

Behauptungen und Tatsachen

zum Ausbau der Wasserstraße Donau

Stand: 28. Januar 2013

Die Diskussion um die Ausbauvarianten wird auch mit dem politischen „Kompromiss“, der für die Strecke Isarmündung bis Mühlhamer Schleife zunächst keinen Ausbau der Wasserstraße vorsieht, keineswegs beendet sein. Im Gegenteil soll dieser „Kompromiss“ vor allem dazu dienen, eine klare und tatsächlich dauerhafte Entscheidung gegen die Staustufenvariante C 2,80 zu verhindern. Die Staubeifürworter wollen damit Zeit gewinnen, um „ihre“ Variante trotz der drohenden Zerstörungen und trotz des breiten Widerstandes der Bevölkerung in der betroffenen Region doch noch durchzusetzen.

Hierbei kämpfen die Befürworter der Stau-Variante C 2,80 mit Argumenten, die sich bei näherem Hinsehen durchweg als nicht stichhaltig erweisen. Den wichtigsten Behauptungen der Staubeifürworter stellen wir im Folgenden jeweils die entsprechenden Tatsachen gegenüber:

Behauptet wird:

„Ein Güterschiff ersetzt ca. 90 LKW. Mit einem staugestützten Ausbau der Donau nach Variante C 2,80 kann Verkehr von der Straße auf die Wasserstraße geholt werden. So kann vermieden werden, dass Niederbayern im Verkehr erstickt.“

Wahr ist:

LKW transportieren unterschiedlichste Güter aus unterschiedlichsten Quellen zu unterschiedlichsten Zielen. Die Vorstellung, man könne 90 LKW durch ein Schiff ersetzen, ist abwegig.

Mit dem Schiff werden auf der Donau vor allem Massengüter wie z.B. Getreide, Holz, Futter- oder Düngemittel transportiert. Diese Güter werden nur in absoluten Ausnahmen mit dem LKW über lange Distanzen befördert. Das Binnenschiff erreicht dagegen bereits heute im Schnitt einen Anteil von über 40 %, einzelne Güterarten wie z.B. Düngemittel werden von den Seehäfen ins Hinterland zu fast 100 % mit dem Binnenschiff transportiert.

Der Anteil des Binnenschiffs am Transportgeschehen ist damit bereits weitgehend ausgereizt. Daher besteht kein nennenswertes Potenzial für eine Verlagerung und für eine Entlastung der Straße durch einen Ausbau. Dies hat auch der Bearbeiter des Verkehrs- und Wirtschaftlichkeitsgutachtens der EU-Studie bestätigt: Nach seiner Aussage wäre ein Ausbau der Wasserstraße mit der Stauvariante C 2,80 auf den Straßen in Niederbayern nicht wahrzunehmen.

In bestimmten Fällen ist die Einbindung des Binnenschiffs in Logistikketten denkbar. Hierbei dürfte vor allem die Containerschifffahrt eine Rolle spielen. Um dies zu untersuchen, haben die Umweltverbände entsprechende Untersuchungen und die Erstellung eines umfassenden Verkehrskonzeptes angeregt. Die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung und die beauftragten Gutachter haben diese Anregung jedoch nicht umgesetzt. Auch der explizite Auftrag an die Verkehrsgutachter, die Containerschifffahrt in die Verkehrsprognose zu integrieren, wurde nicht erfüllt. Für die Containerschifffahrt ist im Übrigen weniger die Vertiefung der Fahrrinne als vielmehr die Vergrößerung der Brückendurchfahrtshöhen entscheidend.

Behauptet wird:

„Die Donau ist die Hälfte des Jahres nicht schiffbar. Nur mit der Variante C 2,80 wird die Donau zuverlässig und an 300 Tagen befahrbar“

Wahr ist:

Die frei fließende Donau ist, wie jeder in der Region weiß, das ganze Jahr über befahrbar.

Allerdings kann es sein, dass bei niedrigerem Wasserstand der Frachtraum großer Schiffe nicht voll ausgenutzt werden kann. In Einzelfällen müssen Schiffe „leichtern“, d.h. Ladung zwischenlagern oder auf einen zusätzlich angekoppelten Schubkahn verteilen, um so insgesamt weniger Tiefgang zu haben. Laut EU-Studie müssen im Schnitt pro Jahr etwa 130.000 Tonnen (von insgesamt 6-7 Mio Tonnen, d.h. ca. 1,8 % der gesamten transportierten Menge) geleichtert werden.

Auch ohne Staustufe (Variante A) kann die Schifffahrtsrinne um mindestens 20 cm und damit deutlich verbessert werden. Ein Zuwachs der Tiefe der Fahrinne von 20 cm bedeutet, dass im Schnitt pro Schiff etwa 200 Tonnen mehr transportiert werden können.

„Unzuverlässig“ ist die Wasserstraße an anderer Stelle: Der Rhein-Main-Donau-Kanal war in den meisten der letzten Jahre für 3 bis ca. 5 Wochen komplett wegen Vereisung gesperrt. Hinzu kommen regelmäßig mindestens 2 Wochen Vollsperrung wegen Schleusenreparaturen und weitere Tage mit Schifffahrtssperre aufgrund von Hochwasser in Donau, Main oder Rhein.

Behauptet wird:

„Der Streckenabschnitt der Donau zwischen Straubing und Vilshofen ist der letzte und entscheidende Engpass. Solange hier nicht ausgebaut wird, ist der Schiffsverkehr auf der gesamten Donau behindert.“

Wahr ist:

Schon 2004 hat die EU als Grundlage für die Planung des „transeuropäischen Verkehrsnetzes“ festgestellt, dass etwa 1000 km der Donau – von insgesamt etwa 2400 km schiffbarer Strecke – bezogen auf das von den Verkehrsplanern angesetzte Maß als „Engpass“ zu bezeichnen wären.

So sind etwa die Fahrwassertiefen bei niedrigem Wasserstand z.B. in Österreich in der Wachau nur wenig besser, und östlich von Wien sogar schlechter als im Streckenabschnitt Straubing-Vilshofen. Auch in Ungarn, Serbien und vor allem in der rumänisch-bulgarischen Grenzstrecke sind die Fahrwassertiefen in den Niedrigwasserphasen vergleichbar oder deutlich niedriger als in Bayern. Am Rhein, im sog. Mittelrhein zwischen Mainmündung und Koblenz, beträgt die Fahrwassertiefe bei Niedrigwasser lediglich 1,9 m und damit weniger als an der niederbayerischen Donau heute (2,0 m) bzw. mit Variante A (mindestens 2,2 m).

Am Mittelrhein und an der Donau in der Wachau wird u.a. wegen der Anerkennung als UNESCO-Weltkulturerbe kein weiterer Ausbau erfolgen. Anders als behauptet, ist auch im weiteren Verlauf der Donau ein Ausbau keineswegs leicht realisierbar: an der unteren Donau z.B. würden Ausbaumaßnahmen wegen des feinen Ufer- und Sohlssubstrates sofort zu massiven Eintiefungen führen. Deshalb und wegen weiterer möglicher Schäden z.B. im Grundwasser stoßen überzogene Ausbaumaßnahmen entlang der gesamten Donau auf zunehmenden Widerstand.

Behauptet wird:

„Weil die Variante A nichts bringt, wird diese Variante von der EU nicht gefördert, im Gegensatz zur Stauvariante C 2,80.“

Wahr ist:

Die EU-Förderung ist nicht an eine bestimmte Ausbaumethode geknüpft.

Nach Angabe der EU-Koordinatorin für das TEN-T-Projekt „Binnenwasserstraße Rhein/Maas-Main-Donau“, Karla Peijs, ist nach derzeitiger Richtlinie für eine Förderung maßgeblich, dass an 240 Tagen

im Jahr eine Abladetiefe von 2,5 m erreicht wird. Allerdings wird eine Baumaßnahme nur dann von der EU gefördert, wenn damit nicht gegen bestehende EU-Richtlinien (hier z.B.: Wasser-Rahmenrichtlinie, FFH- und Vogelschutzrichtlinie) verstoßen wird.

Die von der RMD im Rahmen der EU-Studie geplante Variante A liegt mit ca. 215 Tagen nur knapp unter dieser Vorgabe. Mit einer nur 10 cm tieferen Fahrrinne wäre die Förderschwelle erreicht. Laut dem von der Monitoring-Gruppe hinzugezogenen unabhängigen Wasserbau-Experten, Prof. Stefan Theobald (Universität Kassel), kann die angeblich für die Förderung maßgebliche Wassertiefe mit wenig zusätzlichem Aufwand erreicht werden.

Zur Zeit werden die Förder-Leitlinien der EU neu gefasst, dabei sollen insbesondere die Natur- und Gewässerschutzrichtlinien besonders berücksichtigt werden.

Behauptet wird:

„Die Donau zwischen Straubing und Vilshofen ist der unfallträchtigste Flussabschnitt in ganz Deutschland. Nur mit der Variante C 2,80 kann das Unfallrisiko vor allem in der Mühlhamer Schleife verringert werden.“

Wahr ist:

Die Mühlhamer Schleife ist kein Unfallschwerpunkt.

Ein frei fließender Fluss ist nautisch anspruchsvoller als eine Staustrecke. Unaufmerksamkeit und Fahrfehler führen hier leichter zu Grund- oder Bojenberührung. Die meisten „Unfälle“ dieser Art sind in der Vergangenheit nicht in der Mühlhamer Schleife, sondern am unteren Ende und auf Höhe der Ortschaft Winzer passiert. Mit elektronischen Schiffserkennungssystemen und aktiver Verkehrsleitung kann das Unfallrisiko deutlich gemindert werden. Darüber hinaus können die unfallträchtigen Stellen auch durch Flussbaumaßnahmen einfacher befahrbar gemacht werden, zum Beispiel durch eine gezielte Reduzierung der Querströmungen.

Für wirkungsvolle Maßnahmen müssten die tatsächlichen Unfallursachen genauer und differenziert untersucht werden. Neben der Schwierigkeit der Strecke spielen viele weitere Faktoren eine Rolle, wie z.B. das Alter der Schiffe (die Donauflotte ist im Schnitt 40 Jahre alt), unzureichende technische Ausrüstung, fehlende Streckenkenntnis bzw. fehlende Bereitschaft oder fehlendes Geld, um einen Lotsen für die Strecke aufzunehmen, oder auch Sprachschwierigkeiten z.B. bei Begegnungen.

Auch wenn jeder Unfall prinzipiell einer zu viel ist, muss doch festgestellt werden, dass die gefährlichen Havarien (z.B. mit Freisetzung von gewässergefährdenden Stoffen) in den letzten Jahren nicht auf der frei fließenden Donau, sondern in den Schleusen der Staustufen Straubing und Regensburg passiert sind.

Behauptet wird:

„Beide Varianten verursachen Eingriffe in die Natur von ähnlichem Umfang. Der Haupt-Anteil der Eingriffe geht ohnehin auf das Konto des Hochwasserschutzes.“

Wahr ist:

Die Eingriffe durch die Variante C 2,80 sind, bedingt durch die Staustufe und die kilometerlangen Dichtwände zwischen Fluss und Aue, z.B. auch im Naturschutzgebiet Staatshafen, sehr viel großflächiger und erheblich schwerwiegender als bei der Variante A; die Folgewirkungen des Staus auf die komplexen Gewässer- und Aueökosysteme sind nicht abschätzbar.

Die Zusammenfassung der Eingriffe durch den Ausbau der Wasserstraße einerseits und den Hochwasserschutz andererseits und die Gleichbehandlung qualitativ äußerst unterschiedlicher Eingriffe soll die Auswirkungen der Staustufenvariante C 2,80 relativieren und verharmlosen.

Die Hochwasserschutzmaßnahmen führen in beiden Varianten zu ähnlichen Eingriffsflächen, da die Deichführung bis auf den Bereich der Staustufe und des Schleusenkanals identisch ist. Wegen der umfangreichen Deichneubauten und -aufhöhungen errechnen sich notwendigerweise relativ große Eingriffsflächen. Diese Flächen verwischen nach der Zusammenfassung mit den (relativ gesehen)

kleineren, ausbaubedingten Eingriffsflächen die Unterschiede zwischen den Ausbauvarianten. Tatsächlich sind z.B. die in der Studie angegebenen Eingriffsflächen in die Fischlebensräume bei der Variante C 2,80 mit 99 ha fast dreimal so groß wie bei der Variante A mit 35 ha.

Berücksichtigt werden muss auch die unterschiedliche Qualität der verschiedenen Eingriffe. Der Neubau oder die Aufhöhung von Deichtrassen verursacht vielfach Flächenverluste in Biotopen, die weniger spezifisch sind und vergleichsweise einfach wieder hergestellt werden können (z.B. Gehölze ohne besondere Standortbedingungen, Magerrasen auf den Deichflanken). Dagegen greifen Staustufe und Dichtwand an zentraler Stelle in die hoch komplexen Standortverhältnisse im Fluss und in der Aue bzw. in das Wechselspiel zwischen Fluss, Grundwasser und Aue ein..

Die Gutachter haben insbesondere im Bezug auf den Grundwasserhaushalt grundlegende Wirkungen von Stau und Dichtwand nicht untersucht. Dies betrifft insbesondere die Unterbindung der Grundwasserndynamik zwischen Mittel- und Hochwasser durch die Dichtwand, die sich vor allem im Bereich hinter den Hochwasserdeichen auswirkt. Hiervon sind unter anderem auch große Teilflächen von Natura 2000-Schutzgebieten betroffen (z.B. in der „Gundelau“ und der „Langen Lüsse“). Im Fall der „Langen Lüsse“ handelt es sich um das Gebiet mit der höchsten Wiesenbrüderdichte zwischen Straubing und Vilshofen, mit bayernweiter Bedeutung. Dieses Gebiet ist in besonderem Maße von der oben genannten Grundwasserndynamik zwischen Mittel- und Hochwasser abhängig.

Für die genannten Flächen wurden die entsprechenden Eingriffe durch die Variante C 2,80 nicht ermittelt und nicht bilanziert. Hinzu kommen weitere Mängel in den Prognosen der Veränderung des Grundwasserhaushaltes durch Stau und Dichtwand (z.B. ausschließlich stationäre Berechnungen für alle nicht unmittelbar am Fluss liegenden Standorte). Die Studie unterschätzt in der Folge die Eingriffsflächen und -intensitäten der Variante C 2,80 in erheblichem Maße.

Für die Variante A muss dagegen festgestellt werden, dass die Eingriffsflächen in der Studie größer als notwendig dargestellt werden, da maßgebliche Optimierungsmöglichkeiten nicht ausgeschöpft wurden. Dies betrifft z.B.

- den möglichen Verzicht auf den Bau von zwei breiten Flutmulden im Isarmündungsgebiet; diese könnten bei Ausschöpfung der gegebenen Deichrückverlegungsmöglichkeiten entfallen;
- den möglichen Verzicht auf das überlange Parallel-Leitwerk an der Isarmündung;
- die mögliche stärkere Auflösung der langen Parallel-Leitwerke unterhalb der Mühlhamer Schleife und
- mögliche Verbesserungen an bestehenden, nicht überplanten Regelungsbauwerken.

Behauptet wird:

„Die Staustufe ist niedrig und ständig überströmt. Die Fließgeschwindigkeit wird zwar durch die Staustufe verringert, aber nur soweit, dass sie der bestehenden Fließgeschwindigkeit oberhalb der Isarmündung entspricht.“

Wahr ist:

Das in Variante C2,80 geplante Querbauwerk verändert Strömungsverhältnisse und Fließgeschwindigkeit und damit den Fließgewässer-Lebensraum erheblich.

Die Staustufe würde eine Fallhöhe von 2,0 m bei Mittel- und 3,15 m bei Niedrigwasser aufweisen. Auch wenn die Staustufe ständig überströmt würde, würde diese für alle Lebewesen im Fluss eine unüberwindbare Hürde für die lebensnotwendigen Wanderbewegungen von unten nach oben darstellen. Betroffen wäre vor allem auch die einzigartig reichhaltige Fischfauna. Sollte der Schleusenkanal später auch noch mit einem Kraftwerk ausgestattet werden¹, würde wegen der entsprechend reduzierten Abflüsse über die Staustufe auch die Durchgängigkeit von oben nach unten weitgehend verloren gehen.

Der Vergleich der Fließgeschwindigkeit im Staubereich mit der Fließgeschwindigkeit der Donau unmittelbar oberhalb der Isarmündung ignoriert, dass die Donau zwischen Straubing – Vilshofen, bedingt und getrennt durch die Isarmündung, zwei grundlegend verschiedene Charakteristiken aufweist. Das Gefälle der Donau unterhalb der Mündung der Isar ist mit 0,3 ‰ dreimal so groß wie oberhalb.

¹ Die Errichtung eines Kraftwerkes im Durchstichkanal war seit den frühesten Planungen der RMD vorgesehen und wäre, auch entgegen anderweitiger Verlautbarungen der RMD, leicht in einem ergänzenden Planfeststellungsverfahren zu beantragen.

Dementsprechend sind die Fließgeschwindigkeiten oberhalb der Isarmündung deutlich geringer (bei Niedrigwasser etwa 0,4 - 0,5 m/s statt 1,0 - 1,2 m/s). Die Donau oberhalb der Isar weist damit – als Besonderheit unserer Region – teilweise die Charakteristik des Mittellaufes (wie z.B. in der ungarischen Tiefebene) auf.

Die Studie stellt eindeutig fest, dass die besonders wertvollen Fließgewässerarten und die besonders hochwertigen Habitate (Kieslaichplätze, Jungfischlebensräume) vor allem in der schnell fließenden Donau unterhalb der Isar zu finden sind. Wenn mit dem Stau die Fließgeschwindigkeiten um bis zu 75 % reduziert werden, wird damit der für die besonders bedeutsamen Arten wertvollste Flussabschnitt entwertet. Zu diesen Wirkungen kommen die weiteren, deutlich größeren Eingriffe durch die Variante C 2,80 außerhalb der Stauhaltung aufgrund der verschärften Baggerung und Regulierung.

Behauptet wird:

„Die Auswirkungen der Variante C 2,80 auf Natur und Umwelt sind, wie die EU-Studie ergeben hat, vollständig ausgleichbar.“

Wahr ist:

Die Eingriffsauswirkungen eines Ausbaus nach Variante C2,80 lassen sich nicht ausgleichen.

Die Behauptung, dass die Wirkungen der Variante C 2,80 ausgleichbar wären, negiert die für einen tatsächlich erfolgreichen Ausgleich notwendigen Bedingungen. Eine vollständige Kompensation wäre nur dann gegeben, wenn u.a. die folgenden Voraussetzungen erfüllt wären:

1. Die durch den Stau beeinträchtigten ökologischen Funktionen und Standortfaktoren werden in allen maßgeblichen Einzelheiten verlässlich und vollständig wieder hergestellt. In diesem Sinne müsste z.B. der hoch komplexe Grundwasserhaushalt in der gesamten Aue in der heutigen Qualität vollständig wieder hergestellt werden.
2. Es muss zudem sicher sein, dass nicht nur – gemäß Punkt 1. - die abiotischen Funktionen und Lebensbedingungen wieder hergestellt werden, sondern dass auch die betroffene Tier- und Pflanzenwelt die ggf. neu geschaffenen Lebensräume wie geplant annimmt und selbst bei besonders empfindlich reagierenden Arten auch langfristig keine Verluste in den Populationen auftreten. Ausgleichsmaßnahmen für unmittelbar von den Eingriffen betroffene Arten und Lebensräume müssten außerdem bereits zum Zeitpunkt des Eingriffes wirksam sein (also dem Eingriff in der Regel zeitlich vorgezogen werden);
3. Soweit für Ausgleichsmaßnahmen zusätzliche Flächen gebraucht werden, müssen diese auch tatsächlich zur Verfügung stehen.

Schon bei der Ermittlung und Bewertung des Eingriffes wurde ein maßgeblicher Teil des Grundwassergeschehens (Grundwasserdynamik im zeitlichen Verlauf, Grundwasserdynamik zwischen Mittel- und Hochwasser) nicht untersucht und nicht berücksichtigt. Dies gilt genauso für die Ausgleichsmaßnahmen: obwohl die oberhalb des Stauwehres geplanten kilometerlangen Dichtwände die für die Auebiotope hinter dem Deich maßgebliche Grundwasserdynamik zwischen Mittel- und Hochwasser unterbinden, gibt es dazu in der Studie keine einzige Berechnung. Die Studie weist hier eine entscheidende Lücke auf, der Aussage, die Eingriffe von Stau und Dichtwand seien „ausgleichbar“, fehlt damit die Grundlage.

Wegen der fehlenden Wiederherstellung der maßgeblichen Biotopbedingungen kann in dem betroffenen Raum auch die Vielfalt der Tier- und Pflanzenwelt bei weitem nicht vollständig erhalten bzw. wieder hergestellt werden. Auch nach Durchführung der vorgesehenen „Ausgleichsmaßnahmen“ würden damit dauerhaft Schäden und Beeinträchtigungen verbleiben.

Grundsätzlich gilt, dass die stets vorhandenen Unsicherheiten in den Wirkungsprognosen umso größer sind, je komplexer die von den Eingriffen betroffenen Ökosysteme sind. Durch die Koppelung von mehreren, jeweils mit eigenen Unsicherheiten behafteten Prognosemodellen² potenzieren sich die einzelnen Unsicherheiten. In der Folge ist damit die Behauptung, ein vollständiger Ausgleich sei möglich, in keiner Weise mehr durch tatsächlich verlässliche Prognosen gedeckt. Wie die Gutachter selbst

² Eingesetzt und gekoppelt wurden z.B. Modelle für die Flusswasserspiegelberechnung, die Grundwasserberechnung, die Modellierung der sich potenziell einstellenden Vegetation; auf diese Modelle stützt sich die ebenfalls mit Unsicherheiten behaftete Abschätzung der Folgen auf die Tier- und Pflanzenwelt und auf andere Schutzgüter.

z. B. auf dem dritten Donaforum im November 2012 in Straubing einräumten, gibt es für einzelne der verwendeten Prognose-Modelle wie z.B. das INFORM-Modell weder langfristige Erfahrungswerte noch die Möglichkeit einer empirischen Überprüfung (Validierung).

Darüber hinaus mussten die Gutachter einräumen, dass sich die erforderlichen Ausgleichsflächen bisher bei weitem nicht vollständig im Eigentum des Bauherren befinden.

Behauptet wird:

„Mit den geplanten Fischaufstiegshilfen und dem Seitengewässer kann die Durchgängigkeit für die Fische auch in Richtung von unten nach oben wieder hergestellt werden.“

Wahr ist:

Aufstiegshilfen und Nebengerinne ersetzen nicht den frei fließenden, völlig ungehindert durchwanderbaren Fluss.

Der Einbau von Fischtreppe und die Anlage eines Seitengewässers würden zwar sicherlich nicht ohne positive Wirkung bleiben. Allerdings werden diese Maßnahmen die Durchwanderbarkeit nicht für alle Arten und nicht im vollen bisherigen Umfang wieder herstellen.

Voraussetzung für einen vollständigen Ausgleich wäre, dass wirklich alle wandernden Fische die Mündung des Seitengerinnes oder der Fischtreppe finden. Dies ist nicht gegeben und auch nicht wahrscheinlich. Für das als Vergleich gerne angeführte Seitengerinne an der Staustufe Vohburg wird in der offiziellen Nachbilanzierung entsprechend festgestellt, dass dieses nur als „Teilausgleich“ bewertet werden kann.

Behauptet wird:

„Nur die Variante C 2,80 bietet die Möglichkeit, mit neuen „Auegewässern“ die Donau näher an ihren Urzustand heranzuführen und zwischen der Isarmündung und Aicha auf 8 km Länge ein bedeutsames Auebiotop neu zu schaffen“

Wahr ist:

Staustufe und kilometerlange Dichtwände haben mit dem „historischen Zustand“ der Donau, der angeblich als Referenz dient, nichts zu tun. Die Qualität der bestehenden Auelandschaft kann auch unabhängig von vorherigen Zerstörungen durch die Variante C 2,80 erheblich verbessert werden.

Auch im Ist-Zustand wie in der Variante A besteht die Möglichkeit, neue Auegewässer anzulegen bzw. zum Beispiel früher vorhandene Altwasserzüge wieder zu reaktivieren. Entsprechend sieht selbst die RMD-Planung für die Variante A die Anlage von Seitengewässern wie in der Variante C 2,80 vor, etwa in der Mühlhamer Schleife.

Dass in der Variante A deutlich weniger Seitengewässer als in der Variante C 2,80 vorgesehen sind, ist allein der Tatsache geschuldet, dass in dieser Variante die Eingriffe in die Fließgewässerlebensräume erheblich kleiner sind (laut Ermittlung der Gutachter beträgt der Verlust von Fischlebensräumen hier nur 35 ha statt 99 ha in der Variante C 2,80). Entsprechend werden deutlich weniger Seitengewässer als „Ausgleich“ gebraucht. Grundsätzlich gilt: Es ist erheblich sinnvoller – und im Übrigen auch gesetzlich gefordert –, Eingriffe durch die Wahl der verträglicheren Variante (= Variante A) zu vermeiden, als zu versuchen, größere Eingriffe umfangreicher zu kompensieren.

Unabhängig hiervon sollten im Rahmen der Optimierung der Variante A zur „Variante A+“ alle Möglichkeiten ausgeschöpft werden, die vielen, zum Teil bereits seit langem geplanten Verbesserungen umzusetzen. Dies betrifft vor allem auch die Redynamisierung des Isarmündungsgebietes. Die Pläne hierfür liegen seit Jahrzehnten in der Schublade; sie wurden bisher vor allem unter Verweis auf den noch nicht entschiedenen Donauausbau nicht weiterverfolgt.

Behauptet wird:

„Nur die Variante C 2,80 bietet die Möglichkeit, die Mühlhamer Schleife zu renaturieren, da mit Staustufe und Durchstichkanal die Schleife schiffahrtstfrei gemacht werden kann.“

Wahr ist:

Die Mühlhamer Schleife ist bereits heute ein höchstwertiger Lebensraum, der nur aufgrund des erwarteten Donausausbaus nicht unter Naturschutz gestellt wurde.

Die Hochwertigkeit der Mühlhamer Schleife ergibt sich auch aus den Bewertungen der EU-Studie zum Ist-Zustand, etwa im Bezug auf die Fischfauna. Den Kies-Laichplätzen wie die Jungfisch-Lebensräumen wurden trotz der bestehenden Vorbelastung durch die Schifffahrt zumeist die absolut höchsten Wertstufen zugewiesen.

Die in der Mühlhamer Schleife an Land vorgesehenen Maßnahmen (z.B. Anlage eines Seitengewässers) sind sämtlich nicht nur in der Variante C 2,80, sondern auch in der Variante A oder im Ist-Zustand durchführbar. Entsprechend sind die Planungen hier für Variante A und C 2,80 identisch.

Auch die geplanten Maßnahmen im Fluss zeigen kaum Unterschiede zwischen den Varianten; 2 von 3 in der Variante C 2,80 neu vorgesehenen Kiesinseln sowie die bessere Anbindung und Durchströmung der Wasserkörper hinter den bestehenden Leitwerken sind in beiden Varianten geplant; die in der Variante C 2,80 geplante dritte Kiesschüttung (an einer „Insel“ bei Aicha) würde dagegen zunächst vor allem einen bestehenden, höchstwertigen Kieslaichplatz überschütten (und diesen damit vor allem lediglich weiter in die Flußmitte verschieben).

Belastungen ergeben sich in der Variante A vor allem durch die Verlängerung eines bestehenden Bühnenfeldes (7 neue Bühnen) am unteren Ende der Schleife und die Anpassung (Verlängerung) von Bühnen innerhalb der Schleife. Nicht nachvollziehbar ist, warum Möglichkeiten zur Verbesserung z.B. durch die ökologische Umgestaltung bestehender Bühnen (außerhalb neu errichteter bzw. angepasster Bühnen) nicht ausgeschöpft wurden. Die Bewertung der Wirkung sonstiger Beeinträchtigungen (z.B. durch Kolkverfüllungen oder durch den Schiffsverkehr) auf Kies-Laichplätze und andere Schlüsselhabitate für die Fischfauna ist nicht im einzelnen nachvollziehbar und damit nicht nachprüfbar.

Behauptet wird:

„Im Unterschied zur Variante C 2,80 ist die Variante A eine „Steinigung der Donau“, da hier 600.000 m³ Wasserbausteine eingebaut werden müssten.“

Wahr ist:

Die angegebene Menge der einzubauenden Wasserbausteine geht auf die Planung der RMD bzw. das Regelungskonzept der Bundesanstalt für Wasserbau (BAW) zurück. Die Steinmenge kann durch den Verzicht auf Bauwerke wie das überlange Leitwerk an der Isarmündung oder eine stärkere Auflösung des langen Leitwehres unterhalb der Mühlhamer Schleife deutlich reduziert werden. Auch die Kolkverfüllungen müssen im Rahmen der ökologischen Optimierung überprüft werden.

Gleichwohl und unbestritten stellt auch die Variante A einen Eingriff in den Fluss dar; da hier allerdings die Dynamik der Wasserstände vollständig erhalten bleibt, erscheint diese Variante – in ökologisch weiter optimierter Form – als Kompromiss zwischen den Interessen der Schifffahrt und den Belangen des Naturschutzes im Gegensatz zur Variante C 2,80 noch als tragbar.

Im Übrigen ist die Menge der eingebauten Steine in der Variante C 2,80 nur deshalb geringer, weil hier ein Teil der Flussregelungsbauwerke durch den (erheblich schädlicheren) Stau ersetzt wird. Faktisch ist in der Variante C 2,80, weil insgesamt eine höhere Wassertiefe erreicht werden soll, in der Fließstrecke die Regelungsintensität, d.h. die Dichte der Bauwerke pro km höher als in der Variante A. Auch die Baggermenge für die Herstellung der Fahrrinne ist – trotz deutlich kürzerer Baggerstrecke (54 statt 69 km) – mit 1,2 Mio m³ fast dreimal so hoch wie in der Variante A mit 450.000 m³.

Behauptet wird:

„Ausgebaut werden muss auf jeden Fall, da sich die Donau mit einer Rate von 2cm/Jahr eintieft und deshalb ein hoher Handlungsdruck besteht.“

Wahr ist:

Die Eintiefung geht auf die Errichtung der Staustufen Straubing und Pielweichs (an der Isar) zurück. Die hierdurch ausgelösten Geschiebedefizite müssen durch die entsprechenden Verursacher ausgeglichen werden (z.B. durch eine gezielte Geschiebezugabe).

Behauptet wird:

„Durch die Drohung, gegen die Stauvariante klagen zu wollen, nimmt der Bund Naturschutz die Menschen in der Region in Geiselnhaft und handelt erpresserisch. Denn in diesem Falle würde der BN gleichzeitig auch den Hochwasserschutz blockieren.“

Wahr ist:

Mit der sachlich nicht begründeten Kopplung von Donauausbau und Hochwasserschutz wurden die erforderlichen Hochwasserschutzmaßnahmen über Jahrzehnte verschleppt.

In der aktuellen Diskussion zeigt sich, dass sehr wohl, wie unter anderem vom BN seit Jahren gefordert, der Hochwasserschutz auf gesamter Strecke realisiert werden kann, auch wenn in einer Teilstrecke von 15 km die Wasserstraße zunächst überhaupt nicht ausgebaut werden soll (um so die Möglichkeit eines späteren Staustufenbaus offen zu halten).

Damit stellt sich die Frage, warum nicht schon längst der Hochwasserschutz unabhängig vom Ausbau auf gesamter Strecke verbessert wurde.

Da sich, wie gezeigt, der Hochwasserschutz vom Ausbau trennen lässt, hätte auch eine Klage gegen die Staustufenvariante C 2,80 keine blockierende Wirkung für den Hochwasserschutz.

Kontakt:



Bund Naturschutz in Bayern e.V.
Landesfachgeschäftsstelle Nürnberg
Bauernfeindstraße 23
D – 90471 Nürnberg

Tel.: ++49 – 911 – 81 87 8 - 10

Fax: ++49 – 911 – 86 95 68

buero.landesvorsitzender@bund-naturschutz.de

www.bund-naturschutz.de