine überregional bedeutende Migrationsachse darstellt und als Biozentrum nationaler Bedeutung ausgewiesen ist, nicht gerecht wird.

Anmerkungen im Einzelnen

S. 17, Zitat: *Das Verkehrsministerium geht...*

-1. Abschnitt Dolni Zleb ...

Anm.: Diese Darstellung entspricht nicht den Angaben der auf S.3. und S.4 dargestellten Situation – es widerspricht den auf den genannten Seiten beschriebenen Varianten A, B, C., 0.

S. 26 Zitat: *In der Bewirtschaftungsordnung beider Wehre wird die Festlegung der Bedingungen für mögliche Schwankungen des Wasserspiegels in den Grenzen von ca. + 30 cm bis - 30 cm vom Nennwasserspiegel geplant, und dies für den Fall einer erforderlichen Aufhöhung des Wasserabflusses und damit Verbesserung der Fahrwassertiefe auf der Flussstrecke unterhalb des Wehres, gegebenenfalls zur ökologisch begründeten Veränderung des Wasserspiegels in den biologisch wertvollen ufernahen Zonen in der Haltung.*

Anm.: Der Punkt suggeriert die Möglichkeit, die negativen Einflüsse, welche von der Stauhaltung auf die Ufer- und Auenlebensräume ausgehen würden, zu beheben. Es ist aber sicher, dass Fließgewässerökosysteme nicht nur von einer Schwankungsbreite von +/- 30cm unterhalten werden. Die natürliche Amplitude ist viel größer. Ferner ist ein Gewässerökosystem in erster Linie durch sich mit einer dem Standort angepassten Fließgeschwindigkeit bewegendes Wasser gekennzeichnet. Dieses formt oder beeinflusst die strukturellen Habitate am und im fließenden Wasser und bildet mit ihnen gemeinsam den Physischen Lebensraum „Fließgewässer“ bzw. „Fluss“. Die Annahme, dies könne durch ein ökologisch angepasstes Bewirtschaftungsregime einer Staustufe auch nur annähernd simuliert werden, ist unbegründet und insgesamt wenig wahrscheinlich. Der Stauraum hinter einem Querbauwerk bleibt ein Stauraum und wird die Funktionsfähigkeit eines ungehindert fließenden Stromes auch nicht annähernd erreichen können.

S. 26 Zitat: *An ausgewählten Stellen an den Ufern (im Bereich der Wehrhaltungen beider Wehre) sind im Projekt schräge Kies-Sand-Bänke bzw. Längsbuhnen aus dem örtlichen Sohlenmaterial zur Realisierung geplant. Diese Maßnahmen sollen die Schädigung einiger wertvoller natürlicher Standorte (periodisch freigelegte Kies-Sand-Ufer, Fragmente des Auenwaldes und Nassböden) im Zusammenhang mit der Realisierung des Vorhabens minimieren bzw. beheben..*

Anm.: Siehe vorhergehende Anmerkung und im weiteren: Eines der charakteristischsten Merkmale von Fließgewässerökosystemen ist ihre Vierdimensionalität. D.h. alle Lebensräume sind nicht nur räumlich ausgeprägt, sondern sie unterliegen einer mehr oder weniger engen zeitlichen Dynamik. Je nach Habitattyp wirken die dem Gewässer eigenen Faktoren in mehr oder weniger ausgedehnten Zeitspannen, binnen welcher sich Teillebensräume bilden und entwickeln, sowie zerstört und neu gebildet werden. Die einmalige Aufschüttung von Kiesen kann demzufolge den Lebensraumanspruch der angepassten Organismen nicht erfüllen und kann demzufolge auch nicht als Milderung für diese angesehen werden. Ohne ein natürliches oder zumindest sehr naturnahes Fließverhalten des Gewässers werden solche Ersatzhabitate bald „altern“ und als solche ausfallen. Ihre Regeneration wird von einem gestauten Fluss nicht bewerkstelligt werden können.

S. 42/43, Zitat: *Transport des Erdreichs im Zusammenhang mit den Sohlenvertiefungen der Fahrrinne*

Im Rahmen des beurteilten Vorhabens erfolgen Vertiefungen der Sohle der Fahrrinne (siehe Abschnitt A.2.3. dieser Studie). In Übereinstimmung mit den Vorhaben und den Informationen des Investors ist folgender Umgang mit dem ausgehobenen Erdreich vorgesehen:

1. *Aushub (mit schwimmenden Fördermechanismen) und direkte Verladung aufschwimmende Transportmittel,*
2. *Wassertransport des ausgehobenen Materials zu einem geeigneten Umschlagplatz (z. B. Krásno Brezno, Umschlagplatz TONASO, Vahov, Umschlagplatz Loubi u. ä.),*
3. *Umschlag vom Schiff auf die Bahn, -*
4. *Transport zum Lagerungsort (vorläufig wird von der Ablagerung des Erdreichs im Raum der ausgekohnten Braunkohle-Tagebaue ausgegangen - Chabatovice, Bilina u. ä., oder Transport auf dem Wasser zu entfernteren Standorten).*

Anm.: Neben der Rückhaltung von Sedimenten hinter den Stauvorrichtungen wird noch zusätzlich Material dem Flussbett entnommen – nicht einfach umgelagert, oder temporär zurückgehalten. Damit wird der Sedimenthaushalt des Flusses beeinflusst.

S. 48, Zitat: *Bei der Realisierung der Vertiefungen sowie der Leitwerke und Bühnen wird es erforderlich sein, die Empfehlungen der Naturschutzbehörden zu respektieren und das Bauverfahren so anzupassen, dass keine übermäßige Störung der Standorte von besonders geschützten Tieren eintritt (z.B. des Europäischen Bibers - siehe Abschnitt C.III.B.4 und C.IV dieser Dokumentation).*

Anm. 1: Leitwerke und andere Längsbauwerke verändern nicht nur gänzlich die Uferbereiche, sondern entkoppeln das Fließgewässer von seinem Umland – die existierenden Querverflechtungen sind aber existentiell wichtig für die Erfüllung sowohl der ökosystemaren Funktionen des Gewässers, als auch der Lebensfunktionen der auf diese Verflechtungen angewiesenen im Übergangsbereich vom aquatischen zum terrestrischen Raum lebenden oder diesen Übergangsbereich nutzenden Organismen. Es ist anzuzweifeln, dass durch Beachtung von Empfehlungen daran viel geändert werden kann, wenn das Bauvorhaben durchgeführt wird. Die einzige Empfehlung zur Erhaltung der Verflechtungen ist der Verzicht auf Längsbauwerke und somit auf die Durchführung solcher Bauvorhaben.

Anm. 2: Es ist nicht ausreichend, nur auf Lokalitäten „besonders geschützter“ Arten zu achten. **Erstens** sind auch nach dem tschechischen Gesetz zum Natur- und Landschaftsschutz (114/92 Sb.) **alle Arten** geschützt, insbesondere gilt dies für Schutzgebiete, um die es sich bei den geplanten Maßnahmen handelt. **Zweitens** muss auch das Umfeld der Lokalitäten besonders geschützter Arten zufriedenstellend sein, damit a) die Lebensfunktionen der Arten erfüllt werden können, und damit b) die Lebensfunktionen der mit dieser Art verknüpften Lebewesen in ausreichendem Maße gewährleistet werden. Dieser Punkt wird in der vorliegenden Arbeit sehr oft missachtet.

S. 48, Zitat: *Der zukünftige Betrieb der Wasserstraße (Bewegung der Wasserfahrzeuge) wird keine negative Auswirkungen auf die bestehende akustische Situation des Gebietes entlang des Flusses haben (an den Flussufern). Die erwartete Erhöhung des Transportvolumens auf der Wasserstraße wird durch die Erhöhung der Schiffstonnage und entsprechende Abnahme des ökologisch und auch durch die Lärmparameter weniger günstigen Straßen- und Eisenbahnverkehrs kompensiert (durch Verlagerung eines gewissen Anteils des Verkehrs von Straße und Schiene auf den Schiffsverkehr). Infolge der teilweisen Beseitigung der Strömungsabschnitte (durch Stauung in der Stadt Decin, Stauung der Staustufe Male Brezno) erfolgt eine Beschränkung der erforderlichen Leistung der Schiffe*

beim der Fahrt gegen den Strom und damit eine Verringerung der Geräuschemissionen von den Schiffsmotoren (detaillierter siehe Begleitstudie F.VI dieser Dokumentation - Anlage E). Hinsichtlich der Lärmbelastung der Umgebung der Wasserstraße bei künftigem Betrieb ist Bauvariante A (größere Länge der Stauabschnitte der Wasserstraße mit eingeschränktem Gang der Schiffsmotoren gegenüber den Strömungsabschnitten) im Vergleich mit Variante B vorteilhafter.

Anm. 1: Eine Übersetzung zur hier zitierten Anlage E ist für die Öffentlichkeitsbeteiligung in Deutschland nicht angefertigt worden. Trotzdem ist diese Aussage anzuzweifeln. Aus folgenden Gründen: 1) Die Studie geht von einer deutlichen Erhöhung des Schiffsverkehrs im betroffenen Abschnitt aus. Möglicherweise würde der Ausgleich der Gefälleverhältnisse zu einer stellenweisen Senkung des momentanen Lärmpegels beitragen – dieser Effekt kann aber bereits durch ein Mehraufkommen von Schiffen, durch Erhöhung des Beförderungstempos, durch erhöhten Kraftbedarf bei der Abwärtsbewegung der Schiffe ausgeglichen oder gar umgekehrt werden. In jedem Falle ist mit andauernder Lärmbelastung im Falle des Eintretens der Prognose über die erhöhte Schiffsdichte zu rechnen - ein Umstand, welcher von großer Bedeutung ist, und von der Studie scheinbar nicht beachtet wird. 2) Die Studie suggeriert die Verlagerung der Güterströme von parallel zur Elbe verlaufenden Verkehrstrassen auf das Schiff, womit die Belastung durch die anderen Verkehrsmittel im Tal zurückgehen soll – dazu folgendes: Im betroffenen Abschnitt verläuft im Tal der Elbe keine überregionale Verkehrstrasse, außer der kaum genutzten Bahntrasse für Güter – es gibt im Elbtal damit kaum ein Aufkommen von überregionalem Transittransport, welcher auf das Schiff verlagert werden könnte. In der Einleitung zur Studie wird behauptet, dass das Schiff alternativ Gütermengen von der im Bau befindlichen A17 / D8 aufnehmen soll – damit würde eine Verlagerung von Güterströmen von außerhalb des elbnahen Raumes auf die Elbe erfolgen. Die Aussage *„Die erwartete Erhöhung des Transportvolumens auf der Wasserstraße wird durch die Erhöhung der Schiffstonnage und entsprechende Abnahme des ökologisch und auch durch die Lärmparameter weniger günstigen Straßen- und Eisenbahnverkehrs kompensiert.“* trifft damit für den betroffenen Bauabschnitt nicht zu.

Anm. 2: Die Studie erfasst gänzlich nicht die Wirkung der zunehmenden Bewegung auf dem Fluss, welche eine Störung von anderen z.B. im Engtal der Elbe (Elbe - Canon) vorkommenden sehr empfindlichen Lebewesen darstellt.

S. 54/55, Zitat: *Der Entwurf ist im Hinblick auf die derzeitige und in Vorbereitung befindliche tschechische Gesetzgebung für den Umweltschutz (vor allem Gesetz Nr. 114/92 Sb. - über den Natur- und Landschaftsschutz - und dessen Durchführungsvorschriften - z. B. Standort in einem Landschaftsschutzgebiet, Beeinflussung des Biotopverbundsystems usw.) in gewissem Maße kontroverse von den bisher vorgelegten Varianten für Lösungsvorschläge zur Verbesserung der Schiffbarkeit scheint er jedoch im Hinblick auf die komplexe Umweltverträglichkeitsprüfung der umweltfreundlichste zu sein (näher dazu im Weiteren dieser Dokumentation).*

Anm.: Es ist anzuzweifeln, dass ein Eingriff in ein so hochkomplexes Ökosystem wie ein Fließgewässer, zudem inmitten von Schutzgebieten eine bessere ökologische Bilanz haben kann als kein Eingriff in das Ökosystem.

S. 55, Zitat: Staustufe mit Kammerschleuse Mali Brezno: *Sie wird im Flussabschnitt zwischen den Schiffahrt-km 81 und 83 angeordnet. Der Stauteil wird sich im eigentlichen Flussbett am Schiffahrt-km 81,8 befinden, der Schiffahrtsteil in der Talaue des*

rechtsseitigen Flussmäanders. Diese Objektgruppe kann man weiterhin in folgende Untergruppen unterteilen:

Anm.: Was bedeutet, die Staustufe soll sich zwischen km 81 und 83 befinden? Ist die Variante einfach so angefügt, ohne, dass man sie ernsthaft erwägt, weil man für den ISPA Fond eine Variantenanalyse anbringen muss?

S. 56, Zitat: *Die Konstruktion der Stauschwelle wird so geplant, dass sie bei der eventuellen zukünftigen Errichtung des Unterbaus des Wehres der Ziellösung für die Staustufe Male Brezno die Basis für die Errichtung eines Fangdammes bilden kann. Bei der Beseitigung des Fangdammes zum Ende der Bauarbeiten wird der Abbruch der Konstruktion der Stauschwelle im Vorfeld des Wehres mindestens auf das Niveau der Flusssohle vor dem Wehrhöcker der Überläufe des Unterbaus notwendig sein.*

Anm.: Wie ist das zu verstehen – eine Stauschwelle (im Vorfeld auf den Seiten 51/52 nicht definierter Terminus), welche als Basis für eine größere ? oder andersartige? Anlage konstruiert wird, deren Umweltverträglichkeit aber nicht für diese Anlage, sondern nur für die als „Stauschwelle“ bezeichnete Vorstufe durchgeführt wird. Dazu die Ziellösung – wird die Ziellösung nicht durch die „Stauschwelle“ erreicht? Warum wird die „Stauschwelle“ dann überhaupt diskutiert? Was ist die Ziellösung?

S. 55 bis 60, zu Variante B, kein Zitat.

Anm.: Die Variante scheint unwirklich. Erklärt ist, dass die Variante nicht sicher ist und dass deswegen, Variante A der Vorzug gelassen werden sollte. Es erfolgt kein konkretes Eingehen auf die Variante – keine konkreten Angaben zu Stauhöhen oder Staulängen, auch nicht zu der genauen Position der geplanten Anlagen. Es wird auch nicht klar, mit welchen Maßnahmen welche Ziellösung genau erreicht werden soll. Wie in der Einleitung zur Dokumentation geschildert wurde, bildet die Variante B wohl eine Vorstufe einer anderen Variante – warum ist Variante B dann als eigenständige Variante dargestellt? Es liegt die Vermutung nahe, dass in Form der Variante B eine unerwünschte Variante abgearbeitet wird, um eine Variantenanalyse in der Dokumentation zu suggerieren, obwohl gar keine Varianten außer Variante A erwogen werden. Für eine solche Interpretation sprechen die diffusen und unklaren Angaben, die den Text füllen.

Kommentar zu „0“ Variante, kein Zitat: Die Autoren fangen mit einer langen Beschreibung der für die Schifffahrt ungünstigen natürlichen Rahmenbedingungen des Abschnittes an. Später wird betont, dass der genannte Abschnitt kein „so genannter natürlicher Fluss ist“, sondern bereits oft an die jeweiligen Forderungen der Schifffahrt angepasst wurde. Daraufhin werden die schweren Eingriffe in den Flusslauf im betreffenden Abschnitt aufgelistet (S. 64 / 65). Die Autoren behaupten somit, dass es sich gar nicht um einen besonders schützenswerten Flussabschnitt handle, sondern suggerieren ganz offensichtlich, indem sie die vielen Eingriffe auflisten, dass das Fehlen einer völligen Natürlichkeit bereits ein Grund für die quasi Unbedenklichkeit eines weiteren Ausbaus darstelle.

Ferner widerspricht der hier von den Bearbeitern dargestellten Situation die Beschreibung des betroffenen Flussabschnittes in dem der Studie beigelegten Anhang F.III, in dem der Autor ausführt: *„Der Unterlauf der Elbe auf unserem Territorium stellt faktisch ein in die Umgebung integriertes Flussbett dar, das anthropogenmorphologisch minimal durch Baumaßnahmen, insbesondere Straßen und Tiefbaunetze, Teilnavigationen und Brücken, beeinflusst worden ist.“*

S. 118, Zitat: *Im Zusammenhang mit dem Bauvorhaben sind keine negativen Auswirkungen auf die grundlegenden Parameter für den Gesundheitszustand der Bevölkerung des betreffenden Standorts zu erwarten (mittlere Lebensdauer, S und Verteilung der Todesursachen, angebotene Entwicklungsstörungen und weitere genotoxische Erscheinungen, Krankheitsrate und Invalidisierung). Andererseits kann man infolge des zukünftigen Betriebs der ausgebauten Wasserstraße (Verlagerung eines Teils der zu transportieren en Güter vom weniger umweltfreundlichen Straßenverkehr auf das Wasser) eine gewisse jedoch schwer im Voraus zu quantifizierende) Verbesserung der Umweltsituation und damit auch des Gesundheitszustands der Bevölkerung in der Region annehmen.*

Anm.: Weder Schiffsverkehr noch Straßenverkehr sind umweltfreundlich. „weniger umweltfreundlichen Straßenverkehr“ ist eine undifferenzierte Verallgemeinerung und lässt keinerlei Grundlage im vorgelegten Text erkennen. Ferner ist überhaupt nicht klar, welche Güter der Region vom Straßenverkehr auf das Wasser verlagert werden sollen. Es ist dagegen, wie an anderer Stelle in der Dokumentation angeführt, davon auszugehen, dass Güterströme von der im Bau befindlichen A17 / D8 auf die Elbe verlagert werden sollen, was eher zu einer Mehrbelastung führen würde. Darüber hinaus suggeriert die vorliegende Dokumentation eine Verstärkung der wirtschaftlichen Entwicklung der Region, für die das hohe Transportaufkommen gelöst werden muss – ebenfalls ein Gegensatz zum oben gesagten. Schließlich sprechen die Autoren eine halbe Seite weiter, auf der **Seite 119** oben von der sich als Folge des Elbausbaus „Belebung der in der Region traditionellen wirtschaftlichen Aktivitäten, die mit dem Betrieb der Wasserstraße zusammenhängen ..“. Schließlich wird auf Seite 208 ein möglicher positiver Effekt in der „Belebung der traditionellen industriellen Verkehrsbranche“ hervorgehoben. Ein nächster Widerspruch! Ebenso entbehrt die Prognostizierung einer möglichen Verbesserung der Gesundheitssituation in der Region jeglicher erkennbaren Grundlage.

S. 118, zu Auswirkungen auf das psychische Wohlbefinden, kein Zitat.

Anm.: Die Prognostizierung einer günstigen Wirkung der Verringerung des Verkehrs als Stressfaktor auf das „psychische Wohlbefinden“ der Bevölkerung widerspricht ebenso dem im Kapitel darauf gesagten: „Es wird zu einer Belebung der in der Region traditionellen wirtschaftlichen Aktivitäten, die mit dem Betrieb der Wasserstraße zusammenhängen, kommen.“.

S. 118-119, zu C.III.A Auswirkungen auf die Bevölkerung, kein Zitat.

Anm.: Die Autoren der Studie suggerieren die Schädlichkeit der Variante „0“ für die Bevölkerung, indem sie, jeglicher Grundlage entbehrend, eine Entlastung der Verkehrswege, Verringerung der Emissionen, Verbesserung der Gesundheitssituation, Verbesserung des psychischen Wohlbefindens etc. prognostizieren. Mögliche negative Wirkung der ökologischen Schäden, die mit der Realisierung der geplanten Eingriffe in den Natur- und Landschaftshaushalt einher gehen, werden nicht betrachtet. Auch sind keine weiteren Zusammenhänge erwähnt. Die Studie negiert, dass ein intaktes Fließgewässerökosystem ein gutes Image für eine Region haben kann, welches einen wichtiger Motor für eine arbeitsplatzintensive touristische Entwicklung einer Region darstellen kann. Tourismus ist die eigentliche traditionelle Branche im Gebiet der Sächsisch – Böhmisches Schweiz, welche ihr Image unter anderem auch aus dem imposanten Elbe – Strom bezieht. Die in dem Kontext gebrachten Ausführungen genügen keinem Anspruch an eine konstruktive und differenzierte Diskussion und verraten damit eine Voreingenommenheit der Autoren. Die dargebotene Betrachtungsweise ist auch hier wieder einseitig, subjektiv und reduziert.

S. 120, Zitat: *Durch den Betrieb der ausgebauten Wasserstraße wird die Luft nicht negativ beeinflusst werden (Luftverschmutzung durch die angenommene Zunahme des Transportvolumens auf der Wasserstraße). Die Zunahme des Transportvolumens auf der Wasserstraße wird teilweise durch eine Erhöhung der Tonnage der Schiffe, durch die Verlagerung eines gewissen Transportanteils von der Straße, der Autobahn und der Schiene auf die Wasserstraße und durch die Reduzierung der Emissionen aus den Schiffsmotoren infolge der teilweisen Beseitigung der Fließstrecken (Stauung in der Stadt Decin, Stauung der Staustufe Male Brezno - Begrenzung der notwendigen Schiffsleistung bei der flussaufwärts gerichteten Schifffahrt) kompensiert werden. Die Auswirkungen der Ausbaumaßnahmen zur Verbesserung der Schifffahrtsbedingungen am Fluss werden also, zur Zeit des zukünftigen Betriebs der Wasserstraße, den Grad der Luftverschmutzung in der Region insgesamt leicht positiv beeinflussen.*

Anm.: 1) Der Ausdruck „*Verlagerung eines gewissen Transportanteils von der Straße, der Autobahn und der Schiene auf die Wasserstraße*“ entbehrt einer Grundlage – dies ist eine rein qualitative Aussage. Es wird nicht ausgeführt, welche Güter überhaupt und in welchem Maße von der Straße zwischen Decin und Usti n.L. auf die Wasserstraße verlagert werden sollen. 2) Ferner sagt der Satz deutlich aus, dass durch eine mögliche Verlagerung von Gütern von der Autobahn auf das Schiff es eher zu einer Erhöhung des Transportaufkommens im Elbtal kommen würde. 3) Der Behauptung „*Begrenzung der notwendigen Schiffsleistung bei der flussaufwärts gerichteten Schifffahrt*“ wird nicht die Erhöhung der benötigten Schiffsleistung für die Abwärtsbewegung entgegengesetzt, auch verschweigen die Autoren an dieser Stelle die auf Seite 295 in einem völlig anderen Kontext erwähnte „*Beschleunigung der Strömung in den ausgebaggerten Abschnitten*“. In keiner Weise findet die prognostizierte Erhöhung der gesamten Transportleistung im Elbtal eine Berücksichtigung in den Ausführungen – es werden Verlagerungen von Emissionen von einem Verkehrsträger auf einen anderen und von einem Raum auf einen anderen gegenübergestellt, welches weder belegt noch dringender Inhalt der Studie ist. Inhalt der Studie ist die Bewertung der Umweltverträglichkeit eines Vorhabens mit seinen Auswirkungen auf die Umgebung. Die Erarbeitung einer integrierten Verkehrskonzeption für den sächsisch – böhmischen Raum und ihre komplexe Bewertung wäre an anderer Stelle, vor dem hier diskutierten Vorhaben begrüßenswert gewesen. Dies steht hier aber nicht zur Disposition.

Die Schlussaussage des Zitates ist nicht nachvollziehbar Sie fußt scheinbar auf spekulativen Annahmen über Verkehrsverlagerungseffekte und in jedem Falle auf einem methodischen Fehler bei der Berechnung der Emissionsbelastung der Region und ist damit nicht tragbar.

S. 119 bis 121, , Beispiel-Zitat von S. 121: *Vergleicht man unter dem Aspekt der Emissionen im Jahr 2010 oder 2015 die Varianten 0, A und B, ist offensichtlich, dass die Unterschiede zwischen diesen nicht groß sind. Die niedrigsten Gesamtemissionen sind bei Variante A zu verzeichnen, in der der Schiffsverkehr einen Teil des Volumens des Güterverkehrs von Straße und Bahn auffängt und infolge eines Teils der Schifffahrt bei ruhigem Wasserspiegel die niedrigsten*

Emissionen haben wird. Bei Variante B nähern sich die Gesamtemissionen (mit Ausnahme des SO₂) den Emissionen bei Variante 0, da der Transport zu Wasser zwar einen Teil der beförderten Güter übernimmt, jedoch wegen der erhöhten Motorleistung auf den Strömungsabschnitten höhere Schadstoffemissionen produzieren wird.

Anm. 1: Für den Vergleich wird argumentiert, dass die Zunahme des Schiffsverkehrs vor allem auf Kosten der Eisenbahn, der Straße zwischen Usti n.L. und Decin und zu einem gewissen Teil auf Kosten der Autobahn D8 passieren soll. Es ist wieder nicht klar, welche Güter und in welchem Maße verlagert werden sollen. Es ist ferner völlig unglaubwürdig, dass regionale Transportaufkommen ein nennenswertes Potential für die Verlagerung auf das

Schiff haben. Die potentielle Wirkung der geplanten Maßnahme würde im Wesentlichen die „*Verlagerung einiger Wahrengruppen vor allem im Fernverkehr und im internationalen Verkehr*“ betreffen, wie auf S. 175 der selben Studie ausgeführt wird.

Anm. 2: Die zur Begründung des im Zitat vorgestellten Ergebnisses angeführte Studie in Anhang F.VII basiert auf einem inakzeptablen methodischen Fehler. **Erstens** werden für die Varianten ungesicherte Transportaufkommen für die einzelnen Verkehrsträger vorausgesetzt, welche nirgends in der genannten Studie angeführt oder begründet sind. Die Annahmen sind rein qualitativer Natur und in ihrem Gehalt spekulativ. **Zweitens** werden in der genannten Studie (Anhang F.VII) bei der Berechnung der Emissionen in der Region für den Wegfall des Stromverbrauches durch die Eisenbahn die entsprechenden Emissionswerte dem „*120m hohen Schornstein des Kraftwerks südlich Teplice ... zugeordnet*“ (Anhang F.VII, S. 8). Es ist absolut nicht nachvollziehbar, mit welcher Begründung der auf dem beplanten Abschnitt verbrauchte Strom einem einzelnen Kraftwerk zugeordnet werden kann. Es ist eher wahrscheinlich, dass der im betreffenden Kraftwerk produzierten Strom in das nationale Energienetz einspeist wird, und die Energieversorgung in der Region vielmehr einem Energiemix zuzuschreiben ist. Auf keinen Fall kann der auf der Bahnstrecke zwischen Staatsgrenze und Usti n.L. verbrauchte Strom einer einzelnen Quelle zugeordnet werden. Die Schlussfolgerungen, dass ein verminderter Stromverbrauch auf der Bahnstrecke zwischen der deutsch- tschechischen Grenze und Usti nad Labem einen direkten Einfluss auf den Schadstoffausstoß eines Kraftwerkes bei Teplice hat, basiert auf einem massiven methodischen Fehler der zitierten Studie (Anhang F.VII) und ist damit unglaubwürdig.

Anm. 3: Der angebrachte Vergleich ist auch deswegen anzuzweifeln, da selbst die zitierte Studie in ihrer Schlussfolgerung betont, dass es – selbst bei dem genannten methodologischen Fehler – zu keinerlei praktikablen Unterschieden kommen wird. Wörtlich besagt die Studie Anhang VII, S. 18: „*Die angegebenen Unterschiede sind jedoch so gering, dass sie keinerlei praktische Bedeutung haben sollten. Es kann demnach festgestellt werden, dass die Umsetzung des Vorhabens zur Verbesserung der Schiffbarkeit der Elbe zwischen Usti nad Labem und der Staatsgrenze CR/BRD nahezu überhaupt keine Auswirkungen auf die Immissionssituation im Untersuchungsgebiet haben wird. Signifikantere Veränderungen können nur die unmittelbare Umgebung der Straßen mit hohem Güterverkehrsaufkommen betreffen.*“

Damit ist es nicht statthaft, selbst von einer geringen Bevorteilung einer Variante A zu sprechen.

S. 124, zu Variante A, Zitat: *Die Bewertung der Anhebung des normalen Wasserspiegels in Decin ist gegensätzlich: Aus naturwissenschaftlicher Sicht - negative Bewertung in Anbetracht der Tangierung des biologisch wertvollen Gebietes des linken Ufers unterhalb des Wehres Prostredni Zleb und an der Mündung der Ploucnice, aus urbanistischer, technischer und laienhafter Sicht positive Bewertung in Anbetracht der Stabilisierung der Wasserspiegelhöhe im zentralen Teil der Stadt (Einschränkung der hygienischen und ästhetischen Probleme infolge der wechselnden Freilegung und Überflutung der Ufer), positive Bewertung infolge der Möglichkeit der endgültigen architektonischen Gestaltung des Kais im zentralen Teil der Stadt, positive Bewertung in Anbetracht der ständigen Gewährleistung der Fahrwassertiefen in der Fahrrinne, an den Umschlagplätzen und in den Häfen, positive Bewertung infolge der Verringerung der Betriebskosten für die Schifffahrt und die Unterhaltung des Fahrrinne, negative Bewertung in Anbetracht der erforderlichen Änderungen der betroffenen Tiefbaunetze, Anlagen und Objekte infolge der dauerhaften Anhebung des normalen Wasserspiegels im Fluss (Folgeinvestitionen, die aus den Mitteln des Investors des Vorhabens bestritten werden).*

Anm.: Das Zitat stellt eine wahllose Sammlung von für die Umsetzung des geplanten Vorhabens günstigen Punkten dar. Die positive Bewertung „aus urbanistischer, technischer und laienhafter Sicht“ ist subjektiv und gänzlich unbegründet und lässt dagegen die naheliegende negative Einschätzung des selben Aspektes aus ökologischer Sicht unerwähnt. Die Aussage „Einschränkung der hygienischen und ästhetischen Probleme infolge der wechselnden Freilegung und Überflutung der Ufer“ ist durch nichts begründet und negiert die Tatsache, dass wechselnde Wasserstände in einem Fluss nichts anderes, als die für die Funktionsfähigkeit wichtige natürliche Dynamik darstellen – vielmehr wird dieser natürliche Umstand als „hygienisches“ und „ästhetisches“ „Problem“ hingestellt. Wechselnde Wasserstände stellen keine Behinderung der architektonischen Gestaltung des Kais dar – die Wasserstände werden auch weiterhin schwanken, nämlich immer in Hochwasserperioden und durch die eingangs in der Dokumentation suggerierten „ökologisch begründeten“ künstlich erzeugten Wasserspiegelschwankungen von +/- 30cm. Ferner stellen „Betriebskosten für die Schifffahrt“, „Änderungen der betroffene Tiefbaunetze“ oder infrastrukturelle Folgeinvestitionen für den Investor keinen Inhalt einer Umweltverträglichkeitsprüfung dar und gehören damit nicht in eine solche Studie. Es wird einmal mehr der Eindruck untermauert, dass die Autoren versuchen, alles anführen, was das geplante Vorhaben möglichst günstig erscheinen lassen könnte. Dagegen fehlt in dem genannten Zitat eine schlüssige Diskussion von Umweltbelangen oder der Auswirkungen auf die Landschaft völlig.

S. 124/125, zu Variante B, Zitat: *Die Bewertung der minimalen Anhebung des normalen Wasserspiegels in der Stadt Decin ist gegensätzlich: aus naturwissenschaftlicher Sicht - positive Bewertung in Anbetracht der Minimierung der Tangierung des biologisch wertvollen Gebietes an der Mündung der Ploucnice, aus urbanistischer technischer und laienhafter Sicht - negative Bewertung in Anbetracht der Erhaltung der bisherigen Schwankungen des Wasserspiegels im zentralen Teil der Stadt (hygienische und ästhetische Probleme infolge der wechselnden Freilegung und Überflutung der Ufer), negative Bewertung in Anbetracht der Gewährleistung der Fahrwassertiefen in der Stadt und Vorstadt (Werft Kterice, Hafen Rozbelesy), negative Bewertung infolge der erhöhten Betriebskosten für die Schifffahrt und Unterhaltung der Fahrrinne, positive Bewertung in Anbetracht der Einschränkung der erforderlichen Änderungen der betroffenen Tiefbaunetze, Anlagen und Objekte infolge der dauerhaften Anhebung des normalen Wasserspiegels im Fluss (Folgeinvestitionen, die aus den Mitteln des Investors des Vorhabens bestritten werden).*

Anm.: Wie am angeführten Zitat deutlich wird, erfolgt im Falle der Variante B keine absolute Bewertung der Umweltverträglichkeit, sondern eine vergleichende – relativ zur eingangs favorisierten Variante A. Dies als nicht zulässiges Mittel zu betrachten, verfehlt den Zweck einer getrennten Betrachtung verschiedener Varianten zu einem Vorhaben. Die „positive Bewertung in Anbetracht der Minimierung der Tangierung des biologisch wertvollen Gebietes an der Mündung der Ploucnice“ ist nur positiv im Vergleich zu der stärkeren Tangierung im Falle der Variante A und verdeckt, dass selbst eine relative „Minimierung der Tangierung“ einen, absolut gesehen, negativen Einfluss im Vergleich zur einem völligen Verzicht auf eine „Tangierung“ darstellt. Zu „hygienische und ästhetische Probleme infolge der wechselnden Freilegung und Überflutung der Ufer“, und den weiter angeführten „Argumenten“ siehe oben.

S. 127, Zitat: *Die Auswirkung auf die Sauerstoffbilanz wird im Falle des Baus der Staustufen Male Brezno und Prostedni Zleb positiv sein, es kommt zu einer Erhöhung des*

Sauerstoffeintrags im gesamten Abschnitt unterhalb von Male Brezno und Prostredni Zleb. Die Vertiefungen der Fahrrinne und die Leitwerke und Buhnen beeinflussen die Verhältnisse hinsichtlich des Sauerstoffübergangs sehr wenig, wobei es zu einer Verschiebung zu günstigeren Werten kommt.

Anm. 1: Die Aussage über die positive Wirkung lässt große Zweifel an der im Vorfeld zitierten Modellierung entstehen. Aus Erfahrungen kann gesagt werden, dass es auf deutschem Gebiet in keinem einzigen bekannten Fall zu einer positiven Beeinflussung der Sauerstoffbilanz durch die Errichtung von Stauhaltung in einem Fluss gekommen ist (mündliche Mitteilung von Herrn A. Henrichfreise, Bundesamt für Naturschutz, Bonn). Ein solcher Effekt ist auch im Falle der betroffenen Gewässerabschnitte nicht zu erwarten. Es ist auch unglaublich, dass der Einbau von Leitwerken den Sauerstoffeintrag auch nur leicht positiv beeinflusst. Durch den Einbau von Leitwerken wird der Flusslauf eingengt und die Uferkontaktfläche verringert. Die dadurch verringerte Kontaktfläche Wasser – Luft, sowie Kontaktlänge Wasser – Ufer werden verringert, und Turbulenzen im Fluss des Wassers minimiert. Damit sinkt der Sauerstoffeintrag automatisch und auch der Gasaustausch in der Freiwasserzone. Aus diesen genannten Gründen zweifeln wir die Richtigkeit der im Zitat angeführten Aussage an. Selbst in der vorliegenden Studie (S. 155 unten) werden (für den Fall der Durchführung der Bauvorhaben) Schäden an Fischpopulationen wegen abnehmender Sauerstoffversorgung im Staubereich eingeräumt.

Anm. 2: Der erste Satz des Zitates zeigt eine Unstimmigkeit – es wird ausgeführt, dass beide Staustufen sich positiv auswirken, der Sauerstoffeintrag erhöht sich aber nur unterhalb Male Bresno .. – das ist inkonsequent.

S. 127, Zitat: *Die Staustufen (Überfall des Wassers über die Verschlusskonstruktion der Wehre) bewirken eine Verringerung der BSB5-Werte infolge der Belüftung. Eine schnellere Beseitigung des BSB5 äußert sich im Grenzprofil durch die Verringerung der Konzentration dicht unter 4 mg/l, d. h. unter den Wert, der für Gewässer zur Trinkwassergewinnung gefordert wird.*

Anm.: Die zwei die Wasserqualität betreffenden Absätze gehen lediglich auf die Grenzzonen unterhalb der Staustufen ein, an denen es infolge höheren Gaseintrages durch den Überfall über die Krone der Stauanlagen kommt. Die sich im Regelfall verschlechternden Werte in den kilometerlangen Staubereichen werden mit keinem Wort erwähnt. Diese Herangehensweise ist in höchstem Maße inkonsequent und verfälscht weltweit anerkannte Tatsachen.

S. 127, zu Auswirkungen infolge des Schiffsverkehrs auf der Wasserstraße, Zitat: *Im Sinne der Ergebnisse der vorangegangenen Studien ist dieser Beitrag für die Sauerstoffkonzentration positiv, jedoch hinsichtlich des gesamten Sauerstoffbedarfs im Gewässer sehr niedrig. Trotzdem wird die vorausgesetzte schrittweise Erhöhung des Verkehrsaufkommens auf der Elbe positiv zur Sauerstoffbilanz und damit auch zur Wassergüte der Elbe beitragen. Diesen Einfluss zu quantifizieren ist jedoch schwierig (siehe z. B. /2/). Es ist eine Selbstverständlichkeit, dass das auf den Schiffen und im Zusammenhang mit ihrem Betrieb anfallende Abwasser (z. B. Öle und Schmierstoffe) aufgefangen und in den Häfen entsorgt werden muss.*

Anm.: Die Autoren beschränken sich darauf, auf die vermeintlich positive, aber nach eigenen Angaben kaum quantifizierbare, Wirkung des Schiffsverkehrs hinzuweisen. Das deutlich besser quantifizierbare Verschmutzungsrisiko durch austretende Öle, Kraftstoffe, den Abrieb

der z.T. Hochgiftigen Schiffsfarben, den möglichen ökologischen Schaden durch den verstärkten Wellenschlag an den Ufern der stauregulierten Abschnitte usw. wird in der Studie nicht erwähnt. Diese Art Ausführungen sind unglaublich, unvollständig, und offenbaren eine sehr einseitige und voreingenommene Sicht auf die Sachverhalte. Speziell dieser Punkt ist in seiner potentiellen Wirkung auch für den deutschen Flussabschnitt bedeutsam.

Ferner wird auf Seite 194 derselben UVP ein Verschmutzungsrisiko durch Austritt von Schadstoffen eingestanden, dabei aber durch die verwendete Formulierung verharmlost. Zugehöriges **Zitat von Seite 194:** „*Beim Betrieb der Staustufen ist die einzige theoretische Havariequelle der Auftritt des Hydrauliköls aus dem Torbetätigungssystem der Kammerschleusen oder den Verschlusskonstruktionen der Wehre. Der Austritt der Schadstoffe in den Wasserlauf kann theoretisch auch aus den Schiffen auf dem entsprechenden Abschnitt des Wasserstraße erfolgen.*“

S. 128, Zitat: *Die angeführten Änderungen werden sich äußern, wie bereits weiter oben vermerkt, durch Verlangsamung der Strömung in den Wehrhaltungen der Staustufen, die vor allem zur Verringerung des Sauerstoffübertritts durch den Wasserspiegel und somit zur Beeinflussung des Belüftungssystems führt. Hinsichtlich des relativ kurzen Abschnittes der Verlangsamung der Strömungsgeschwindigkeit ist dieser Einfluss unwesentlich. Die verringerte Strömung wird von der Sedimentation ungelöster Stoffe in den Staustufen und einer Intensivierung der Reduktionsvorgänge begleitet. Andererseits wird das Sauerstoffregime durch die Belüftung des Wassers an den Überfällen der Staustufen Male Brezno und Prostradni Zleb positiv beeinflusst. Die Belüftung in den Überfällen wird auch die Nitrifizierungsprozesse, d. h. die biochemische Umwandlung des Ammoniumstickstoffs in Nitrate, günstig beeinflussen. Die Vertiefungen der Flussrinne werden dabei die Sauerstoff-Verhältnisse nicht wesentlich oder nur gering in Richtung zu den positiven Werten beeinflussen.*

Anm.: Die Gegenüberstellung der kilometerlangen Staubereiche hinter den geplanten Staustufen mit den punktförmig ausgeprägten Überfällen über die Wehrkronen ist zweifelhaft. Es wird aus der Studie nicht klar, wie weit die Anreicherung des Wassers durch Gase aus der Luft reicht. Es ist zu erwarten, dass die kurzzeitige Übersättigung des Flusswassers an Gasen direkt unterhalb der Wehrkronen schon nach einer sehr kurzen Fließstrecke abflaut und die kilometerlangen Staubereiche eine insgesamt größere Wirkung auf den Gashaushalt des Gewässers haben werden, als die Wehrüberfälle.

S. 150, ZU „Auswirkungen auf die Fauna“, Zitat: *Unter der oben genannten Voraussetzung - der rücksichtsvollen Ausführung des zu bewertenden Bauvorhabens in Bezug auf die bestehenden Uferökosysteme, d. h. ausschließlich vom Fluss aus mit schwimmenden Aushub-, Bau- und Transportmitteln, ohne Beschädigung der Ufer und unter den in diesem Abschnitt oben genannten Bedingungen - wird es in dem zu beurteilenden Gebiet zu keiner Beeinträchtigung der bestehenden Tierartenvielfalt kommen. Im Fall der Akzeptanz des Prinzips der vorläufigen Vorsicht kann man eine negative Beeinflussung oder sogar das Verschwinden mehrerer Einzelbiotope für die Tiere allerdings nicht ausschließen.*

Anm.: Es ist methodisch falsch, mögliche Auswirkungen auf die Fauna einzig und allein auf die Durchführung des geplanten Bauvorhabens zu reduzieren. Die hier getroffene Aussage ist damit im Grunde unrichtig. Ferner ist selbst in dem Falle, dass die Eingriffe in die Uferbiotope vom Wasser aus geschehen würden, davon auszugehen, dass Uferlebensräume

bei der Errichtung der genannten Strukturen, wie Bunen, Leitwerke etc. in Mitleidenschaft gezogen werden würden.

S. 154, Zitat: *Zur Ermöglichung der Migration der Fische und anderer Tiere sind an beiden Stufen Fischpässe geplant. Es wird notwendig sein, ihrer technischen Gestaltung und Anordnung im Wehrprofil auch im Rahmen der weiteren Projektvorbereitung besondere Aufmerksamkeit zu widmen (und zwar unter Beachtung des bestehenden und auch des in Zukunft - im Zusammenhang mit der sich verbessernden Wassergüte im Fluss vorausgesetzten Artenspektrums der Fische). Der Bearbeiter der oben genannten spezialisierten Studie hält die Systeme in Form von Bypässen in diesem Elbeteil für am wirkungsvollsten, da es sich um einen Biokorridor mit europäischer Bedeutung handelt. Die Festlegung der Bedingungen für ökologisch entsprechende Abflüsse in Abhängigkeit vom Wasserspiegel oberhalb des Wehres muss für die Dauer der Migration die Bedingungen für eine anadrome Wanderung sichern.*

Anm.: Die anadrome Wanderung, zum Beispiel des Atlantischen Lachses, *Salmo salar*, setzt sich sowohl aus einer Stromauf- als auch einer Stromab – Wanderung zusammen. Die Empfehlungen der oben genannten „spezialisierten Studie“ (Anhang F.VIII) richten sich aber nur nach der stromauf gerichteten Migrationsbewegung der anadromen Fischarten (siehe vorrangig Fragen g und h). Lediglich im Schlusswort (S. 17/18) erwähnt der Bearbeiter die Stromabwanderung und suggeriert, diese werde durch Bypässe gewährleistet. Dabei bezweifelt derselbe Bearbeiter des Anhangs F.VIII noch auf Seite 6. das baldige Auftreten einer Reihe von Arten wegen der vermeintlichen Unüberwindbarkeit des „Stauwerks bei Hamburg“, obwohl diese Anlage erst 1999 mit einem nach heutigen technischen Möglichkeiten mustergültigen Bypass ausgestattet worden ist. Damit lässt sich bezweifeln, dass selbst die Anlage von in Anhang F.VIII so genannten „optimalen Bypässen“ dem Status des Gebietes als „überregionales Biozentrum“ gerecht werden würden. Auf gar keinen Fall können selbst Bypässe die Migration von benthischen Organismen gewährleisten, da hier die Stauräume selbst ein unüberwindliches Hindernis darstellen.

Die Stromabwanderung anadromer, aber auch vieler weiterer Fischarten, ist ein bedeutender Bestandteil in deren Lebenszyklus. Diese kann ebenso wie die Stromaufmigration durch Querbauwerke gestört werden. Im Gegensatz zur Stromaufmigration ist das Problem der Stromabwanderung noch kaum praktisch gelöst. Die Schwächung der französischen Lachspopulationen im Einzugsgebiet der Loire wird exakt durch die Verzögerung der Flussabwanderung der Smolts begründet, die bis zu 10 Tagen und mehr pro Staubereich verlieren und so das enge, für das Passieren der Tidezone des Flusses vorgesehene, „physiologische Fenster“ verpassen. Dabei ist es von zweitrangiger Bedeutung, wie groß die Stauanlage ist (Mündlich Jean – Michel Bach, LOGRAMI, Frankreich). Aber selbst in Frankreich, wo die Entwicklung der Migrationshilfen europaweit am weitesten fortgeschritten ist, und wo unter anderem die größten Erfahrungen über die Lachsmigration existieren, ist das Problem der Abwanderung der Smolts durch Stauanlagen nach wie vor nicht gelöst! Es ist also nicht statthaft, von der Lösung der Fischwanderungen durch einen Bypass bei Betrachtung des Aufstieges allein zu sprechen.

S. 161, Zitat: *Gegenüber der früher erwogenen Variante der "hohen" Staustufen wird durch die Vertiefung des Flussbettes und die Errichtung relativ niedriger Staustufen keine bedeutsame Beeinflussung des Gewässerökosystems angenommen (siehe auch vorhergehenden Abschnitt C.III.B.4 dieser Dokumentation).*

und ferner S. 161, Zitat: *Gegenüber den hohen Staustufen, wo es möglich war, mit einem gewissen Risiko der Sedimentablagerung und der anschließenden Reduzierung der im Wasser gelösten Sauerstoffmenge zu rechnen, scheinen die niedrigen Staustufen günstiger zu sein.*

Anm.: Der Inhalt einer Umweltverträglichkeitsprüfung ist es, ein geplantes Vorhaben auf seine Umweltauswirkungen zu untersuchen. Der hier vorgenommene Vergleich mit einer Variante, welche in keiner Weise zur Disposition steht, hat keinerlei Aussagekraft und verfälscht das Bild. An dieser Stelle müssen die absoluten Auswirkungen der im Rahmen der vorliegenden Studie vorgeschlagenen Varianten geschildert werden. Damit sind die hier vorgestellten Absätze inhaltlich irrelevant und dienen nur der Irreführung des Lesers, indem eine positive Entwicklung suggeriert wird, welche aber lediglich weniger schädlich ist, als eine noch schädlichere.

S. 161, Zitat: *Die angenommene schrittweise Verbesserung der Wassergüte, insbesondere die Abnahme der organischen Belastung, der flüchtigen chlorierten Stoffe, der gelösten und ungelösten Stoffe sowie der mikrobiellen Belastung fäkaler Art werden schrittweise Veränderungen in allen Gewässerökosystemen des jeweiligen Standorts verursachen. Die Ausbaumaßnahmen des Flusses in diesem Zeitraum werden also keinen Eingriff in einen stabilisierten Komplex von Ökosystemen bedeuten, sondern Bestandteil des Raumes werden, in dem sich schrittweise ein neues Gleichgewicht einstellt, das einer höheren Sauberkeit des Wassers entspricht.*

Anm.: Dieser Absatz ist inhaltlich falsch und irreführend. Es gibt in keiner naheliegenden Weise eine Korrelation zwischen den im zitierten Absatz angeführten Verbesserungen der Wasserqualität und dem geplanten Bauvorhaben. Die mögliche Verbesserung der Schadstoffeinträge in das Gewässer wird mit der Entwicklung der Reinigungstechnik für kommunale und gewerbliche Abwässer erzielt. Die Schifffahrt hat daran keinen Anteil. Es ist ferner irreführend zu behaupten, die geplanten Maßnahmen stellten keinen Eingriff in einen „stabilisierten Komplex von Ökosystemen“ dar. Verschiedene Ökosysteme befinden sich auf verschiedenen Niveaus von Fließgleichgewichten, unterliegen ständigen Veränderungen, entwickeln sich von einem Zustand zum anderen innerhalb eines natürlichen Entwicklungszyklus – dies gilt insbesondere für Fließgewässerökosysteme. Die Aussage über einen „stabilisierten Komplex von Ökosystemen“ ist in diesem Zusammenhang irrelevant und dient vermutlich nur der Suggestion, dass es sich bei den betroffenen Ökosystemen nicht um etwas Wertvolles handle. Ferner widerspricht der zitierte Absatz der erst auf Seite 158 gemachten Aussage: *„Die derzeitigen Ökosysteme an der Elbe entwickelten und stabilisierten sich über viele Jahrzehnte. In biologischer Hinsicht ist für ihren Erhalt im derzeitigen Ausmaß und in der derzeitigen Qualität, die die beste der möglichen zu sein scheint, die Variante 0 (\"Nullvariante\") die beste; von den übrigen Varianten diejenige, die der Nullvariante an den einzelnen Standorten am nächsten kommt. Die Nullvariante schließt selbstverständlich eine übliche und ordnungsgemäße Bewirtschaftung und Unterhaltung der Flächen einschließlich der Gehölzpflege, des Mähens oder Abweidens der Wiesen nicht aus; das könnte die Ökosysteme im Alluvium des Flusses durch die Unterdrückung der invasiven Arten im Gegenteil sogar noch verbessern.“*

Ebenfalls ohne jede Aussage zum Thema, dafür aber irreführend ist die Aussage, dass die geplante Maßnahme ein „Bestandteil des Raumes werden (wird), in dem sich schrittweise ein neues Gleichgewicht einstellt, das einer höheren Sauberkeit des Wassers entspricht.“ Wie bereits ausgeführt gibt es keine Korrelation zwischen der Schifffahrt und der sich potentiell verbessernden Wasserqualität im Fluss. Es ist auch unumstritten, dass ein Ökosystem bei seiner Veränderung durch ein anderes ersetzt wird. Es ist aber auch unumstritten, dass, wenn ein natürliches, hochdynamisches Ökosystem durch ein stärker von außen beeinflusstes,

weniger dynamisches Ökosystem ersetzt wird, es zu einer Stabilisierung dieses Ersatzökosystems auf einem niedrigeren ökologischen Niveau kommt. Dies spiegelt sich selbst in der vorliegenden Dokumentation auf Seite 163 wider: „Überall dort, wo durch den Bau eines Dammes quer durch das ursprüngliche Flussbett ein neues Ökosystem entstehen wird, werden sich die Bindungen im Ökosystem immer vereinfachen. Die ursprüngliche Variabilität der Biotope wird sich verringern, was sich auch in der Artenvielfalt all ihrer Bestandteile widerspiegeln wird. Im Fall der Ichthyozönosen sinkt die Artenzahl lokal sogar um die Hälfte.“

Dieser Umstand wird in der vorgelegten Arbeit genannt, aber nicht weiter berücksichtigt. Insbesondere vor der Tatsache, dass beide geplanten Bauvorhaben sich auf Gebieten von Schutzgebieten befinden, ist dies aber ein nicht zu vernachlässigender Umstand, welchem die vorgelegte Umweltverträglichkeitsprüfung bis zu diesem Punkt nicht gerecht wird.

S. 165, ZU: Auswirkungen auf kulturelle Werte nichtmateriellen Charakters (lokale Traditionen u.ä.) Zitat: *Unter Beachtung der angenommenen Entwicklung der Nutzung der Elbewasserstraße, und zwar vor allem im Bereich des internationalen Verkehrs, kann man schlussfolgern, dass es zu einer Belebung des örtlichen traditionellen Zweiges kommen wird - der Schifffahrt und aller damit zusammenhängenden Aktivitäten (z. B. Belebung der Tätigkeiten der Häfen und Umschlagplätze, zu erwartender Zustrom ausländischer Investitionen in diesen Zweig und dieses Gebiet), eine gewisse Zunahme der in der Region tätigen Mitarbeiter von ausländischen Reedereien (mit einer höheren Kaufkraft).*

Anm.: Der zitierte Absatz betrachtet einseitig die möglichen positiven Effekte der Schifffahrt auf die lokale Wirtschaft. Mit keinem Wort findet sich der traditionell bedeutende Tourismus wieder, welcher von einem intakten und nicht entfremdeten Elblauf profitieren könnte. Es wird unterschlagen, dass der Tourismus der Region (in den 1960er Jahren) gerade wegen Umweltschäden zurückgegangen ist und heute, durch die sich schnell verbessernde Umweltsituation erneut eine Chance hätte. Ferner stehen Aussagen wie „Zustrom ausländischer Investitionen“ oder „höheren Kaufkraft“ im deutlichem Gegensatz zur eigentlichen Intention des Abschnittes.

S. 171, Zitat: *Im Einklang mit den Schlussfolgerungen des Abschnitts C.III.B.2 kann festgestellt werden, dass während des Betriebs der ausgebauten Wasserstraße eine Verbesserung der grundlegenden Parameter der Gewässergüte eintritt (Sauerstoffbilanz, Konzentration organischer Schadstoffe, Ammoniumstickstoff) - infolge erhöhter Durchlüftung des Wassers beim Überlauf über die Wehrkonstruktionen, erhöhter Durchlüftung des Wassers in den regulierten Abschnitten der Wasserstraße, erhöhter Durchlüftung des Wassers infolge des intensiveren Schiffsverkehrs, Ablagerung abfiltrierbarer Stoffe in den Wehrhaltungen.*

Anm.: Die im Zitat getroffene Feststellung ist inhaltlich falsch und unbegründet. Die Quelle für diese ist höchst zweifelhaft. Wie bereits erwähnt, ist es auf dem Gebiet der Bundesrepublik Deutschland in allen bekannten Fällen von Stauanlagen zu einer Absenkung der Sauerstoffwerte in den Stauräumen gekommen (mündlich A. Henrichfreise, BfN, Bonn). Die Erhöhung der „Durchlüftung des Wassers beim Überlauf über die Wehrkonstruktionen“ tritt wahrscheinlich nur auf einem kurzen Laufabschnitt ein, welcher in der vorliegenden Studie nicht spezifiziert ist. Die Ausweitung dieser Aussage auf den gesamten gestauten Abschnitt unterhalb des oberen Wehres ist anzuzweifeln. Die hier angeführte Behauptung über die Erhöhung der „Durchlüftung des Wassers in den regulierten Abschnitten der Wasserstraße“ wird in der Studie ohne jegliche Begründung in den Raum gestellt und

widerspricht internationalen Erfahrungen im Bereich der Ökologie gestauter Flüsse. Eine erhöhte „Durchlüftung des Wassers infolge des intensiveren Schiffsverkehrs“ ist nicht zu erwarten – ein solcher Umstand ist selbst auf den stauregulierten und stark befahrenen Abschnitten deutscher Flüsse (mündlich A. Henrichfreise, BfN, Bonn) nicht eingetreten und ist auch für die Stauräume in Tschechien nicht zu erwarten. Ebenfalls ist eine allgemeine Verbesserung der Wassergüteparameter infolge der „Ablagerung abfiltrierbarer Stoffe in den Wehrhaltungen“ nicht zu erwarten, da es sich hierbei nur um einen temporären Effekt handelt. Im Gegenteil, kann es durch mögliche einsetzende anoxische Zersetzungsprozesse der abgelagerten Stoffe zu zusätzlichen Gewässerbelastungen durch Faulgase kommen und ebenfalls zu Bildung von Methan, welches seinerseits in der Atmosphäre eine 32-fache Treibhauswirkung entfaltet als etwa das Kohlendioxid. Dieser Umstand findet in der vorgelegten Dokumentation keine Erwähnung, was als deutlicher Mangel zu bewerten ist.

S. 173, Zitat: *„Die Verbesserung der Wasserbeschaffenheit der Elbe, bei uns und auf deutscher Seite, hat positive Auswirkungen auf die Artenstruktur des Fischbestandes. Es wächst die zahlenmäßige Stärke der typischen Flussfischarten und ein großer Teil der erneuerten Populationen auf beiden Territorien stammt zweifellos ursprünglich auch aus deren natürlicher Reproduktion beiderseits der Staatsgrenze. In diesem Falle ist ein positiver Einfluss von Selbstreinigungsprozessen zu verzeichnen, die in der Vergangenheit außerhalb der Tschechischen Republik intensiver verlaufen sind (in größerer Entfernung von den Verunreinigungsquellen). Diese Entwicklung wird auch von deutscher Seite positiv bewertet.“*

Anm. 1: Die Verbesserung der Wasserbeschaffenheit der Elbe steht in keiner Korrelation mit der Bewirtschaftung der Elbe als Wasserstraße und gehört somit nicht in ein mit „Auswirkungen des Bauvorhabens auf im Wasser lebende und an Wasser gebundene Lebewesen“ überschriebenes Kapitel!

Anm. 2: Die Effektivität von Selbstreinigungsprozessen in einem Fließgewässer hängt nicht von der Entfernung von der Schadstoffquelle ab sondern von der Selbstreinigungskraft des betroffenen Gewässerabschnittes und der Beschaffenheit der Schadstoffe. Die Feststellung, auf welcher langer Strecke die in Tschechien in die Elbe gelangenden Schadstoffe zum Teil abgebaut werden, und dass viele Schadstoffe noch sehr viele Kilometer bis auf deutsches Gebiet wirken, zeigt deutlich die dringende Notwendigkeit einer möglichst intakten Selbstreinigung des Flusses. Viele der aus Tschechien nach Deutschland transportierten Schadstoffe werden in der Tschechischen Elbe sicher auch deswegen nicht weiter abgebaut, weil der Elbelauf oberhalb Ust n.L. fast lückenlos staureguliert ist und die Selbstreinigungskraft des Flusses demzufolge in diesem langen, durch geringere Sauerstoffeinträge, fast laminar (deutlich weniger turbulent) fließenden Wasser, Sedimentation der mitgeführten Feinstoffe und anderem gekennzeichneten Abschnitt deutlich geringer ist als auf dem noch naturnah fließenden Abschnitt zwischen Střekov und der deutsch – tschechischen Grenze. Die Feststellung, dass die Selbstreinigungsprozesse in der „Vergangenheit außerhalb der Tschechischen Republik intensiver verlaufen sind“ ist demzufolge richtig und wird auch so bleiben, bis die Laufabschnitte der tschechischen Elbe wieder renaturiert sind.

Wichtig ist diese Betrachtung, weil durch die Errichtung zweier weiterer Staustufen zwischen Střekov und der deutsch - tschechischen Grenze auch ein Teil der letzten 40 km staureguliert würde und so die Selbstreinigungskraft einschränken würde, womit mit einer erhöhten Schadstofffracht nach Deutschland zu rechnen wäre. Dieser Umstand wird von der vorgelegten Umweltverträglichkeitsprüfung nicht wiedergegeben.

S. 173, Zitat: *Viele Fragen, die grenznahe Ichthyozönosen und die Möglichkeiten ihrer Ortsveränderungen und Bewegung von einem Gebiet auf das andere betreffen, bleiben offen, mit dem Erfordernis der baldigen Lösung in den nächsten Jahren. Es ist wahrscheinlich, dass gerade die Errichtung von weiteren zwei Wehren unterhalb von Střekov die Möglichkeit weiterer und mehr ins Detail gehender Studien eröffnet, einschließlich der Beobachtung der Migration und Bewegung der Fische zwischen Deutschland und der Tschechischen Republik.*

Anm.: Die Errichtung der Staustufen würde die aktuellen Ökosysteme verändern und unter anderem auch die vorhandenen Ichthyozönosen einschränken, Arten verdrängen, die Wiederansiedlung von ursprünglich heimischen Arten erschweren usw.. Dass genau diese Staustufen einen wissenschaftlichen Wert bei der Beobachtung dieser Gesellschaften haben sollen ist schlichtweg Ignoranz und darüber hinaus eine Beleidigung des menschlichen Intellekts!

S. 173, Zitat: *Als positiv kann in dieser Hinsicht im Falle des Errichtens der Staustufen der Umstand bezeichnet werden, dass im Abschnitt unterhalb des Wehrs Prostřední Zleb eine deutliche Durchlüftung eintritt (Sauerstoffübergang), was in bestimmten Jahreszeiten die Mehrzahl der im Fluss lebenden Fischarten in größerer Anzahl anlockt.*

Anm.: Der genannte Umstand ist lediglich eine leichte Milderung des Sauerstoffverlustes des Gewässers auf vielen Kilometern der Stauhaltung beim Übergang in den freifließenden Bereich und ist als solches auch anzusprechen. Auf gar keinen Fall ist der erhöhte Gaseintrag an dieser Stelle als Plus für das Staustufenprojekt anzusehen.

S. 173, Zitat: *Unter dem Aspekt der aquatischen Lebewesen ist der Bau von Buhnen in diesem Abschnitt ebenfalls als positiv zu bezeichnen. Von Erfahrungen aus anderen Elbabschnitten (auch deutschen Abschnitten) ausgehend, können diese Buhnen als bevorzugte Laichplätze dienen.*

Anm.: Buhnen in der deutschen Elbe sind Ersatzhabitate, welche sich auf das Lebensraumbangebot der Gewässer besser auswirken als Stauanlagen. In keiner Weise sind diese einem natürlich strukturierten Flusslauf vorzuziehen.

S. 174, Zitat: *Ein wichtiges natürliches Element sollten überall dort, wo dies möglich ist, die bestehenden Leitdämme bleiben. Dort, wo sie vorhanden sind, kommt es insbesondere in Durchbrüchen zu umfangreichen und massenhaften Laichen lithophiler und psammophiler Fischarten (z. B. Zährten), die härteres Substrat und eine stärkere seichte Strömung bevorzugen. An Leitdämmen hält sich auch immer ein vielfältigeres Artenspektrum auf, hier ist auch das Nahrungsangebot größer (Erfahrungen des Autors an den Leitdämmen an der Elbe bei Počeplice und Cerneves). Sie haben große Bedeutung für die Erneuerung der Ichthyozönosen und Oberhaupt für die funktionelle Erneuerungsfähigkeit des gesamten Flussökosystems.*

Anm.: Hier gilt das oben Gesagte: Leitdämme sind Ersatzhabitate und in keiner Weise einem natürlich strukturierten Flusslauf vorzuziehen. Darüber hinaus unterbrechen Leitdämme die Querverflechtungen im Gewässer und sind im besten Falle als bessere Alternative im Vergleich mit Staustufen anzusehen. Verglichen mit einem naturnah strukturierten Gewässer

sind sie als negativer Eingriff zu bewerten. Ferner ist es Bestandteil der Unterhaltungsmaßnahmen an einem als „Wasserstraße“ bewirtschafteten Fluss, dass Durchbrüche so schnell wie möglich repariert werden – es ist also nicht davon auszugehen, dass dies dauerhaft zu einer Bereicherung der Gewässerstrukturen beitragen wird und ist demzufolge irreführend.

S. 174, Zitat: *Aus den Ergebnissen der fachspezifischen Studie F.IV - "Bewertung der Auswirkungen des Vorhabens zur Verbesserung der Schifffahrtsbedingungen der tschechischen unteren Elbe auf die natürliche Umwelt" (diese bewertete das Bauvorhaben nach den Varianten A, B), die von Doz. Dr. rer. nat. K. Kubat, CSc. et al. erarbeitet wurde und eine Anlage dieser UVP-Dokumentation bildet, geht hervor, dass im Zusammenhang mit dem Bauvorhaben nicht von Auswirkungen auf die Biozönosen auf deutschem Gebiet ausgegangen werden kann (Lebensgemeinschaften von Pflanzen und der "Festlandfauna").*

Anm.: Weder die im Zitat angegebene „fachspezifische Studie F.IV“, noch die weiteren die Gewässerfauna untersuchenden „Studien“ in Anhang F.VIII oder F.I untersuchen die grenzüberschreitenden Populationsdynamiken der vorkommenden Arten. Die Dynamik und Stabilität der in Beziehung zu einander stehenden Teilpopulationen der Metapopulationen einzelner Arten werden nicht behandelt. Es ist daher nicht statthaft zu behaupten, dass „im Zusammenhang mit dem Bauvorhaben nicht von Auswirkungen auf die Biozönosen auf deutschem Gebiet ausgegangen werden kann“.

Dass dazu im Bezug auf die Ichthyofauna auch gar keine genauen Aussagen getroffen werden können, drückt die als Anhang F.VIII beigefügte Studie aus: *„Die Fischgesellschaft ist sehr stark, obwohl sie bislang nicht mit einer adäquaten Methode in diesem Abschnitt ausgewertet worden ist (Teilabfischen kann, wenn auch mit einem starken Aggregat, höchstens einen Nachweis zur Vertretung einiger Arten erbringen; eine Schätzung mittels Echolot, die Kennzeichnung eines Netzfangs in Kombination mit weiteren Methoden, die eine entsprechende Übersicht über die Schwankung der Abundanz und der Biomasse als ichthyologische Basisparameter zur Verfügung stellen würden, sind bisher an diesem Standort nicht realisiert worden.“*

S. 174, Zitat: *Aus den Ergebnissen der fachspezifischen Studie F. P7I - "Realisierung des Vorhabens zur Verbesserung der Schifffahrtsbedingungen der Elbe auf dem Abschnitt Střekov Staatsgrenze D/ÜR aus der Sicht des Auswirkungen auf die Luftqualität" (diese bewertete das Bauvorhaben nach den Varianten A, B), die von Dr. rer. nat. Maniak, Dezember 2000, erarbeitet wurde und eine Anlage dieser UVP-Dokumentation bildet, kann geschlossen werden, dass im Zusammenhang mit der Verwirklichung des Vorhabens eine bestimmte (in breiteren Zusammenhängen wenig bedeutende) Verbesserung der Immissionsituation in der Region entlang der Straßenverkehrszüge, durch Verlagerung eines Teils des Gütertransports von Autobahn und Straße auf die (bezüglich der spezifischen Emissionscharakteristiken günstigere) Schifffahrt eintritt.*

Anm.: Wie bereits geschildert basiert die zitierte Studie auf methodischen Fehlern, wodurch ihr Ergebnis anzuzweifeln ist.

S. 175, Zitat: *Die Standortbestimmung beider Staustufen - Male Brezno und Prostřední Zleb - befindet sich in Übereinstimmung mit der gültigen bzw. in weiterer Bearbeitung befindlichen raumplanerischen Dokumentation, so wie diese zur Jahreswende 1998/1999 zur*

Verfügung stand (die raumplanerische Dokumentation der Gemeinden Male Brezno und Povrly sowie der Stadt Usti n. L. sieht ebenfalls die Errichtung der Staustufe Male Brezno vor und stellt die Aufgabe, den Gebietsschutz für deren Realisierung festzulegen). Für die Gemeinde Velke Brezno ist der Raumordnungsplan überarbeitet worden, aber auch hier wird die zukünftige Errichtung der Staustufe in Betracht gezogen.

Anm.: Das Zitat dient nicht der Beurteilung der Umweltverträglichkeit des Vorhabens, sondern demonstriert die politische Einstellung in der Region. Dies ist nur zu konstatieren – eine solche Feststellung kann aber nicht als positiver Punkt für die Durchführung des zu bewertenden Eingriffes in die Umweltverträglichkeit einfließen, wie es auf S. 200/201 geschieht.

S. 176, Zitat: *Im Konzept des Raumplanes der Stadt Decin wird zwar die Errichtung der Staustufe Prostredni Zleb ebenfalls vorgesehen (in den Parametern nach Variante A), der Gebietsschutz (Bausperre) für deren Errichtung wurde jedoch aufgehoben. Auch der Entwurf einer "funktionalen Zonierung" der Flächennutzung entlang der Elbe entspricht jedoch nicht dem Vorhaben der zukünftigen Errichtung einer Staustufe (z. B. wurde das Gebiet des bestehenden Umschlagplatzes in Decin und D6ein-Loubi im Plankonzept in die , Korridorzone der Elbe eingeordnet, in der das ständige Wohnen, Freizeitanlagen, Wander- und Fahrradwege, Uferbestände und Grünanlagen als geeignet angesehen werden, alle Formen von Produktionsaktivitäten und die Regelung des Wasserlaufs hingegen als ungeeignet!). Der Bearbeiter der Dokumentation empfiehlt dem Auftraggeber der raumplanerischen Dokumentation der Stadt Decin, die oben angegebene Diskrepanz zu überprüfen und gegebenenfalls eine Nachbesserung vorzunehmen.*

Anm.: Der Zweck einer Umweltverträglichkeitsprüfung ist nach §1, 244/1992 Sb.¹ die Bewertung der Umweltauswirkungen eines geplanten Vorhabens. Dass der Bearbeiter der UVP den Raumplanungsstellen der betroffenen Region zu einer Anpassung an das geplante Vorhaben rät, belegt erneut die Unkorrektheit und Befangenheit der vorgelegten Studie. Die Studie ist spätestens an dieser Stelle als NICHT UNABHÄNGIG zurückzuweisen.

S. 176, Zitat: *Als grundlegende Maßnahmen für die Minimierung der nachteiligen Auswirkungen auf die Umweltbestandteile (vor allem die natürliche Umwelt) kann die Gesamtkonzeption des technischen Entwurfs zur Lösung zur Verbesserung der Schifffahrtsbedingungen der Elbe von Střekov bis zur Staatsgrenze D/CR durch die Errichtung von relativ niedrigen Wehren, die durch Fahrrinnenvertiefungen ergänzt werden, angesehen werden.*

Anm.: Der Zweck der vorliegenden Studie ist die Bewertung der Umweltauswirkungen der geplanten Maßnahme (Konzeption). Die Durchführung der Maßnahme würde zwangsläufig einen Eingriff in den Natur- und Landschaftshaushalt bedeuten. Wäre dem nicht so, müsste keine Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt werden. In diesem Zusammenhang ist es irreführend zu behaupten, dass die zur Bewertung stehende Konzeption an sich bereits „grundlegende Maßnahmen für die Minimierung der nachteiligen Auswirkungen auf die Umweltbestandteile“ darstelle.

¹ ZÁKON České národní rady ze dne 15. dubna 1992 o posuzování vlivů na životní prostředí

S. 177, Zitat: *Bei der Durchführung der Fahrrinnenvertiefungen und bei der Errichtung der Leitwerke und Bühnen wird geplant, sämtliche Bauaktivitäten mit schwimmenden Förder-, Transport- und Baumechanismen ohne negative Auswirkungen auf die ökologisch wertvollen Uferpartien vorzunehmen.*

Anm.: Die „Errichtung der Leitwerke und Bühnen“ stellt an sich Eingriffe in Uferökosysteme dar. Die Behauptung, die Uferpartien würden nicht durch Befahren der Ufer geschädigt, unterschlägt die Tatsache, dass auch vom Wasser aus durchgeführte Eingriffe in die Ufer einen Schaden für die betroffenen Abschnitte bedeuten.

S. 177, Zitat: *„Optimal erscheinen im gegebenen Fall die Fischpässe vom Typ "Bypass" (Umgebungsbett mit mindestens einem Ufer, das auf naturnahe Weise ausgebaut wurde)“.*

Anm.: Der zitierte Ausdruck ist inhaltlich nicht korrekt. Optimal bedeutet „bestmöglich“ – die bestmögliche Variante in Beziehung auf die Erhaltung der Migration in vollem Umfang ist der Verzicht auf Querbauwerke der geplanten Art.

S. 178, Zitat: *Der Wehrkörper ist nämlich immer eine grundsätzliche Barriere der anadromen Migration, und dies auch dann, wenn er relativ sehr niedrig ist.*

Anm.: Die Aussage „und dies auch dann, wenn er relativ sehr niedrig ist“ bezieht sich auf eine nicht definierte Relation und ist erneut irritierend.

S. 178, Zitat: *Das Umgehungsflussbett einschließlich des entsprechenden Ausbaus des angrenzenden Ufers macht so den Biokorridor, der die Existenz sowie die Reproduktions- und Migrationsbedingungen nicht nur der Fische, sondern auch weiterer wassergebundener bedeutender Organismen (Makrozoobenthos, Weich- und Krustentiere (Malacostraca), Lurche, Knorpelfische, Kriechtiere, Fischotter, Biber usw.) ermöglicht, praktisch durchgängig.*

Anm.: Selbst ein „Umgehungsflussbett“ ist nicht in der Lage, alle Migrationsbewegungen zu ermöglichen. Insbesondere stromab gerichtete Wanderungen von aquatischen Organismen werden von solchen naturnahen Einrichtungen nicht zufriedenstellend gelöst. Der Stauraum oberhalb der Querbauwerke stellt für sehr viele Kleinlebewesen (z.B. benthische Organismen, welche ein bedeutendes Glied der Nahrungskette in einem Fließgewässer darstellen) eine nicht überwindliche Barriere dar, was auch durch die Anlage eines naturnahen Umgehungsgerinnes nicht gelöst wird. Dies ist umso bedeutender, da es sich bei dem betroffenen Flussabschnitt um Schutzgebiete nach Gesetz 114/92 Sb., eine europäische Wanderroute für Lebewesen und ein offizielles Biozentrum nationaler bis internationaler Bedeutung handelt.

S. 178, Zitat: *Im Rahmen der weiteren Planung des Investitionsvorhabens ist es erforderlich, einige früher oder im Rahmen dieser Dokumentation vorgeschlagene Abhilfe-, Minimierungs- und Ausgleichsmaßnahmen in Bezug auf die Veränderungen, die in der Uferzone und im Flussbett eintreten (Anhebung und gewisse Stabilisierung des Wasserspiegels im Staubereich der Wehre, Auswirkung der Bauausführung auf die Uferökosysteme - auch außerhalb des*

Staubereichs, Uferbefestigung u. ä.) zu konkretisieren und präzisieren sowie eventuell auch weitere, bisher nicht erwogene technisch-organisatorische Maßnahmen zu planen.

Anm.: Im Falle des im Zitat geschilderten Umstandes ist es erforderlich, die notwendigen Untersuchungen durchzuführen, bevor eine abschließende Bewertung der Umweltauswirkungen der vorgeschlagenen Maßnahmen geschehen kann.

S. 188, Zitat: *Die funktionierenden Teile des Biotopverbundsystems dürfen nicht beschädigt werden. Die nichtfunktionierenden Teile müssen schrittweise als Bestandteil der Investitionsprojekte und -Pläne ihr endgültiges Gepräge erhalten. Im Fall einer bedeutenden Schädigung oder Liquidierung im Verlauf der Realisierung des Investitionsvorhabens muss das Element des lokalen Biotopverbundsystems projektierungs- und realisierungsmäßig auf Kosten des Investors derart ersetzt werden, dass das System funktionsfähig bleibt. Aus diesen Festlegungen ergibt sich der weiter unten angeführte vorläufige Vorschlag der Ausgleichsmaßnahmen im Hinblick auf die Auswirkungen des Vorhabens auf die Uferökosysteme.*

Anm.: Die Funktionsfähigkeit von Ökosystemen ist von größter Bedeutung für deren Fortbestand, sowie für die Erfüllung von gesellschaftlichen Aufgaben (Funktionen). Es ist positiv hervorzuheben, dass die Bearbeiter diesen Umstand erwähnen. In der Studie wird jedoch nicht klar, auf welche Art und Weise der derzeitige Grad der Funktionsfähigkeit und deren Potenzial ermittelt und überwacht werden soll.

S. 190/191, Zu: Mögliche Ausgleichsmaßnahmen, kein Zitat.

Die auf den genannten Seiten der UVP präsentierten Ausgleichsmaßnahmen stellen keine nach der in der gleichen Studie auf **Seite 52** gebrachten Definition des Begriffes dar. Dort heißt es: *„Ausgleichsmaßnahmen - unter Ausgleichsmaßnahmen werden in dieser Dokumentation solche Maßnahmen verstanden, deren Zweck der adäquate Ausgleich des geschätzten ökologischen Schadens an der natürlichen Umwelt infolge der Realisierung des Vorhabens ist - im Unterschied zu den vorbeugenden und Minimierungsmaßnahmen, deren Zweck die Erhaltung der bestehenden Biotope zumindest im begrenzten Maße und deren Anpassung an die neuen Bedingungen ist - (z. B. Elemente im Staubereich von Staustufen, Fischpässe usw. - es handelt sich um technische und organisatorische Maßnahmen, die in das Projekt des Vorhabens für das Raumordnungsverfahren bereits eingearbeitet wurden, ferner um einige weitere Maßnahmen, die sich im Laufe der Erarbeitung der vorliegenden UVP Dokumentation ergaben).“*.

S. 192, Zitat: *Weitere mögliche Formen des Ausgleichs. Die Ausgleichsmaßnahmen könnten eventuell auch zum Beispiel eine finanzielle Form besitzen: für die Zwecke der Absicherung der biologischen Untersuchungen, für die Realisierung von Abhilfemaßnahmen, und dies auch an Stellen, die vom Bauvorhaben nicht betroffen sein werden, für die Finanzierung der Umsetzung der Pflegepläne der LSG sowie für die Werbe- und Aufklärungstätigkeit auf dem Gebiet des Naturschutzes.*

Anm.: Finanzielle Zahlungen stellen keinen „Ausgleich“ nach der Definition auf Seite 52 der vorgelegten UVP dar (siehe oben). Ferner ist es eine inhaltlich falsche Annahme, dass Zahlungen ökologische Schäden jedweder Art ausgleichen können.

S. 203, Zitat: *An den Stauabschnitten wird eine bestimmte (meist unwesentliche) Verlangsamung der Strömung und Einschränkung der Absenkung des Wasserspiegels bei Mindestabflüssen ggf. auch mittleren Abflüssen eintreten.*

Anm.: Die zitierte Aussage widerspricht allgemeinen wissenschaftlichen Erkenntnissen und auch an anderen Stellen in der vorgelegten Studie und ihren Anhängen getroffenen Aussagen über Sedimentation im Staubereich, Störung des Laiches auf Grund von Sauerstoffmangel und anderem (siehe oben).

S. 204, Zitat: *Auf Grund der Verwirklichung des Vorhabens kommt es (lediglich) zu örtlichen Veränderungen der Artenstruktur von Flora und Fauna und dies insbesondere in folgenden Abschnitten: ...*

Anm.: Die zitierte Aussage verharmlost durch den Einsatz des Wortes „lediglich“ die Bedeutung von strukturellen Veränderungen in örtlichen Biozönosen. Eine solche gezielte Verharmlosung in einer Umweltverträglichkeitsprüfung hat nur das Ziel, Tatsachen zu verfälschen. Ferner wird an der zitierten Stelle erneut die Tatsache ignoriert, dass es sich in den beplanten Regionen um Schutzgebiete handelt, in denen die Induktion solcher im Zitat erwähnter Veränderungen durch menschliche Eingriffe per Gesetz (114/92 Sb.) verboten ist. An dieser Stelle wird einmal mehr deutlich, dass die Bearbeiter der Studie nicht unvoreingenommen sind und die Studie somit nicht glaubwürdig sein kann.

S. 205, Zitat: *Das Risiko der Verminderung der Artenvielfalt der Flora und Fauna im betroffenen Flussabschnitt (Střekov - Staatsgrenze) infolge der Verwirklichung des Bauvorhabens ist minimal - im Hinblick auf die im vorangegangenen Absatz angeführten Fakten (unwesentliche Veränderungen der Standortbedingungen) und im Hinblick auf die Verteilung der ermittelten Standorte der vorkommenden Pflanzen- und Tierarten.*

Anm.: Die im Zitat getroffene Aussage ist hinfällig, auf Grund der an anderen Stellen in der vorgelegten Studie beschriebenen Sachverhalte, wie nicht ausreichend durchgeführte biologische Studien und Untersuchungen zu ökologischen Zusammenhängen in betroffenen Ökosystemen. Als Beispiel soll nur ein **Zitat von Seite 209** derselben Studie dienen: *„Im Hinblick auf die terminlichen Forderungen des Investors zur Erarbeitung dieser Dokumentation war es nicht möglich, eine gezielte langfristige biologische Untersuchung einiger potentiell betroffener Standorte durchzusetzen.“*

S. 205, Zitat: *Das Gewässerökosystem wird nach den durchgenommenen fachspezifischen Studien unter der Voraussetzung der erfolgreichen Errichtung von Fischpässen und einiger Ausgleichsmaßnahmen nicht wesentlich (negativ) beeinflusst. Die Beeinträchtigung beschränkt sich vor allem auf die Bauphase (Vertiefungen der Fahrrinne, Bau von Wehren), und auch hier wird wieder davon ausgegangen, dass innerhalb einer relativ kurzen Zeitspanne nach Abschluss der Bauarbeiten diese Beeinträchtigung aufgehoben ist.*

Anm.: Die im Zitat getroffene Aussage scheint unbegründet und berücksichtigt nicht ausreichend die an anderen Stellen in derselben Studie sowie den beigelegten Fachstudien (Anhängen) gemachten Aussagen über Verschiebungen der Vorkommen einzelner Arten,

Verlust an Lebensraum für den Großteil der hier natürlicherweise vorkommenden Arten, der Verschiebung der fischökologischen Zonen des betroffenen Abschnittes, die fragmentierende Wirkung der Staustufen und ihrer Rückstauräume, die Behinderung der Stromabmigration vieler aquatischer Lebewesen und anderes mehr. Ferner sind die wissenschaftlichen Grundlagen nicht ausreichend, um eine solche, siehe Zitat, Aussage zu treffen. Dies belegt auch ein Zitat aus **Anhang F.IV, S. 31**: *„In der vorliegenden Arbeit sind die bisherigen Ergebnisse biologischer Untersuchungen zusammengefasst, die in der letzten Zeit an der tschechischen unteren Elbe (unterhalb von Střekov) durchgeführt wurden. Im Laufe der Untersuchungen wurde ein relativ umfangreiches Material zur Floristik und Faunistik des betreffenden Gebietes gewonnen, jedoch nur ein Minimum bis fast gar keine Angaben zu den ökologischen Zusammenhängen oder zur Biologie bedeutender Arten.“*

S. 205, Zu „Auswirkungen auf die Wassergüte im Fluss“, Zitat: *Infolge der Veränderungen der hydraulischen Parameter des Flussbettes (Beschleunigung der Strömung in den ausgebaggerten Abschnitten, Wasserüberlauf über die Wehrkonstruktionen) kommt es zu einer Verbesserung der Sauerstoffbilanz und Verbesserung der Selbstreinigungsfähigkeit des Gewässers.*

Anm.: Diese Behauptung ist inhaltlich nicht nachvollziehbar. An keiner Stelle in der vorliegenden Studie ist die vom erhöhten Gaseintrag an den Wehrüberläufen nachweislich beeinflusste Strecke angeführt. Es ist im Gegensatz zu der zitierten Aussage anzunehmen, dass sich der Sauerstoffeintrag und auch die gesamte Sauerstoffbilanz der kilometerlangen überstauten Bereiche oberhalb der Staustufen verschlechtert. Dies entspräche den weltweit gewonnenen wissenschaftlichen Erkenntnissen. Es ist ferner gänzlich falsch und irreführend zu behaupten, dass sich die Selbstreinigungskraft eines stauregulierten Flusses im Vergleich zu seinem naturnahen Zustand verbessert. Dies ist ein sehr grober Fehler in dieser Arbeit und es fällt schwer zu glauben, dass es sich dabei um ein Versehen handelt.

S. 205, Zitat: *Infolge der zu erwartenden Intensivierung des Verkehrs auf der Wasserstraße ergibt sich eine weitere positive Auswirkung auf die Gewässergüte (bessere Sauerstoffanreicherung des Wassers infolge Turbulenzen hinter der Schiffsschraube, Wellenbildung des Wasserspiegels).*

Anm.: Diese Aussage ist inhaltlich falsch und unbegründet. Es ist in deutschen stauregulierten Flüssen nicht ein einziger Fall bekannt, bei dem der Schiffsverkehr zu einem Ausgleich des in Folge der Stauregulierung verringerten Sauerstoffeintrages in das Gewässer geführt hat. Es ist ferner nicht ein einziger Fall bekannt, bei dem sich die Sauerstoffbilanz in einem stauregulierten Fluss im Vergleich zu seinem Zustand vor der Stauregulierung verbessert hätte. Es ist kein Anlass ersichtlich, weswegen dies im Falle der Stauregulierung der Elbe anders werden sollte.

S. 205, Zu „Stabilisierung des Wasserspiegels in Decin“, Zitat: *Infolge des Bauvorhabens (Variante A) kommt es zu einer gewissen Einschränkung des schwankenden Wasserspiegels im Fluss in der Stadt Decin. Dadurch werden die aus hygienischer und ästhetischer Sicht negativen Seiten der bestehenden großen Spiegelschwankungen (Absetzen, Freilegen und Verfaulen von Sedimenten bei niedrigen Wasserständen, Ablagerung von Verschmutzungen an den Ufern) reduziert, im zentralen Teil Decins werden die Bedingungen für die*

Möglichkeit einer endgültigen architektonischen Lösung des Bereiches des Elbeufers - der Hauptdominante der Stadt geschaffen.

Anm.: Die Spiegelschwankungen eines Flusses sind Ausdruck seiner Dynamik, und von großer ökologischer Bedeutung für die Fließgewässerökologie. Dieser seit jeher existierende Prozess im Fließgewässerökosystem, als einem der ältesten und am stärksten angepassten Ökosysteme auf der Erde, hat keinerlei ästhetische oder hygienische Bedenklichkeit. Der naheliegendste Beweis für die Grundlosigkeit der getroffenen Aussage ist die Stadt Dresden, nur ca. 60 km stromab von Decin gelegen, welche noch mehr als Decin über naturnahe, nicht „architektonisch gestaltete“ Ufer verfügt und unter anderem gerade daraus ihre ästhetischen Reize schöpft. Die zitierte, dies betreffende Aussage ist demzufolge rein subjektiver Natur, und zum Teil sogar inhaltlich falsch, denn die Fäule ist ein Zersetzungsprozess, welcher unter Sauerstoffmangel geschieht und somit auf gar keinen Fall bei Niedrigwasser auf den so trockengelegten Uferpartien vonstatten gehen kann. Das Problem der Ablagerung theoretisch faulender (also organischer) Flusssedimente ist gänzlich unnatürlich und in keinem Fall den Wasserstandsschwankungen des Flusses zuzurechnen, sondern ist maximal den Einträgen solcher Stoffe in die Elbe geschuldet. Gleiches gilt für den mit dem Fluss mitgeführten Abfall!

Diese Probleme, so sie existieren, können und müssen also besser durch Vermeidung der Einleitung solcher Stoffe gelöst werden. Ferner ist es sogar so, dass im Falle der realen Belastung der Ufer auf dem Stadtgebiet durch faulbare organische Sedimente, eine Stauung des Flusses in dem Bereich durch stagnierendes Wasser, geringeren Sauerstoffeintrag, verminderte Turbulenz des Flusses (was auch durch die Schiffsbewegung nicht ausreichend gemildert werden kann!), und Temperaturerhöhung erst tatsächlich zu Fäulnisprozessen führen könnte, wodurch es zur Belastung des Wassers und der Umgebung durch Faulgasbildung kommen könnte. Die Betrachtung dieses Umstandes wäre in die Umweltverträglichkeitsprüfung aufzunehmen.

Schlussfolgerung

Unter Berücksichtigung der genannten Sachverhalte wird, so meinen wir, deutlich, dass die vorgelegte Studie sowohl formal, als auch fachlich den an eine solche Arbeit zu stellenden Anforderungen nicht genügt. Die in der Arbeit aufgeführten „Argumente“ sind oft fachlich nicht begründet, viele von ihnen scheinen unwirklich und suggerieren Sachverhalte, wie sie weder fachlich noch aus gesundem Menschenverstand tragbar sind. Insgesamt erweckt die Arbeit den Eindruck, dass ein starker Mangel an nachvollziehbaren Argumenten besteht, welche den Bau der Staustufen rechtfertigen würden.

Von deutscher Seite ist hervorzuheben, dass eine Untersuchung der möglichen Auswirkungen auf deutsche Fließstrecken durch die Studie nicht erfasst worden sind. Die simple Aussage, es würden keine negativen Auswirkungen in Deutschland auftreten, ist nicht tragbar. Damit lässt sich keine Stellungnahme zu diesem Sachverhalt formulieren. Dieser Mangel ist vor weiteren Aktivitäten in jedem Falle zu beheben.

Der schwerwiegendste Fehler der vorgelegten Studie ist jedoch die offensichtliche Parteinahme der Bearbeiter für die Durchführung der vorgeschlagenen Baumaßnahme. Dies ist an mehreren Stellen im Text deutlich zum Vorschein getreten und wurde in der Stellungnahme hervorgehoben.

Aus all diesen Gründen bitten wir das tschechische Umweltministerium, die genannte Studie als mangelhaft zurückzuweisen.

Mit freundliche Grüßen,

cand. Dipl. geogr. Alfred Olfert
Dipl. Ing., Dipl. UWT Thomas Böhmer
Dipl. Ing. André Illgen
Dipl. Ing. Inga Doerfel
cand. Dipl. geogr. Juliane Friedrich
Johanna Weichsel

Unterschriften siehe erstes Blatt,

gezeichnet Alfred Olfert.