



Pressemitteilung

München, 15.06.2012
PM 058-12/LFGS
Donau

Donauausbau: Naturzerstörung und Geldverschwendung

Bis heute kann der Donauausbau zwischen Straubing und Vilshofen weder wirtschaftlich noch verkehrstechnisch hinreichend begründet werden. Trotzdem werden derzeit für 33 Millionen Euro Detailplanungen und Untersuchungen zweier verschiedener Ausbauvarianten durchgeführt. Dabei wird die Variante bevorzugt, die in Landschaft, Umwelt und Natur die größten Schäden verursachen würde. Die Planungen und Untersuchungen sollen angeblich eine objektive Grundlage für eine politische Entscheidung zur Zukunft der Donau liefern, für die Umweltorganisationen, die in der Monitoring-Gruppe die Untersuchungen beobachten, bleiben jedoch entscheidende Fragen unbeantwortet .

Seit Anfang 2010 führt die RMD Wasserstraßen GmbH im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung Untersuchungen zum Ausbau der Donau in Niederbayern durch. 33 Millionen Euro sind für diese Untersuchungen eingeplant, die Hälfte dieses Betrags zahlt die EU. Zwei Ausbauvarianten - Variante A ohne Staustufen und Variante C280 mit einer Staustufe und einem Schleusenkanal - werden detailliert geplant und hinsichtlich ihrer Wirkung für die Schifffahrt und ihrer Auswirkungen auf Umwelt, Natur und Landschaft bewertet. Die Ergebnisse dieser Untersuchungen sollen als Grundlage einer politischen Entscheidung über die Zukunft der Donau in Niederbayern Ende 2012 vorliegen.

Einer Forderung des EU-Förderbescheids entsprechend werden die Untersuchungen von einer Monitoring-Gruppe aus Vertretern der Wirtschaft und des Natur- und Umweltschutzes beobachtet. Die Umweltvertreter in der Monitoring-Gruppe aus den Organisationen Bund Naturschutz, Landesbund für Vogelschutz, Landesfischereiverband und Bürgerforum Umwelt sehen kurz vor Abschluss der aufwändigen Untersuchungen noch immer keine Antwort auf die Grundsatzfrage: Warum soll die Donau ausgebaut werden?

Prof. Dr. Hubert Weiger, Vorsitzender des Bundes Naturschutz: „Für die gebetsmühlenhaft wiederholte Forderung nach einer ganzjährigen Mindestfahrrinnentiefe von 2,80 Metern gibt es keine schlüssige Begründung.“ Dieter Scherf, BN-Vertreter in der Monitoring-Gruppe, ergänzt dazu: „Bisher liegt kein Güterverkehrskonzept für den Donauraum vor, in dem unter zu erwartenden Randbedingungen (Klimawandel, Treibstoffkosten etc.) die erwarteten Güterströme nach Art, Mengen und Wegen (Quellen und Senken) prognostiziert, die geeigneten Verkehrsträger (Luft, Schiene, Straße, Wasserstraße) definiert und angemessene Maßnahmen zur Optimierung des gesamten Güterverkehrs hinsichtlich Wirtschaftlichkeit und Umweltverträglichkeit empfohlen werden.“ Der Donauausbau in Niederbayern mit seinen gravierenden ökologischen Auswirkungen steht in keinem konzeptionellen Zusammenhang. Die im

Rahmen der EU-geförderten Untersuchungen vorgesehene „Verkehrsprognose und Wirtschaftlichkeitsbetrachtung“ für den Donauausbau Straubing-Vilshofen, die bei der PLANCO Consulting GmbH in Essen in Auftrag gegeben wurde, wird erst zum Abschluss der gesamten Untersuchungen Ende 2012 vorliegen. Vorliegende Zwischenberichte (bisher 2) der PLANCO-Untersuchungen lassen erwarten, dass hier mit eingeschränkten Relationen und auf die Binnenschifffahrt fokussierten Betrachtungen die angestrebten Ausbaumaßnahmen in der Donau nachträglich gerechtfertigt werden sollen. Dr. Christian Stierstorfer vom Landesbund für Vogelschutz: „Die Frage, ob mit den gravierenden Eingriffen in die Donaulandschaft die Verkehrssituation im betroffenen Raum verbessert werden kann, scheint nicht zu interessieren.“

Kurz vor Abschluss der Untersuchungen, die angeblich eine objektive, unvoreingenommene Entscheidungsgrundlage für die Zukunft der Donau liefern soll, wirbt die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung der Bundesrepublik Deutschland für den staugestützten Donauausbau. Dass der Deutsche Bundestag im Jahr 2002 mit großer Mehrheit dafür gestimmt hat, keine weiteren Staustufen in der Donau mehr bauen zu lassen, rührt die Bundesbehörde nicht. In ihrer Website zum Donauausbau stellt sie fest: „Bei diesem Bundestagsbeschluss handelt es sich um einen schlichten Parlamentsbeschluss, der rechtlich nicht bindend ist.“ Hubert Stelzl vom Bürgerforum Umwelt stellt dazu fest: „Es gibt kaum ein erschreckenderes Dokument mangelnden Demokratieverständnisses.“

Die Forderung, dass tiefgehende Binnenschiffe (die auch bei besten Wasserverhältnissen in der Donau nur sehr selten zu sehen sind) das ganze Jahr über voll beladen durch Niederbayern ziehen können, wird als Maß aller Dinge hingestellt. Georg Kestel, der Donauexperte des Bundes Naturschutz, stellt dazu fest: „Die Baumaßnahmen, die in der Donau dafür erforderlich sind und ihre Auswirkungen auf Natur und Landschaft werden verharmlost, abenteuerliche Eingriffe in den Naturhaushalt werden als Maßnahmen zur Vermeidung ökologischer Auswirkungen dargestellt. Die Bundesbehörde vermittelt den Eindruck, es sei die Entscheidung für den Donauausbau mit einer Staustufe schon gefallen, die Untersuchungen dienen ausschließlich dazu, der Entscheidung ein Fundament zu liefern.“ Jörg Kuhn vom Landesfischereiverband: „Die favorisierte Staustufe würde einen einzigartigen Lebensraum für viele Fischarten zerstören, die nur im Donauraum vorkommen und an frei fließende Strecken gebunden sind. Geplante Umgehungsgewässer werden keinen wirkungsvollen Ausgleich bringen.“

Die in der Monitoring-Gruppe vertretenen Umweltorganisationen werden alles daran setzen, dass die Untersuchungen tatsächlich das Ergebnis liefern, das sie angeblich liefern sollten: eine objektive Grundlage für eine sachgerechte, zukunftsorientierte Entscheidung für die Donau in Niederbayern. Im Abschlussbericht der Untersuchungen werden sie auf Lücken in den Untersuchungen, fehlerhafte Interpretationen von Messergebnissen, unhaltbare Prognosen von Eingriffsauswirkungen, unwirksame Ausgleichsmaßnahmen und fehlende Belege der Eingriffsnotwendigkeiten hinweisen.

Für Rückfragen:

Dieter Scherf, Tel. 0160-90221141, dieter.scherf@bund-naturschutz.de

Georg Kestel, Tel. 0175-5068367, g.kestel@planwerk-landschaft.de