

„Gegen den Ausbau der Donau zwischen Straubing und Vilshofen - Für die Renaturierung der Donau“



Inhalt

1. Die Donau
2. Donau vom Ausbau bedroht
3. JBN Forderungen
4. Es gibt Alternativen
5. Hintergründe
 - Donau als Wasserstraße
 - Donau aus ökologischer Sicht
 - Donau Kulturlandschaft
6. Übersicht über Ausbauvarianten der Donau
7. Konfliktgebiete zwischen Verkehrsprojekt und Gewässer- und Auenschutz an der Donau
 - Politische und wirtschaftliche Interessen
 - Interessen der Anwohner
8. Wir zweifeln am Donauausbau
 - Donauausbau = Klimafreundlich?
 - Ist der Donauausbau wirtschaftlich?
 - Dominoeffekt für Europa?
9. Begriffserläuterung



Die Donau

Die Donau ist der zweitlängste Fluss Europas. Von ihrer Quelle im Schwarzwald bis zur Mündung im Schwarze Meer legt sie 2888 km zurück. Sie verbindet 10 verschiedene Länder miteinander.

Für jedes dieser Länder bedeutet der Fluss ein Stück kulturelle Identität und Tradition. In zahlreichen Sagen und Legenden taucht er auf. Bekannte Schriftsteller und Musiker wurden von der Schönheit und Kraft der Natur inspiriert. So schrieb zum Beispiel Johann Strauß den weltberühmten Donauwalzer. Auch in der kroatische Nationalhymne wird die Donau besungen.

Der Fluss dient direkt als Lebensgrundlage für die Menschen entlang des Flusslaufes. Er sichert die Versorgung mit Trinkwasser. In einigen Donauabschnitten wird sogar noch gefischt. Eine wertvolle Kultur- und Erholungslandschaft sind die natürlichen Auenwälder entlang der Donau.

Donau vom Ausbau bedroht

Um den Austausch von Gütern durch das Schiff zu erleichtern, hat die Donau seit dem Beginn der Industrialisierung zahlreiche schwere Eingriffe durch Menschenhand erfahren. Nur noch ca. 10% der Donau sind in ihrer ursprünglichen Form vorhanden. Großprojekte, bei denen der Fluss durch Wehre, Dämme, Staustufen und Kanäle reguliert wurde, zerstörten weite Teile der natürlichen Flusslandschaft.

Auch der letzte freifließenden Donauabschnitt Deutschlands ist durch Ausbaupläne zu Gunsten der Schifffahrt bedroht. Seit 1992 wird der Ausbau der Donau zwischen Straubing und Vilshofen von der Bayerischen Staatsregierung forciert. Umweltverbände, Bürgerinitiativen und Bundestagsabgeordnete/ fast alle bayerischen Landtagsparteien (wir – die Jugendorganisation Bund Naturschutz-) wehren sich gegen die Zerstörung einer einmaligen Landschaft, eines ausgezeichneten Naherholungsgebiets und eines wichtig Rückzugsraums für seltene Tier- und Pflanzenarten.

Im Spannungsfeld zwischen politischen, wirtschaftlichen und ökologischen Interessen wird nun seit mehr als 15 Jahren um die Zukunft der Donau zwischen Straubing und Vilshofen gestritten. (Im folgenden werden die jeweiligen Motive für und gegen den Donauausbau näher erläutert)



JBN Forderungen:

Donau renaturieren!

Wir sind gegen einen Ausbau, weil er weder ökologisch tragbar noch wirtschaftlich sinnvoll ist. Die Renaturierung dagegen ermöglicht völlig neue und bis jetzt unbedachte Chancen und Möglichkeiten.

UNSECO Welterbe werden!

Wir wollen, dass die einmalige ökologische und kulturelle Wertigkeit des über 8.000 Hektar großen europäischen Schutzgebiets entlang der Donau als UNESCO Weltnatur- und Kulturerbe ausgezeichnet wird.

Demokratie ernst nehmen!

Wir fordern, dass die Verbindlichkeit von demokratischen Beschlüssen auch für die Bayerische Staatsregierung gilt. Denn bis heute versucht die Staatsregierung von Bayern mit allen Mitteln den Bundestagsbeschluss von 2002 zum Ausbau ohne Staustufen zu umgehen.

Es gibt Alternativen!

Um für immer größere Schiffe Platz zu machen, wird eine immer tiefere Fahrrinne gefordert. Es wäre jedoch viel sinnvoller die Schiffe an den Fluss anzupassen, anstatt umgekehrt. Viele ältere Schiffe müssen ohnehin modernisiert werden. Vor allem in Anbetracht des Klimawandels, der die Wahrscheinlichkeit von Extremwetterlagen, wie Dürreperioden erhöht, ist die Anpassung von Schiffen auf lange Sicht sinnvoll. Dies ist eine Herausforderung, die ein modernes Europa mit Innovation und neuer Entwicklung schon in den letzten Jahren angenommen hat und weiter umsetzen muss. Die Donau hat Kapazitäten, die sinnvoll genutzt werden können! Die Binnenschifffahrt ist noch nicht an ihre Belastungsgrenzen gestoßen. Durch die Verbesserung der Donauschifffahrt mit Hilfe optimierter Prozesse und technischer Lösungen z.B. Logistik und den Einsatz von Telematik können die vorhandenen Kapazitäten auch ohne Eingriffe in die Natur erweitert werden.

Mit der Renaturierung der Isar hat die Regierung Bayerns einen Schritt in die richtige Richtung gemacht. Das Land hat begonnen den Bundestagsbeschluss von 2003 umzusetzen, in dem beschlossen wurde, Flüsse wieder in ihre ursprüngliche Form zu bringen. Es ist heuchlerisch an einer Stelle zu renaturieren während die Donau kanalisiert wird. In vielen Regionen hat man verstanden, dass der beste Hochwasserschutz ein renaturierter Fluss ist. Er bietet im Falle einer Überschwemmung den Wassermassen genügend Raum um sich in der Breite auszudehnen. Wenn eine Hochwasserwelle entsteht, wird sie durch ein natürlichen Flusslauf verzögert und abgebremst. Für die Siedlungsgebiete muss ein Hochwasserschutzkonzept ergänzend hinzugefügt werden.



Deshalb fordern wir, dass auch die Donau in weiteren Abschnitten in ihren ursprünglichen Zustand „zurückgebaut“ wird. Deutschland sollte als hochentwickeltes Industrieland durch nachhaltiges Handeln ein Vorbild für andere sein.

Hintergründe

Donau als Wasserstraße

Im gesamten Europa wird ein zunehmender Personen- und Güterverkehr vorausgesagt. Verkehrsprognosen aus dem Jahr 2000 gehen von einem Anstieg des deutschen Güterverkehrs um 64% bis zum Jahr 2015 aus. 20% des Anstiegs betreffen die Binnenschifffahrt. Damit verändert sich die Bedeutung der Donau als europäische Wasserstraße erheblich. Denn Schiffe sind neben der Bahn das klimafreundlichste Transportmittel. Im Vergleich zum LKW-Verkehr verbraucht der Schiffsverkehr nur 33 g CO₂ pro Tonnenkilometer. Die CO₂ Bilanz der Bahn liegt bei ca.29 - 41g CO₂ pro Tonnenkilometer(die Aussagen der Bahn unterschieden sich von Aussagen anderer Quelle). Deshalb sollen Gütertransporte von der Straße (LKWs) auf das Schiff verlagert werden. Zur besseren Vernetzung und Vereinheitlichung der Verkehrssysteme in den Mitgliedsstaaten hat die EU das TEN Projekt (Transeuropäisches Netzwerk) entwickelt. Dieser Aktionsplan beinhaltet auch den Auf- und Ausbau der europäischen Wasserstraßen.

Der Donau-Abschnitt zwischen Straubing und Vilshofen ist vom EU TEN Projekt betroffen, da er als Nadelöhr der Donauschifffahrt gilt. Glaubt man den Prognosen, würde sich ein Scheitern des Ausbaus negativ auf die CO₂ Bilanz in Zeiten eines steigenden Verkehrsaufkommens auswirken. Dem Ausbau steht somit eine klimafreundliche Verlagerung des Verkehrs entgegen. ABER die Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf die Wasserstraße ist kritisch zu hinterfragen, denn: Von den 7.466.994 Tonnen Gütern, die im Jahr 2007 an der Schleuse Jochstein auf der Donau registriert wurden, waren nur 0,1% Containerware. D.h. auf der Donau werden fast ausschließlich Massengüter, wie Futtermittel (28,5%), Stahl (19%) und Erze und Metallabfälle (16,4%) verschifft. Mit LKW werden überwiegend sogenannten Stückgüter (also Containerware, die nicht so sehr schwer ist, sondern vor allem viel Raum einnimmt) transportiert. Eine Verlagerung dieser Güter auf den Schienenverkehr ist wesentlich sinnvoller, weil die Donaubrücken nicht für den Verkehr von Containerschiffen ausgelegt sind. Sie sind zu niedrig für die hoch aufgestapelten Ladungen. Die Brücken durchgängig umzubauen wird wegen der riesigen Kosten nicht umgesetzt. Außerdem wird der Transport der Güter vom jeweiligen Hafen zum letztendlichen Zielort nicht der Ökobilanz der Schifffahrts zugerechnet. Der scheinbar so niedrige CO₂ Ausstoß des Schifffahrts wird durch die Energiebilanz des Hafenverkehrs, der Ladearbeiten sowie des Anbindungstransports an das Schiff noch deutlich erhöht.



Die Donau aus ökologischer Sicht

Die wenigen ursprünglichen und nicht regulierten Abschnitte sind Rückzugsgebiet für viele vom Aussterben bedrohten Tier- und Pflanzenarten. Diese Regionen werden von der EU durch das Label „Natura 2000“ (Flora-Fauna-Habitat- und Vogelschutzgebiete) geschützt. Dies gilt auch für den letzten freifließenden Abschnitt der bayerischen Donau zwischen Straubing und Vilshofen. Der wird von der EU bezeichnet als *„herausragendes Erhaltungsgebiet für Auen- und Stromtalberräume mit besonders artenreicher Fisch- und Weichtierfauna mit teils sehr seltenen oder endemischen Arten“*. Endemisch besagt, dass eine Art nur an diesem einen Ort vorkommt.

Dazu gehört zum Beispiel der Schrägflügel. Das ist ein Fisch, der nur in den schnellfließenden Gewässern der Donau und ihrer Seitenarme vorkommt. Er benötigt durchspülte, sandige oder kiesige Bodengründe, wie sie in den unregulierten Flussabschnitten vorkommen. Weil Querbauwerke wie Staustufen zunehmen, ist er vom Aussterben bedroht.

Auch der Schilfrohrsänger ist ein wertvoller, weil seltener Bewohner der Donauauen. Dieser Langstrecken- Zugvogel verbringt die Sommerperiode in Schilfufer-Gebüsch entlang des Flusses. Das Schilfufergebüsch mit uneingedämmtem Übergang von Fluss zum Ufer und den natürlichen Wasserschwankungen ist für diese Population essentiell. Man findet außerdem zahlreiche seltene Muscheln und Amphibien und Fischarten. An den Ufern und in den angrenzenden Auwäldern brüten über 100 verschiedene Vogelarten, von denen einige akut vom Aussterben bedroht sind. Im Winter dient die Flussregion über 50.000 Zugvögeln als Rastplatz, da der Fluss hier aufgrund seiner schnellen Fließgeschwindigkeit nicht zufriert. Aber auch viele Pflanzenarten, die auf der Roten Liste stehen, kommen hier vor. Das natürliche Gleichgewicht ist weitgehend intakt, so dass die Wasserqualität besonders gut ist, da sich der Fluss selbst reinigt. Schon eine geringe Veränderung der natürlichen Flussdynamik gefährdet das gesamte Ökosystem Flussaue massiv.

Es ergibt sich also grundsätzlich eine Zwickmühle zwischen der Notwendigkeit die Natur zu erhalten und andererseits den wirtschaftlichen Anforderungen von Verkehr und Industrie gerecht zu werden.



Die Donau als Welterbe

Wir fordern die Auszeichnung der Donau als UNESCO Weltkultur- und Naturerbe. Die UNSECO Welterbekonvention sorgt für den Schutz von Monumenten, Gebieten und Landschaften von universeller Bedeutung („outstanding universal value“). Alle Mitgliedstaaten der EU sind an der Auszeichnung beteiligt. So ist beispielsweise die Regensburger Altstadt im Juli 2006 in die UNESCO-Welterbeliste der Kulturgüter aufgenommen worden. Das unterstreicht den überragenden Wert der Gesamtregion. Mit rund 70 km befindet sich zwischen Straubing und Vilshofen der längste und ökologisch wichtigste frei fließende Abschnitt des Donaustromes in Mitteleuropa. Die Dynamik der Wasser- und Grundwasserstände schafft die Voraussetzung für eine überragende Vielfalt von verschiedenen Biotopen und seltenen Arten. Deswegen Weltnaturerbe.

Die Region hat aber auch eine herausragende geschichtliche und kulturelle Bedeutung. In der deutschen und europäischen Geschichte ist der Fluss Verbindungslinie und Verkehrsweg, aber auch Grenze zwischen Völkern, Staaten und Kulturen. An der Donau spielt das deutsche Nationalepos, das Nibelungenlied.

Über die Zeit entstand entlang des Flusses eine einmalige Kulturlandschaft, deren wertvollen kulturellen Schätze von einer langen Geschichte als Grenzregion des Römischen Reiches und Metropole des Mittelalters zeugen. Die historischen Klöster Niederalteich und Metten und die größte Kirchgemeinde der Welt im Passauer Dom sind lebendige Andenken an die Christianisierung des östlichen Mitteleuropas.

Als sogenannte „mixed site“ könnte diese einzigartigen Symbiose Natur, Kultur und Geschichte an der Donau als Welterbe würdig ausgezeichnet werden.

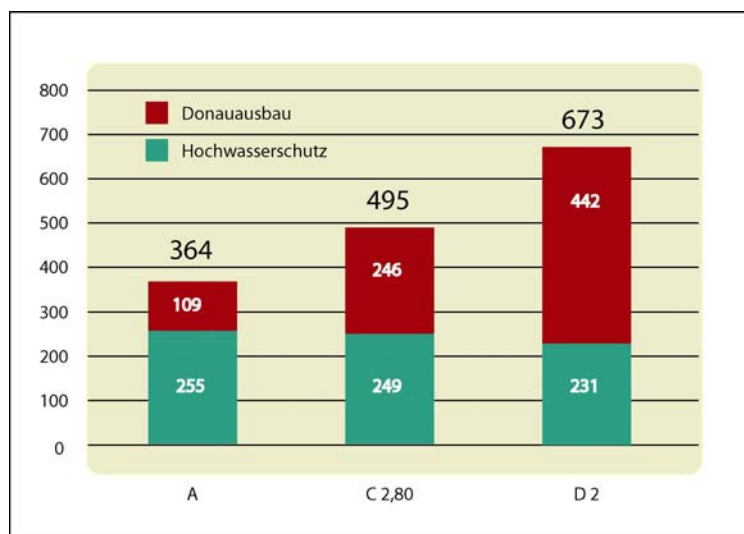
Varianten des Ausbaus

Ausbau der Donau im Streckenabschnitt Straubing - Vilshofen

Um beide Faktoren zu berücksichtigen, werden verschiedene Ausbauvarianten geplant, diskutiert und geprüft. Die folgende Tabelle gibt einen Überblick über Ausmaßnahmen, Ausbauziele, ökologische Auswirkungen und Akteure.



Variante	Zahl der Staustufen	Ort d. Staustufe	Maßnahmen	Fahrrinnenbreite	Fahrrinntiefe	Befahrbare Tage pro Jahr	Kosten	Ökologische Auswirkungen	Verfechter
Ist-Zustand	0			70m, tlw. 40m	2.0m	160 (in eine Richtung)			
A	0		Verlängerung und Neubau von Bühnen*, Erosionsausgleich und Verbauung von Kolken*		2.2m	185 (in eine Richtung)	ca. 364 Mio. Euro	Wasserdynamik bleibt erhalten, Fließgeschwindigkeit z.T. erhöht	Umweltverbände, Bundestag (Beschluss 2002), Mehrheit der Anrainergemeinden
C/C _{2,80}	1	Aicha	Durchstich der Mühlhamer Schleife; Staustufe hebt Wasserspiegel bei Niedrigwasser um 2,8 Meter an	70m	2,4m	290 zeitweise beidseitig	ca.495 Mio. Euro	Reduzierte Fließgeschwindigkeit im Rückstaubereich (14 km), stark reduzierte Wasserdynamik bei Niedrigwasser	Freistaat Bayern
D ₂	3	Waltendorf, Aicha, Vilshofen	Durchstich der Mühlheimer Schleife, gesamter Flusslauf gestaut	80m	2,8m	Ganzjährig, größtenteils beidseitig	ca.673 Mio. Euro	Keine natürliche Wasserdynamik, Fließgeschwindigkeit auf Minimum reduziert	RMD AG, Freistaat Bayern



Der Hochwasserschutz ist in den Kosten für alle Varianten schon mit eingerechnet und beträgt jeweils 230-255 Mio. Euro. In der nebenstehenden Tabelle werden die Kosten für die einzelnen Varianten im Vergleich dargestellt.

Konfliktgebiete zwischen Verkehrsprojekten und Gewässer- und Auenschutz an der Donau:

Politische und wirtschaftliche Interessen

Die Donau ist eine Bundeswasserstraße. Deswegen hat sich die Bundesregierung von 1996 bis 2002 als Bauherr ausführlich mit dem Thema beschäftigt. Der Bundestag beschloss im Juni 2002 einen Ausbau nach Variante A. Diese sieht „flussregulierenden Maßnahmen“ aber keine Staustufen vor. Trotz dieser Entscheidung hat die niederbayerische Regierung in einem weiteren Raumordnungsverfahren für 1,5 Mio. Euro Steuergelder alle Ausbauvarianten –auch solche mit Staustufen- erneut geprüft. Sie kam zu einem positiven Schluss für die Variante C/C 2,80 mit einer Staustufe bei Aicha und einem Durchstich an der Mühlhamer Schleife.

Die Rhein-Main-Donau Wasserstraßen AG spricht sich ebenso für die Variante C 2,80 aus. Sie verfügt über die Rechte zur Nutzung der Wasserkraft der Donau zur Energiegewinnung. Die Energiekonzerne E.ON, LEW (Tochter der RWE) und EnBW sind die Besitzer der RMD Wasserstraßen AG.

Die europäische Union empfahl auf eine Anfrage bezüglich der ökologischen Verträglichkeit hin den Ausbau nach Variante A. Sie spricht sich im Rahmen des TEN Projekts aber für einen baldigen Ausbau aus, der von EU Steuereinnahmen zu 50% mitfinanziert wird. Voraussetzung ist laut TEN Richtlinien, dass der Fluss für 3000t schwere Schiffe ganzjährig befahrbar ist. Die Fahrrinntiefe soll 2,5m betragen. Die EU hat bis jetzt keine Präferenz für eine bestimmte Ausbauvariante in der Öffentlichkeit geäußert, sondern überlässt die Entscheidung der nationalen Regierung.

Interessen der Anwohner

Die Bevölkerung dagegen spricht sich mehrheitlich gegen einen Ausbau vor allem der Varianten C2.80 und D2 aus. Gemeinsam mit Umweltverbänden üben sie starken politischen Druck aus, der auch auf den Bundestagsbeschluss von 2002 mitwirkte. In Umgebung des gestauten Flusses würde die Trinkwasserqualität sinken aufgrund von Veränderungen im Grundwasserhaushalt. Wie genau sich Grundwasseränderungen auf die Feldwirtschaft der Bauern auswirken ist nicht vorhersehbar, sicher ist aber eine Veränderung.

Anwohner befürchten ähnlich negative Auswirkungen wie sie beim Ausbau in anderen Abschnitten auftraten. Zum Beispiel an der Staustufe Straubing sank die Wasserqualität drastisch. Wegen des stehenden Wassers entwickelte sich eine Überpopulation von Zuckmücken, gegen die vor einigen Jahren nur der großflächige Einsatz des Pestizids BTI half.



Wir zweifeln am Donauausbau...

Donauausbau = Klimafreundlich?!

Der Verkehr soll von der Straße auf die Schiene verlagert werden, das gilt als klimafreundlich. Wenn die Donau kanalisiert wird um den CO₂ Ausstoß zu verringern wäre das jedoch ein falscher Schritt. Denn das eigentliche Ziel von CO₂ Einsparungen ist ja letztendlich der Umweltschutz. Bleibt dieser auf der Strecke ist das widersprüchlich und das Ziel verfehlt. Gerade die Varianten C/C2,80 oder D2 führen trotz geplanter Ausgleichsmaßnahmen zu einer irreversiblen Zerstörung der wertvollen Naturlandschaft. Wird nicht der Ausbau der Wasserstraße als Alibi für umweltfreundliche Verkehrspolitik instrumentalisiert?

Ist der Donauausbau wirtschaftlich?

Das Nutzen-Kosten-Verhältnis ist bei allen Ausbauvarianten nicht überzeugend. Millionen Steuereinnahmen werden für ein unsinniges Projekt ausgegeben. Anstatt die freien Kapazitäten der Donau zu nutzen, bleiben Alternativen auf der Strecke.

Die Sport- und Freizeitbranche hat in der Region einen wichtigen Beschäftigungs- und Einkommensfaktor. Im Falle eines Ausbaus nach Plänen der Bayerischen Staatsregierung fällt dieser weg.

Die Vermutung liegt nahe, dass es bei diesen großen Ausbauprojekten nicht nur um die Verbesserung der Schifffahrt geht, sondern vor allem um große Bauaufträge, die manche Firmen über Jahre hinaus beschäftigen werden.

Dominoeffekt für Europa?

Wenn der letzte Abschnitt der bayerischen Donau, der wegen mangelnder Tiefe nicht ganzjährig befahrbar ist, ausgebaut wird, fällt der erste Dominostein für die weiteren 1000 Donaukilometer. Denn auch wertvolle natürliche Donauabschnitte in Österreich, Ungarn, Kroatien, Bulgarien, Rumänien und in der Ukraine müssten dann auf die geforderte Tiefe von 2,50m ausgebaut werden um wirtschaftlich zu bleiben.

Bayern hat damit Verantwortung nicht nur für die eigene Heimat, sondern nimmt eine Vorbildfunktion für Europa ein, wenn sie den Wert dieser Kultur- und Naturlandschaft erkennt und schützt.





Grün sind die ökologisch sehr wertvollen Regionen

Rot sind die „Engstellen“ die nach EU (TEN) Plänen für die Schifffahrt so bald wie möglich ausgebaut werden sollen

Begriffserklärung:

***Buhne** Bauwerk im rechten Winkel zum Strom zum Zweck der Flussregulierung; erhöht Wasserspiegel und Fließgeschwindigkeit in Flussmitte

***Kolk** ~ Strudeloch; Erosionserscheinung im Flussbett; im Fluss mitgeführtes Geröll schleift eine Vertiefung in das Flussbett

