



München, 16.11.2012
PM 102-12/LFGS
Donau

Pressemitteilung

Donauausbau Straubing-Vilshofen: Umweltverbände entlarven Staustufenwerbung der Bau-Lobby

Kurz vor Abschluss der EU-geförderten 33-Millionen-Untersuchungen zweier Varianten zum Ausbau der Donau zwischen Straubing und Vilshofen ziehen die Bau-Lobby und ihre Unterstützer in Verwaltung und Politik alle Register, um der Öffentlichkeit zu vermitteln, nur die Staustufenvariante sei eine vernünftige Lösung für die Schifffahrt und die Flussökologie. Es sind die selben Vertreter, die sich jetzt für die Staustufenvariante stark machen, die kurz zuvor die Aussage des Bayerischen Umweltministers, ein Staustufenausbau sei wegen der massiven Eingriffe in Natur und Landschaft nicht zu verantworten, als „vorschnell“ und „Unfug“ zurückgewiesen haben. Die Vertreter der Umweltverbände in der Donau-Monitoringgruppe, die hunderttausende von bayerischen Bürgern repräsentieren, fordern die Staatsregierung und die Bundesregierung auf, aufgrund der bisher vorliegenden Untersuchungsergebnisse die Staustufenplanungen ad acta zu legen und den Hochwasserschutz schnellstmöglich und ökologisch verträglich umzusetzen.

In öffentlichen Veranstaltungen und in Presseinformationen stellen Vertreter der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung und der Rhein-Main-Donau Wasserstraßen GmbH angebliche Ergebnisse aus den EU-geförderten Untersuchungen der Varianten A (Ausbau ohne Staustufe) und C 2.80 (Ausbau mit einer Staustufe, viele Kilometer langen Dichtwänden, einem etwa 2 km langen Schleusenkanal und Vertiefungen in der Fahrrinne) vor. Ungeachtet der Vorgabe, dass mit den Untersuchungen eine neutrale und objektive Grundlage für die politische Entscheidung zur verantwortbaren Ausbaumaßnahme geschaffen werden soll, nehmen die für die Untersuchungen Verantwortlichen die Wertung für die Variante C 2.80 vorweg. „Die Argumente basieren dabei teils auf Fehlinterpretationen vorliegender Untersuchungsergebnisse, teils auf methodisch falsch ausgerichteten Untersuchungen, die keine zuverlässigen Auswirkungsprognosen zulassen, und teils auf freien Annahmen, die als feststehende Tatsachen genommen werden.“ so Prof. Dr. Hubert Weiger, Landesvorsitzender des Bundes Naturschutz. „Die Untersuchungen kranken daran, dass mit der Übertragung der Projektführerschaft auf die RMD, die sich stets für den Donauausbau mit Staustufen eingesetzt hat, der Bock zum Gärtner gemacht wurde.“ so Dr. Anton Huber vom Bürgerforum Umwelt Vilshofen. Entsprechend wurde Variante A nicht optimiert, sondern offensichtlich gezielt so geplant, dass der Schifffahrtsnutzen möglichst gering und die Eingriffe möglichst groß werden; die Stauvariante wird dagegen mit zweifelhaften Methoden schön gerechnet.

Landesfach-
geschäftsstelle
Bauernfeindstr. 23
90471 Nürnberg

Tel. 0911/81 87 8-0
Fax 0911/86 95 68

lfg@bund-naturschutz.de
www.bund-naturschutz.de

Eine „Monitoring-Gruppe“ aus Vertretern der Wirtschaft und der Umweltorganisationen wurde zwar laufend über den Fortgang der Untersuchungen und über Teilergebnisse informiert. Die immer wieder nachdrücklich eingeforderten Detailinformationen, aus denen Untersuchungsergebnisse und Rückschlüsse nachvollzogen werden könnten, werden der Monitoring-Gruppe jedoch nach wie vor vorenthalten. Trotzdem können die Umweltvertreter in der Monitoring-Gruppe anhand der zugänglichen Informationen belegen, dass die Aussagen zur Ausgleichbarkeit der Umweltschäden zweifelhaft und die vorliegenden Nutzen-Kosten-Analysen höchst fragwürdig sind.

Die bedeutendsten Zweifel und Probleme, die die Umweltvertreter der Monitoring-Gruppe in den EU-geförderten Untersuchungen sehen, die sie im Verlauf des Monitorings angemerkt haben und die nach wie vor ungeklärt sind, liegen in

- der Notwendigkeit eines großen Donauausbaus in Niederbayern,
- den Auswirkungen der Staustufenkanalisierung,
- den Planungen zur Variante A und
- der Nutzen-Kosten-Analyse.

Die Notwendigkeit eines großen Donauausbaus in Niederbayern:

Seit Jahren weisen die Umweltverbände darauf hin, dass Maßnahmen zur verbesserten Nutzung der Donau-Wasserstraße im Güterverkehrsstrom der Donauregion im Rahmen eines umfassenden Güterverkehrskonzepts, das alle Verkehrsträger berücksichtigt, stehen müssten. Dieses Konzept, das eigentlich vor allen Ausbau-Überlegungen stehen müsste, fehlt noch immer. In diesem Konzept muss ermittelt werden, welche Güter aus ökonomischen und ökologischen Gründen auf welchem Verkehrsträger (Bahn, Schiff, LKW) vorzugsweise zu transportieren sind, auf welchen Verkehrsträger folglich Investitionen zu konzentrieren sind und inwieweit zum Beispiel Bahn und Schiff zu kombinieren sind. Nur in einem solchen Gesamtkonzept kann festgestellt werden, mit welchen Maßnahmen sinnvoll eine stärkere Auslastung der Binnenschifffahrt erreicht werden kann. Die Forderung der Monitoring-Gruppe, dieses Güterverkehrskonzept zu erarbeiten, wurde zwar akzeptiert; es wurde ihr aber nicht entsprochen. Die als Beleg für die Notwendigkeit des Ausbaus der Donau in Niederbayern vorgelegte zweifelhafte Verkehrsprognose und die noch zweifelhaftere Nutzen-Kosten-Analyse sind als Entscheidungsgrundlage unbrauchbar.

Die Auswirkungen der Staustufenkanalisierung

Die Auswirkungen der Staustufenkanalisierung und die Möglichkeiten der Vermeidung, des Ausgleichs und des Ersatzes wurden aus Sicht der Umweltvertreter in der Monitoring-Gruppe in entscheidenden Teilen mit unzulänglichen Methoden untersucht. Entscheidend für die Auswirkungen auf die Auelandschaft mit ihren Naturlebensräumen, der europaweit einmaligen und hochwertigen Tier- und Pflanzenwelt, wie auch für die Bodenfruchtbarkeit der Wirtschaftsflächen, ist der Grundwasserhaushalt. Mit dem Aufstau der Donau und dem Einbau einer kilometerlangen Dichtwand zwischen Donau und Aue ändern sich die Grundwasserverhältnisse grundsätz-

lich und nachteilig. Mit weiteren Baumaßnahmen soll versucht werden, die Eingriffe auszugleichen. Die Berechnungen, mit denen die Veränderungen im Grundwasserhaushalt ermittelt wurden, basieren auf einem unzulänglichen Modell. Das ist nicht nur die Sicht der Umwelt-Monitore, zwei auf Drängen der Umweltvertreter konsultierte externe Experten, haben festgestellt, dass mit den angewandten Berechnungen eine zuverlässige Vorhersage der Veränderungen im Grundwasserhaushalt nicht möglich ist und die gewählte Vorgehensweise nicht „dem Stand der Technik“ entspricht. Diese Sicht teilt auch das Bundesamt für Naturschutz, das zumindest für das Kerngebiet Isarmündung-Staatsaufen das von den Umweltvertretern geforderte instationäre Grundwassermodell für unabdingbar hält. Darüber hinaus wurden die Untersuchungen zum Grundwasser auf ein zu eng begrenztes Gebiet eingeschränkt, Auswirkungen auf angrenzende Wirtschaftsflächen wurden nicht ermittelt.

Basierend auf dem unzureichenden Modell zu Grund- und Bodenwasser werden – wiederum mit Modellen – Berechnungen für die Entwicklung der Tier- und Pflanzenwelt angestellt. Es ist jedoch illusorisch, für Jahrzehnte geltende Vorhersagen in einem hochkomplexen Flussauensystem treffen zu wollen, noch dazu wenn derart schwerwiegende Eingriffe wie Stau und Dichtwände geplant sind. „Die Erfahrungen an den bereits ausgebauten Abschnitten der Donau zeigen, dass große Teile der sogenannten Ausgleichsmaßnahmen ihre Ziele verfehlten oder gar völlig scheiterten.“ so Ludwig Sothmann, Landesvorsitzender des Landesbundes für Vogelschutz. Sothmann weiter: „Mit dem Isarmündungsgebiet und seinem Umfeld wäre damit eines der letzten intakten Auen-Ökosysteme Mitteleuropas Spielball unsicherer Prognosemodelle.“

Die Planungen zur Variante A

Die Planungen zur Variante A vermitteln den Eindruck, dass hier versucht wurde, mit größtmöglichem Nachteil für die Flussökologie den geringstmöglichen Vorteil für die Wasserstraße zu erreichen. Ein von der Monitoring-Gruppe konsultierter externer Wasserbau-Experte, Prof. Theobald von der Uni Kassel, hat Vorschläge vorgelegt, wie der Effekt für die Wasserstraße wesentlich verbessert kann und die Auswirkungen auf die Ökologie minimiert werden können. Dies betrifft unter anderem das von der RMD geplante lange Parallel-Leitwerk an der Isarmündung. Wie weit diese Vorschläge noch berücksichtigt werden, ist nicht zu erkennen. Eine Optimierung der Variante A hätte entscheidenden Einfluss auf den Nutzen-Kosten-Vergleich der beiden untersuchten Ausbauvarianten.

Strikt abzulehnen sind Gedankenspiele, wie sie zum Beispiel vom Leiter der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Süd, Detlef Aster, kürzlich der Presse mitgeteilt wurden: Man solle sich angesichts der politischen Situation zunächst auf den Bau der Variante A verständigen, um dann zu einem späteren Zeitpunkt die Staustufenpläne „nachzuschieben“. Letztlich wäre dies nichts anderes, als die Realisation der Stauvariante C2.80 mit Salamtaktik. Sollte die RMD mit dem Ausbau der Donau ohne Staustufen beauftragt werden, ist nichts anderes zu erwarten, als dass bald erneut der Ruf nach Staustufen folgt.

Die Nutzen-Kosten-Analyse

Die vorgelegte Nutzen-Kosten-Analyse scheint das Ergebnis von Wünschen und Träumen zu sein.

Die Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse durch Variante C 2.80 gegenüber A bzw. dem Istzustand wird dadurch maximiert, indem die Verhältnisse im Istzustand und bei Variante A deutlich schlechter dargestellt werden, als sie tatsächlich sind. Bei den „Verbesserungen“ mit Variante C 2.80 wird darüber hinaus angenommen, dass die an der Rhein-Main-Donau-Wasserstraße noch bestehenden 1000 km sogenannten „Engpässe“ ebenfalls beseitigt sind.

Als Nutzen wird angenommen, dass die Zunahme einer potentiellen Kapazität tatsächlich genutzt wird. Die Nutzung eines Verkehrsträgers hängt aber von vielen Faktoren ab, von denen die Zuverlässigkeit nur einer von vielen ist. Der tatsächliche Nutzen der Donauwasserstraße und der Nutzen eines Ausbaus zwischen Straubing und Vilshofen, bezogen auf die tatsächlichen Güterströme und alle verfügbaren Verkehrsträger könnte nur im Rahmen eines Gesamtverkehrskonzepts ermittelt werden.

Die Grundlagen der Kostenschätzungen sind der Monitoring-Gruppe bisher nicht vorgelegt worden. Im Vergleich zu anderen Projekten erscheinen die Schätzungen für die Variante C 2.80 als viel zu niedrig. Nach Angaben aus den Wasser- und Schifffahrtsbehörden würde schon der Neubau einer einzigen Schleuse im RMD-Kanal 160 bis 180 Millionen Euro kosten. Ein vergleichbarer Betrag ist bei Variante C 2.80 für alle Maßnahmen, die über Variante A hinausgehen (Schlauchwehr, kilometerlange Dichtwand, Ausgleichsgerinne, etwa 2 km Schleusenkanal, Schleuse) angesetzt. Eine realistische Kostenschätzung für die Variante C 2,80 hätte erheblichen Einfluss auf eine realistische Nutzen-Kosten-Analyse.

„Ein Donauausbau mit Staustufe kommt daher einem steuerfinanzierten Prestigeprojekt für die Bau-Lobby gleich und dient nicht dem Ausbau eines umweltverträglichen Güterverkehrs.“ so Prof. Dr. Hubert Weiger.

Für Rückfragen:

Richard Mergner, Landesbeauftragter des Bundes Naturschutz
Fon 0911/81878-10, Mail richard.mergner@bund-naturschutz.de

Anlage:

*Foto Mühlhamer Schleife, ein Herzstück der frei fließenden Donau;
Bildautor: Dr. Christian Stierstorfer*