



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

Kreisgruppe Deggendorf
Amanstraße. 21
94469 Deggendorf

☎ 0991 / 32555
📠 0991 / 342214

bund-naturschutz@degnet.de

Unser Zeichen:

Bund Naturschutz, Amanstraße 21, 94469 Deggendorf

Herrn
Peter Erl
XX
XXXXX XX

Ihr Zeichen:

Ihr Schreiben vom:

Bearbeitung:
Ke

Datum:
21.08.2009

Offener Brief zum Artikel im Donauanzeiger vom 21.08.2009 „Lügenmärchen rund um den Donau-Ausbau“

Sehr geehrter Herr Erl,

mit einigem Erstaunen habe ich den Artikel „Lügenmärchen rund um den Donau-Ausbau“ im Donau-Anzeiger vom 21.08.2009 zur Kenntnis genommen. In diesem Artikel werfen Sie dem Bund Naturschutz u.a. die Verbreitung von „Lügenmärchen“ und von „irreführenden Plakaten“ vor.

Ich möchte die Gelegenheit nutzen, die in diesem Artikel von Ihnen aufgestellten Behauptungen wie folgt richtigzustellen:

1. Es gibt kein „neues Plakat“ mit dem Titel „Albtraum an der Donau“; es gibt überhaupt kein Plakat des BN mit diesem Titel. Die Darstellung, die zu dem angeblichen Plakat in der Zeitung zu sehen war, entstammt einem etwa 2 Jahre alten Faltpapier, das für ein Mailing erstellt wurde. Für dieses Mailing hat ein beauftragtes Grafikbüro versucht, den an der Donau drohenden „Albtraum“ darzustellen und dafür ein Bild eines Schleusenbauwerks in ein Donaubild montiert. Auch wenn man über die Details dieser Darstellung (wie auch über Details mancher Wahlplakate ...) streiten kann: Im geplanten Durchstichskanal durch die Mühlhamer Schleife würde ein Schleusenbauwerk entstehen, zusätzlich neue Dämme mit einer Höhe von 4-5 m oberhalb und 3-4 m unterhalb des Schleusenbauwerks.
2. In den von der RMD Wasserstraßen GmbH erstellten Raumordnungsunterlagen von 2004 wird das bei Aicha geplante Bauwerk durchgängig als das bezeichnet, was es tatsächlich werden würde: als „Staustufe“ bzw. als „Wehr“. Von einer „Stützschwelle“ ist in den gesamten Unterlagen nicht die Rede. Der Begriff „Stützschwelle“ ist im Bezug auf die Funktion und die Bauweise des geplanten Bauwerkes falsch. Dieser Begriff ist ein ausschließlich zur Verharmlosung der geplanten Baumaßnahme in Umlauf gebrachtes „Lügenmärchen“.

Bankverbindung:
Konto-Nr. 380 015 057
Sparkasse Deggendorf
BLZ 741 500 00

Entsprechend der tatsächlichen Planung stellt sogar die RMD in ihren Unterlagen das Bauwerk in einer bildlichen Darstellung als Staustufe dar (s. Abbildung 1).

Die Staustufe würde bei Mittelwasser den Wasserspiegel um etwa 1,7 m auf eine Höhe von 309 m ü NN anheben, bei Niedrigwasser um etwa 2,8 m (RMD 2004, ROV-Unterlagen zu C/C2,80, S. 101). Vollständig ohne Wirkung auf Fließgeschwindigkeit und Wasserspiegel wäre das Bauwerk nach den Angaben der RMD erst ab einem Wasserspiegel von MW+1,7 m (vgl. RMD 2004, ROV-Unterlagen zu C/C2,80, S. 101), also im Schnitt an lediglich etwa 14-15 Tagen im Jahr. Voraussetzung ist allerdings, dass nicht, wie von der RMD seit 1965 vorgesehen, im Durchstickskanal ein Kraftwerk errichtet würde. Dies wäre, wie die Vorgehensweise an der Staustufe Straubing zeigt, auch nachträglich sehr wohl möglich und würde zu nur geringen Restwassermengen und so zu einer Zerstörung der Mühlhamer Schleife (ähnlich der Oberauer Schleife) führen.

Die Planung und vor allem die geplante Stauhöhe hat sich seit mindestens 1965 nicht geändert, das geplante Bauwerk wurde im Lauf der Zeit stets als „Staustufe“ oder „Wehr“ bezeichnet. Die Stauwirkung würde – ebenfalls unverändert seit mindestens 1965 – bei MW bis etwa zur Isarmündung und bei Niedrigwasser noch 15 km nach oberstrom reichen. Durch den Stau würden in der Staustrecke mindestens ca. 25 bis fast 75 % der heute bei Niedrigwasser vorhandenen mittleren Fließgeschwindigkeiten verloren gehen (vgl. z.B. Schaller et al. 2004 (UVS zur ROV-Variante C2,80, Kap. C4, S. 42 ff). Die zerstörerischen Effekte der Staustufe auf die Donau, die Aue (hier vor allem durch den Wegfall der Niedrigwasserstände und der Dynamik) und die Tier- und Pflanzenwelt werden noch nicht einmal von den von der RMD beauftragten Gutachtern bestritten.

3. Dass die Staustufe angeblich sogar Vorteile für die Natur bringen soll, ist reine Propaganda und entspricht nicht den Tatsachen. Dass selbst aufwändige Ausgleichsmaßnahmen nicht ansatzweise das leisten, was der ungestaute Fluss leistet, ist seit langem bekannt und u.a. in einem Gutachten zur Staustufe Vohburg nachzulesen (Auswertung durch den



Abbildung 1: Darstellung der Staustufe Aicha in den Raumordnungsunterlagen (RMD 2004, ROV-Unterlagen zu C/C2,80, S. 94)

BN siehe http://www.bn-deggendorf.de/download/gutachten-ausgleichbarkeit_langfassung.pdf; die Kurzfassung dieser Studie aus dem Jahr 2006 lege ich zu Ihrer Information bei). Im übrigen sind die bei der Variante C2,80 geplanten Baggerungen in der Donau um ein vielfaches höher, als die an der Isar als Folge der Staustufe Pielweichs notwendigen Kieszugaben.

Eine Renaturierung der Isar zwischen Plattling und der Mündung ist technisch auch zusammen mit der Variante A ohne weiteres möglich. Mehr noch: Diese Renaturierung hat nur dann Sinn, wenn die ökologische Verbindung zu und die Ausdehnung der jetzt vorhandenen 70 km frei fließender Donau bestehen bleiben. Nur dann können die heute vorhandenen Fluss- und Aue-Arten weiter überlebensfähige Populationsgrößen ausbilden.

4. Dass in den Ausgleichsflächen „neue Au Landschaften“ entstehen könnten, ist ein frommer Wunschtraum. Wir haben bei vielen Gelegenheiten darauf hingewiesen, dass hierfür allein zwischen Thundorf und Aicha zwischen 3 und 4 Millionen m³ Erdreich bewegt (und natürlich an anderer Stelle deponiert) werden müssten. Dass dadurch eine echte Aue und ein ausreichender Ausgleich entstehen würde, ist, wie andere Beispiele zeigen (siehe 3.), nicht zu erwarten.
5. Der Bund Naturschutz „drängt“ nicht auf eine Bühnenlösung; für uns wäre grundsätzlich eine rein ökologische Verbesserung unseres einmaligen Naturerbes an der Donau wesentlich sinnvoller als jeder weiterer Ausbau der Wasserstraße.

Wir haben jedoch stets erklärt, dass wir einen Ausbau nach Variante A (Flussregulierungsmaßnahmen ohne Staustufe) als noch tragbaren Kompromiss akzeptieren und uns gegen diese Variante, anders als gegen die Staustufenplanungen, nicht zur Wehr setzen werden. Voraussetzung ist allerdings, dass die Variante A noch deutlich ökologisch optimiert wird. In welche Richtung letzteres gehen kann, machen uns einmal mehr die Österreicher vor (z.B. Überlegungen für die Donau in der Wachau) – leider ist in dieser Hinsicht bei uns bisher keinerlei Fortschritt zu erkennen. Wenn man um die Eigentümer der RMD AG (die großen Energiekonzerne) und um deren wirtschaftliches Interesse am Stau und dem damit möglichen Kraftwerk im Durchstichskanal weiß, ist allerdings auch unmittelbar einsichtig, warum das so ist.

6. Selbst ein Maximal-Ausbau der Wasserstraße bringt keinen messbaren verkehrlichen Nutzen. Rechnet man die von der Regierung von Niederbayern zum Raumordnungsverfahren (optimistisch) angenommene Verlagerung von der Straße auf die Wasserstraße auf Tageswerte um, so erhält man für das Prognosejahr 2015 eine angeblich erreichbare Entlastung der A3 um ca. 130 LKW/Tag. Bei einer für 2015 erwarteten Frequentierung der A3 von ca. 16.000 LKW/Tag wäre das eine „Entlastung“ von weniger als 1 %, also unterhalb der Prognose- und Rechengenauigkeiten.

Die Binnenschifffahrt der Zukunft – die Containerschifffahrt – wäre dagegen heute schon ganzjährig möglich, wenn denn die entscheidenden Engpässe für den dreilagigen Containerverkehr – die unzureichenden Brückenhöhen an der Donau (bei Bogen) und vor allem im RMD-Kanal und am Main – endlich beseitigt würden. Aber auch in dieser Hinsicht tut sich, obwohl dieser Engpass seit Jahrzehnten bekannt ist, nichts.

7. Wir haben seit Anbeginn der Diskussion dafür plädiert, den Hochwasserschutz von den Ausbauplanungen zu trennen. Ein ausreichender Hochwasserschutz ist, wie das Raumordnungsverfahren zeigt, auch mit der Variante A zu verwirklichen.

Ich hoffe, dass dieser Brief dazu beiträgt, die rund um das Engagement des BN für die frei fließende Donau verbreiteten „Lügenmärchen“ auszuräumen.

Für Erläuterungen und weitere Informationen stehe ich gerne zur Verfügung.

In der Zeit bis zum 2. September (Urlaub unserer Geschäftsstelle) erreichen Sie mich am besten unter der Telefonnummer 0991 – 341354 bzw. 0991 - 32090240 und unter der email-Adresse G.Kestel@planwerk-landschaft.de

Mit freundlichen Grüßen,

Georg Kestel

1. Vorsitzender
Kreisgruppe Deggendorf
Bund Naturschutz in Bayern e.V.

Anlage: Studie zur Ausgleichbarkeit von Eingriffen in Fluss und Aue durch die Errichtung von Staustufen – Kurzfassung (Margraf und Kestel 2006)