

Elbe – Rückkehr zur Vernunft und nach Europa

Jan Sechter, Prag (nachgereichter Beitrag)

Es ist Sommer im Jahr 2002 und die Bundestagswahl steht im Zeichen des Hochwassers und des Antretens einer neuen deutschen Sozialdemokratie und der Grünen. Am Ende fährt die SPD und B90/die Grünen einen knappen Sieg ein und im Koalitionsprogramm wird ein Verbot von wasserwirtschaftlichen Regulierungen der Elbe zugunsten der Befahrbarkeit aufgenommen, das die Handschrift des Umweltministers Jürgen Trittin und des Parteichefs der Grünen Joschka Fischer trägt. Unter dem Motto „die Schiffe müssen sich dem Fluss anpassen“ sind in Zukunft nur Regulierungen, die Hochwasserschutz und Umweltschutz dienen, zugelassen. Einen Monat nach der Wahl trete ich meine Mission in Berlin als ständiger Vertreter des Botschafters an. Eine meiner ersten Aufgaben ist es herauszubekommen, inwieweit diese von dem Hochwasser und Umweltpriorität veränderte deutsche Haltung einen dauerhaften Charakter für Elbe und Oder hat. Es gilt nämlich, dass sämtliche Verbesserungen der Schiffbarkeitsbedingungen im Abschnitt Střekov – Hřensko und die Schiffbarkeitsstufe in diesem Abschnitt Sinn und Synergie geben, wenn wir mit den Deutschen zusammenarbeiten. Meine Berichterstattung (heute im Archiv des Außenministeriums) war nicht gerade optimistisch. Wir müssen uns auf viele Jahre gefasst machen, in der sich die Schifffahrt mit Geduld wappnen muss und die Natur zeigen wird, dass die Gewässerpflege in all ihren Aspekten die richtige Wahl ist. Ein Diplomat als Bote schlechter Nachrichten, die in Prag gelesen werden, ist unbeliebt. Darüber hinaus wird von ihm erwartet, dass er es den Deutschen erklären solle. Schließlich sei er dazu da. Die deutsche Haltung degradiere logischerweise die Bemühungen, die Schiffbarkeitsbedingungen im tschechischen Unterlauf der Elbe.

Die deutschen und die tschechischen Interessen an der Elbe klafften weit und für viele Jahre auseinander. Ich selbst glaubte nicht, an einen echten Wandel, auch wenn wir alle wissen, dass die fehlende Gewässerpflege bei der Elbe nicht wesentlich etwas bewirkt hat – nicht einmal in ökologischer Hinsicht – und vielmehr gezeigt hat, dass wir uns um die Flüsse kümmern müssen. Ich registrierte noch die ersten Auswirkungen der Verlandung der Elbe, des Austrocknens der Kulturlandschaft und der Wasserparks rund um Dessau. Ich erinnere mich, es in einer diplomatischen Depesche erwähnt zu haben.

Schnitt. Achtzehn Jahre später beginne ich meine neue Arbeit im Verkehrsministerium, Freunde nehmen mich mit an die Elbe und wir unterhalten uns darüber, was zu tun ist, was sich ändern muss, woran angeknüpft werden sollte und was am richtigen Ende angepackt werden muss. Ich bin ihnen dafür dankbar, dass sie mich sehr genau über den Gesinnungswandel der Deutschen und über die Chancen informiert haben, die sich an der Elbe auftun. Schon bald war ich davon

überzeugt, dass der schwerste Schritt nach vorn, der Schritt hin zum gesunden Menschenverstand ist. Ich danke daher allen Freunden der Schifffahrt und den Kollegen im Ministerium, Direktion der Wasserstrassen der Tschechischen Republik und Wasserstrassendirektion /SPS/, den Staatsbetrieben Povodí Labe, Vltavy und Ohře, die fest daran glaubten, dass die Zeit kommen werde und wir einen Vertragsentwurf über die Schifffahrtsbedingungen auf der Elbe bei uns und in Deutschland durchsetzen werden. Unser Limit beim Vertragskompromiss war der ins Gesetz (Gesamtkonzept Elbe) einverleibte deutsche Konsens einer Fahrrinntiefe von 140 cm. Auf der anderen Seite erhalten die Schifffahrt und die Logistik mehr Planungs- und Investitionssicherheit, wie sie auf unserem wichtigsten Fluss einen Neuanfang wagen können. Hierzu gehören auch die Revitalisierungsprogramme des Verkehrsministeriums für den Personen- und Güterverkehr, Häfen, Werften und ein umfangreiches Programm zu Unterstützung des Kombinierten Verkehrs.

Bis 2030 sollen im Elbabschnitt von Ústí nad Labem bis zur Staatsgrenze zwischen der Tschechischen Republik und der Bundesrepublik Deutschland die Fahrrinnenparameter ausgearbeitet werden, die sich aus den aktuell gültigen Konzeptionsdokumenten im Bereich Binnenschifffahrt ergeben. Im Abschnitt zwischen Ústí nad Labem und Týnec nad Labem werden die bestehenden Parameter der Wasserstraße mit einer Fahrrinntiefe von 230 cm sichergestellt. Im Abschnitt zwischen Týnec nad Labem und Pardubice werden zudem Maßnahmen getroffen, die eine Fahrrinntiefe von 230 cm ermöglichen sollen. Die Zielmarke im deutschen Elbabschnitt ist eine Fahrrinntiefe von 140 cm, was dem deutschen Strategiedokument „Gesamtkonzept Elbe“ entspricht. Beide Seiten werden gleich nach der Genehmigung des Vertrags eine Gemeinsame Kommission zur Überwachung der Fahrrinnenparameter und zu Vorschlägen, wie die Schifffahrtsbedingungen verbessert werden können, ins Leben rufen.

Die Unterhaltung des Flusses Elbe ist in allen Dimensionen wichtig – hinsichtlich Verkehr und Wasserwirtschaft, Hydrologie und Ökologie. Das Abkommen über den Wassertransport ist das fehlende Glied bei den Bestrebungen der Tschechischen Republik und Deutschlands, sich gemeinsam in allen Dimensionen einer nachhaltigen Entwicklung der Unterhaltung der Elbe zu widmen. Die Elbe ist ein Teil des TEN-T, das die wichtigsten Straßen- und Eisenbahnkorridore, internationaler Flughäfen und Wasserstraßen umfasst. Das Abkommen ist eine organische Ergänzung bereits bestehender Instrumente zur Unterhaltung der Elbe: des Vertrags zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Tschechischen Republik über die Zusammenarbeit auf dem Gebiet der Wasserwirtschaft an den Grenzgewässern von 1995 sowie der Vereinbarung über die Internationale Kommission zum Schutz der Elbe von 1990.

Unmittelbar nach der Unterzeichnung des Abkommens durch die Minister Karel Havlíček und Andreas Scheuer im Juni 2021 wird das Verkehrsministerium Verhandlungen mit der deutschen Seite über jene Hafenterritorien aufnehmen, die dem tschechischen Staat von der Stadt Hamburg im Tausch gegen

Hafengrundstücke angeboten wurden, die unser Land durch die Unterzeichnung des Versailler Vertrags von 1919 für 99 Jahr zur Pacht erhalten hatte. Ich bin davon überzeugt, dass das neue Gebiet zur Verknüpfung der Elbschifffahrt mit der Bahn und der Seeschifffahrt beitragen kann und neue Impulse für unsere exportorientierte Wirtschaft schaffen wird.

Gleichzeitig hat das tschechische Verkehrsministerium die Verhandlungen mit der polnischen Regierung und der Europäischen Kommission über den Fluss Oder aufgenommen. Die Schiffbarkeit für den Grenzabschnitt von Koźle nach Bohumín wird ein gemeinsames Projekt sein. Der gesamte Verlauf der Oder bis zur Tschechischen Republik würde dann ein ähnliches Abkommen verdienen wie die Elbe, so dass sich die Schifffahrt in verbindlichen Parametern niederschlägt, die beide Länder einhalten werden. Gleichzeitig ergibt sich aus den gemeinsamen Erfahrungen mit den Hochwassern im Oder-Einzugsgebiet die gemeinsame Aufgabe, neben der Schifffahrt auch Hochwasserschutzmaßnahmen zu unterstützen. Die Niedere Oder ist bereits in das TEN-T-Netz einbezogen, und die Tschechische Republik wird die polnische Regierung daher dabei unterstützen, die gesamte Oder in dieses Netz aufzunehmen.