



Argumente zum Raumordnungsverfahren

Ausbau der Donau zwischen Straubing und Vilshofen

Stand: 11. Januar 2005

- FREIANLAGEN- UND GARTENPLANUNG
- ORTS- UND LANDSCHAFTSPLANUNG
- UMWELTVERTRÄGLICHKEITSTUDIEN
- ÖKOLOGISCHE GUTACHTEN
- GEOGRAPHISCHE INFORMATIONSSYSTEME
- CAD - VISUALISIERUNGEN

SCHIFFMEISTERWEG 7
94469 DEGGENDORF
TEL 0991 - 341354
FAX 0991 - 3792857
MOBIL 0175 - 5068367

G.KESTEL @ PLANWERK-LANDSCHAFT.DE
WWW.PLANWERK-LANDSCHAFT.DE

UST - Nr 108/235/80016
Finanzamt Deggendorf
Postbank Nürnberg
BLZ 760 100 85 KONT 510 047 856

I. Das Raumordnungsverfahren umfasst Varianten, die der Vorhabensträger nicht bauen wird. Damit droht eine Fortsetzung der bestehenden Planungsunsicherheit auf Jahre

Das vorliegende Raumordnungsverfahren ist eine Sonderkonstruktion der bayerischen Staatsregierung. Durch die zusätzliche und willkürliche Prüfung von Staufstufen-Varianten "von Amts wegen" enthält das Verfahren Planungsalternativen (Varianten C bzw. C2,80, D2), die der Bauherr (die Bundesregierung) explizit nicht bauen will und nicht bauen wird.

Wird mindestens eine dieser Varianten positiv beurteilt und die vom Bauherrn beantragte Variante A negativ, droht eine Patt-Situation. Beantragt die Bundesregierung in dieser Situation die Planfeststellung für die Variante A, so wird diese voraussichtlich aufgrund des anderlautenden Raumordnungsergebnisses abgelehnt. Die Planung einer Stau-Variante ist jedoch aufgrund eines anderslautenden Bundestagsbeschlusses für die Bundesregierung nicht möglich.

In dieser Situation wäre im betroffenen Raum jede weitere Planung unmöglich, für die Betroffenen bleibt die derzeit bestehende Planungssicherheit voraussichtlich auf Jahre erhalten.

II. Die Strecke zwischen Straubing und Vilshofen ist nicht der einzige und nicht der letzte Engpass auf der Wasserstraßenverbindung zwischen Nordsee und Schwarzem Meer

Studien der EU und eine Auswertung der verfügbaren Fahrrinnendaten zeigen, dass die Strecke zwischen Straubing und Vilshofen bei weitem nicht der einzige oder der "letzte" Engpass der Wasserstraßenverbindung Rhein – Main – Donau ist. Vielmehr entsprechen über 1400 km (von gut 2400 km) der Donau nicht dem (willkürlich) gewählten Ausbauziel "ganzjährig 2,5 m Abladetiefe". Abschnitte in Österreich (Wachau, unterhalb Wien bis zur Landesgrenze), Ungarn (am sog. "Donauknie" zwischen Palkovicov und Budapest) und die Grenzstrecke zwischen Rumänien und Bulgarien weisen bei Niedrigwasser vergleichbare oder sogar noch schlechtere Fahrrinnenbedingungen auf. Auch die sog. "Gebirgsstrecke" am Mittelrhein (zwischen Koblenz und Mainmündung) lässt bei Niedrigwasser nur eine erheblich reduzierte Beladung der Schiffe zu.

Wenn für das vorgegebene Extrem-Ausbauziel "ganzjährig 2,5 m Abladetiefe" weit über die Hälfte der schiffbaren Flusstrecke erst noch ausgebaut werden muss, dann ist dieses Ausbauziel falsch gewählt. Nur wenn sich die Schiffe den Flüssen anpassen (und nicht umgekehrt), kann die Binnenschifffahrt das Prädikat "umweltfreundlich" für sich reklamieren.

Bislang gibt es keine verbindlichen oder gesetzlichen Festlegungen für das Ausbauziel (auch die RMD-Verträge enthalten trotz anderweitiger Behauptungen keine entsprechenden Werte). Seit 1988 bestehen Empfehlungen der internationalen Donaukommission. Für freifließende Strecken wie zwischen Straubing und Vilshofen wird darin für Niedrigwasserzeiten eine Fahrrinntiefe von 1,85 m bei lockerem Boden und 1,95 m bei felsigem Untergrund empfohlen. Ein „Europäisches Übereinkommen über Hauptbinnenwasserstraßen mit internationaler Bedeutung“ von 1996 empfiehlt Werte für den Tiefgang ("draught"). Für die hier geplante Modernisierung einer freien Fließstrecke wird eine Mindesttauchtiefe von 2,5 m an 60 % der eisfreien Tage im Jahr (ca. 240 Tage) empfohlen. Beide Empfehlungswerte können mit flussregulierenden Maßnahmen erreicht werden.

III. Eine Förderung der Binnenschifffahrt bewirkt keine Entlastung der Straßen

Selbst ein Maximal-Ausbau der Donau für die Binnenschifffahrt bewirkt nur eine marginale Verlagerung von Gütertransporten von der Straße auf das Schiff. Ursache sind die unterschiedlichen Vor- und Nachteile der einzelnen Verkehrsträger. Während das Schiff zwar kostengünstig, jedoch langsam und mit äußerst schlechter Flächenanbindung transportiert, liefert der LKW schnell, "just-in-time" und von Haustür zu Haustür. Das Binnenschiff kann weitere wichtige Anforderungen der Wirtschaft wie z.B. schonender Transport, Übernahme auch von kleinen Sendungsgrößen und kurzfristige Verfügbarkeit nicht erfüllen – unabhängig vom jeweiligen Zustand der Wasserstraßen. Entsprechend werden auf der Donau vor allem Massen- und Schüttgüter wie Eisen und Stahl, Düngemittel, Eisenerze, Getreide so-

wie Steine und Erden oder Baustoffe transportiert. Die Zuwächse im Transportwesen betreffen dagegen vor allem Güterarten wie Maschinen, Fahrzeuge, Halb- und Fertigwaren, chemische Erzeugnisse u.ä.

Durch einen Ausbau der Donau ist daher keine Reduzierung der Verkehrsbelastung auf den niederbayerischen Autobahnen zu erwarten. Zu erwarten ist lediglich, dass das Binnenschiff u.U. der Bahn Transportmengen abnimmt.

Allein durch einen Ausbau der Container- und der RoRo-Schifffahrt und durch den gleichzeitigen Aufbau von Logistikketten können in Einzelfällen Transporte von der Straße übernommen werden. Für diese Schiffstypen ist jedoch (aufgrund des durchschnittlich geringen Füllungsgrades der Container) nicht die Fahrrinntiefe entscheidend, sondern die Durchfahrtshöhe unter den Brücken. In Richtung Rhein verhindern hierbei vor allem die geringen Durchfahrtshöhen am RMD-Kanal eine wirtschaftliche Container-Schifffahrt.

IV. Zur Verringerung von Havarien müssen die Regelungen zur Verständigung, zur Ausbildung und zur technischen Ausstattung verbessert werden.

Der vollständig kanalisierte Main erreicht ähnliche Unfallzahlen wie die Donau zwischen Straubing und Vilshofen. Die Ursachen sind vielfältig. Hierbei ist nicht nur die fahrtechnisch anspruchsvolle Strecke zwischen Straubing und Vilshofen von Bedeutung.

Nach Aussagen aus der Binnenschifffahrt ist jedoch "menschliches Versagen" die vorrangige Unfallursache, hierbei bilden fehlende oder geringe Sprachkenntnisse einen entscheidenden Schwerpunkt. Hierdurch entstehen gerade bei Begegnungen gefährliche Situationen, die zu Havarien führen können. Hinzu kommen u.U. technische Mängel an Maschinen, Schrauben oder Rudern. Auf der Donau dürfen aufgrund von alten bilateralen Abkommen mit östlichen Donau-Anrainerstaaten zudem zahlreiche Schiffe verkehren, die zwar osteuropäischen Standards genügen, nicht jedoch z.B. den nationalen oder EU-Vorgaben für den Rhein oder die Donau. Zudem erläßt die Donau-Kommission auch auf nautisch-technischem Gebiet nur unverbindliche Empfehlungen aus, während Vorgaben der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt einheitlich in nationales Recht übernommen werden müssen¹.

V. Die Varianten C und C 2,80 sind keine eigenständigen Varianten, sondern der erste Schritt zu einer vollständigen Kanalisierung mit drei Staustufen

Die mitunter als "Kompromiss" dargestellten Varianten C und C2,80 sind keine eigenständigen Varianten, sondern der Einstieg in die vollständige Kanalisierung des Flusses. Um ausserhalb der Staustrecke zwischen Aicha und Isarmündung eine ausreichende Wasserstiefe zu erhalten, sind verschärfte Baggerungen vorgesehen. Diese führen zu massiven Veränderungen des Grundwasserhaushaltes und zu einer erhöhten Erosion im Flussbett.

Um den Folgen der Variante C zu begegnen, werden zur "Sanierung" in nachfolgenden Verfahren die noch fehlenden Staustufen Waltendorf und Vilshofen/Pleinting nachgeschoben werden.

VI. Bei einem Ausbau mit Staustufen gefährden die Grundwasserveränderungen Gebäude, Grundstücke und die Trinkwasserversorgung

Der vollständige Wegfall der Niedrigwasserstände in den Stauräumen bewirkt eine dauerhafte Vernässung der angrenzenden Flächen. Dem soll durch den Neu- oder Ausbau von kilometerlangen Abfanggräben begegnet werden. Dennoch werden schon nach in den Prognosen der RMD erhebliche

¹ Quelle: Jörg Rusche (Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e. V. Duisburg): Risikopotentiale der Reviere Rhein und Donau. - Flusskaskotagung vom 10. bis 12. April 2002 in Duisburg. Tagungsband, S. 111-130

Veränderungen der Grundwasserspiegel vorausgesagt – mit zunehmender Intensität von der Variante C über C 2,80 bis zur Variante D2. Für die donanahen Gebäude z.B. in Niederalteich drohen bei Grundwasseranhebungen von bis zu 1,2 m bei Niedrigwasser dauerhafte Schäden.

Die Erfahrungen aus anderen Staubereichen (z.B. Pielweichs, Unterer Lech, Brombachsee, Donau bei Sinzing/Regensburg und bei Pfatter) legen zudem äußerste Skepsis gegenüber den Voraussagen nahe: an keinem dieser Stauprojekte blieben erhebliche Schäden aus, in den meisten Fällen wurden die Veränderungen des Grundwasserhaushaltes bei weitem nicht richtig vorausgesagt bzw. erheblich unterschätzt. Erst in jüngster Zeit hat die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung einen entsprechenden Rechtsstreit mit einem Geschädigten in Sinzing bei Regensburg verloren.

Durch die Grundwasserveränderungen bei einem Einstau drohen nicht nur Gebäudeschäden (Verlässungen, Rissbildung durch Anstieg oder Absenken des Grundwasserspiegels), auch land- und forstwirtschaftliche Grundstücke sind in ihrer Ertragsfähigkeit betroffen. Zudem kann der Wegfall der für Auen typischen Grundwasserschankungen dazu führen, dass das Grundwasser nur mehr nach aufwendiger und teurer Aufbereitung als Trinkwasser nutzbar ist

VII. Für die ökologische Wirkung von Staustufen ist die Höhe des Stauwehres nicht der ausschlaggebende Faktor

In der Diskussion wird gerne darauf hingewiesen, dass z.B. das Stauwehr bei Aicha nur eine geringe Anhebung des Wasserstandes (bei Mittelwasser) verursachen würde und daher die Wirkungen auf Natur und Landschaft besonders gering ausfallen würden.

Diese Einschätzung hat mit den tatsächlichen ökologischen Sachverhalten wenig zu tun. Entscheidend ist, dass mit jeder Staustufe die natürliche Schwankung des Wasserspiegels zwischen Niedrig- und Mittelwasser zerstört wird. Die Stauwirkung der Staustufe Aicha reicht – unabhängig von der geringen "Fallhöhe" bei Mittelwasser bis zur Isarmündung, denn gerade diese soll überstaut werden, um die Schifffahrtsbedingungen dort zu verbessern. Die geplante Stauhöhe wurde in keiner Weise "ökologisch optimiert", sondern entspricht den ersten Planungen der RMD für diesen Bereich. Die Stauhöhe ergibt sich allein aus den Vorgaben des Geländes, des Sohlgefälles und der Entfernung der einzelnen Staustufen. Bei Niedrigwasser reicht die Anhebung des Wasserspiegels noch ca. 15 km über die Isarmündung hinaus. Die Wirkung einer Staustufe bei Waltendorf reicht bis zur bestehenden Staustufe Straubing, die Wirkung eines Wehres bei Pleinting bis zum unteren Ende der Mühlhamer Schleife.

An der Donau siedeln einige der wertvollsten Lebensraumtypen (so z.B. die durch die FFH-Richtlinie besonders geschützten Weichholzauwälder) in den sog. Wechselwasserflächen, die sich zwischen der Niedrig- und Mittelwasserlinie befinden. Fast alle für die Donaulandschaft typischen Lebensräume und Tier- und Pflanzenarten sind in irgendeiner Form von den typischen Wasserstandsschwankungen des Flusses abhängig. Die Reduzierung der natürlichen Wasserstandsänderungen vernichtet daher in jedem Fall (unabhängig von der Stauhöhe) die donautypischen und wertvollen Landschaftsbestandteile.

VIII. Die Auswirkungen von Staustufen auf Natur und Landschaft können nicht ausgeglichen werden

Zugunsten der Staustufen wird gerne unterstellt, dass die Auswirkungen auf Natur und Landschaft durch geeignete Maßnahmen ausgeglichen werden könnten. Mögliche und geplante Maßnahmen sind hierbei z.B. die Errichtung von Umgehungsgerinnen, die Strukturanreicherung in vorhandenen Gewässern und der Versuch, eine möglicherweise schifffahrtstfreie Mühlhamer Schleife z.B. durch die Beseitigung von Buhnen und den Einbau von Strukturelementen "aufzuwerten".

Am Beispiel der Fische läßt sich die Unmöglichkeit eines ausreichenden Ausgleichs exemplarisch zeigen: Die vertieften Untersuchungen dokumentieren die Bedeutung der Donau als Fischlebensraum (s. Grafiken) und die Beeinträchtigung der Fluss-Lebensräume durch einen Einstau mit einer oder mehreren Staustufen. Zwar lassen sich durch Umgehungsgerinne und/oder Fischaufstiegshilfen für einzelne

Arten in gewissem Umfang Verbesserungen erreichen. Jedoch können diese Maßnahmen die Zerschneidung des Flusses in einzelne, getrennte Abschnitte und die massive Verschlechterung der Lebensraumqualität in den Stauräumen bei weitem nicht ausreichend kompensieren. Für den langfristigen Fortbestand aller Fischarten – also auch der besonders anspruchsvollen, in der Regel besonders gefährdeten und seltenen Arten – müssen für den gesamten Lebenszyklus (Laichzeiten, Aufwuchs, Fortpflanzung, Wanderungen, Ausweichlebensräume bei Hochwasser, ...) geeignete Lebensbedingungen wieder hergestellt werden. Dies ist durch künstliche, mehr oder weniger punktuelle Maßnahmen nicht zu bewerkstelligen. Letztendlich könnte bestenfalls der Neubau einer Flusstrecke mit der Dimension und dem Charakter der Donau einen ausreichenden Ausgleich darstellen.

Die Einschätzung bezüglich der Ausgleichbarkeit gilt in gleicher Weise auch für die typischen Lebensräume und die sonstigen Pflanzen- und Tierarten.

Gleichzeitig zielt das für die Beurteilung des Eingriffes maßgebliche Naturschutzgesetz nicht in erster Linie auf die Ausgleichbarkeit von Eingriffen ab. Eingriffe in Natur und Landschaft sind vielmehr zu allererst zu vermeiden, z.B. durch die Wahl einer zumutbaren Ausbaualternative mit geringeren Auswirkungen. In diesem Zusammenhang muss klargestellt werden, dass auch die flussregulierende Variante A einen erheblichen Eingriff in die Donau und ihre Auen bedeutet. Diese Variante stellt den äußersten, noch vertretbaren Kompromiss zwischen den Anforderungen der Schifffahrt und den Forderungen des Naturschutzgesetzes und der europäischen Naturschutzrichtlinien dar.

Völlig an der Sache vorbei geht das Argument, dass mit den höheren Mitteln für Ausgleichsmaßnahmen, die für die Variante D2 zur Verfügung stünden (da hier auch die Baukosten höher seien), letztendlich auch ein besserer Zustand für Natur und Landschaft erreicht werden kann. Der Umfang von Ausgleichsmaßnahmen bemisst sich nicht nach dem zur Verfügung stehenden Budget, sondern nach einer ökologischen Bilanzierung: nur wo intensive Eingriffe erfolgen, sind entsprechend umfangreiche Ausgleichsmaßnahmen nötig (wenn diese überhaupt zulässig bzw. erfolgversprechend sind).

IX. Die Stauvarianten scheitern an den Vorgaben der europäischen Naturschutzrichtlinien

Die Donau und die angrenzenden Donau-Auen unterliegen dem Schutz der sog. Flora-Fauna-Habitat (FFH) -Richtlinie der EU. Dabei genießen die sog. "Weichholz-Auwälder" (Silberweiden-Auwälder, Weidengebüsche) als sog. "prioritäre Lebensraumtypen" einen besonders strengen Schutz.

Die Richtlinie beinhaltet ein Verschlechterungsverbot. Pläne und Projekte, die FFH-Gebiete erheblich beeinträchtigen können, müssen einer speziellen Verträglichkeitsprüfung unterzogen werden, wobei hier (anders als im Bayerischen Naturschutzgesetz) mögliche Ausgleichsmaßnahmen nicht berücksichtigt werden. Bei negativem Ausgang der Verträglichkeitsprüfung darf ein Plan oder ein Projekt nur durchgeführt werden, wenn keine zumutbare Alternativlösung gegeben ist. Liegen – wie an der bayerischen Donau - prioritäre Lebensraumtypen vor, so können zugunsten einer Planung nur „Erwägungen im Zusammenhang mit der Gesundheit des Menschen und der öffentlichen Sicherheit oder im Zusammenhang mit maßgeblichen günstigen Auswirkungen für die Umwelt, oder, nach Stellungnahme der Kommission, andere zwingende Gründe des öffentlichen Interesses geltend gemacht werden“ (FFH-Richtlinie, Art. 6 Abs. (4)).

Durch die Errichtung von Staustufen würden sich die Lebensraumbedingungen so stark verändern, dass für die geschützten Arten und Lebensraumtypen intensive Verschlechterungen eintreten würden. Da mit der Variante A, vor allem in Anbetracht der übrigen Engpässe an der Donau (s.o.) eine zumutbare Alternative vorliegt, deren Auswirkungen wesentlich geringer sind, muss diese nach EU-Recht zwingend weiter verfolgt werden.

Spätestens in Gerichtsverfahren vor dem Europäischen Gerichtshof werden die Stau-Varianten daher scheitern, da sie nicht mit dem geltenden EU-Recht übereinstimmen. Eine Einbeziehung oder Weiterverfolgung der Varianten C, C 2,80 oder D2 im Raumordnungsverfahren ist daher nicht sinnvoll und würde wegen der dann anstehenden Gerichtsverfahren eine zeitliche Verzögerung um etliche Jahre bedeuten.

X. Das Verfahren für die Verbesserung des Hochwasserschutzes muss vom Verfahren für den Donauausbau getrennt werden

Im Raum zwischen Straubing und Vilshofen muss der Hochwasserschutz auf fast der gesamten Strecke verbessert werden, da die Deiche derzeit nicht dem Schutzziel der bayerischen Landesplanung (100-jährliches Hochwasser + 1 m Freibord) entsprechen. Dies ist eine Aufgabe des Freistaates Bayern. Nur soweit durch den Ausbau der Donau die Hochwasserverhältnisse verändert werden, muss dies durch den Ausbauträger ausgeglichen werden (die Kosten hierfür trägt zu 2/3 der Bund, zu 1/3 das Land Bayern).

Derzeit werden die Verfahren für die Verbesserung des Hochwasserschutzes und zum Ausbau der Donau gekoppelt durchgeführt. Da sich insbesondere durch die Einbeziehung von Stau-Varianten langjährige Verzögerungen möglich sind, müssen die Verfahren getrennt werden. Für die Verbesserung des Hochwasserschutzes muss ein eigenständiges Konzept (z.B. auf der Basis des Ist-Zustandes bzw. der Variante A) getrennt vom Donauausbau weiter verfolgt werden, um den Schutz der Bevölkerung nicht von den politischen Auseinandersetzungen um den Donau-Ausbau abhängig zu machen.

XI. Die betroffene Region kann durch Staustufen nur verlieren, nicht jedoch gewinnen

In der Zusammenfassung zeigt sich, dass die Errichtung von Staustufen zwischen Straubing und Vilshofen

- ◆ unnötig ist, weil auf langer Strecke auf der Donau und am Rhein weitere erhebliche Engpässe bestehen bleiben werden
- ◆ keine Entlastung der Straße bewirkt
- ◆ nicht ausgleichbare Schäden an den Fluss- und Aue-Ökosystemen bewirken wird
- ◆ Schäden an Gebäuden, Grundstücken und der Trinkwasserversorgung verursacht
- ◆ und eindeutig gegen europäisches Recht verstößt.

Durch die Errichtung einer oder mehrerer Staustufen kann unsere Region nichts gewinnen – wohl aber wird unsere Heimat mit Sicherheit ihr Gesicht und entscheidende Qualitäten verlieren.

Deggendorf, den 11. Januar 2005

Stand: Entwurf

Georg Kestel

Landschaftsarchitekt

XII. Anhang



Abbildung 1: Darstellung von Engpässen nach der van-Miert-Kommission (im Auftrag der EU)

Strecke	Art der Arbeiten	Länge (km)	Abschluss der Arbeiten	Gesamtkosten (Mio. €)	Verbleibende Investitionen (Mio. €)
Vilshofen- Straubing	Verbesserung d. Schiffbarkeit	70	2013	128	128
Rhein-Maas	Verbesserung d. Schiffbarkeit	140	2019	500	500
Schleuse Lanaye	Bau einer Schleuse		-2010	75	75
Wien- Bratislava	Verbesserung d. Schiffbarkeit	47	2015	180	180
Palkovicovo – Mohacs	Verbesserung d. Schiffbarkeit	358	2014	250	250
Rumänien	Verbesserung d. Schiffbarkeit	927	2011	640	500
Bulgarien (Bathin-Belene)	Verbesserung d. Schiffbarkeit	26	2011	137	137
	Summen Donau:	1428		1410	1270

Tabelle 1: Von der van-Miert-Kommission vorgeschlagene Maßnahmen zur Verbesserung des Transeuropäischen Netzes (Binnenwasserstraßen)

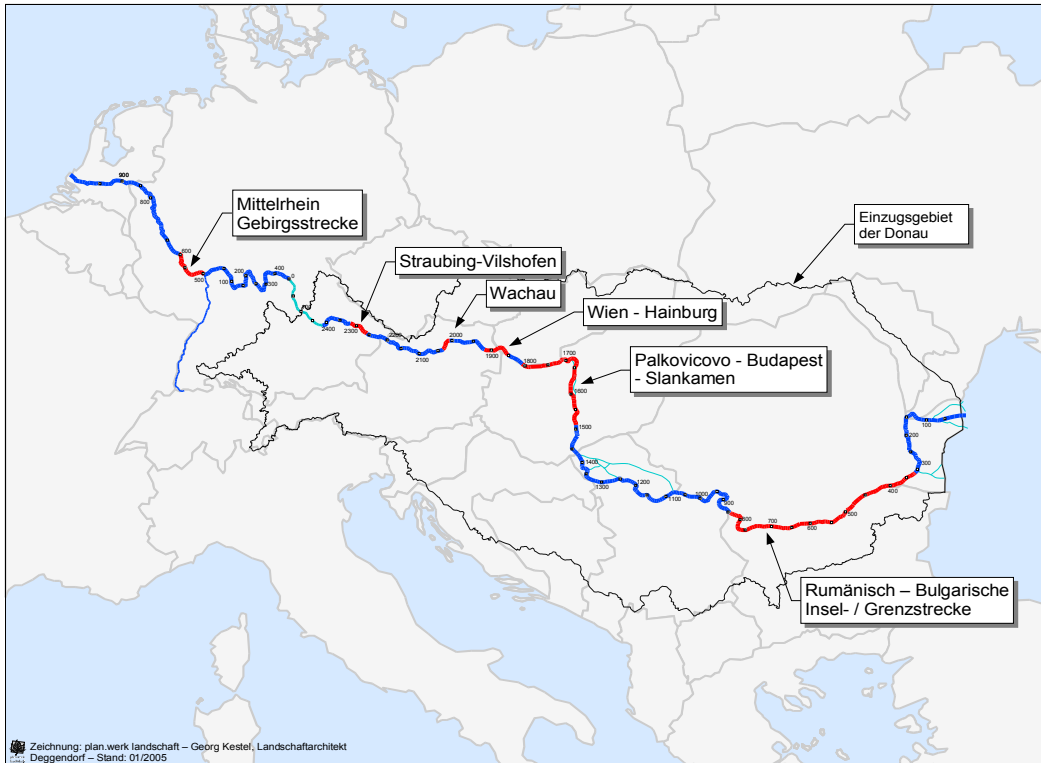


Abbildung 2: Vollständige Darstellung der Engpässe (incl. Mittelrhein und Wachau)

Güterart	Berg	Tal	Gesamt
Getreide	356	145	501
sonst. landwirtschaftl. Erzeugnisse	804	1,2	2,01
feste Brennstoffe	5	15	20
Mineralölerzeugnisse	210	134	344
Eisenerze	23	785	808
sonst. Erze und Metallabfälle	17	37	54
Eisen und Stahl	864	86	950
Steine, Erden einschl. Baustoffe	105	249	354
Düngemittel	719	100	819
chemische Erzeugnisse	16	16	32
sonstige Güter	93	120	213
Waren in Container	40	15	55
Gesamt	3,25	2,9	6,16

Tabelle 2: Transportierte Güter, Schleuse Jochenstein / Donau, 2003.

Quelle: www.elwis.de

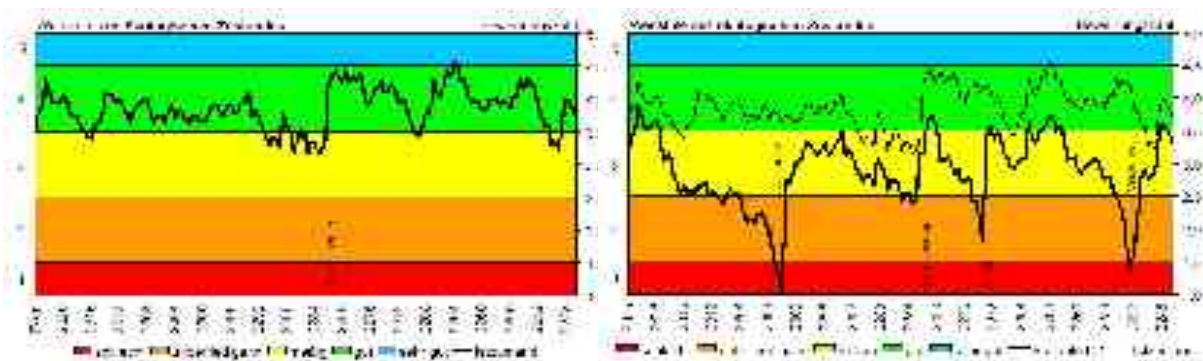


Abbildung 3: Bewertung der Eignung der Donau als Fischlebensraum heute (links) und nach Errichtung von drei Staufstufen (Var. D2, rechts). Quelle: Schaller et al. (2001): Donauausbau Straubing-Vilshofen: Vertiefte Untersuchungen, Ökologische Studie. - Kranzberg, Juni 2001: 352 S., Anhang, Kartenbeilagen.