

Dr. Albrecht Schleich
Vorstand Rhein-Main-Donau AG
und
Vorsitzender des Aufsichtsrates der
RMD Wasserstraßen GmbH

Donauausbau – Fakten zur aktuellen Diskussion

Wirtschaftsbeirat
Bayern

Mittwoch, 10. Februar 2010 um 17:00 Uhr
Bayerischer Hof, München

- Stichwortrede -

- Sie alle kennen Helmut Markwort, den Chefredakteur des FOCUS, der seine Kollegen bei einer Redaktionssitzung auf die journalistischen Grundsätze seines Nachrichtenmagazins einschwört:

„Fakten – Fakten – Fakten!“

- Diesen Werbespot sollte man eigentlich vor dem Beginn jeder Diskussion über den Donauausbau Straubing-Vilshofen einspielen, denn auf Fakten kommt es in dieser endlosen und emotional geführten Debatte scheinbar schon lange nicht mehr an!

- Nur:

- Bei allem Verständnis für eine emotionale Betrachtungsweise und bei allem Respekt vor dem Engagement für oder gegen eine Sache:
Eine sachgerechte Entscheidung kann auch der emotional Engagierte nur dann treffen, wenn er die relevanten Tatsachen zur Kenntnis nimmt!

- Eine Meinung kann sich nur der bilden, der auch bereit ist, fachliche Aussagen zu akzeptieren!

- Seiner Verantwortung wird ein Entscheidungsträger nur dann gerecht, wenn er nach der Lösung eines Problems, nicht aber nach einem zur Lösung passenden Problem sucht!

- Fakten – Fakten – Fakten

Diese zu erarbeiten ist Aufgabe der RMD.

Unser Auftrag aus den Rhein-Main-Donau-Verträgen heißt,

Bund und Bayern belastbare Aussagen für ihre politische Entscheidung über den Donauausbau zu liefern.

- Als kompetentes und hochspezialisiertes Ingenieurbüro mit fast 90-jähriger Erfahrung an der Donau können wir mit Stolz darauf verweisen, dass wir noch nie eine fachliche Aussage zurücknehmen mussten.

- Wir sind stolz darauf, noch nie jemand ein „Gefälligkeitsgutachten“ geliefert zu haben, sondern wir haben immer deutlich aufgezeigt, was geht – was nicht geht, wo Chancen liegen, wo Risiken bestehen.
- Dabei stützen wir uns ausschließlich auf Fakten. Wir begründen nicht gewünschte Ergebnisse, sondern erarbeiten Lösungsvorschläge für definierte Anforderungen.
- Vor allem aber gilt:
 - Wir treffen keine Entscheidung, welcher Donauausbau tatsächlich umgesetzt wird.
 - Wir nehmen keine Wertung vor, welche Variante gut oder schlecht ist.
 - Wir geben unseren Auftraggebern aber die Sicherheit, die sie für ihre Entscheidung benötigen: Ist die Entscheidung auch umsetzbar und sind die damit verfolgten Ziele auch erreichbar.
- Als ehrliche Planer
 - und genau das ist unser Selbstverständnis und unsere Aufgabe – handeln wir dabei ohne wirtschaftliches Eigeninteresse an einer bestimmten Variante.
 - Nach den Rhein-Main-Donau Verträgen arbeiten wir ohne Gewinnzuschlag - also nur gegen Erstattung unserer Selbstkosten durch Bund und Bayern.
 - Auch der ständig wiederholte Vorwurf, die RMD vertrete eine Staustufenlösung, weil sie dort ein Wasserkraftwerk errichten wolle, entbehrt jeder Grundlage.

Wir haben mehrfach gegenüber Bund, Bayern, der EU, aber auch gegenüber dem Bund Naturschutz schriftlich und mündlich erklärt, dass wir kein Wasserkraftwerk zwischen Straubing und Vilshofen planen.

Trotzdem wird diese Behauptung immer wieder aufgestellt.

Soviel zum Thema „Fakten“.

- Ich werde Ihnen daher heute also nicht sagen,
welche Lösung, welche Variante richtig oder falsch ist,
welche Variante man bauen,
welche Variante man verwerfen sollte -
diese Wertung muss die Politik und kann jeder für sich selbst treffen.
- Ich will Ihnen nur die Fakten darstellen -
die Fakten zu den beiden noch in der Diskussion befindlichen Varianten und zum
aktuellen Stand des Verfahrens.

- Verkehr

(2)

- Dieser Faktor, der in der Diskussion eigentlich viel zu kurz kommt, ist eigentlich Auslöser und Schwerpunkt des ganzen Projektes.
- Die Donau ist eine internationale Wasserstraße und Bestandteil des Donaukorridors (Nordwest – Südost – Verbindung), dem die EU gerade im Hinblick auf die EU-Osterweiterung und den sich damit verstärkenden Warenaustausch und Verkehr große Bedeutung beimisst.
- Eine österreichische Untersuchung hat bereits für 2007 im grenzüberschreitenden Verkehr zu Bayern ein Frachtaufkommen von 57 Mio. t/Jahr festgestellt, die über Straße, Schiene und Wasser abgewickelt werden. Bis 2025 soll sich dieser Verkehr nochmals verdoppeln.
- Nach einer Untersuchung des Bundesverkehrsministeriums ist das Binnenschiff unter allen Verkehrsträgern volkswirtschaftlich, betriebswirtschaftlich und ökologisch die günstigste Form des Gütertransportes.
Das BMVBS hat daher ein großes Interesse, die Binnenschifffahrt an dem erwähnten Verkehrszuwachs maßgeblich zu beteiligen.
- Ein einziges Güterschiff kann mit 1.800 t die Gütermenge transportieren, für deren Transport sonst 90 LKWs benötigt würden. Dies ist klimapolitisch wie verkehrspolitisch gleichermaßen relevant.

- Ist-Zustand in Deutschland

- Bis Straubing und ab Vilshofen steht der Schifffahrt eine voll ausgebaute Wasserstraße zur Verfügung. **(3)**

- Bisher wurden allein auf den 700 km zwischen Aschaffenburg und der Grenze zu Österreich – ausgehend von der Festlegung auf eine durchgängig befahrbare Wasserstraße mit gleichem Standard – Investitionen von mehr als 5 Mrd. € in die Wasserstraße selbst und die Hafen-Infrastruktur getätigt.

- Der Abschnitt Straubing-Vilshofen ist durch Buhnen und Parallelwerke **(4)** bereits streng reglementiert. Trotzdem stellt er nach Feststellung der von der EU eingesetzten Van-Miert-Kommission einen Hauptengpass auf der Gesamtstrecke dar: Bei Niedrigwasser stehen der Schifffahrt nur 1,60 m an Abladetiefe zur Verfügung, d. h. die Schiffe können dann nur halb beladen fahren.

An lediglich 165 Tagen im Jahr wird eine Abladetiefe von 2,50 m erreicht. Tritt ein extremes Niedrigwasser, wie zuletzt im Sommer 2009, auf, so kommt die Schifffahrt völlig zum Erliegen.

- Mit ihren 46 Engstellen, an denen ein Begegnungsverkehr nicht möglich ist, stellen die 70 km zwischen Straubing und Vilshofen den Flussabschnitt mit der höchsten Unfallhäufigkeit im gesamten deutschen Wasserstraßennetz dar.

- Mit dieser Flaschenhalsfunktion bestimmt der 70 km lange Abschnitt Straubing – Vilshofen die Leistungsfähigkeit der gesamten Wasserstraße. Mehr als 8 Mio. t Jahresleistung sind derzeit nicht möglich, obwohl auf allen anderen Streckenabschnitten deutlich mehr transportiert werden könnte.

- In der Presse wird für diesen Donauabschnitt **(5), (6), (7)** sehr häufig der vom Bund Naturschutz geprägte Begriff des „Bayerischen Amazonas“ verwendet. Tatsächlich reichen auf dem größten Teil der Strecke Besiedelung und landwirtschaftliche Nutzung bis direkt an das Flussufer heran.

- Schließlich noch ein weitgehend unbekannter Hinweis:
Die Donau selbst fordert den Verantwortlichen durch eine sich immer mehr verschärfende Eintiefungstendenz eine Ausbauentscheidung ab. Man muss heute davon ausgehen, dass sich die Donau in den nächsten 25 Jahren um bis zu 50 cm in ihre Sohle eingräbt – mit allen negativen Folgen für Schifffahrt, Grundwasser, Landwirtschaft, flussnahe Siedlungen und die Aue.
Es muss also etwas geschehen!
Die Option der „Null-Variante“ gibt es nicht!

- Ausbauvarianten

- Seit 1966 wird über den Donauausbau Straubing-Vilshofen diskutiert.
- „Best untersuchter Flussabschnitt“ in Deutschland.
- Weit mehr als 30 Varianten untersucht, geplant, verworfen oder verfeinert.
Alle Varianten nach dem von Bund und Bayern vorgegebenen Ziel:
Ganzjährig mindestens 2,50 m Abladetiefe.
- Erstes Raumordnungsverfahren 1992 (wurde 1996 eingestellt)
(Langer Seitenkanal, 2 Staustufen)
- Vertiefte Untersuchungen mit Einbindung der Ausbaugegner
(variantenunabhängig).
- Daraus resultierend ein Novum:
Nicht Ausbauziel wurde vorgegeben,
sondern eine Ausbaumethode:
ohne Staustufe
Arbeitsauftrag: Was ist dann möglich?
So entstand die Variante A
(gewissermaßen als Grenz Betrachtung)
- Danach 5 Varianten
(von flussregelnd bis zur 3-Stufen-Lösung)

- Varianten

- Stelle Ihnen im Folgenden nur noch die beiden Varianten dar, über die heute kontrovers diskutiert wird.

- Variante A

(8)

- Methode:

Weitere Verschärfung der bereits vorhandenen flussregulierenden Maßnahmen, also zusätzliche Buhnen und Parallelwerke, Verstärkung der Uferbefestigung. Damit wird das Wasser in der Fahrrinne zusammengedrängt.

- Damit erreichbare Abladetiefe bei

Niedrigwasser: 1,80 m (statt 1,60 m)

An 185 Tagen/Jahr (statt 165) wird eine Abladetiefe von 2,50 m erreicht.

- Mit diesem Ergebnis hat die Methode ihre technische Grenze erreicht.

Transportkapazität rd. 10 Mio. t/Jahr – gegenüber

8 Mio. t/Jahr im Ist-Zustand.

- Engstellen, damit verbunden

Unfallrisiko

und Unkalkulierbarkeit der Wasserstraße

(wegen der schnellen und häufigen Wasserspiegelschwankungen)

bleiben bestehen.

- Wird von Schifffahrt und Wirtschaft wegen geringer Abladetiefe und Transportkapazität als unzureichend abgelehnt.

- Von Naturschutzverbänden als „sanfter Ausbau“ bezeichnet und zum gerade noch hinnehmbaren Kompromiss erklärt.

- Variante C₂₈₀

(9)

- Methode:

Stützschwelle bei Aicha

(mit 1,70 m bei Mittelwasser);

Durch die geringe Höhe ist sichergestellt, dass die Donau in ihrem Flussbett bleibt, keine Dämme erforderlich!

Schifffahrt wird aus der Mühlhamer Schleife herausgenommen (Schleusenkanal);

Rd. 98 % des Donauwassers fließen weiter durch die Mühlhamer Schleife; Stützschwelle wird ständig überströmt und kann bei höherer Wasserführung so eingestellt werden, dass überhaupt keine Stauwirkung mehr besteht.

(10)

- Damit stehen der Schifffahrt bei Niedrigwasser 2,30 m (statt 1,60 m) Abladetiefe zur Verfügung;

An 290 Tagen/Jahr erreicht man Abladetiefe von 2,50 m (heute 165 Tage).

- Keine Engstellen mehr zwischen Vilshofen und der Isarmündung, Unfallrisiko sinkt.

- So kann die mögliche Transportleistung von derzeit 8 Mio. t/Jahr auf 19 Mio. t/Jahr gesteigert werden.

- Ergänzt wird diese Variante durch ein weitverzweigtes System von Umgehungsgewässern und einer Auffächerung der Isarmündung. (11)

Damit entstünde eine zusammenhängende Auelandschaft von 19 km Länge.

(12)

- Schifffahrt und Wirtschaft sehen in dieser Variante einen guten Kompromiss zwischen Ökonomie und Ökologie.

- EU sieht damit ihre vorgegebenen Ziele weitgehend erreicht und damit auch die Voraussetzungen für eine Förderung als gegeben.
- Naturschutzverbände lehnen die Variante als Stufen-Lösung grundsätzlich ab.

- Wie war der weitere Gang der Dinge?
- Zweites Raumordnungsverfahren in 2004
 - 2004 wurde erneut ein Raumordnungsverfahren zum Donauausbau eingeleitet.

Überprüft wurden dabei

auf Antrag des Bundes: Variante A

auf Antrag Bayerns: Variante C/C₂₈₀
und
Variante D₂
(eine 3-Stufen-Lösung)

- Die Regierung von Niederbayern als zuständige Raumordnungsbehörde kommt in ihrer landesplanerischen Beurteilung **(13)**
im März 2006 zu folgendem Ergebnis:

Variante D₂: Nicht raumverträglich;
ökologische Eingriffe zu groß.

Variante A: Nicht raumverträglich;
Geringer wirtschaftlicher Nutzen rechtfertigt nicht die damit verbundenen ökologischen Eingriffe.
Verhältnismäßigkeitsprinzip verletzt.

Variante C/ C₂₈₀: Raumverträglich;
Nutzen und Eingriffe stehen in einem vertretbaren Verhältnis.
Eingriffe können ausgeglichen werden.

- Nach Abschluss des ROV's:
 - Politik fällt keine Entscheidung.
 - Fronten zwischen den Befürwortern der Variante A und der Variante C₂₈₀ verhärten sich weiter.
- Dann kommt im Juli 2007 endlich wieder Bewegung in die Sache. Bundesminister Tiefensee beantragt bei der EU Fördermittel für die Durchführung eines Untersuchungsprogramms, der sog. EU-Studie.
- Im Herbst 2008 erteilt die EU den Förderbescheid und überweist dem BMVBS rd. 8 Mio. an Fördermitteln.
 - Antragstext und Förderbescheid:
Zur Vorbereitung einer rechts- und verfahrenssicheren politischen Entscheidung über die Ausbauvariante sollen die Varianten A und C₂₈₀ in Planfeststellungstiefe ausgearbeitet werden.
Arbeitsprogramm umfasst technische Planung, ausbaubedingten Hochwasserschutz, Umweltplanung, FFH-Verträglichkeit, etc.
Angelegt auf 3 Jahre.
Kosten rd. 33 Mio. € (davon 16,5 Mio. € von EU).
- Erst im Herbst 2009 sind die organisatorischen Entscheidungen für die Durchführung der Studie getroffen.
- Seit 26.10.2009 haben die Arbeiten begonnen.
Abschlusstermin: 31.12.2012
- Dann sollen die politische Entscheidung und die Einleitung des Planfeststellungsverfahrens erfolgen.

➤ Projektorganisation

Um größtmögliche Transparenz herzustellen, wurde eine dreigliedrige Projektorganisation installiert:

- Lenkungsgruppe (BMVBS, BayStMWIVT, BMU, BayStMUG)
- Monitoring-Gruppe (je 4 Vertreter der Naturschutzverbände und Wirtschaft, Verkehr)
- Arbeitsebene (WSD Süd, WSA Regensburg, BfG, BAW, BfN, UBA, LfU, Regierung v. Ndb., RMD)

Das Versprechen der „gläsernen Planung“ wird damit sicher erfüllt. Mit großer Disziplin und hohem Einsatz aller Beteiligten wird auch der Schlusstermin zu halten sein, solange niemand bewusst auf Verzögerung setzt.

➤ Warten wir also ab, was das Ergebnis sein wird und welche Entscheidung die Politik dann treffen wird.

• Soviel zu den Fakten! **(14)**

➤ Ich hoffe, damit ein wenig Licht in das Dunkel gebracht zu haben, das durch die hitzigen politischen Auseinandersetzungen in der Öffentlichkeit entstanden ist.

➤ Ich stehe Ihnen nun gerne für Fragen zur Verfügung.

(15)