

Keine Doktorspiele am lebendigen Fluss!

Die frei fließende Donau braucht kein „Vitamin C“

Unter dem Motto „Vitamin C für die Donau“ vermittelt der Ost-West-Wirtschaftsclub Bayern e.V. (OWWC) den Eindruck, dass die Wasserstraße zwischen Straubing und Vilshofen unbedingt einen Ausbau mit einer Staustufe bräuchte - und dass dem Fluss diese Variante ähnlich gut täte wie „Vitamin C“.

Dies aber bedeutet eine völlige Verdrehung aller Tatsachen. **Der lebendige Fluss zwischen Straubing und Vilshofen braucht keine „Doktorspiele“!**

Die Ausbauvariante C 2,80 würde eine Staustufe bei Aicha, einen über 2 Kilometer langen Durchstichskanal durch die Mühlhamer Schleife, ein Schleusenbauwerk, und viele Kilometer lange Dichtwände entlang des Flusses bedeuten. Damit aber würde die frei fließende Donau als Hauptschlagader unserer Region lebensgefährlich eingeengt und von den umliegenden Auen abgeschnitten. Die Staustufe bei Aicha würde wie ein Blutgerinnsel zum Infarkt und letztlich zum Exitus des Flusses und der Aue führen. Betroffen wäre eines der letzten intakten Fluss-Aue-Systeme in Mitteleuropa! Schon die letzten „Operationen“ an der bayerischen Donau durch die Rhein-Main-Donau Wasserstraßen GmbH (RMD) waren tödlich für den lebendigen Fluss.

Die frei fließende Donau und ihre Aue strotzen vor Leben und brauchen keine zweifelhafte Therapie!

Die Donau zwischen Straubing und Vilshofen ist keineswegs „schwer krank“ oder therapiebedürftig, wie dies der OWWC oder andere Staulobbyisten gerne vermitteln möchten.

Vielmehr handelt es sich um den längsten noch frei fließenden Flussabschnitt an der oberen Donau - mit weitgehend intakter Dynamik, und daher strotzend vor Leben. Der Fluss wird bestimmt vom ständigen Auf und Ab des Wasserspiegels, von der Strömung des fließenden Wassers, von der Umlagerung von Kies und Sand. Dem Wasserstand im Fluss folgen die Grundwasserspiegel in der angrenzenden Landschaft – die Aue „atmet“ mit dem Hoch- und Niedrigwasser des Flusses.

Wegen dieser besonderen Qualitäten lebt im Raum zwischen Straubing und Vilshofen ein wahrer Schatz an biologischer Vielfalt, ein unermesslicher Reichtum:

- auf nur einem Promille der Landesfläche Bayerns brüten 2/3 aller bayerischen Vogelarten; im Winter rasten zehntausende von Zugvögeln am eisfrei bleibenden Fluss;
- die fließende Donau mit ihren sauberen, unverschlammten Kiesbänken ist Heimat für über 50 verschiedene Fischarten und beherbergt damit

eine europaweit bedeutsame, einzigartige Fischartengemeinschaft;

- im Fluss und in der Aue leben über 140 verschiedene Muschel- und Schneckenarten – ein Rekord für ganz Mitteleuropa!
- im Herzstück des Gebietes zwischen Isarmündung und Mühlhamer Schleife finden auf einem Quadratkilometer mehr als 1000 Pflanzenarten ihre Heimat.

Entlang des frei fließenden Flusses zieht sich ein Streifen der in Europa hoch bedrohten Weiden-Auwälder und weiterer Auebiotope. Etwa 8600 Hektar der Landschaft am Fluss sind daher als europäisches Natura-2000 – Schutzgebiet ausgewiesen.

Für einen erheblichen Teil der in und an der Donau vorkommenden Arten tragen wir eine besondere Verantwortung – weil sie, wie z.B. das Blaukehlchen, hier ihren globalen Verbreitungsschwerpunkt haben, oder weil sie, wie die Donau-Kahnschnecke, die Donau-Barsche oder der Huchen, weltweit überhaupt nur im Donauebiet vorkommen.

Leben von und mit der Dynamik

All diese Arten leben von und mit der Dynamik des Flusses und der Aue. Die Dynamik sichert außerdem die Qualität des größten zusammenhängenden bayerischen Grundwasservorkommens und die Nutzbarkeit und Produktivität der land- und forstwirtschaftlichen Flächen.

Variante C 2,80: tödliche Operation am lebendigen Fluss statt „Vitamin C“

Die Variante C 2,80 würde

- den Bau einer Staustufe bei Aicha mit Stauwirkung bis weit über die Isarmündung hinaus,
- den Bau eines etwa 2,2 km langen Durchstichskanals durch die Mühlhamer Schleife und die Errichtung eines massiven Schleusenbauwerks,
- die Errichtung von kilometerlangen Dichtwänden entlang der Donauufer,
- die Abtrennung der Altwässer (inklusive des

Naturschutzgebietes Staatshafen) von der Donau und

- den Bau eines Umgehungsgerinnes bedeuten. Darüber hinaus müsste die Donau in den ungestauten Bereichen (auf gut 50 km Länge) massiv ausgebaggert werden, um auch hier die geforderte Wassertiefe von 2,80 m herzustellen.

Ökologisch wirken sich zuallererst der Stau und die Dichtwände verheerend aus – beide zerstören die charakteristische Dynamik der Wasser- und Grundwasserspiegel. Mit den Dichtwänden würde die gestaute Donau in eine Art „Wanne“ eingeschlossen, um so zu verhindern, dass der dauerhaft auf ein un-

natürliches Niveau angehobene Flusswasserspiegel eine für die Auwälder tödliche Dauervernässung der Böden zur Folge hat.

Das Umgehungsgerinne soll – so die Behauptung der Planer der RMD und der von ihr beauftragten Umweltplaner – den Fischen die Umwanderung der Staustufe ermöglichen und die zuvor durch Stau und Dichtwand zerstörte Dynamik des Grundwasserhaushaltes wieder herstellen.

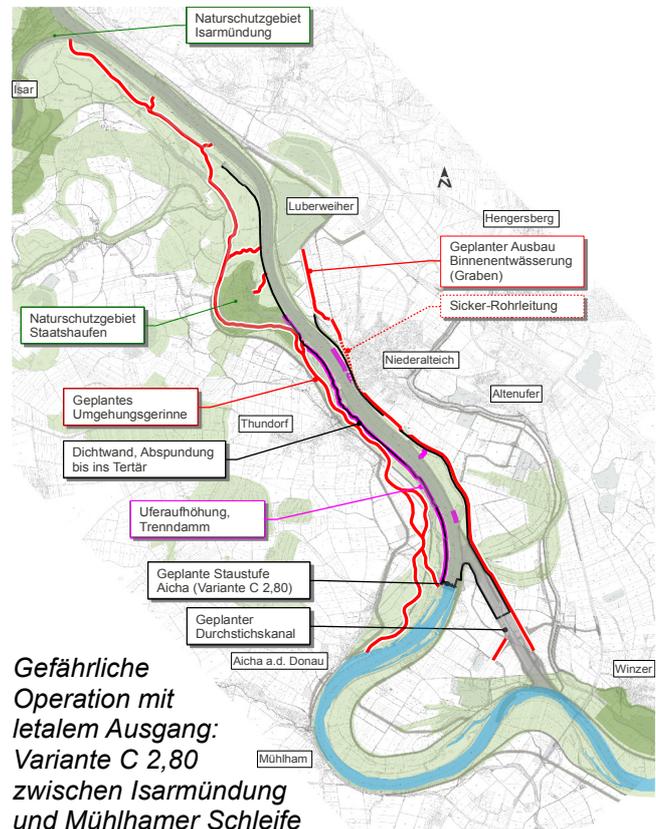
Die Eingriffe durch die Variante C 2,80 sind nicht ausgleichbar

Die Zerstörungen durch die „Operation C 2,80“ sind nicht ausgleichbar. Der Verlust von Fließgewässerlebensraum und von wertvollen Uferstrukturen (wie den unverschlammten, rasch überströmten Kiesbänken), der Verlust der Durchgängigkeit und der Verlust der Dynamik lassen sich auch durch einen „Bypass“, d.h. durch die geplanten „Wasserspiele“ in Form eines Umgehungsgerinnes nicht wieder herstellen.

Natürlich behaupten die Planer der RMD etwas anderes – diese Aussagen beruhen jedoch auf dem Einsatz einer unzureichenden Diagnose, auf methodisch unzureichenden Untersuchungen.

Mit dem von der RMD für die Prognosen eingesetzten Grundwassermodell lässt sich die Frage, ob der Grundwasserhaushalt in seiner vollen Dynamik wieder hergestellt werden kann, gar nicht beantworten. Würden sachgerechte Methoden und Modelle verwendet, würde man deutlich sehen: die Verluste sind nicht ausgleichbar.

Auch die von den Stau-Lobbyisten gern angeführte, mit der Variante C 2,80 angeblich mögliche „Renaturierung“ der Mühlhamer Schleife ist eine Chimäre. Tatsächlich weist die Schleife heute schon eine so große Naturnähe und einen so überragenden ökologischen Wert auf, dass gar keine echte ökologische Aufwertung mehr möglich ist.



In gleicher Weise ist die vom OWWC behauptete und in Phantasie-Luftbildern dargestellte Herstellung eines neuen „Biotops und Vogelschutzgebietes“ durch die Variante C 2,80 pure Illusion. Abgesehen davon, dass die notwendige Gewässerdynamik nicht vorhanden wäre, müsste das Gelände großflächig um 2 Meter und mehr abgetragen werden, um überhaupt Auwald-Niveau zu erreichen.

Schließlich verbieten schon die europäischen Naturschutzrichtlinien einen Ausbau nach Variante C2,80. Sofern, wie hier mit der Variante A, eine umweltverträglichere Alternative vorliegt, ist überhaupt nur diese Alternative zulässig.

Was ist mit der Variante A bzw. dem „besseren Donaukonzept“?

Angesichts des überragenden Werts der Fluss- und Auenlandschaft muss in Zukunft die weitere ökologische Verbesserung dieser Landschaft im Vordergrund stehen (dies fordert im Übrigen auch die europäische Wasser-Rahmenrichtlinie).

Als Kompromissangebot an die Binnenschifffahrt erscheint noch ein Ausbau der Wasserstraße nach Variante A möglich. Zwar wird auch mit dieser Variante unzweifelhaft in Natur und Landschaft eingegriffen; jedoch bleibt die Dynamik, das wertgebende Element, erhalten.

Allerdings muss die Variante A noch sehr viel intensiver als bisher ökologisch optimiert werden. Dazu gehört z.B. der Abbau unnötiger Uferversteinerungen, eine naturnähere Ausgestaltung von Regulierungsbauwerken und z.B. die Einbeziehung der Renaturie-

rung der Unteren Isar in die Planungen. Außerdem muss von den Verursachern (den Staustufenbetreibern) der durch die Staustufen oberhalb von Straubing und Plattling gestörte Geschiebehalt der Donau wieder in Ordnung gebracht werden. Denn die vom OWWC beklagte Eintiefung der Donau ist nicht vom Himmel gefallen, sondern wird durch eben diese Staustufen verursacht; sie halten das für den Fluss lebensnotwendige Geschiebe zurück.

Mit der Variante A können die Schifffahrtsbedingungen deutlich verbessert werden – auf jeden Fall so weit, dass die Fahrwassertiefen anderer Flussabschnitte entlang der Rhein-Main-Donau-Wasserstraße erreicht oder überschritten werden.

Im Übrigen müsste jede Ausbauplanung in ein abgestimmtes Verkehrskonzept eingebettet werden; nur so können überhaupt die für die Wasserstraße sinnvollen Maßnahmen abgeleitet werden.