

Antrag an die Diözesanversammlung I/93 des BDKJ-Diözesanverbandes Regensburg

Antragsteller: BDKJ Kreisverband Straubing/Bogen

Die Diözesanversammlung möge beschließen:

Die Diözesanversammlung des BDKJ Regensburg fordert alle politisch Verantwortlichen auf, den geplanten, staustufengestützten Ausbau der Donau zwischen Straubing und Vilshofen noch einmal gründlich zu überdenken und Alternativen in ihre Überlegungen mit einzubeziehen.

Die Diözesanversammlung befürwortet im Gegensatz zur Rhein-Main-Donau AG einen "sanften" Ausbau der Donau mit flußbaulichen Mitteln, um die Schifffahrtsverhältnisse zu verbessern.

Begründung:

Die Binnenschifffahrt stellt eine ökologisch sinnvolle Möglichkeit zum Transport von Massengütern dar.

Der Bau von Wasserstraßen darf jedoch nicht zur Zerstörung oder übermäßigen Beeinträchtigung bedeutender Naturlandschaften führen. Um den Bestand der einzigartigen Donaulandschaft zwischen Straubing und Vilshofen zu sichern, ist es notwendig, die Donau als Fließgewässer zu erhalten. Dies ist bei einem staustufengestützten Ausbau nicht der Fall.

Ein Ausbau der Donau im geplanten Umfang, insbesondere für Viererschubverbände (sog. Eurokähne), ist nicht notwendig, da die Donau ab Regensburg flußaufwärts, der Main-Donau-Kanal sowie der Main ebenfalls nur für Zweierschubverbände befahrbar sind. Auch gibt es im weiteren Verlauf der Donau (Österreich und Ungarn) Stellen, die mit voller Beladung nicht befahren werden können.

Bereits im jetzigen Zustand besteht die Gefahr der Eintiefung des Donaubettes. Dem kann durch die Technik der Geschiebezufuhr begegnet werden. Auch neue Alternativen, wie etwa die Sohlpanzerung, versprechen Erfolg.

Die Verträge zum Ausbau der Donau wurden zwischen 1921 und 1966 abgeschlossen. Aufgrund neuer Entwicklungen und Erkenntnisse scheint eine Überarbeitung dringend geboten.

Dieser Antrag wurde auf der BDKJ-Diözesanversammlung in Waldmünchen, am 28.03.1993 einstimmig beschlossen.

HINTERGRUNDINFORMATION ZUM DONAUAUSBAU

und Stand der geplanten Staustufenkanalisierung der Donau zwischen Straubing und Vilshofen, 30.10.92

1) Planung

Bei Waltendorf im Landkreis Straubing (Flußkm 2301) plant die Rhein-Main-Donau AG eine Staustufe mit etwa 2,20 m Stauhöhe und einem kleinen Seitenkanal zur Aufnahme der Schleuse, da die Viererschubverbände gerade Strecken für Ein- und Ausfahrt brauchen. Die Staulänge beträgt ca. 22 Flußkm. Für diesen Teilabschnitt wurden nach Angaben der RMD 8 Varianten geprüft.

Im Bereich nach dem Wehr Waltendorf ist geplant, auf ca. 8 Flußkilometer die Sohle bis zu 2 m tief auszubaggern.

Zwischen Osterhofen (km 2268) und Pleinting (km 2256) plant die RMD einen ca. 9 km langen Seitenkanal (100 m breit, Wasserfläche 88 m, Fahrrinne 73 m breit). Am Wehr Osterhofen wird die Stauhöhe mit ca. 3,5 m angegeben, die Höhendifferenz der Schleuse im Seitenkanal liegt bei ca. 7,0 m. Der Aufstau soll bis zur Isarmündung (km 2282) wirken, es gab aber bereits Aussagen, daß bis Deggendorf (km 2286) gestaut werden soll, was dann gravierende Auswirkungen auf das Naturschutzgebiet Isarmündung haben würde. Hier wurden bisher 20 Varianten, fast alle mit Seitenkanallösung, geprüft. Die jetzige Variante 20 ist die nach Absprachen mit den Bürgermeistern von Osterhofen und Künzing veränderte Variante 18, die im Februar 92 der Öffentlichkeit vorgestellt wurde. Im Bereich des Seitenkanals soll gespundet werden. Im Bereich des Staures liegt auch das Naturschutzgebiet Staatshaufen und, am stärksten betroffen, die Gemeinde Niederalteich mit dem ältesten Benediktinerkloster in Niederbayern.

Planungen für Kraftwerke sind noch nicht abgeschlossen. Die letzte von widersprüchlichen Aussagen geht von zwei Kraftwerken je im Wehr und bei der Schleuse im Kanal aus.

Auch unterhalb von Pleinting soll auf eine Länge von 8 km die Sohle etwa 1,5 m ausgebaggert werden.

2) Planungsvoraussetzungen

Ausgelegt wird der Donauausbau zwischen Regensburg und Jochenstein auf den Viererschubverband im Gegenverkehr, d.h. Schiffsverbände mit 22 m Breite und ca. 180 m Länge. Ab Regensburg donauaufwärts und im Main-Donau-Kanal ist für Zweierschubverbände ausgebaut.

3) Verkehrsaufkommen auf der bayr. Donau

1991 wurden etwa 2,5 Mio. Tonnen Güter auf der Donau transportiert. Seit 10 Jahren liegt das jährliche Transportaufkommen zwischen 2 und 3 Mio. Tonnen. Prognosen des ifo-Institutes gehen von einem Transportaufkommen im Jahr 2005 von 5 bis 8 Mio. Tonnen aus, mit eingerechneter Ostöffnung und Rhein-Main-Donau-Kanal. Der Vorstandsvorsitzende der RMD, Dr. Konrad Weckerle gibt bei öffentlichen Veranstaltungen "aus eigener Erfahrung" ein Transportaufkommen von über 10 bis 18 Mio. Tonnen pro Jahr für die ausgebaute Donau an.

4) Wirtschaftlichkeit

Ein Gutachten über die Wirtschaftlichkeit des Donauausbaues zwischen Straubing und Vilshofen wurde bisher nicht vorgelegt. Bereits 1968 bezweifelte ein Gutachten des Bayr. Obersten Rechnungshofes die Wirtschaftlichkeit der Wasserstraße Main-Donau und im Gutachten von 1982 für den RMD-Kanal errechnet das Institut Planco, daß zwei Drittel der Wirtschaftlichkeit sich aus der Wasserüberleitung von Donauwasser nach Franken ergeben.

5) Wassertiefen

Der Pegel Pfelling (km 2306), gültig von Straubing bis Deggendorf, hat einen RNW (an 89 % der Tage überschritten) von 1,70 m. Dieser RNW wurde in den letzten 12 Jahren im Durchschnitt an 93 % der Tage überschritten. Eine Wassertiefe von 2,20 m wurde an 71 % der Tage überschritten.

Der Pegel Hofkirchen (km 2257), gültig von Deggendorf bis Vilshofen, hat einen RNW von 2,00 m. In den letzten 12 Jahren wurde er im Durchschnitt an 96 % der Tage erreicht oder überschritten. Die Wassertiefe von 2,20 m wurde zu 88 % der Tage überschritten, die Tiefe 2,70 m wurde zu 56 % überschritten.

6) Eintiefung

Die Eintiefung der Donausohle wird von der RMD neben der geringen Wassertiefe als Hauptgrund für die Staustufenkanalisierung angegeben. Dabei sollen die Möglichkeiten der Geschiebewirtschaftung und Sohlrollierung geprüft worden sein. Spricht man aber das Modell der Sohlsicherung an, wird von Seiten der RMD argumentiert, wir als Naturschützer wollen die Sohle der Donau doch wohl nicht betonieren. Aus Gesprächen mit RMD-Fachleuten ergibt sich der Eindruck, andere Lösungen als der Staustufenbau sind nie richtig geprüft oder in Erwägung gezogen worden. Auf öffentlichen Diskussionen wird die Aussage: "Eine andere Lösung als Staustufen ist nicht möglich, Punkt" ohne Begründung in den Raum gestellt.

7) Hochwasserproblematik

Daß die Kanalisierung der Donau und das Abschaffen von Retentionsräumen größere und schnellere Hochwasserwellen für die Unterlieger zur Folge hat, wird von der RMD glatt bestritten. Der Bau von Staustufen sei das Allheilmittel zur Sicherung vor Hochwasser, wird gerne behauptet.

8) Naturschutzgebiete, Flora und Fauna

Direkt betroffen sind drei ausgewiesene Naturschutzgebiete. Die Winzerer Letten liegen in dem Bereich der Donau, der dann als Seitenarm "renaturiert" werden soll. Die Verteilung des Wassers auf Seitenkanal und "Donau" ist noch nicht geklärt. Widersprüchliche Aussagen sprechen von Verhältnissen zwischen 67:33 und 10:90 für "Donau":Seitenkanal.

Das Naturschutzgebiet Staatshaufen bei Niederalteich liegt direkt im geplanten Staauraum vom Wehr Osterhofen.

Das europaweit bedeutende Naturschutzgebiet Isarmündung wäre vom aufgestauten Wasser am stärksten betroffen. Nach ersten Planungen sollte die Stauwurzel genau bis zur Isarmündung gehen, aber widersprüchliche Aussagen mit einem Aufstau der Donau bis Deggendorf lassen an der Glaubwürdigkeit dieser Behauptung zweifeln.

Im gesamten Abschnitt Straubing-Vilshofen wurden auf 35000 ha Fläche 1977 252 Vogelarten, davon 124 Brutvogelarten nachgewiesen. Damit befinden sich auf nur 0,5 % der Fläche Bayerns 70 % aller Vogelarten des Landes, und fast 50 % der in Bayern lebenden gefährdeten Vogelarten finden hier Brutmöglichkeiten. Für die Pflanzenwelt wurden 73 in ihrer Existenz gefährdete oder stark gefährdete Pflanzenarten nachgewiesen. Viele donautypische Fische benötigen sauerstoffreiches und fließendes Gewässer und werden bei einer Aneinanderreihung von Stauseen abwandern oder aussterben.