

Name:  
Adresse:

**MZP CR**  
**Ing. Architekt Martin Riha**  
**Vrsovicka 65**  
**100 10 Praha 10**

Dresden, den \_\_\_\_\_

**Betreff:** Stellungnahme zum zusammenfassenden Bericht "Verbesserung der Schiffbarkeitsbedingungen der Elbe auf dem Abschnitt Strekov- Staatsgrenze D/CR – Aufgabenstellung des Ministeriums für Verkehr und Telekommunikation der Tschechischen Republik 1999"

Sehr geehrte Damen und Herren,

obwohl mir die oben genannte Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) nicht in allen Einzelheiten bekannt ist, möchte ich mich zu einigen grundlegenden Sachverhalten und Aussagen der Studie äußern:

#### Allgemeines

Eine UVP soll nach §1, Gesetz Nr. 244/1992 Sb. als fachliches Gutachten die Auswirkungen von geplanten Vorhaben auf die Umwelt untersuchen. Eine solche Bewertung hat nicht nur dem im genannten Gesetz bestimmten formellen Rahmen zu genügen, sondern muss zwangsläufig unabhängig und unvoreingenommen erfolgen.

Eine Unvoreingenommenheit der Bearbeiter der vorliegenden UVP ist zu bezweifeln, da sowohl die technische Planung als auch UVP von der selben Firma, der Hydroprojekt Praha A.G., angefertigt wurden. Die vorgelegte UVP erweckt durchgängig den Eindruck, auf einer das vorgeschlagene Projekt (Variante A) befürwortenden Haltung aufgebaut zu sein. Deutliche Belege dafür finden sich mehrfach; so empfehlen die Bearbeiter der UVP der Stadt Decin, die noch nicht erfolgte Ausweisung der Staustufe "Prostredni Zleb" in ihrem Entwicklungsplan nachzuholen.

Diese Grundhaltung führt im Weiteren zu einer nicht nachvollziehbaren Wichtung von Kriterien und damit zu einer deutlich parteiischen Aussage.

#### Zum methodischen Vorgehen der UVP möchte ich kritisch anmerken:

- 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 (z.B. der Ist-Zustand) zu Grunde liegen. Nur so ist eine Bewertung möglich. Die Argumentation vergleicht jedoch oft die Variante B mit der favorisierten Variante A. Variante A wiederum wird mehrfach anhand einer völlig anderen, nicht zur Disposition stehenden Variante bewertet. Insgesamt entsteht so ein verfälschtes Bild, welches kein Urteil zulässt.

Folgende Grundaussagen der UVP kann ich nicht nachvollziehen (Auszug):

*Die UVP sagt aus, dass der verstärkte Schiffsverkehr zu einer Entlastung der Region durch Emissionen führt.*

Ich bezweifle dies stark, da an anderer Stelle ausgesagt wird, dass durch den Bau des Staustufen eine „Belebung der traditionellen industriellen Verkehrsbranche (S. 208 UVP)“ bezweckt ist. Ein solcher Ausbau von Verkehrsinfrastruktur liefert das Potential, mehr Verkehr (aller Verkehrsarten) anzuziehen. Die Schlussfolgerung der UVP basieren auf Annahmen über Verkehrsverlagerungseffekte, die weder nachvollziehbar noch belegt sind.

*Die UVP besagt, dass sich der Sauerstoffeintrag und damit die Wasserqualität der Elbe infolge des Ausbaus verbessern werden.*

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. Auf deutschem Gebiet kam es in keinem einzigen Fall zu einer positiven Beeinflussung der Sauerstoffbilanz durch die Errichtung von Staustufen in einem Fluss. Ein solcher Effekt ist auch im Falle der betroffenen Gewässerabschnitte nicht zu erwarten. Es ist daher irreführend zu behaupten, dass sich die Selbstreinigungskraft eines stauregulierten Flusses im Vergleich zu seinem naturnahen Zustand verbessert.

Es ist ferner geradezu lächerlich zu behaupten, dass durch die Schiffsschrauben der zunehmend fahrenden Schiffe der Sauerstoffhaushalt verbessert wird - noch dazu bei sinkendem Schiffslärm, wie an anderer Stelle behauptet wird.

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.

*Die UVP schlägt finanziellen Zahlungen als Form von Ausgleichsmaßnahmen vor.*

Finanzielle Zahlungen, wie sie in der UVP als Ausgleich für beeinträchtigte Naturgüter vorgeschlagen werden widersprechen der in der UVP selbst angeführten Definition von „Ausgleichsmaßnahmen“ und können darüber hinaus auch keinen „Ausgleich“ für Schäden an der Natur darstellen.

*Auf S. 54/55 der UVP wird behauptet, dass die Stauregulierung des Flusses positive ökologische Effekte zur Folge haben wird.*

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 der Verzicht auf einen solchen Eingriff.

Aus obigen Gründen lehne ich die vorgelegte Umweltverträglichkeitsprüfung als unzulänglich ab.

Des weiteren fühle ich mich von dem Projekt auch persönlich betroffen. Ich denke, die Elbe sollte nicht an den Güterverkehr, sondern der Gütertransport an die Gegebenheiten dieses in Europa einzigartigen Flussabschnittes angepasst werden, nur dann kann die Schifffahrt auf der Elbe als ein „umweltverträgliches Verkehrsmittel“ bezeichnet werden.

Ich fordere Sie auf, meine Beweggründe bei ihrer Entscheidung zu berücksichtigen und bitte um schriftliche Benachrichtigung, wie mit meinem Einwand verfahren wurde.

Mit freundlichen Grüßen