

2. Grundüberlegungen zum Donauteilstück Straubing-Vilshofen

Die zentrale Fragestellung der vorliegenden Untersuchung mittels einer Befragung, den Wert der Naturveränderungen am Donauteilstück zu ermitteln, hat sich an den realen dortigen Gegebenheiten in der Weise zu orientieren, daß

(a) der ökologische Zustand und dessen mögliche Veränderung auf der einen Seite und

(b) die möglichen Ausbauvarianten auf der anderen Seite

entsprechend Eingang finden.

Hierzu ist es notwendig, die Komplexität der Ökologie sowie die Zahl der unterschiedlichen Ausbauvarianten auf ein handhabbares Maß zu reduzieren und zwar so, daß bei der Befragung der Bürger weder wichtige Aspekte ausgelassen werden noch die Bürger durch einen zu komplexen und komplizierten Fragebogen von vornherein eine Beantwortung ablehnen. Die nachfolgenden grundsätzlichen Ausführungen sollen einerseits kurz die Problematik am Donauteilstück zwischen Straubing und Vilshofen darlegen und andererseits daraus ein reduziertes und abfragbares Grundmuster für die Bewältigung der angesprochenen Punkte ableiten.

2.1 Überblick über die verschiedenen Alternativen eines Ausbaus des Teilstücks Straubing-Vilshofen und Charakterisierung der ausgewählten Alternativen

Bei der Diskussion um den Ausbau des Donauteilstücks werden von ingenieurwissenschaftlicher Seite eine Vielzahl von Ausbaualternativen vorgeschlagen, die sich vor allem darin unterscheiden, daß darin in unterschiedlichem Ausmaß ökologischen und/oder schiffahrtstechnischen Bedürfnissen Rechnung getragen wird.

Um störungsfreie Schiffstransporte im Donauabschnitt Straubing-Vilshofen sicherzustellen, sah die ursprüngliche Planung zwei bis drei Staustufen vor. Im Gefolge eines verstärkten umweltpolitischen

Bewußtseins wurden von verschiedenen gesellschaftlichen Gruppierungen Zweifel an dem Erfordernis einer solchen Mehrstufenlösung angemeldet. In den vergangenen Jahren kam deshalb, auch bedingt durch vehement vorgetragenen Widerstand aus ökologischer Sicht, verstärkt die Idee einer *einzigsten Staustufe* auf. Beide Ideen finden sich noch in der gegenwärtigen politischen Diskussion.

Neben der für Wasserstraßen als traditionelle Maßnahme zu bezeichnenden Staustufenlösung werden seit einigen Jahren auch verstärkt ein *flußbaulicher Ausbau* (z. B. in der Form einer Fahrrinnenverbreiterung und laufenden Ausbaggerungen) sowie die *Belassung des Istzustandes* unter Beseitigung örtlicher Engpaßstellen vorgeschlagen bzw. anstelle einer Staustufenlösung gefordert. Die Frage, ob solche reduzierten Ausbaumaßnahmen des Donauteilstücks wirklich geeignet sind, eine für den gesamten mitteleuropäischen Verlauf der Rhein-Main-Donau-Wasserstraße in gleicher Weise durchgängige und leistungsfähige Wasserstraße zu erreichen, braucht hier nicht eigens erörtert zu werden. Es handelt sich dabei auf jeden Fall um Alternativen des Ausbaus, die ernsthaft in der Diskussion sind, und deshalb sind auch die damit verbundenen verschiedenen Umweltauswirkungen von Interesse.

Die angesprochenen drei Grundvarianten eines Ausbaus (bzw. Nichtausbaus) lassen sich nun auf einem unterschiedlichen technischen Niveau der *Ausbauintensität* vornehmen, so daß die Übergänge von einer Variante zur anderen fließend werden. Flußbauliche Verbesserungen am Istzustand kann man in relativ bescheidenem Maße oder auch umfassender durchführen. Im ersten Fall wird man noch davon reden können, daß das Donauteilstück im wesentlichen in seiner ursprünglichen Fluß- und Fließdynamik und als Lebensraum für Tiere und Pflanzen weitestgehend unverändert erhalten bleibt. Im zweiten Fall, bei umfassenderen Verbesserungen am Istzustand, scheint dies zumindest nicht in gleicher Weise gesichert zu sein. Vielfach wird diese Art von Maßnahme auch als verschärfte Flußregulierung zugunsten des Transportgewerbes bezeichnet.

Unter "Verbesserungen am Istzustand" kann man also durchaus sehr Verschiedenes verstehen. Umfassende Eingriffe lassen vom ehemaligen Istzustand u. U. nicht mehr allzu viel erkennen. Es kann sogar sein, daß das Ergebnis solcher intensiven Maßnahmen allenfalls nur noch geringe Unterschiede zu flußbaulichen Maßnahmen aufweist. Und auch den entscheidenden Unterschied in ökologischer Hinsicht zwischen einem intensiven Flußausbau (mittels Buhnen, Parallelwerken, laufenden Ausbaggerungen und Sohlebefestigungen) und einer moderaten Staustufenlösung wird man kaum mit weni-

gen Argumenten deutlich machen können. Auch hier erscheint der Übergang eher fließend.

Für unser Anliegen, die ökologische Einschätzung verschiedener Ausbauvarianten beim Bürger mittels Zahlungsbereitschaften zu erfragen, war diese Problematik natürlich ebenfalls von Bedeutung. Im Hinblick auf eine klar angelegte Befragung konnte allerdings darauf wenig Bezug genommen werden. Es war vielmehr wichtig, ein *Grundszenario* zu konzipieren und dazu lediglich eine *begrenzte Zahl von realistischen Alternativen* in die Erörterungen einzuführen. Diese mußten sich zum einen hinreichend klar voneinander abgrenzen lassen, zum andern hatten sie trotzdem die volle Bandbreite der Alternativen abzudecken. Die Entscheidung viel zugunsten folgender Vorgehensweise:

- Als Grundszenario wählten wir den “*Staustufenausbau ohne ökologische Ausgleichsmaßnahmen*”,
- Als Alternativen dazu wählten wir die folgenden drei Ausbauvarianten:
 - *Staustufenbau mit ökologischem Ausgleich für die notwendigen Natureingriffe*
 - *Erhaltung des Istzustandes im Donauabschnitt Straubing-Vilshofen*
 - *Flußbaulicher Ausbau*

Beim “Staustufenbau mit ökologischem Ausgleich” sind dabei umfassende Umweltmaßnahmen vorgesehen, bei der “Erhaltung des Istzustandes” werden lediglich allerdringlichste Maßnahmen für die Schifffahrt vorgenommen und beim “flußbaulichen Ausbau” schließlich geht es um laufende Ausbaggerungen, den Einbau von Buhnen und Parallelwerken und die Befestigung des Flußgrundes mit größeren Steinen.

Dieses Alternativenszenarium deckt zum einen die Vielfalt der Möglichkeiten eines Ausbaus des Donauteilstücks Straubing-Vilshofen in seiner vollen ökonomischen und ökologischen Breite ab. Zum andern sind die Alternativen klar voneinander abgegrenzt, ihre Anzahl bleibt übersichtlich und damit einer Befragung zugänglich. Die Alternativen haben zudem einen realistischen Bezug.

2.2 Grundsätzliches zur Ökologie der Donau zwischen Straubing und Vilshofen

Der ökologische Status Quo des von den Ausbaumaßnahmen betroffenen Donauteilstücks zwischen Straubing und Vilshofen umfaßt

den

- (a) Fluß mit seiner Fauna und Flora in seinem Flußbett selbst,
- (b) die Fauna und Flora der anliegenden Ufer und Uferauen sowie
- (c) ganz zentral das Isarmündungsgebiet.

Diese drei Elemente sollen in unserer Analyse auf einfache Art und Weise die komplexen ökologischen Zusammenhänge am betroffenen Donauteilstück repräsentieren. Sie lassen sich wie folgt charakterisieren:

(a) Der Fluß

Das betroffene, ca. 70 km lange Donauteilstück zwischen Straubing und Vilshofen besitzt noch seine ursprüngliche Fließgeschwindigkeit, die an der übrigen Donau in Bayern durch Staustufen verlangsamt ist. Gerade diese für die bayerische Donau selten gewordene belassene Fließgeschwindigkeit ist entscheidend für die Besonderheiten der Umwelt am Donauteilstück.

(b) Uferbereiche und Auengebiete

Eine zweite für die Donau selten gewordene ökologische Eigenschaft dieses Flussabschnittes liegt in der von keinen Staustufen geminderten Schwankungsbreite zwischen Hoch- und Niedrigwasser. Für die auenspezifische Fauna und Flora in den angrenzenden Uferbereichen sind gerade die periodisch wiederkehrenden Überschwemmungen, im Unterschied zu einem Dauerstau hinter einer Staustufe, entscheidend.

(c) Isarmündung

Die sich im Abschnitt Straubing-Vilshofen befindenden Donauauen sowie die im Fluß mit seiner spezifischen Fließgeschwindigkeit lebende Tier- und Pflanzenwelt könnten entscheidend durch die geplanten Ausbauvarianten betroffen sein. Das besondere Augenmerk liegt auf dem Isarmündungsgebiet sowie dem Staatshafen.

Die drei angesprochenen zentralen ökologischen Problembereiche sind in ganz unterschiedlicher

Weise von den Ausbauvarianten bzw. auch dem Nichtausbau betroffen:

- (a) So sind die Donauauen nicht nur durch Stauhaltungen gefährdet, sondern durch den stark verminderten Geschiebeeintrag über die Isar und die Donau selbst ist eine signifikante Eintiefung des Donaubettes abzusehen, mit entsprechenden negativen Konsequenzen für Fauna, Flora und Tierwelt. Somit ist auch eine Beibehaltung des *Istzustandes* unter ökologischen Gesichtspunkten nicht unbedingt wünschenswert.
- (b) Eine weitgehende Erreichung der Ausbauziele über rein *flußbauliche Maßnahmen* hätte zwar wenig negative Folgen für die Auen als solche, würde aber das Flußbett selbst stark verändern und entsprechende ökologische Folgen haben.
- (c) Unbestritten ist die Gefährdung des sehr wertvollen Artenreichtums durch eine *Staustufenlösung*. Es ist jedoch auch nicht von der Hand zu weisen, daß man aus Fehlern der Vergangenheit viel gelernt hat und mittlerweile das ökologische und technische Know How für eine ökologisch wünschenswerte Renaturierung großer Flächen am Flußabschnitt vorhanden ist.

Den genannten, aus ökologischer Sicht negativen Konsequenzen von Ausbaumaßnahmen kann und sollte man bei umfassender Sicht des Problems auch *positive* Umweltwirkungen entgegenhalten. So hätte eine durch den Ausbau vorgenommene Förderung des verhältnismäßig umweltfreundlichen Transportmittels Schiff auch überregionale positive Auswirkungen auf die Umwelt, nämlich durch eine nicht zu vernachlässigende Reduktion von Schadstoffen in die Luft. Da der Schifftransport verglichen mit dem Eisenbahntransport und dem Transport auf der Straße, als Alternativen dazu, fraglos die umweltschonendste Transportform darstellt.