

Donauausbau: Dichtung und Wahrheit

Weil es für die Zerstörung der Donau außer dem Profit der Bau- und Staulobby keine echten Argumente gibt, wird etliches an Unwahrheiten verbreitet. Die folgenden Zeilen setzen den fünf dreistesten Behauptungen die Wahrheit entgegen.

Behauptet wird:

Die Donau zwischen Straubing und Vilshofen muss mit Staustufen ausgebaut werden, um Frachtverkehr von der Straße auf die Wasserstraße verlagern zu können.

Die Wahrheit ist: Auch mit einem Maximalausbau wird es keine spürbare Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Wasserstraße geben.

- Über 60 % des LKW-Verkehrsaufkommens entfällt auf Entfernungen unter 50 km. Diese Entfernung ist für das Binnenschiff nicht relevant.
- Das Binnenschiff transportiert in erster Linie Massengüter wie Erze, Futter- und Düngemittel oder Holz, der LKW dagegen vor allem Stückgut.
- Selbst nach den Prognosen der Staubefürworter würde ein Ausbau im Jahr 2015 nur eine Entlastung der Straßen um weniger als 1 % bewirken (Prognose 2015, Autobahn A3: ca. 16.000 LKW/Tag; prognostizierte Entlastung: < 1%, ca. 130 LKW/Tag).
- Allein die Container-Schifffahrt wäre grundsätzlich in der Lage, Güter vom LKW zu übernehmen. Voraussetzung hierfür wäre jedoch neben der Verbesserung der Brückendurchfahrtshöhen die Weiterentwicklung der Häfen zu funktionierenden Knotenpunkten innerhalb der gesamten Transportkette. Nicht notwendig ist jedoch die Errichtung von Staustufen in der Donau.

Behauptet wird:

Staufufen müssen gebaut werden, um 2,5 m Abladetiefe ganzjährig sicherzustellen. Nur damit ist ein wirtschaftlicher Schifffahrtsbetrieb möglich.

Die Wahrheit ist: Es gibt keinen Grund und keine Verpflichtung, 2,5 m Abladetiefe ganzjährig herzustellen.

- Schon jetzt ist ein wirtschaftlicher Schifffahrtsbetrieb möglich – wäre dem nicht so, würden zwischen Straubing und Vilshofen keine Binnenschiffe fahren.
- Auch mit Staustufen würde die Donau-Wasserstraße nicht „ganzjährig zuverlässig“. Bei Hochwasser, Eisgang und Schleusenreparaturen muss die Wasserstraße gesperrt werden. Durch Staustufenbau erhöht sich das Risiko der Vereisung.

- Es gibt keine internationale Verpflichtung, nach der 2,5 m Abladetiefe ganzjährig garantiert werden muss. Die Internationale Donaukommission empfiehlt eine Fahrrinntiefe von 1,85 - 1,95 m; Ziel der EU für die Donau ist die Wasserstraßenklasse IV, also 2,5 m Abladetiefe an 60% der eisfreien Tage im Jahr (=240 Tage). Diese Zielwerte können an der Donau zwischen Straubing und Vilshofen ohne Staustufen erreicht werden.

- Für viele Güter sind aufgrund ihrer geringen Dichte selbst bei voll beladenem Schiff keine 2,5 m Abladetiefe erforderlich. Containerschiffe, die noch am ehesten Verkehr vom LKW übernehmen könnten, besitzen selten mehr Tiefgang als 1,7 - 1,8m. Moderne Binnenschiffslogistik wird nicht durch die frei fließende Donau, sondern durch zu niedrige Brücken über Donau, Main und Main-Donau-Kanal behindert.

- Nachfrage und wirtschaftlicher Erfolg des Binnenschiffs hängen von vielen Faktoren ab, z.B. von der Präsenz in der Fläche, von ausreichender Transportgeschwindigkeit, von der Wirtschaftlichkeit auch bei kleinen Mengen und von der Einbindung in „kombinierte Verkehre“. Große Wassertiefen spielen dagegen eine untergeordnete Rolle. Am Main hat sich, obwohl dieser Fluss vollständig gestaut und ausgebaut ist, der Umschlag in den Häfen in den letzten 10 Jahren fast halbiert.

Behauptet wird:

Der 70 km lange Donauabschnitt zwischen Straubing und Vilshofen ist der letzte und entscheidende Engpass der Wasserstraßenverbindung zwischen Nordsee und Schwarzem Meer.

Die Wahrheit ist: Straubing - Vilshofen ist nicht der „letzte Engpass“.

- Die Verbindung zwischen Nordsee und Schwarzem Meer führt nicht über die Binnenwasserstraße, sondern über den Seeweg. Dieser Weg ist schneller und erheblich billiger. Die Flüsse dienen vor allem dem Transport von Gütern von den Seehäfen in das Landesinnere und umgekehrt.
- Insgesamt entsprechen über 1400 km der ca. 2400 km schiffbaren Donau nicht der Forderung, 2,5 m Abladetiefe ganzjährig zu gewährleisten.
- Auch in der „Gebirgsstrecke“ am Mittelrhein (zwischen Mainmündung und Koblenz) beträgt bei Niedrigwasser die Fahrrinntiefe lediglich 2,1 m, örtlich sogar nur 1,9 m.

Behauptet wird:

Die geplante Staustufe bei Aicha ist viel harmloser als die Staustufen Jochenstein, Geisling oder Straubing, da das Wehr nur eine geringe Fallhöhe aufweist. Das geplante Bauwerk ist eher eine harmlose „Stützwelle“ als eine Staustufe.



Bitte wenden !

Die Wahrheit ist: Eine Staustufe in der Donau würde Fluss und Landschaft unwiederbringlich zerstören.

- Im Bezug auf die ökologischen Auswirkungen ist die Fallhöhe relativ unbedeutend. Entscheidend ist, dass der Stau die Durchgängigkeit des Flusses unterbricht und auf langer Strecke die Wasserstandsschwankungen zwischen Mittel- und Niedrigwasser im Fluss und im Grundwasser unterbindet. Dieses „Atmen“ des Flusses und der Aue ist jedoch unverzichtbar für die Biotope und die Artenvielfalt in der Donau-Landschaft, aber auch z.B. für die Ertragskraft der Böden oder für die Nutzbarkeit des Grundwassers als Trinkwasser.
- Außerhalb der Staustrecke würden die mit der Variante C2,80 geplanten verschärften Abgrabungen in der Flußsohle zu einem massiven Absinken der Wasser- und Grundwasserstände führen. Zur angeblichen „Sanierung“ würde die Rhein-Main-Donau AG dann langfristig auch die Staustufen bei Waltendorf und Vilshofen bauen. Die Abgrabungen bzw. die Errichtung von letztendlich drei Staustufen würden Fluss und Aue zwischen Straubing und Vilshofen großflächig und endgültig zerstören.

Behauptet wird:

Die Auswirkungen einer Staustufe und eines Durchstichkanals bei Aicha können ausgeglichen werden. Durch Seitengerinne und andere Maßnahmen u.a. in der Mühlhamer Schleife entstehen in ausreichendem Maß neue Ersatzlebensräume.

Die Wahrheit ist: Die Variante C 2,80 ist ökologisch nicht ausgleichbar.

- Seitengerinne mit wenigen Metern Breite und andere Maßnahmen können einen zerstörten Strom wie die Donau nicht

ersetzen. Dies zeigen u.a. die Nachuntersuchungen an den Staustufen Vohburg, Geisling und Straubing.

- Mit den Seitengerinnen können die besonderen Grundwasserverhältnisse in der Aue nicht wieder hergestellt werden. Dies stellen alle Fachbehörden und -verbände im Raumordnungsverfahren fest, selbst die Landesplanungsbehörde weist auf die Nicht-Ausgleichbarkeit hin.
- Nach dem Bayerischen Naturschutzgesetz steht nicht der Ausgleich, sondern die Vermeidung von Eingriffen an erster Stelle. Mit dem Verzicht auf Staustufen können erhebliche Eingriffe vermieden werden. Nach der Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie muss zudem zwingend die Variante mit den geringsten Beeinträchtigungen der Natura-2000-Schutzgebiete weiter verfolgt werden. Die Stau-Variante C 2,80 muss also zugunsten der Flussregulierungs-Variante A aufgegeben werden.
- Die für die Ausgleichsmaßnahmen geplanten Abgrabungen würden Tiefen bis 6 m und allein zwischen Isarmündung und Thundorf ein Volumen von etwa 3 Mio m³ erreichen. Die geplanten Maßnahmen wären nicht Ausgleich, sondern vor allem neue Eingriffe in den Naturhaushalt.
- Die Mühlhamer Schleife besitzt bereits heute einen überraschenden Wert, Ausgleichsmaßnahmen könnten daher gar keine ökologischen Aufwertungen mehr bewirken. Am geplanten Durchstichkanal plant die Rhein-Main-Donau AG jedoch seit 1965 die Errichtung eines Kraftwerks - bei dessen Realisierung würden in der Mühlhamer Schleife nur geringe Restwassermengen verbleiben, die angebliche „Renaturierung“ der Schleife wäre hinfällig.

Weitere Informationen finden Sie unter: www.bn-deggendorf.de und unter www.bund-naturschutz.de

Der Wahrheit zu ihrem Recht zu verhelfen macht viel Arbeit ...



Bund Naturschutz in Bayern e.V.

Helfen Sie uns dabei ! Melden Sie sich zu Wort - schreiben Sie Leserbriefe an Ihre Zeitung, reden Sie mit Politikern, Freunden und Bekannten. Machen Sie deutlich, dass auch Sie unsere Donau lebendig und ungestaut erhalten wollen.

Unterstützen Sie uns mit Ihrer Spende oder mit Ihrer Mitgliedschaft beim Bund Naturschutz ! Nur ein mitgliederstarker Verband hat genügend politisches Gewicht und ausreichend finanzielle Mittel, um die frei fließende Donau auch langfristig vor der Zerstörung zu bewahren.

Ausgefüllten Mitgliedsantrag bitte einsenden an:

Bund Naturschutz in Bayern e.V.
Kreisgruppe Deggendorf
Amanstraße 21
94469 Deggendorf
Spendenkonto:
Sparkasse Deggendorf
Kto-Nr. 380 015 057
BLZ 741 500 00

V.i.S.d.P. / Kontakt:
 Bund Naturschutz Deggendorf
 Amanstraße 21, 94469 Deggendorf
 Tel.: 0991 - 32555
 E-mail: bund-naturschutz@degnet.de

Wenn Sie in den Verteiler für unseren Donau-Newsletter aufgenommen werden wollen, schreiben Sie bitte eine mail mit dem Stichwort „Donau-Newsletter“ an die oben genannte Mail-Adresse!

Ja, ich will mich für den Natur- und Umweltschutz einsetzen ...

... und erkläre hiermit meinen Beitritt zum **Bund Naturschutz in Bayern e.V.**



Bund Naturschutz in Bayern e.V.

Name _____ Vorname _____

Straße, Hausnummer _____

PLZ, Wohnort _____

E-mail _____

Beruf _____ Geburtsdatum _____

Datum _____ Unterschrift (Bei Minderjährigen die Erziehungsberechtigten) _____

Hiermit ermächtige/n ich/wir Sie widerruflich, die zu entrichtenden Beitragszahlungen bei Fälligkeit zu Lasten meines/unsers Girokontos mittels Lastschriftverfahren einzuziehen.

Konto-Nr. _____ BLZ _____

Kreditinstitut _____

Datum _____ Unterschrift _____

Bei Familienmitgliedschaften bitte ausfüllen:
 (mit Jugendlichen bis einsch. 18 Jahren)

Name des Ehepartners _____ Geburtsdatum _____

Name des 1. Kindes _____ Geburtsdatum _____

Name des 2. Kindes _____ Geburtsdatum _____

Name des 3. Kindes _____ Geburtsdatum _____

Name des 4. Kindes _____ Geburtsdatum _____

Jahresbeitrag

- Einzelmitglieder € 40,00
 - Familien € 52,00 (mit Jugendlichen bis einsch. 18 Jahren)
 - Personen mit geringem Einkommen € 20,00 (Selbstschätzung, auf Antrag)
 - Jugendliche, Studenten, Schüler, Arbeitslose, Lehrlinge, Wehr- und Zivildienstleistende (ermäßigter Beitrag) € 20,00
- Ihre persönlichen Daten werden ausschließlich für Vereinszwecke elektronisch erfasst und - gegebenenfalls durch beauftragte des Bundes Naturschutz e.V. - auch zu vereinsbezogenen Informations- und Werbezwecken verarbeitet und genutzt. Eine Weitergabe an Dritte findet nicht statt.

Bitte in Blockschrift ausfüllen !