



**Bund
Naturschutz
in Bayern e.V.**

Pressemitteilung

München, 19.12.08
PM 130-08/LFGS
Donau

Ende der CSU-Blockadepolitik für Hochwasser- schutz und schnelle Verbesserung der Schifffahrt auf der niederbayerischen Donau in Sicht ?

**Bund Naturschutz fordert von der Staatsregierung eindeutiges
Bekenntnis zum Schutz des „bayerischen Amazonas“.**

**Durch die Einstufung der Donau zwischen Straubing und Vilshofen als
„natürliches Gewässer“ für die europäische Wasserrahmenrichtlinie
kommt auch Bewegung in die Diskussion um den Ausbau der
Wasserstraße. „Nachdem der bayerische Umweltminister Markus Söder
die Donau zu recht als natürliches Gewässer einstuft, ist ein Ausbau
der Donau mit Staustufen faktisch nicht mehr möglich“, stellt Hubert
Weiger, Vorsitzender des Bund Naturschutz fest. „Die zerstörerischen
Auswirkungen einer Staustufe auf das Gewässer und die Aue sind
unstrittig. Die Wasserrahmen-Richtlinie verbietet jede erhebliche
Verschlechterung im Gewässer; gleichzeitig sind alle
Beeinträchtigungen der an den Fluss angrenzenden Auwälder durch die
europäische Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie ausgeschlossen.“**

„Wir fordern die bayerische Staatsregierung auf, die Blockade gegenüber dem Bund aufzugeben und auf die Errichtung einer Staustufe, d.h. die Ausbauvariante C/C2,80 endgültig zu verzichten“, so Weiger. Mit der von den Naturschützern als Kompromiss akzeptierten flussregulierenden Variante A könnten einerseits die Fahrwasser-Bedingungen für die Binnenschifffahrt schnell und erheblich verbessert werden, andererseits bestünde endlich freie Bahn für die Umsetzung eines ökologischen Hochwasserschutzes in der betroffenen Region. „Bei einem Verzicht auf den Stau kann sofort auf einen erheblichen Teil der sogenannten „zusätzlichen Untersuchungen“, die 33 Millionen Euro kosten sollen, verzichtet werden. Die frei werdenden Mittel von geschätzt 10 – 15 Millionen Euro könnten unmittelbar für die überfällige Verbesserung des Hochwasserschutzes verwendet werden.“ Die für die zusätzlichen Untersuchungen verbleibenden Mittel sollten vor allem dazu genutzt werden, die flussregulierende Variante A ökologisch und technisch weiter zu optimieren. Der Bund Naturschutz fordert außerdem, dass auch reduzierte Untersuchungen nur durch eine neutrale Stelle, unter maßgeblicher Beteiligung des Bundesumweltministeriums und des Bundesamts für Naturschutz, der Naturschutzverbände und der örtlichen Donauintiativen abgewickelt werden sollen.

„Es ist an der Zeit, dass sich verantwortungsvolle Politiker der CSU eingehend mit allen Fragen zum Donauausbau und zum Hochwasserschutz beschäftigen, sich umfassend informieren und sich ihre eigene Meinung bilden“, fordert Dieter Scherf, der sich als Mitglied des BN-Landesvorstands seit Jahren in der Niederbayerischen Donauregion für eine sorgsame Pflege und eine sensible Entwicklung der Natur- und Kulturlandschaft einsetzt. „Mit

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

ungeprüften Argumenten der Staustufen-Kanalierungslobby für ein fragwürdiges Großprojekt einzutreten könnte peinlich werden, wenn sich in den zuständigen Ministerien und Behörden und bei den betroffenen Logistikunternehmen die Einsicht in die tatsächlich zu lösenden Probleme, sowohl der Infrastruktur als auch des Natur- und Umweltschutzes durchsetzt.“

Richard Mergner, Landesbeauftragter und Verkehrsexperte des Verbandes betonte die Forderung des Bundes Naturschutz, im Rahmen der geplanten Studie auch die gegenwärtigen Verkehrsströme im Donaukorridor vertieft zu untersuchen und auf dieser Basis die nötigen Maßnahmen für den Aufbau von geeigneten Logistikketten unter Einbeziehung der Binnenschifffahrt zu entwickeln und umzusetzen. „Der eigentliche Engpass für die moderne Binnenschifffahrt und die stärkere Einbeziehung der Wasserstraßen in die Transportketten ist nicht die frei fließende Donau. Es sind vielmehr die Schleusen, die fehlenden Knotenpunkte für die Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern und die zu niedrig gebauten Brücken im Rhein-Main-Donau-Kanal. Als vordringlichste Maßnahme sieht der BN die Erhöhung der Bahnbrücke bei Bogen um den Containerverkehr bis Regensburg attraktiv zu machen.“

Für die betroffene Region fordert Georg Kestel, Vorsitzender der Kreisgruppe Deggendorf und Donau-Experte des Bund Naturschutz, den schnellen Einstieg in einen ökologischen Hochwasserschutz. „Das ist das Thema, das die Region – anders als der Ausbau der Wasserstraße – wirklich bewegt. Für den Hochwasserschutz können bei Verzicht auf die Untersuchung der Staustufenlösung nicht nur frei werdenden Mittel in Millionenhöhe verwendet werden, sondern auch die Grundstücke, die die RMD AG im Namen der Bundesrepublik Deutschland für die Kanallösung aufgekauft hat. Mit diesen Flächen können die nötigen Deichrückverlegungen schnell und ohne Nachteile für private Grundeigentümer realisiert werden, um so dem Fluss bei Hochwasser den notwendigen Raum zu geben. Damit könnten auch die von der RMD geplanten Auwaldrodungen im Isarmündungsgebiet vermieden werden“, so Kestel. „Wir hoffen, dass der von Seehofer angekündigte verstärkte „Dialog mit dem Bürger“ zur Folge hat, dass auch an der Donau die tatsächlichen Sorgen der Bürger und Bürgerinnen ernst genommen und endlich das wirtschaftliche Eigeninteresse der RMD am Stau und der Errichtung eines Kraftwerks im Durchstichskanal in den Hintergrund gedrängt wird.“

Für Rückfragen:

Richard Mergner, Tel. 0911-81878-15 oder mobil 0171-6394370
Dieter Scherf, Tel. 08547-7292 oder mobil 0160-90221141

Hintergrundinformationen:

Durch die beharrliche Weigerung der Bayerischen Staatsregierung, den Bundestagsbeschluss zum „sanften“ Ausbau der Donauwasserstraße ohne Staustufen („Variante A“) zu akzeptieren und das sture Festhalten am teuren und ökologisch verheerenden Staustufenausbau („Variante C mit Unter-variante C280“) ist noch immer jeder Fortschritt bei der Verbesserung der Schifffahrtsbedingungen und des Hochwasserschutzes blockiert.

Aufgrund der Pattsituation, und wohl auch um Zeit zu gewinnen, hat der Bundesverkehrsminister auf Druck der Kanalbau-Lobby im Juli 2007 Mittel für sog. „zusätzliche Untersuchungen“ beantragt. Für 33 Millionen Euro, finanziert zur Hälfte von der Bundesrepublik Deutschland, zur Hälfte von der Europäischen Union, sollen angeblich „varianten-unabhängige“ Untersuchungen angestellt werden. In Wahrheit ist das Ziel, beide bisher zur Debatte stehenden Ausbauvarianten parallel bis zur Planfeststellungsreife zu weiter entwickeln. Damit würde allerdings der Bundestagsbeschluss von 2002 unterlaufen, der eine Verwendung von Haushaltsmitteln des Bundes für Stauplanungen explizit ausschließt.

Zwei Umstände haben in die Diskussion um den Ausbau der Donau in Niederbayern neue Bewegung gebracht:

- Die Beteiligung der FDP an der Bayerischen Staatsregierung.
- Die Einstufung des Donauabschnitts zwischen Straubing und Vilshofen als „Natürliches Gewässer“ nach der Wasserrahmen-Richtlinie

Die Einstellung der FDP zum Donauausbau

Die Bayerische FDP hat sich schon lange auf den Standpunkt gestellt, dass eine Staustufenkanalisierung der Donau in Niederbayern weder ökologisch noch wirtschaftlich zu vertreten sei. Die Partei hat sich in Beschlüssen auf Bundes-, Landes- und Regionalebene für einen Ausbau ausschließlich nach Variante A ausgesprochen. In der Koalitionsvereinbarung zwischen CSU und FDP wurde festgehalten, dass beide Parteien einen Ausbau der Donau zur Verbesserung der Schifffahrtsbedingungen wünschen, über die Art des Ausbaus jedoch unterschiedliche Meinungen bestehen. Erst nach Vorliegen weiterer Untersuchungsergebnisse solle weiter verhandelt werden.

Die Einstufung des Donauabschnitts zwischen Straubing und Vilshofen gemäß Wasserrahmen-Richtlinie

Die europäische Wasserrahmenrichtlinie sieht vor, dass für alle Gewässer bis zum Jahr 2015 Bewirtschaftungspläne aufzustellen sind mit dem Ziel, die Gewässerqualität zu verbessern. Die Pläne werden durch die Wasserwirtschaftsbehörden entwickelt. Dafür werden die Gewässer zunächst in zwei Klassen eingeteilt, entweder als „natürliche Gewässer“ oder als „erheblich veränderte Gewässer“.

Die Entwürfe der Bewirtschaftungspläne werden zwischen dem 22.12.2008 und dem 30.06.2009 öffentlich ausgelegt, in diesem Zeitraum kann jeder-mann die Pläne einsehen und eine Stellungnahme zu den Plänen abgeben.

Das für die Erarbeitung der Bewirtschaftungspläne zuständige Landesamt für Umweltschutz hat für die Öffentlichkeitsbeteiligung die Donau zwischen Straubing und Vilshofen nunmehr als „natürliches Gewässer“ bewertet. Bisher, in der vorläufigen Bewertung, galt dieser Abschnitt noch als „erheblich verändert“ - eine politische Einstufung, wie ein Briefwechsel zwischen dem früheren Umweltminister Schnappauf und dem damaligen Vorstandsvorsitzenden der RMD AG, Thomas Barth, belegt. Die RMD drängte auf die „schlechtere“ Einstufung der Donau, um den Staustufenplänen keine Hindernisse in den Weg zu legen. Die vorläufige Einstufung setzte sich über die eindeutige Faktenlage und die bekanntermaßen überragende Bedeutung der frei fließenden Donau z.B. für den Erhalt der bayerischen Fisch-, Muschel- und Schneckenfauna hinweg. Gegen diese Einstufung hatte der Bund Naturschutz und weitere Verbände bei der EU, beim Bundesumweltminister und bei den bayerischen Behörden Protest eingelegt.

Mit der Einstufung als „natürliches Gewässer“ wird die Errichtung einer Staustufe praktisch unmöglich: die Richtlinie enthält nicht nur ein Verbesserungsgebot (das über die Bewirtschaftungspläne umzusetzen ist), sondern auch ein Verschlechterungsverbot. Danach müssen alle Eingriffe unterbleiben, die zu einer Verschlechterung der Gewässerqualität führen können. In keinem Fall darf ein Eingriff dazu führen, dass ein Gewässerabschnitt von einem „natürlichen Gewässer“ zu einem „erheblich veränderten Gewässer“ abgestuft werden muss. Mit einem Stau würde jedoch u.a. die Fließgeschwindigkeit erheblich reduziert, die lebenswichtigen Niedrigwasserzustände, die Umlagerung der Kiessohle und die typischen Grundwasserschwankungen in der Aue würden wegfallen. All dies würde eine unzulässige Verschlechterung des Gewässerkörpers im Sinne der WRRL bedeuten.

Der Hochwasserschutz im Bereich der frei fließenden Donau

Das bisherige Festhalten der bayerischen Staatsregierung an der Staustufe blockiert auch die dringend erforderliche Verbesserung des Hochwasserschutzes, vor allem in der geplanten Staustrecke zwischen der Isarmündung und der Mühlhamer Schleife. Betroffen sind hier vor allem die Gemeinden Niederalteich, Hengersberg, Winzer sowie Osterhofen und Moos. Die Blockade eines sanften Ausbaus durch die früheren Wirtschaftsminister Otto Wiesheu und Erwin Huber führte dazu, dass in der umstrittenen Strecke die notwendigen Maßnahmen bisher nicht in Angriff genommen wurden.

Die Hochwasserschutzdeiche sind, wie schon seit Jahrzehnten bekannt ist, auf langer Strecke etwa einen Meter zu niedrig. Zur Verbesserung des Wasserrückhaltes sollen die Deiche zudem an geeigneten Stellen ins Landesinnere zurückversetzt werden.

Die Gemeinden an der frei fließenden Donau hoffen, dass sie mit der neuen Bewegung in der Ausbaudiskussion auch beim Hochwasserschutz nicht mehr länger hingehalten werden. Der Bund Naturschutz schlägt insbesondere für das international bedeutsame Auengebiet an der Isarmündung die Umsetzung eines „ökologischen Hochwasserschutzkonzeptes“ vor. Hierbei soll durch die Rückverlegung der Deiche dem Fluss mehr Raum gegeben und der Hochwasserrückhalt verbessert werden. Damit könnte auch der derzeit gefährlichste Hochwasserengpass bei Niederalteich entschärft werden, gleichzeitig könnten auch aktuell zur Genehmigung beantragte, umstrittene Rodungen im Isarmündungsgebiet vermieden oder erheblich reduziert werden.

Der Bund Naturschutz möchte die Mittel, die durch die Konzentration der Untersuchungen ausschließlich auf die Variante A frei werden, für diese Hochwasserschutzmaßnahmen einsetzen. Gleichzeitig sollen die von der RMD AG bisher für Stau und Seitenkanal aufgekauften Grundstücke per Unternehmensflurbereinigung in die Deichrückverlegungsflächen verlegt werden, so dass für die Rückverlegungen keine privaten Grundeigentümer belastet werden müssten. Die Maßnahmen könnten daher auch kurzfristig umgesetzt werden.

Potenziale für die Ökologische Optimierung der Variante A

Für die Variante A besteht noch ein erhebliches Potenzial für ökologische Optimierungen. Stichworte für mögliche und nötige Verbesserungen sind:

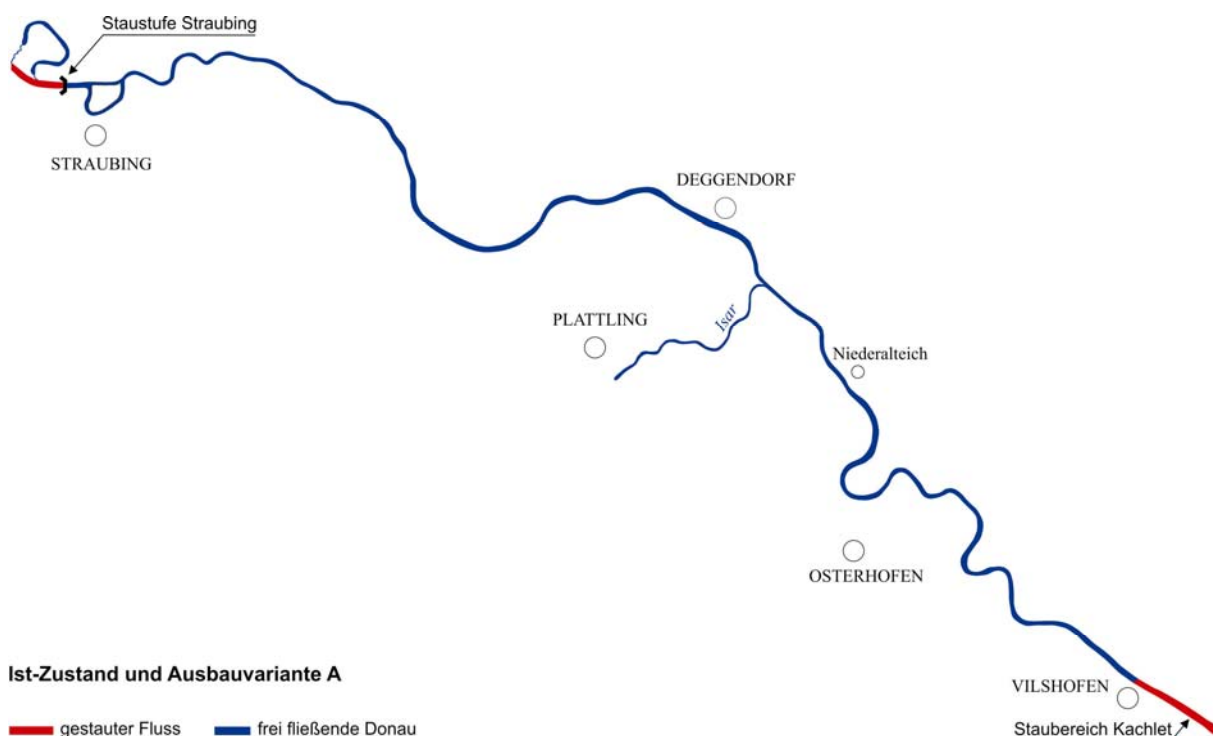
- die verbesserte Anbindung von bestehenden Altwässern und Nebenarmen (auch zugunsten des Hochwasserschutzes), die Verbesserung der Einmündungen von Fließgewässern insbesondere bei Niedrigwasser z.B. durch Sohlrampen statt Abstürzen;
- die verbesserte Anbindung der Auwald- und Auwiesenflächen im Deichvorland an den Fluss (d.h. eine Verstärkung des Überflutungsregimes);
- eine „Dynamisierung“ und vielfältigere Gestaltung auch der Bühnenfelder (z.B. durch wasserstandsabhängige, kleinräumige Durchströmungsöffnungen in den Bühnen und Leitwerken);
- eine wesentlich naturnähere, in Lage, Böschungsverlauf und Material weitaus variabelere Ausführung von Regulierungsbauwerken (Gestaltung von Bühnen und Leitwerken als „künstlichen Inseln“), mit Überprüfung und soweit möglich Reduzierung aller Einbauten für die Schifffahrt, auch im Hinblick auf den Hochwasserschutz (z.B. Absenkung von Leitwerken)
- die Reduzierung von Kolkverfüllungen auf das Nötigste bzw. die Berücksichtigung der Ansprüche der (Fisch-)Fauna bei Verfüllungen
- der Rückbau von unnötigen Uferversteinungen (wie dies im Gebiet des Donau-Nationalparks Hainburg und kleinflächig am Rhein bereits praktiziert wird) sowie
- die vertiefte Untersuchung und die Entwicklung von geeigneten, an den Fluss angepassten Gegenmitteln gegen Sohleintiefungen; hierbei ist weniger an eine „starre“ Sohlpanzerung (wie im Fall der früheren Variante B geplant und immer wieder der sog. „Ogris-Methode“ unterstellt), als vielmehr an eine Grobkornanreicherung (mit Donaukies in Körnungen zwischen ca. 6-12 cm) zu denken. Eine Grobkornanreicherung reicht nach den vorliegenden Erkenntnissen für die Stabilisierung der Sohle aus.

Die aktuellen Varianten des Donauausbaus

Die Variante A wurde im Rahmen der „Vertieften Untersuchungen“ zwischen 1996 und 2000, in denen erstmalig Ausbaumöglichkeiten ohne Staustufen geprüft wurden, entworfen. Obwohl die Variante A von Seiten der RMD offensichtlich ohne große Begeisterung geplant wurde – aus den Unterlagen ist zu erkennen, dass die Variante sowohl hinsichtlich der ökologischen Auswirkungen als auch der Fahrrinne deutlich optimiert werden könnte – wurde dieser Variante das beste Verhältnis der Kosten zum Nutzen und die geringste Auswirkung auf die Fluss- und Auenökologie bescheinigt. Alle anderen untersuchten Varianten mit einer, zwei und drei Staustufen (Varianten C, D1 und D2) wären, bei zusätzlich weitaus massiveren Auswirkungen auf die Umwelt, erheblich teurer. Diese Erkenntnis hat nach einer Anhörung am 20 Februar 2002 zum Beschluss des Bundestags am 7. Juni 2002 geführt, keine Mittel mehr für den Staustufenbau bereitzustellen.

Die geschätzten Kosten für die Variante A betragen 129 Millionen Euro (ohne Hochwasserschutz, incl. Mehrwertsteuer, Kostenstand 2005), für die Variante A wird im Jahr 2015 eine Transportmenge von 10,95 Mio Tonnen/Jahr prognostiziert.

Nach langer Verzögerung wurde erst zu Beginn des Jahres 2005 das von der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Süd beantragte Raumordnungsverfahren für die Ausbauvariante A eingeleitet, in dem der Freistaat Bayern von sich aus zusätzlich eine Staustufenvariante, die Variante C280, zur Beurteilung vorgelegt hat.



Die Variante C280 basiert auf der in den „Vertieften Untersuchungen“ entworfenen Variante C mit einer Staustufe bei Aicha (Stadt Osterhofen) und einem Schleusenkanal, die den letzten Donaumäander in Bayern, die Mühlhamer Schleife, abschneiden würde. Weil in der Variante C oberhalb und unterhalb des geplanten Staubereichs keine anderen Fahrrinnenverhältnisse hergestellt werden können wie bei der Variante A, wurde von der RMD Wasserstraßen GmbH ohne vertiefte Untersuchungen die Variante C280 vorgeschlagen, in der mit massiven weiteren Abgrabungen auf der gesamten Strecke auch bei Niedrigwasser eine Fahrrinne mit 2,8 m Tiefe erreicht werden soll.

Die Kosten für die Variante C werden zu 280 Mio Euro, die Kosten der Variante C2,80 zu 291 Mio Euro geschätzt. Für die Variante C liegt eine von der Bundesregierung in Auftrag gegebene Transportmengenprognose von 11,23 Mio Tonnen/Jahr (also etwa 400.000 Tonnen mehr als Variante A, bei über doppelt so hohen Kosten) vor. Eine entsprechende Prognose für die Variante C2,80 wurde bisher nicht veröffentlicht.

Die Landesplanerische Beurteilung der Regierung von Niederbayern stellt als Ergebnis des Raumordnungsverfahrens ausschließlich für die Variante C und die bisher nur oberflächlich untersuchte Ausbauvariante C280 fest, den Erfordernissen der Raumordnung zu entsprechen.

