

# Pressemitteilung

München, 29.07.09  
PM 090-09/LFGS  
Donau

## Die CSU im Donau-Strudel

### Massive Kritik des Bundes Naturschutz: Exponenten der Niederbayern-CSU führen mit Falschargumenten Partei und Bürger hinter's Licht

Mit der Erkenntnis, dass die Erhaltung der letzten verbliebenen naturnahen Lebensräume für unser Land und unsere Zukunft wichtiger sind, als der immer weitere Ausbau fragwürdiger Verkehrsträger, stellen immer mehr Bürger, auch Mitglieder und Mandatsträger der CSU, den Sinn einer weiteren Staustufenkanalisierung der Donau in Frage. Das allerdings alarmierte eine kleine Gruppe niederbayerischer CSU-Politiker um den Landtagsabgeordneten und ehemaligen CSU-Parteichef Erwin Huber, den Bundestagsabgeordneten Ernst Hinsken und den Europaparlamentarier und niederbayerischen CSU-Chef Manfred Weber, die sich, aus welchen Gründen auch immer, seit Jahren für den Staustufenbau stark machen.

Ihre Kampagne folgt dem Rezept

- verharmlose die geplante Staustufe zur „Stützwelle“,
- behaupte, die Eingriffe des Staustufen- und Kanalbaus seien ausgleichbar, ja sogar ein Vorteil für die Ökologie von Fluss und Aue,
- behaupte, die Donau sei ohne die Staustufe die Hälfte des Jahres nicht befahrbar,
- behaupte, um Druck auf die Bevölkerung auszuüben, erst wenn für den Bau von Staustufe und Schleusenkanal entschieden ist, sei ein wirkungsvoller Hochwasserschutz möglich,
- erfinde eine verkehrliche Wirkung und eine wirtschaftliche Bedeutung der Staustufe.

Die Vorsitzenden des Fischereiverbandes, des Landesbund für Vogelschutz und des Bund Naturschutz kritisieren massiv die Falschaussagen der CSU-Abgeordneten und fordern vom CSU-Vorsitzenden und Ministerpräsidenten Horst Seehofer wie auch vom zuständigen Wirtschaftsminister Martin Zeil sich für die Erhaltung der Lebensader Donau einzusetzen.

Die Kampagne der niederbayerischen CSU-Vertreter schätzt Prof. Dr. Hubert Weiger, Vorsitzender des Bundes Naturschutz, als letztes Aufbegehren einer kleinen, von gewinnstrebenden Unternehmern getriebenen, Minderheit ein. „Auch die Zustimmung des Parteitages zu dem aberwitzigen Antrag ändert nichts am Lauf der Geschichte. Bis 2012 werden weiterführende Untersuchungen durchgeführt, begleitet durch eine Monitoring-Gruppe aus Vertretern der Wirtschaft und der Umweltverbände. Die Monitoring-Gruppe sorgt für neutrale und objektive Untersuchungen. Wir sind uns sicher, dass mit dem Ergebnis die Staustufenpläne obsolet werden.“

Landesverband Bayern  
des Bundes für Umwelt-  
und Naturschutz  
Deutschland e.V.

Landesfachgeschäfts-  
stelle Nürnberg  
Bauernfeindstr. 23  
90471 Nürnberg  
Tel. 09 11/81 87 8-0  
Fax 09 11/86 95 68

lfg@bund-naturschutz.de  
www.bund-naturschutz.de

**Eberhard Roese, Präsident des Landesfischereiverbandes Bayern, ist zuversichtlich, dass die Staustufenpläne an Europäischen Naturschutzrichtlinien, aber auch an der Biodiversitätsstrategie Bayerns scheitern werden. „Mit einem Staustufenbau würden zahlreiche strömungsangepasste Fischarten ihren Lebensraum verlieren, Nur die frei fließende Donau stellt das Überleben der endemischen Barsche in unserer Donau sicher. Alle anderen Behauptungen sind falsch.“**

**Ludwig Sothmann, Vorsitzender des Landesbunds für Vogelschutz hofft darauf, dass sich auch in der CSU die Erkenntnis durchsetzen wird, welchen Schatz es mit der Landschaft um die frei fließende Donau zu bewahren gilt. „Eine Region, die über-regional und international als bedeutendes Gebiet für die Artenvielfalt eingestuft und geschützt wird, darf nicht von kurzsichtigen und kleingeistigen Lokalpolitikern verwüstet werden.“**

Wie weit sich die „Beton-Protagonisten“ dabei von der Realität entfernen, hat erst vor kurzem der Europaabgeordnete Manfred Weber in einer Sendung des Bayerischen Rundfunks (Das Tagesgespräch, Bayern 2, 21. Juli 2009) eindrucksvoll demonstriert.

Mit Aussagen wie *„Die Fließgeschwindigkeit in der Donau wird mit dieser Variante A erhöht – auch da sind Fischarten betroffen, die dann in der Donau nicht mehr zu finden sind, wenn wir die Variante A anwenden“* oder *„Heute ist die Öberauer Schleife eines der bayern- und europaweit vorbildlichen Naturschutzbereiche, FFH-Schutzgebiet, Vogelschutzgebiet weil sich dort wieder Natur gebildet hat, angesiedelt hat. Sicher mit anderen Naturarten, aber es hat sich dort wieder was entwickelt, und heute auch im Rhein-Main-Donau-Kanal ... dort haben wir heute trotzdem hervorragende Vogel- und FFH-Gebiete“* stellt er die Gutachten mehrerer Fachbehörden und –verbände auf den Kopf und beschreibt die unrealistischen Zielvorstellungen der Staustufenplaner von Straubing als erfüllte Tatsache.

Mit seiner Aussage *„Unsere Variante C280 ist eine Stützwelle von ein Meter zehn in etwa, die bei der Hälfte der Tage im Jahr gar keine Wirkung hat, weil die einfach geöffnet wird, also bei Normalwasser wird das überspült. die sieht man gar nicht in der Donau und nur bei absolutem Niedrigwasser, wenn also der Schiffsverkehr eingestellt werden muss, dann hat die gewisse stauende Wirkung.“* ersetzt er vorliegende Pläne durch eigene Phantasie. Auch das absolute Niedrigwasser, zu dem der Schiffsverkehr eingestellt werden musste, hat es zu Lebzeiten des Herrn Weber noch nicht gegeben.

Höhepunkt der Staustufen-Kampagne aus Niederbayern war der Antrag des Bauunternehmers und stellvertretenden Landrats aus dem Landkreis Deggendorf, Peter Erl, auf dem Landesparteitag der CSU am 17. Juli, in dem alle Mandatsträger der CSU gebeten werden, die Position „Donauausbau nach Variante C/C280“ in unmissverständlicher Form zu vertreten, und die CSU-Landesgruppe aufgefordert wird, „dieses Ziel in Koalitionsverhandlungen nach der Bundestagswahl nachhaltig einzubringen und kämpferisch dafür einzutreten“.

Mit diesem Antrag sollten die Zweifler an der Sinnfälligkeit des Staustufen-Bauprojekts, allen voran der Umweltminister Dr. Markus Söder, zum Schweigen gebracht werden. Die hohe Zustimmung zu diesem Antrag lässt sich nur daraus erklären, dass die Mehrheit der Parteitagsdelegierten wenig bis gar nicht über die Donau in Niederbayern – ihre überregionale Bedeutung für die Biodiversität in Europa, die offenen Fragen zum Hochwasserschutz, ihre tatsächliche Schiffbarkeit, die gravierenden, nicht ausgleichbaren Schäden im Falle einer weiteren Staustufenkanalisierung – informiert wurden.

Die Begründung zum Parteitagsantrag enthält nahezu ausschließlich irreführende, größtenteils absolut falsche Angaben zum verkehrlichen und wirtschaftlichen Nutzen einer Staustufenkanalisierung, zur technischen Realisierung der verlangten Ausbauvariante C280 und zu den ökologischen Auswirkungen der untersuchten Ausbauvarianten.

Aus der Begründung des Antrags „Donauausbau“:

*Der Abschnitt zwischen Straubing und Vilshofen gehört zu den gefährlichsten Engstellen and er europäischen Wasserstraße zwischen Nordsee und Schwarzem Meer. Er ist bei einer genormten und notwendigen Abladetiefe von 2,50 Metern nur an rund 165 Tagen im Jahr befahrbar. ... Die Schiffbarkeit der Donau in dem genannten Abschnitt kann von 165 Tagen um durchschnittlich 120 Tage gesteigert werden. Bei Variante A ergibt sich nur ein Zugewinn von 20 Tagen.*

Was den Delegierten des Parteitages vorenthalten wurde:

- Es gibt auf der Donau keinen Verkehr von der Nordsee zum Schwarzen Meer. Die Wasserstraße verbindet die Seehäfen mit dem Binnenland. Binnenverkehr gibt es auf der Donau kaum.
- Der Forderung nach 2,50 Meter Abladetiefe für Schiffe liegt keinerlei gesetzliche Vorschrift oder Norm weder nach DIN noch nach EN oder ISO zugrunde. Für die Wasserstraßen existieren ausschließlich Empfehlungen der internationalen Donaukommission und der UN/ECE (Economic Commission for Europe der UN). Letztere schlagen nicht 2,5 Meter Abladetiefe ganzjährig, sondern für frei fließende Flüsse 2,5 Meter an 60 Prozent der schiffbaren Tage im Jahr vor. Das kann mit der vom Bundestag beschlossenen und vom Bund Naturschutz befürworteten Ausbauvariante „A“ ohne Staustufe erreicht werden. Die für moderne Logistikvorgänge fast ausschließlich in Frage kommende Containerschifffahrt kann auf der Donau heute schon ganzjährig fahren. Für einen wirtschaftlichen, dreilagigen Containerverkehr ist der Main-Donau-Kanal wegen zu niedriger Brücken und wegen der Vielzahl von langwierigen Schleusungsvorgängen der entscheidende Engpass.
- Die Donau in Niederbayern ist nicht nur an 165 Tagen, sondern immer befahrbar, so lange kein Hochwasser stattfindet oder die Schleusen nicht vereist sind. In den Wintern 2006 und 2009 waren der Main-Donau-Kanal und die gestaute Donau die entscheidenden Hindernisse, an 37 (2006) bzw. 30 (2009) Tagen war wegen Vereisung keine Schifffahrt möglich. Dazu kommen jährlich noch mindestens 1-2 Wochen Schifffahrtssperre für Wartungsarbeiten an den Schleusen.
- In Niedrigwasserzeiten (meist im Spätsommer) müssen große Schiffe leichtern, können geleichtert jedoch ihre Fahrt ohne weiteres fortsetzen. Die Kosten für Leichterungen schlagen sich nicht in massenhaften Pleiten der Binnenschiffer, sondern in höheren Frachtraten für die Verloader nieder.

Weiter heißt es in der Begründung zum Antrag „Donauausbau“ des CSU-Parteitags:

*Die Meinungsverschiedenheiten betreffen die Ausbauvariante. Dazu hat die Regierung von Niederbayern ein vergleichendes Raumordnungsverfahren durchgeführt, bei dem die Varianten A, C, und D einer gründlichen Abwägung unterzogen wurden. A wurde dabei verworfen, weil dem Eingriff kaum ein Nutzen entgegensteht; bei D sind die Eingriffe so groß, dass sie nicht ausgleichbar sind. Als ökonomisch sinnvoll bei vertretbaren, ausgleichbaren Eingriffen in die Natur ist nur die Variante C (C280) als vereinbar mit den Zielen des Landesentwicklungsprogramms erklärt worden. Sie beinhaltet keine Staustufe, sondern eine stets überflutete Stauschwelle. Ökologische Vorteile ergeben sich bei C vor allem bei der Gestaltung des Isarmündungsgebiets. C ist ein ausgewogener Kompromiss, bei dem ein auch deutlicher Gewinn an ökologischen Flächen entsteht. ... Die bei einer rot-grünen Mehrheit im Bundestag beschlossene Bevorzugung der Variante A ist unter den heutigen Erkenntnissen nicht vertretbar und ökologisch unsinnig.*

Diese Aussagen sind eindeutig falsch, denn:

- Die Eingriffe bei einem Ausbau nach Variante C sind nach Gutachten aller Fachbehörden nicht ausgleichbar. Auch in der „Landeplanerischen Beurteilung“ der Regierung von Niederbayern ist festgestellt, dass die Eingriffe erheblich und nicht ausgleichbar sind.
- Alle Pläne und Unterlagen zu der Variante C und C280 bezeichnen das geplante Bauwerk bei Aicha als „Staustufe“ oder als „Wehr“ - dies ist nach Bauweise und Funktion die einzig zutreffende Bezeichnung. Die Aussage, es sei nur eine stets überflutete Stauschwelle (in anderen Aussagen „Stützschwelle“) vorgesehen, entspricht nicht den diskutierten Planungen.
- Von dem Rückstau des Wehrs bei Aicha wäre das international bedeutsame Schutzgebiet an der Isarmündung gravierend betroffen. Neben dem Fließgewässerlebensraum in der Donau würden auch besonders geschützte Aue-Lebensräume verloren gehen. Wie sich bei Variante C ökologische Vorteile bei der Gestaltung des Isarmündungsgebiets ergeben sollen und wie ein deutlicher Gewinn an ökologischen Flächen entstehen soll, ist das Geheimnis des Antragstellers – alle Fachgutachten sagen das Gegenteil.

Für Rückfragen:

Georg Kestel, Tel. 0991-341354 oder mobil 0175-5068367

Dieter Scherf, Tel. 08547-7292 oder mobil 0160-90221141

Dr. Christian Stierstorfer, Tel. 09938-950021