

Donauausbau – eine unendliche Geschichte?

Seit Jahren warten die Binnenschiffer und die Anlieger auf den Ausbau des Flaschenhalses zwischen Straubing und Vilshofen. Im November 2000 hieß es seitens der rot/grünen Bundesregierung noch, dass die Entscheidung im 1. Quartal 2001 falle, doch erst zum Ende des 2. Quartals ist das letzte Gutachten vorgelegt worden. Eine Entscheidung wurde aber immer noch nicht getroffen. Stattdessen beantragte Rot-Grün im Verkehrsausschuss eine erneute Expertenanhörung.

Bereits 2001 habe ich mehr als 40 Protestbriefe von Betroffenen zu dieser verschleppten Entscheidung bekommen.

Ich habe den berechtigten Protest damals zum Anlass genommen, eine Kleine Anfrage an die Bundesregierung zu richten, ohne erhellende Erkenntnisse.

Im August 2001 berichteten bayerische Zeitungen über die „Kriegserklärung“ eines meiner Kollegen von Bündnis 90/Grünen: „Stautufen bedeuten Krieg“

Der Fraktionsvorsitzende der Grünen im Bundestag, Rezzo Schlauch wurde im Januar 2002 in der DVZ damit zitiert, dass aus ökologischen und rechtlichen Gründen nur ein Ausbau der Donau ohne Stautufen in Frage käme.

Diese beiden Meldungen machen deutlich, dass Rot-Grün im Bundestag mit falschen Karten spielte. Zu dem Zeitpunkt lag noch nicht einmal die Auswertung der von Rot-Grün beantragten Anhörung vor und der Ausschuss hatte sich auch noch nicht abschließend mit dem Thema beschäftigt, trotzdem entschieden die „Fachleute“ Struck und Schlauch Ende Februar 2002, dass die Variante A gebaut werden solle.

Ich hatte von Anfang an gesagt, dass die Anhörung, die im Verkehrsausschuss am 20. Februar 2002 durchgeführt wurde, überflüssig war, weil wirklich alle relevanten Fragen ausreichend untersucht und geklärt waren. Die Expertenanhörung hat dann auch genau das ergeben, was spätestens alle seit dem Abschlussbericht der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Süd vom Sommer 2001 wissen: Die verkehrspolitischen Ziele lassen nur sich mit einem staugestützten Ausbau der Donau erreichen.

Auch die europäische Kommissarin für Verkehr hatte sich im Juni 2002 wieder zu der Dringlichkeit des Ausbaus der Engstelle an der Donau geäußert und EU-Mittel in Aussicht gestellt. Doch die rot-grüne Mehrheit im Bundestag hat der Binnenschifffahrt eine erneute Ohrfeige versetzt.

Der von Rot-Grün propagierte „sanfte Ausbau“ ist eine Vernichtung von Steuermitteln, die keine Vorteile brächte: Die Unfälle auf dem umstrittenen Teilstück würden nicht abnehmen, die Donau bliebe eine unsichere Wasserstraße, bei der man auch zukünftig zu Beginn der Fahrt nicht wüsste, ob bei Ankunft am Flaschenhals die notwendige Wassertiefe vorhanden ist oder ob geleichtert werden muss. So sind kann Verkehr nicht von der Straße auf die Wasserstraße verlagert werden.

Die Variante A ist untauglich die verkehrlichen Probleme auch nur ansatzweise zu lösen. Weder wird der Donauabschnitt durch eine Variante A eine zuverlässige Wasserstraße, noch wird die hohe Zahl von Unfällen auf diesem Donauabschnitt reduziert werden können oder gar die Verkehrsverlagerungspotentiale der Binnenschifffahrt aktivieren.

Die FDP war deshalb der bayerischen Staatsregierung dankbar, dass diese gegen die Empfehlung der Bundesregierung ein Raumordnungsverfahren begann, in das alle Varianten eingebunden sind.

Die RMD führt im Auftrag des Bundes das Raumordnungsverfahren zum Donauausbau durch. Das Verfahren wird voraussichtlich im Herbst 2005 abgeschlossen sein.

Für die Diskussion zum Ausbau ist es wichtig zu wissen, dass die einzigen wirklichen anderen Engstellen der Donau, neben den 70 km in Deutschland, bei Wien und in Walchau (AUT) sind. Diese österreichischen Engstellen werden aber entgegen anders lautender Aussagen aus dem Bereich von Umweltschutzverbände, definitiv behoben. Die österreichische Regierung hat den Ausbau bereits beschlossen. Allerdings können dort die 2,50 Abladetiefe ohne Schleusen, allein mit flussbaulichen Maßnahmen erreicht werden. Somit bleiben die 70 km zwischen Straubing und Vilshofen.

Es gibt inzwischen einen weiteren Kompromissvorschlag, der auch im Raumordnungsverfahren ist.

Variante C280

Diese Variante beinhaltet eine Staustufe und ist flussaufwärts hinter Straubing ansonsten identisch mit Variante A.

Variante A würde ca. 300 – 350 Mio. € kosten, bei 20 cm höherer Abladetiefe, das Hochwasserrisiko erhöht sich um 20 cm, Befahrbarkeit mit 2,50 m Abladetiefe wäre an ca. 180 Tage im Jahr gewährleistet.

Variante C280 kostet ca. 450 – 480 Mio. €, das Hochwasserrisiko würde ebenfalls um 20 cm steigen, die garantierte Abladetiefe läge aber bei 2,35 m und an 290 Tagen im Jahr auch bei 2,50 m.

Variante D2 würde 700 Mio. € kosten (drei Staustufen), das Hochwasserrisiko sinkt um 20 cm, die garantierte Abladetiefe von 2,50 m wäre das ganze Jahr gewährleistet.

Da das Hochwasserschutzgesetz umgesetzt werden muss, wird der Hochwasserschutz der Varianten A, C280 verwirklicht, dies bedeutet einen deutlich höheren Flächenverbrauch (insbesondere für die Landwirtschaft) als Variante D2.

Ökologisch bedeutet Variante A in der Tat den geringeren Eingriff. Im Sinne der FFH Richtlinie ist aber die Variante C280 besser, weil durch die Ausgleichsmaßnahmen im Bereich der Schleife, wo die eine Staustufe hinkäme, ein Teil der Donau renaturiert werden könnte und somit ein ökologisch wertvolleres Gebiet geschaffen würde, als bei Variante A.

Die ökologischen Vorteile von Variante C280 liegen auf der Hand.

Variante D2 hat deshalb keine Realisierungschance, weil auch die CSU sich nicht traut, drei Staustufen zu fordern, weshalb auch die CSU inzwischen die Kompromissvariante C280 vertritt.

Von den Landkreisen und Kommunen, die sich im Raumordnungsverfahren für eine Variantenpräferenz ausgesprochen haben, ist die Mehrheit für die Variante C280.

Nur die Kommunen mit SPD Mehrheit sind für Variante A.

Das folgende Planfestellungsverfahren wird voraussichtlich 2 Jahre dauern.

Angesichts des Kostenvergleichs und angesichts dessen, dass mit der Kompromissvariante C280 an immerhin 290 Tagen im Jahr eine Abladetiefe von 2,50 m garantiert wird, halte ich diese Kompromissvariante für den Königsweg, der schnellstmöglich realisiert werden muss.