

Der Kampf für die Donau: Die Ereignisse der 1990-er Jahre



Der Kampf für die Donau: Die Ereignisse der 1990-er Jahre



Der Kampf für die Donau: Die Ereignisse der 1990-er Jahre

Donau-Ausbau stößt auf verhärtete Fronten

„Da sackt der Fluß nach unten weg“

Von unserem Redaktionsmitglied DIETMAR WITTMANN

VILSHOFEN/MÜNCHEN (NZ). – Zum „Schlachtfeld“ ist sie noch nicht geworden, wie der BUND-Vorsitzende Hubert Weinzierl gedroht hatte, und die Chaoten, die in Wackersdorf so militant mitgemischt hatten, lassen sich auch nicht unter den Demonstranten sehen: Doch sonst fällt an der friedlich fließenden, grünen Donau

Rest der Bauern will nicht von den Höfen weichen, die ihren Familien zum Teil schon seit Generationen gehören.

Landwirt Franz Mittermeier, inzwischen eine „Gallionsfigur“ der Naturschützer in ihrem Kampf gegen den Stauufen-Ausbau, will „um keinen Preis verkaufen“.

RMD: Schiffsgüterverkehr wird stark steigen

Dr. Weckerle: Schienennetz im Osten desolat – Neue Märkte – Straubing-Vilshofen: Baubeginn schon 1995?

Von Ernst Fuchs

Deggendorf/Passau. Nach Ansicht von Dr. Konrad Weckerle, Vorstandssprecher der Rhein-Main-Donau AG, wird die Binnenschifffahrt in den nächsten Jahren einen großen Aufschwung nehmen. Als Hauptgrund nannte er gegenüber der PNP, daß alle anderen Verkehrsträger an ihren Kapazitätsgrenzen angelangt seien.

Auf dem Main-Donau-Kanal kann nach seiner Eröffnung heuer im September ein Transportvolumen in beiden Richtungen von insgesamt 10 Millionen

errichten. Vor dem Krieg in Jugoslawien wurden auf der Donau etwa drei Millionen Tonnen pro Jahr befördert. Seine optimistischen Erwartungen begründete der RMD-Chef so: Die Länder im Osten exportieren keine Chips, sondern in erster Linie schwere Güter wie Kohle, Rohöl, Steine, Holz und Düngemittel. Solche Waren wurden bisher im Umfang von 15 Millionen Tonnen auf dem Schieneweg in den Westen transportiert, zu 90 Prozent subventioniert vom Staat. Das sei nun vorbei. Dr. Weckerle: Das Schienennetz im Osten ist desolat, so daß die Exporte von dort zunehmend auf das Wasser drängen werden, zumal die Schif-

jährlich fünf Millionen Tonnen Importkohle transportiert werden müßten, vor allem ab Rotterdam. Der RMD-Vorstandssprecher: Dazu rechnen die Holländer jährlich mit sechs Millionen zusätzlichen Exportgütern aus dem Osten, die zumindest zum Teil per Schiff transportiert werden, und die VOEST Alpine Linz hätten versichert, daß sie nach Fertigstellung des Main-Donau-Kanals mit vier Millionen Tonnen Rohstoffen und Fertigprodukten auf die Wasserstraße umsteigen wollten. Außerdem geht Dr. Weckerle davon aus, daß gefährliche Güter zunehmend von Straße und Schiene auf den Schiffen transportiert werden, das der

Der Kampf für die Donau: Die Ereignisse der 1990-er Jahre

Situation von Fauna und Flora wird besser

Vorstandssprecher Dr. Konrad Weckerle entkräftet Vorwürfe von Naturschützern und Biologen

Naturschützer machen mobil. Den weiteren Ausbau der Donau geißeln sie als wirtschaftliche Pleite und ökologische Katastrophe. Und in der vergangenen Woche warf Prof. Dr. Eugen Wirth der Rhein-Main-Donau AG (RMD) bei einer Podiumsdiskussion des Bund Naturschutz in Straubing „bewußte Vernebelungstaktik“ vor (wir berichteten). Was sagt die RMD zu diesen Attacken? Vorstandssprecher Dr. Konrad Weckerle kontert und beantwortet Fragen des Straubinger Tagblatts.

Bei der genannten Veranstaltung wurde von Sprechern der Naturschützer das Menetekel „ökologisches Ende“ an die Wand gemalt. Wie sehen Sie die Folgen des weiteren Ausbaus zwischen Straubing und Vilshofen?

Dr. Weckerle: Von „ökologischem Ende“ kann nicht die Rede sein. Die jetzige Donaulandschaft ist am Ende, da der starr regulierte Fluß sich permanent eintieft. Ohne Ausbaumaßnahmen sinken Grundwasserstände und trocknen Altwasser aus. Wie andere Strecken zeigen, zum Beispiel an der Oberen Donau, werden durch maßvolle Eingriffe die ökologischen Verhältnisse der Flußlandschaften eher verbessert.

Die Gegner des Ausbaus warnen vor einer wirtschaftlichen Pleite...

Angesichts der hohen Auslastung von Straße und Schiene, die kaum noch aufnahmefähig sind, kann ein zusätzlicher Verkehrsweg kein wirtschaftlicher Mißerfolg sein.

... und prophezeien „schreckliche Auswirkungen des Eingriffs“.

Auf der Strecke Straubing – Vilshofen wurden Voruntersuchungen in einem bisher unbekannten Maß angestellt. So können die Eingriffe

minimiert werden. Von der 69 Kilometer langen Strecke wird überhaupt nur die Hälfte durch Stau- und Baumaßnahmen betroffen. Nur durch den geplanten Eingriff kann die Flußlandschaft saniert und durch Rücknahme der Nutzung einer neuen Entwicklung zugeführt werden.

Was sagen Sie zu dem Vorwurf, die RMD bediene sich einer ganz bewußten Vernebelungstaktik?

Noch nie wurden bei einem Großprojekt so frühzeitig Gebietskörperschaften und Öffentlichkeit informiert und in die Planungsphase einbezogen. Viele Gegner des Projekts wollen und können aber die technischen, flußmorphologischen, wasserwirtschaftlichen und ökologischen Fakten nicht anerkennen.

Die Frachtkosten via Kanal, so eine weitere Behauptung, würden zwischen Rotterdam und dem Schwarzen Meer zehnmal so hoch.

Niemand wird auf dieser Binnenwasserstraße Waren von Rotterdam zum Schwarzen Meer befördern. Sie ist, wie schon der Name sagt, für den binnen-europäischen Warenaustausch zwischen den Anliegerstaaten gedacht und um den Binnenländern den Verkehr zu Seehäfen zu erleichtern.

Die Rede ist auch von falschen Verkehrsprognosen.

Allein der Hafen Rotterdam erwartet aufgrund intensiver Analysen sechs Millionen Tonnen. Hinzu kommen die anderen Binnenverkehre, so daß realistisch mit einer schnellstmöglichen Erreichung der Zehn-Millionen-Tonnen-Marke zu rechnen ist.

Die Naturschützer sprechen auch von einem zukünftigen Schrumpfen des Güterverkehrs zwischen Ost und West.

Der Güterverkehr ist im letzten Jahr lediglich um zehn Prozent zurückgegangen; das lag allein an der Jugoslawien-Krise.

Daß die Kosten des Kanals durch die RMD-Wasserkraftwerke gedeckt werden, wird als Lüge bezeichnet.

Von den bisherigen Baukosten des Main-Donau-Kanals wurden 50 Prozent durch die Erlöse der RMD-Wasserkraftwerke aufgebracht; der Rest wurde durch Darlehen von Bund und Bayern gedeckt, die voll zurückzuzahlen sind. Der Donauausbau Regensburg – Vilshofen wird in der Tat aus den Haushalten des Bundes und Bayerns bezahlt.

Behauptet wird auch, das System Donau werde durch den Eingriff seine ökologische Identität verlieren.

Das Gegenteil ist der Fall! Durch den Ausbau wird die jetzige Donaulandschaft langfristig erhalten. In Teilbereichen kann die Donau von der Schifffahrt freigemacht werden und sich dort ohne die derzeitigen Zwangsmaßnahmen frei und natürlich entwickeln.

Die hohe Qualität des Lebensraums Donaulandschaft, so sagen Kanalgegner, werde durch den Ausbau zerstört.

Es stimmt, daß die Qualität dieses Lebensraumes sehr hoch ist. Deshalb muß er auch unbedingt erhalten bleiben. Die geplante staugestützte Flußregulierung – wir bauen ja keine Stauwerke wie am Kachlet oder in Jochenstein – trägt dem Rechnung. Sie wird die Entwicklung von Fauna und Flora fördern.

Ein Biologe behauptete bei der Bund-Naturschutz-Veranstaltung, daß durch den Ausbau zahlreiche Tier- und Pflanzenarten vom Aussterben bedroht seien.

Gerade den bedrohten Tier- und Pflanzenarten wird große Aufmerksamkeit geschenkt. Bei der Pflanzung werden bewußt solche Standorte neu und zusätzlich geschaffen, auf denen sich die Arten der Roten Liste – also seltene Arten – wieder vermehrt ansiedeln können.

Den Kanalbauern wird vorgehalten, das Fahrwasser der bayerischen Donau sei schon heute ohne Ausbau tiefer als vorliegende bereits fertiggestellte Teilstabschnitte. Stimmt das?

Nein, das ist falsch! Auf der Strecke Straubing – Vilshofen haben wir bei Niederwasser eine Wassertiefe von 1,35 Meter. Das ist für eine wirtschaftliche Schifffahrt absolut unzureichend. Auch die Breite und die Kurvenradien sind unzureichend. Auf allen anderen Strecken am Rhein und an der Donau sind die Schifffahrtsverhältnisse besser als an der Donau bzw. zwischen Straubing und Vilshofen.

Ein Biologe warnte, die Fließgewässer-Dynamik werde verlorengehen, was unter anderem die Abnahme der Selbstreinigungskräfte zufolge habe; außerdem würden Kiesbänke und Altwasser verschwinden und mit ihnen zahlreiche Tier- und Pflanzenarten.

Durch den geplanten, äußerst moderaten Eingriff wird der Fluß-Charakter der Donau voll erhalten. In den Staubecken, die nur 35 Kilometer ausmachen, wird nur zeitweise angestaut.



Dr. Konrad Weckerle

Der Kampf für die Donau: Die Ereignisse der 1990-er Jahre



Der Kampf für die Donau: Die Ereignisse der 1990-er Jahre

„Gemeinsamkeit macht stark“

Wissenschaftler und Naturschützer der Anrainerstaaten tagten — Forderung nach neuen Lösungen

Von Franz Heigl

Deggendorf. Gemeinsamkeit macht stark: Unter diesem Motto kämpft der Bund Naturschutz gemeinsam mit Wissenschaftlern und Naturschützern der Donauanrainerstaaten „gegen den Untergang dieses großen europäischen Stromes“. Der Kongreß am Wochenende legte davon Zeugnis ab.

„Heimat Donau. Sie ist Landesgrenze und eine lebendige Bande, die uns vom Schwarzwald bis nach Rumänien verbindet“, sagte der Deggendorfer Kreisvorsitzende des Bundes Naturschutz, Ludwig Daas, in seinen einleitenden Worten beim Internationalen Donaukongreß vor rund 650 Besuchern. Daas sprach die Schwerpunkte an: „Jetzt ist das Gebiet von Straubing bis Vilshofen in Gefahr durch den Bau von Staustufen bei Waltendorf und Osterhofen und der damit verbundenen



Beim Internationaler Donaukongreß in der Stadthalle nahmen teil (v. l.): Ing. Baumeister, Ing. Schütz, Prof. Lötsch, Prof. Ogris, Hubert Weigert, Ludwig Daas, Dr. Dister, Prof. Larsen und Dr. Bernhardt.

(Foto: Gerhard Seibold)

Der Kampf für die Donau: Die Ereignisse der 1990-er Jahre

Die RMD hat das Raumordnungsverfahren beantragt.

Trotz umweltverträglicher Alternativlösungen beharrt sie auf den Staustufen,
den Seitenkanälen und damit
auf der Zerstörung unserer naturnahen Donaulandschaft.

***Wir fordern die Ausarbeitung und
Verwirklichung der Alternativen:***

**Flußbaumaßnahmen zur Verbesserung der Schifffahrt und
Stabilisierung der Donausohle mit natürlichen Mitteln.**

Die Donau soll als Fluß erhalten bleiben!

Alpenverein Sektion Deggendorf; Aktionsgemeinschaft Rettet den Bayerischen Wald; Bayerischer Waldverein Sektion Deggendorf; Bayerischer Bauernverband Ortsverband Aicha an der Donau, Ortsverband Künzing, Ortsverband Neßlbach, Ortsverband Niederalteich, Ortsverband Winzer; Berufsfischer: Mühlhamer Gewässer; Bezirksfischereiverein Deggendorf, Bezirksjugendring Niederbayern (Vertretung der Jugendgruppen Niederbayerns); Bürgeraktion Rettet die Donau e. V.; Bürgeraktion Das bessere Müllkonzept e. V.; Bürgerforum Vilshofen e. V.; Bund der Deutschen Katholischen Jugend; Bund Naturschutz in Bayern e. V.; Fischereiverein Hengersberg; Fischereiverein Plattling; Fischereiverein Seebach; Fischereiverein Stephansposching; Förderverein für die Jugendgruppe Niederalteich; Fußball-Club FC Künzing; Interessengemeinschaft gegen die Staustufenkanalisierung, Osterhofen; Jugendgruppen des Bundes Naturschutz; Jung-Kolping Osterhofen; Aktive Jugend Niederalteich; Katholischer Frauenbund Aicha; Katholischer Frauenbund Arbing; Katholischer Frauenbund Haardorf/Mühlham; Katholischer Frauenbund Niederalteich; Katholischer Frauenbund Osterhofen; Katholischer Frauenbund Thundorf; Katholische Landjugendbewegung; Kinderschutzbund Deggendorf; Landesbund für Vogelschutz e. V.; Laufverein LV Deggendorf; Pfarrgemeinderat der Donaupfarreien; Pfarrgemeinderat Osterhofen; Selbsthilfegruppe der Allergiker und Asthmatiker Deggendorf; Tischtennis-Club Hengersberg; Tischtennisabteilung im TV Osterhofen; Touristenverein Naturfreunde Deggendorf; Umweltschutzgruppe Lindwurm

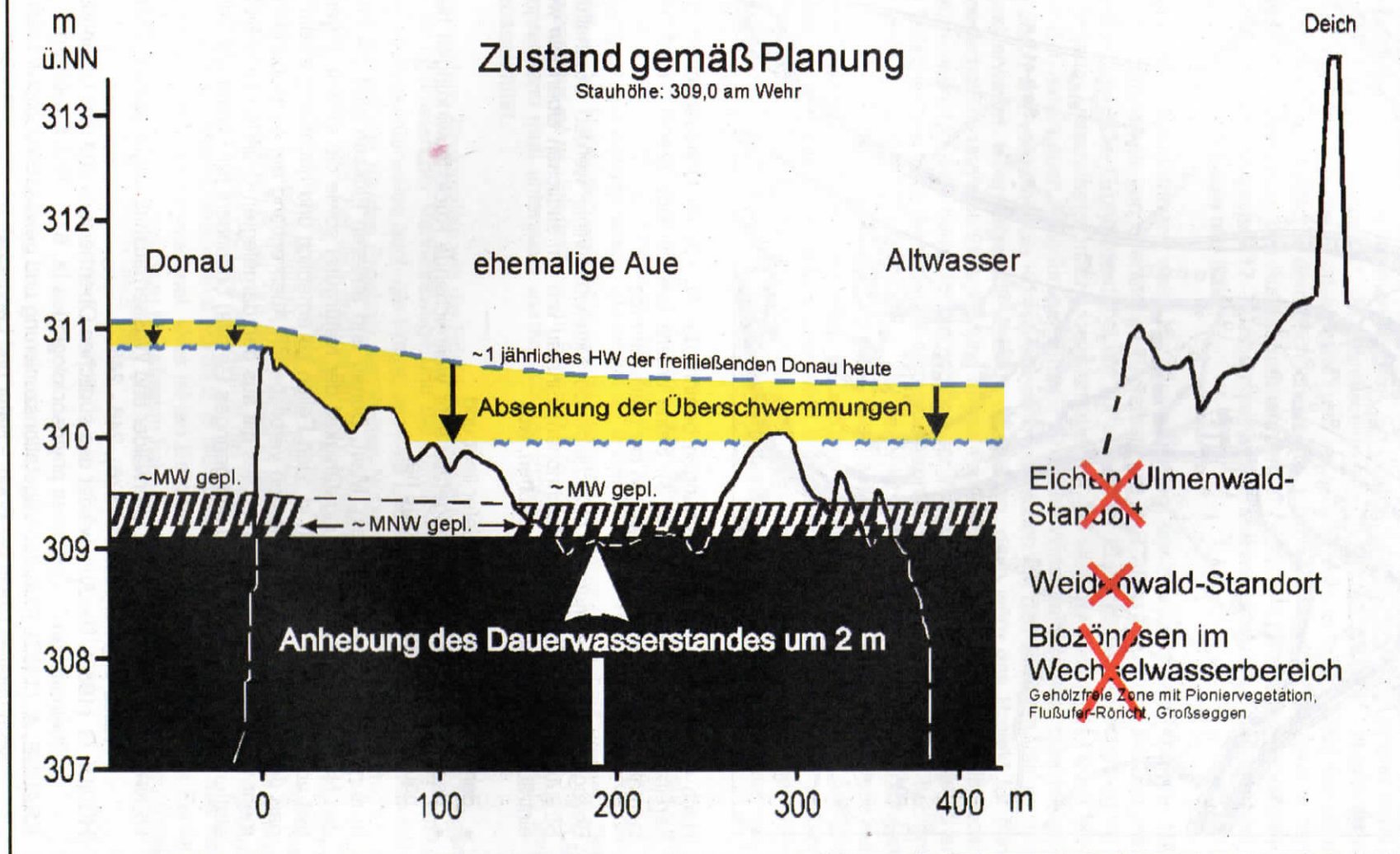
BUND
Naturschutz
in Bayern e.V.



Der Kampf für die Donau: Die Ereignisse der 1990-er Jahre

Abb. 4: Kombiniertes Geländequerschnitt etwa vier Kilometer donauabwärts der Isarmündung
(bei Donau-Km 2278,2: Donau, Vorland, Altwasser; bei Donau-Km 2278,4: Vorland zw. Altwasser und Deich)

Auswirkungen des geplanten Staustufenbaus auf Wasserhaushalt und Vegetation



Der Kampf für die Donau: Die Ereignisse der 1990-er Jahre



Der Kampf für die Donau: Die Ereignisse der 1990-er Jahre

Donau-Ausbau:

Stoiber hält 100 Meter Breite der Fahrrinne für nicht zwingend

Osterhofen (eb). Die Interessengemeinschaft gegen die Stau-stufenkanalisierung der Donau hat jetzt einen prominenten Mitstreiter im Kampf um die Senkung der Ausbau-parameter der Donau: Ministerpräsident Edmund Stoiber hält in einem Schreiben an die IG die Ausbauvorgaben für eine Breite von 100 Metern Fahrrinne für nicht zwingend.

Gut besucht war die Informationsveranstaltung der Interessengemeinschaft gegen die Stau-stufenkanalisierung der Donau im Gastha-

Vogl in Aicha. Dabei konnte Karl Schandl für die Interessengemeinschaft als Referenten den Kreisvorsitzenden des Bundes Naturschutz, Ludwig Daas, begrüßen, der in seinem Vortrag auf die Auswirkungen

auf, die eine Aufstauung der Donau nach sich ziehen würde, Dichte Spundwände an den Dämmen würden den Grundwasserspiegel hinter den Dämmen absinken lassen. Auswirkungen

auch diesen Winter am Rhein zu sehen gewesen sei. Ausführlich setzte sich Daas mit der Frage der Viererverbände auseinander, mit denen die RMD die Ausbau-pläne begründe. Nicht ein-

In der sich anschließenden regen Diskussion kam auch das sechsstufige Antwortschreiben der bayerischen Ministerpräsidenten an die Interessengemeinschaft zur Sprache. Hierin

dem Bund und dem Freistaat Bayern, beraten“ werde. Eine Prüfung hinsichtlich der Fahrrinnenbreite, insbesondere unter Wirtschaftlichkeitsgesichtspunkten, sagte Stoiber zu. Eine durchge-

rinnenbreite von 100 Metern ist nicht unbedingt zwingend. Der Präsident stellt fest: der Beratungen Ministerpräsident vom 13. war, daß alle und ökonomisch Ausbauvarianten geprüft werden, insbesondere auch, genannten Ausnahmen nach der Ogris erreicht werden.“

Wiesheu: „Es wird ehrlich geprüft“

Staatsminister wirft Bund Naturschutz einseitige Stimmungsmache vor

Straubing/München. Einseitige Stimmungsmache hat Bayerns Wirtschaftsminister Otto Wiesheu dem Bund Naturschutz (BN) nach dessen Pressekonferenz in Regensburg (wir berichteten) bezüglich des Donauausbaus zwischen Straubing und Vilshofen vorgeworfen. In einer am Mittwoch veröffentlichten Erklärung weist der Staatsminister „die Pressekampagne des BN als einen durchsichtigen Versuch einseitiger Polemik“ zurück. Vor- und Nachteile beider Ausbaumethoden – des Ogris-Modells wie der stau-gestützten RMD-Planung – würden in einer „ehrlichen und unvoreingenommenen Prüfung“ einander gegenübergestellt.

Der Minister wendet sich auch gegen eine Vorverurteilung der von der Staatsregierung beauftragten Gutachter (außer Ogris selbst prüfen die Bundesanstalt für Wasserbau sowie als dritter der Innsbrucker Professor Scheuerlein). Bei Scheuerlein, der nachträglich als Gutachter berufen wurde, handle es sich um einen international renommierten, neutralen Wasserbau-Experten, der bislang nicht an der Donauausbau-Diskussion beteiligt war und sich auch nicht geäußert habe. Offenbar, so Wiesheu, werfe der Bund Naturschutz jedem, der sich bisher nicht positiv zur Ogris-Methode erklärt habe, Voreingenommenheit vor.

Im übrigen betont Wiesheu, daß der Ausbau des knapp 70 Kilometer langen Donau-Tail

Streit um Donau-Ausbau

100 Meter Breite kein Dogma mehr

Regensburg (dpa) – Im Streit um die Dimensionen des geplanten Donauausbaus zwischen Straubing und Vilshofen halten Bundesverkehrsministerium und bayerische Staatsregierung offensichtlich nicht mehr am ursprünglich vorgesehenen Maximum fest. „Die 100 Meter Fahrrinnenbreite sind kein Dogma“, erklärte ein Sprecher des Bundesverkehrsministe-

Donauausbau wird „ehrlich geprüft“

Stoiber: Bayern steht zur Verankerung des „Staatsziels Umweltschutz“

Straubing/München. (hil) Trotz der starren Haltung der Rhein-Main-Donau AG ist der alternative Donauausbau zwischen Straubing und Vilshofen noch nicht vom Tisch. Bei einem Meinungsaustausch mit dem Vorsitzenden des Bund Naturschutz, Hubert Weinzierl, versicherte der bayerische Ministerpräsident Edmund Stoiber (CSU), daß der eventuell umweltfreundlichere Donauausbau nach der Methode des

ger für geschönt. Stoiber betonte nun aber, daß Bayern zu der Verankerung des „Staatsziels Umweltschutz“ im Grundgesetz stehe und deshalb jede Alternative prüfen lasse, die eine geringere Umweltbelastung und zudem geringere Kosten verspreche. „Selbstverständlich müssen wir dem Erhalt unserer Natur und Landschaft hohe Priorität einräumen“, erklärte Stoiber.

Der Kampf für die Donau: Die Ereignisse der 1990-er Jahre



Der Kampf für die Donau: Die Ereignisse der 1990-er Jahre



Der Kampf für die Donau: Die Ereignisse der 1990-er Jahre



Der Kampf für die Donau: Die Ereignisse der 1990-er Jahre

Vor der Landtags- und Bundestagswahl hat Ministerpräsident Stoiber das Ogris-Gutachten zum sanften Donauausbau ohne Staustufen gefordert und die unvoreingenommene Prüfung zugesichert.

Ebenso hat Verkehrsminister Wissmann in Bonn als Auftraggeber des Donauausbaus ausdrücklich auf die Maximalvorgabe des Viererverbandes mit 100 m Fahrrinnenbreite verzichtet. Trotzdem wird jetzt von Wirtschaftsminister Wiesheu das Ogris-Gutachten abgewürgt mit der Begründung, diese Vorgabe sei nicht erfüllbar.

Wir sind empört über den Wortbruch und fordern Ministerpräsident Stoiber und Verkehrsminister Wissmann auf, ihre Auftragszusage zum Ogrisgutachten einzuhalten.

Im Handstreich wurde Prof. Ogris ohne Anhörung abgeurteilt, ohne einen fachlichen Dialog zuzulassen.

Wir protestieren gegen diese zutiefst unwissenschaftliche und skandalöse Vorgehensweise.

Laßt die Donau fließen!

Sie bildet mit ihren Auen unersetzbar unsere Heimat!

Alpenverein, Sektion Deggendorf; Bayerischer Waldverein, Sektion Deggendorf; Bayerischer Bauernverband, Ortsverband Aicha; Bayerischer Bauernverband, Ortsverband Arbing; Bayerischer Bauernverband, Ortsverband Künzing; Bayerischer Bauernverband, Ortsverband Neßlbach; Bayerischer Bauernverband, Ortsverband Pleinting; Bayerischer Bauernverband, Ortsverband Winzer; Bayerischer Fischereiverband; Bayerischer Kanuverband, Bezirk Niederbayern; Berufsfischer Mühlhamer Schleife; Bezirksfischereiverein Deggendorfer V., Bürgeraktion das bessere Müllkonzept, Deggendorf, e. V.; Bürgeraktion Rettet die Donau e. V.; Bund Naturschutz in Bayern e. V.; Evangelische Jugend, Regionalkonferenz Niederbayern; Fischereiverein Hengersberg e. V.; Fischereiverein Plattling e. V.; Fischereiverein Stephansposching e. V.; Interessengemeinschaft gegen die Staustufenkanalisierung, Osterhofen; Jugendgruppen des Bundes Naturschutz; Aktive Jugend Niederaltich; Katholischer Frauenbund Aicha; Katholischer Frauenbund Arbing; Katholischer Frauenbund Mariä Himmelfahrt, Deggendorf; Katholischer Frauenbund St. Martin, Deggendorf; Katholischer Frauenbund Osterhofen; Katholischer Frauenbund Thundorf; Ökumenischer Aktionskreis „Lebendige Donau“, Niederaltich; Rockband TWANG AHEAD; Tischtennisabteilung im TV Osterhofen; Touristenverein „Naturfreunde“, Deggendorf; Touristenverein „Naturfreunde“, Bezirk Niederbayern/Oberpfalz; WWF (World Wide Fund for Nature). V.i.S.d.P.: Hubert Stelzl, Hofstettner Str. 28, 94469 Deggendorf.

Der Kampf für die Donau: Die Ereignisse der 1990-er Jahre



Der Kampf für die Donau: Die Ereignisse der 1990-er Jahre



Der Kampf für die Donau: Die Ereignisse der 1990-er Jahre



Der Kampf für die Donau: Die Ereignisse der 1990-er Jahre

