

## **Die Unwahrheiten des MdEP Manfred Weber (CSU Niederbayern) zum Donauausbau**

Datum: 13. August 2009

Bund Naturschutz in Bayern e.V.

Kreisgruppe Deggendorf  
Maria-Ward-Platz 5  
D – 94469 Deggendorf

Tel.: ++49 – 991 – 32 555  
Fax: ++49 – 911 – 34 22 14

[bund-naturschutz@degnet.de](mailto:bund-naturschutz@degnet.de)  
[www.bn-deggendorf.de](http://www.bn-deggendorf.de)



Bearbeitung: plan.werk landschaft - Georg Kestel, Dipl.-Ing. Landschaftsarchitekt  
Schiffmeisterweg 7  
94469 Deggendorf  
Tel.: ++49 – 991 – 341354 Fax: ++49 – 991 – 3792857  
[G.Kestel@planwerk-landschaft.de](mailto:G.Kestel@planwerk-landschaft.de) [www.planwerk-landschaft.de](http://www.planwerk-landschaft.de)

In einem „Tagesgespräch“ im Bayerischen Rundfunk zeigte MdEP Manfred Weber (CSU) ein Paradebeispiel der neuen Taktik einiger Mandatsträger der CSU Niederbayern, um Staustufen an der Donau durchzusetzen. Die Strategie lässt sich grob zu folgenden Punkten zusammenfassen:

1. Verharmlose die geplante Staustufe zur „Stützschwelle“,
2. Behaupte, die Eingriffe des Staustufen- und Kanalbaus seien ausgleichbar, ja sogar ein Vorteil für die Ökologie von Fluss und Aue,
3. Behaupte, die Donau sei ohne die Staustufe die Hälfte des Jahres nicht befahrbar,
4. Behaupte, um Druck auf die Bevölkerung auszuüben, erst wenn für den Bau von Staustufe und Schleusenkanal entschieden ist, sei ein wirkungsvoller Hochwasserschutz möglich,
5. Erfinde eine verkehrliche Wirkung und eine wirtschaftliche Bedeutung der Staustufe,
6. Erzähle was auch immer, um die Staustufenkanalisierung notwendig erscheinen zu lassen, der Phantasie sind dabei keine Grenzen gesetzt.

## 1. Verharmlosung

*Manfred Weber (Tagesgespräch, BR2, 21.07.2009): „Unsere Variante C280 ist eine Stützschwelle von ein Meter zehn in etwa, die bei der Hälfte der Tage im Jahr gar keine Wirkung hat, weil die einfach geöffnet wird, also bei Normalwasser wird das überspült. die sieht man gar nicht in der Donau und nur bei absolutem Niedrigwasser, wenn also der Schiffsverkehr eingestellt werden muss, dann hat die gewisse stauende Wirkung.“*

- Alle Pläne und Unterlagen zu der Variante C und C280 bezeichnen das geplante Bauwerk bei Aicha als „Staustufe“ oder als „Wehr“ - dies ist nach Bauweise und Funktion die einzig zutreffende Bezeichnung. Auch in allen seit 1965 vorliegenden Darstellungen, Texten und Plänen der Rhein-Main-Donau-AG (RMD) zu dieser Variante wird das Bauwerk stets als „Wehr“ oder „Staustufe“ bezeichnet. Die Aussage, es würde sich bei dem Bauwerk um eine „Stützschwelle“ handeln, ist falsch.
- Die Angabe einer Höhe von 1,1 m ist falsch. Selbst die RMD kennzeichnet in ihren Erläuterungen zum Raumordnungsverfahren die Staustufe durch die Fallhöhe von ca. 1,7 m bei Mittelwasser und 2,8 m bei Niedrigwasser (RNW): „Das Wehr liegt bei Do-km 2273,1. Das Stauziel 309,00 m ü.NN liegt ca. 0,7 m unter dem HNN97. Das MW wird an der Stufe um ca. 1,7 m, der RNW 97 um ca. 2,8 m angehoben.“ (RMD 2004, ROV-Unterlagen zu C/C2,80, S. 101). Eine Höhenangabe von „ein Meter zehn“ lässt sich in den Unterlagen zum ROV weder finden noch aus den Plänen ableiten.
- Auch die Angabe, dass die Staustufe „bei der Hälfte der Tage im Jahr gar keine Wirkung hat“ (Weber) ist nachweislich falsch. Erst sehr deutlich über Mittelwasser hat die Staustufe keine Wirkung mehr auf den Wasserstand: „Bei Wasserständen größer Mittelwasser + 1,7 m ist keine Staustützung mehr wirksam, das Fließverhalten und die Wasserstände bleiben gegenüber heute unverändert.“ (RMD 2004, ROV-Unterlagen zu C/C2,80, S. 101). Dies ist im Schnitt (Jahresreihe 1996-2005) an lediglich 15 Tagen im Jahr der Fall.

- In den Raumordnungsunterlagen ist über die geplante Staustufe hinweg eine Wege- bzw. Straßenverbindung vorgesehen. Daher würde die Staustufe in ihrer Optik prinzipiell der Staustufe Straubing mehr ähneln als z.B. den vom Hafenforum verbreiteten Bildern, die zur Verharmlosung lediglich einzelne isolierte Stützen im Wasser zeigen. Als ganz normales Wehr zeigt auch die RMD in den Raumordnungsunterlagen (RMD 2004, ROV-Unterlagen zu C/C2,80, S. 94) die geplante Staustufe bei Aicha.

*Manfred Weber (Tagesgespräch, BR2, 21.07.2009): „Die Betonpolitik der sechziger Jahre mit zwei mächtigen Staustufen, wie man's in Straubing besichtigen kann, mit zehn, zwölf Meter Höhe, das wollen wir nicht, so lassen wir unsere Natur, unsere Heimat nicht verschandeln ...“*

- Die von Manfred Weber zur Verharmlosung der bei Aicha geplanten Staustufe angegebene Höhe der Staustufe in Straubing ist falsch. Die Staustufe Straubing hat bei Mittelwasser eine Fallhöhe von 5,4 m (Neubauamt Donauausbau Regensburg, Erläuterungsbericht Technische Gesamtplanung, 1987, S. 18).

## 2. Angebliche Ausgleichbarkeit

*Manfred Weber (Tagesgespräch, BR2, 21.07.2009): „Zum Beispiel in Straubing gab's auch mal früher, das wurde in den sechziger Jahren abgeschnitten, eine Oberauer Schleife ... da wurde dann ein großes Stauwerk gebaut und damit abgeschnitten. Heute ist die Oberauer Schleife eines der bayern- und europaweit vorbildlichen Naturschutzbereiche, FFH-Schutzgebiet, Vogelschutzgebiet weil sich dort wieder Natur gebildet hat, angesiedelt hat. Sicher mit anderen Naturarten, aber es hat sich dort wieder was entwickelt, und heute auch im Rhein-Main-Donau-Kanal ... dort haben wir heute trotzdem hervorragende Vogel- und FFH-Gebiete.“*

- Die Oberauer Schleife wurde nicht in den sechziger Jahren, sondern mit dem Staustufenbau Straubing (Fertigstellung 1995) abgeschnitten. Für die Oberauer Schleife wurde – wie heute für die Mühlhamer Schleife – ursprünglich eine umfassende naturschutzfachliche Optimierung und die weitgehende Erhaltung des Fließgewässercharakters versprochen. Aufgrund der Energienutzung im Kraftwerk ist die Oberauer Schleife heute ohne nennenswerte Durchströmung und eine Flussleiche. Die zuvor versprochenen Ausgleichsfunktionen (z.B. vollständiger Ausgleich der Verluste an Wiesenbrüterbiotopen) werden bei weitem nicht erfüllt.
- Entlang des RMD-Kanals bestehen tatsächlich FFH- und Vogelschutzgebiete; diese umfassen jedoch, abgesehen von zwei kleinen Teilflächen, ausschließlich die Talhänge und haben mit dem Kanal nichts zu tun. Die Schutzgebiete bestehen nicht wegen, sondern trotz des Kanals. Die Altmühl als Fließgewässer sowie wichtige Feuchtgebiete im Talraum der Altmühl wurden durch den Kanal irreversibel zerstört.

## 3. Angebliche Nicht-Schiffbarkeit der Donau

*Manfred Weber (Tagesgespräch, BR2, 21.07.2009): „... und heute haben wir die Tatsache, dass der Straubinger Hafen halt regelmäßig nicht befahren werden kann, weil halt Niedrigwasser herrscht.“*

*„Es geht drum, ob wir die Mindeststandards, die dort vereinbart worden sind, ob wir die im letzten Abschnitt versuchen anzugehen.“*

*„Wir haben jetzt ... eine Autobahn gebaut von Amsterdam bis ins Rote Meer [wohl gemeint: ins Schwarze Meer] und wir haben genau zwischen Straubing und Vilshofen [...] jetzt eine Landstraße, die sogar in der Hälfte des Jahres gesperrt wird.“*

- Es gibt keinen Verkehr von Amsterdam zum Schwarzen Meer über die Binnenwasserstraße. In der Hauptsache dienen die Binnenwasserstraßen der Abwicklung von Transporten von den Seehäfen ins Binnenland. Der Binnenverkehr erreicht kaum relevante Größenordnungen.
- Es gibt keine vereinbarten Mindeststandards wie z.B. die häufig zitierte angebliche Vorgabe von „2,50 m Abladetiefe ganzjährig“. Für die Wasserstraßen existieren ausschließlich Empfehlungen. Diese schlagen nicht 2,5 m Abladetiefe ganzjährig, sondern an 60 % der schiffbaren Tage im Jahr vor (= Wasserstraßenklasse IV nach UN/ECE, auch AGN-Empfehlung). Diese Empfehlung kann mit der „sanften“ Ausbauvariante A erreicht werden. Die für moderne Logistikkvorgänge fast ausschließlich in Frage kommende Containerschiffahrt ist auf der Donau hinsichtlich der Fahrwassertiefen heute schon ganzjährig möglich. Für einen wirtschaftlichen, dreilagigen Containerverkehr ist jedoch der Rhein-Main-Donau-Kanal aufgrund zu niedriger Brücken und aufgrund der Vielzahl von langwierigen Schleusungsvorgängen (16 Schleusen auf ca. 171 km) der entscheidende Engpass.
- Die Donau in Niederbayern wird nicht „in der Hälfte des Jahres gesperrt“. Die frei fließenden Donau ist immer befahrbar und schiffbar – einzige Ausnahme sind wenige Tage im Jahr, an denen bei Hochwasser der höchste schiffbare Wasserstand überschritten wird. Wegen Niedrigwasser wurde die Schifffahrt auf der Donau dagegen noch nie eingestellt. In Frostphasen, wie zuletzt 2006 und 2009, wird dagegen der RMD-Kanal und die gestaute Donau wegen Vereisung gesperrt, im Jahr 2009 für 30 Tage und im Jahr 2006 für 37 Tage. Hinzu kommen in der Regel 1-2 Wochen Schifffahrtssperre pro Jahr für Wartungsarbeiten an den Schleusen.
- In Niedrigwasserzeiten (meist im Spätsommer) müssen große Schiffe leichtern, können geleichtert jedoch ihre Fahrt ohne weiteres fortsetzen. Die Kosten für Leichterungen schlagen sich nicht in massenhaften Pleiten der Binnenschiffer, sondern in höheren Frachtraten für die Verloader nieder.

#### **4. Hochwasserschutz**

*Manfred Weber (Tagesgespräch, BR2, 21.07.2009): „Solange die Variante nicht geklärt ist [...] passiert auch beim Hochwasserschutz nicht das, was notwendig wäre. [...] Die [Maßnahmen] sind gekoppelt, das ist ja der gleiche Fluss, [...] die Baumaßnahmen ergänzen sich dann gegenseitig.“*

*„Wir haben einige Streckenabschnitte - Winzer an der Donau gehört da mit dazu - [...] die eben im Ausbauabschnitt unterschiedlich sind, und deswegen bräuchten wir endlich Klarheit.“*

- Die Notwendigkeit eines sinnvollen Hochwasserschutzes ist unbestritten, die Verbesse-

rung des Hochwasserschutzes ist jedoch, wie erst unlängst von einem Vertreter des zuständigen bayerischen Umweltministeriums wieder bestätigt wurde, nicht mit dem Ausbau der Wasserstraße verbunden. Eine Verbindung wurde und wird jedoch fälschlicherweise hergestellt, um politischen Druck aufzubauen.

- Mit den Ausbauplanungen wurde für das im Jahr 2005 durchgeführte Raumordnungsverfahren ein Hochwasserschutzkonzept entwickelt, das zusammen mit allen damals zur Diskussion stehenden Varianten umgesetzt werden kann. Lediglich im Bereich des Durchstiches an der Mühlhamer Schleife und an der Staustufe ist die Führung der Deichlinie (notwendigerweise) unterschiedlich. Der Hochwasserschutz könnte aber auch in diesem Bereich unabhängig von jedem Ausbau wie erforderlich verbessert werden. Eine Anpassung an einen Durchstichskanal könnte und müsste dann nachträglich erfolgen.
- Die Ortschaft Winzer liegt unterhalb der Staustufe und unterhalb der Einmündung des Durchstichskanal. Damit ist der Hochwasserschutz hier – anders als von Manfred Weber behauptet – nicht von der Ausbauvariante abhängig.

## 5. Angebliche verkehrliche Wirkungen der Staustufenlösung C2,80

*Manfred Weber (Tagesgespräch, BR2, 21.07.2009): „16 Schiffe hört sich jetzt vielleicht klein an, man muss aber sehen, dass das natürlich tausende an LKW's sind. [...] und deswegen geht es da schon um eine massive Belastung, die heute auf den Straßen dann abgewickelt wird.“*

- Es gibt keine überzeugenden verkehrlichen Argumente für einen Ausbau der Donau mit Staustufen. Nach den letzten Erkenntnissen können durch die Stauvariante C2,80 selbst unter Zugrundelegung der übertrieben optimistischen Erwartungen der Staulobbyisten auf der parallelen Autobahn nur Entlastungseffekte im Promillebereich erreicht werden (Entlastung der A3 um ca. 130 von 16.000 LKW/Tag im Jahr 2015; Ausgangsdaten erreichbare Entlastung: Regierung von Niederbayern 2006, Landesplanerische Beurteilung). Dies stellt die Sinnhaftigkeit eines Ausbaus der Wasserstraße insgesamt in Frage. Gleichwohl haben die Naturschutzverbände erklärt, dass sie sich einer ökologisch optimierten Form der flussregulierenden Variante A nicht widersetzen und diese als Kompromiss noch akzeptieren würden.

## 6. Sonstige Behauptungen

*Manfred Weber (Tagesgespräch, BR2, 21.07.2009): „Weil die stauende Wirkung genau im Oberlauf dieses Bereiches [d.h. zwischen Deggendorf und Straubing] ist, also von Deggendorf nach Straubing, wenn wir heute keine stauende Wirkung haben, dann ist genau dieser Streckenabschnitt von Deggendorf bis zum Hafen Straubing der, der im Trockenen liegt [...] und genau um den Abschnitt geht's.“*

- Die Stauwirkung der Staustufe Aicha reicht bei Mittelwasser von Aicha bis zur Isarmündung und bei Niedrigwasser ca. 15 km über die Isarmündung hinaus (bis etwa Waltenhofen), bei weitem jedoch nicht „von Deggendorf nach Straubing“. Die Aussage von Manfred Weber ist objektiv falsch.

*Manfred Weber (Tagesgespräch, BR2, 21.07.2009): „Die Fließgeschwindigkeit in der Donau wird mit dieser Variante A erhöht – auch da sind Fischarten betroffen, die dann in der Donau nicht mehr zu finden sind, wenn wir die Variante A anwenden“*

- Auch die Variante A bedeutet in der gegenwärtig geplanten, technischen Form einen Eingriff in den Fluss. Eine signifikante Erhöhung der Fließgeschwindigkeiten bei der Variante A ist jedoch nicht nachzuweisen: „... ist ersichtlich, dass die Fließgeschwindigkeiten bei Variante A innerhalb des eigentlichen Flusslaufes (Bereich zwischen Längsleitwerken) weder bei RNQ97 noch bei MQ signifikant von denen des Ist-Zustandes abweichen. Selbst die ausgeprägte Variabilität der Strömung im Längsverlauf, wie sie für den Ist-Zustand 2000 charakteristisch ist, verändert sich bei Variante A nicht. Der Fließgewässercharakter der Donau bleibt bei einem Ausbau nach Variante A für diesen Bereich des Hauptflusses in vollem Umfang erhalten“ (Schaller et al. 2004, UVS zu Variante A, S. C4-28). Ein Aussterben von Fischarten wird dementsprechend nicht prognostiziert. Nichtsdestotrotz muss und kann die Variante A ökologisch deutlich optimiert werden.