

21. Internationaler Donaukongress Resolution

Mit Ende des Jahres 2012 sollen die derzeit laufenden Untersuchungen und Planungen zum Ausbau der Wasserstraße Donau und zum Hochwasserschutz zwischen Straubing und Vilshofen abgeschlossen werden.

Mit den bisher vorliegenden Ergebnissen wird die außerordentliche Bedeutung des größten noch frei fließenden Flussabschnittes an der oberen Donau bis Budapest einmal mehr eindrucksvoll bestätigt. Angesichts der besonderen Qualität ist es um so wichtiger, dass die Entscheidung über das „ob“ und das „wie“ eines Ausbaus der Wasserstraße vertrauenswürdig vorbereitet und mit Rücksicht auf den besonderen Wert des Gebietes getroffen wird.

Wie der 21. Internationale Donaukongress deutlich gezeigt hat, halten die Untersuchungen in wichtigen Kernaspekten einer Prüfung jedoch nicht stand. So muss auf Basis der bisher vorliegenden Ergebnisse der Untersuchungen und Planungen unter anderem festgestellt werden:

- Für beide Varianten werden die Eingriffe, die auf Hochwasserschutzmaßnahmen zurückgehen, bislang in die Bilanzierungen eingerechnet. Hierdurch werden die Unterschiede zwischen den Ausbauvarianten unzulässig nivelliert.
- Für die flussregulierende Variante A wurden die gegebenen Vermeidungs- und Optimierungspotenziale nicht ausreichend genutzt; die Eingriffsermittlung zeichnet für diese Variante mithin ein schlechteres Bild, als bei Nutzung der gegebenen Möglichkeiten erreichbar wäre.
- Für die Stauvariante C 2,80 wurden wichtige Eingriffswirkungen insbesondere im Stauroaum nicht oder nicht vollständig ermittelt. Mithin zeichnet die Eingriffsbilanzierung für diese Variante ein unzutreffend positives Bild.
- Empirische Erfahrungen zeigen, dass das Geschehen gerade in Fluss-Aueökosystemen grundsätzlich zu dynamisch und zu komplex ist, als dass mit den gegebenen Prognosemodellen ausreichend eindeutige, sichere und belastbare Aussagen erzielt werden könnten. Im vorliegenden Fall zeigt sich, dass insbesondere die Aussage, die Wirkungen einer Staustufe seien vollständig ausgleichbar, nicht tragfähig begründet und mithin nicht haltbar ist.
- Nach wie vor fehlt ein schlüssiges Verkehrskonzept, das überhaupt erst die Sinnhaftigkeit und ggf. die Art und Weise eines Wasserstraßenausbaus begründen könnte. Erkennbar wird, dass für bestimmte Gütergruppen das Binnenschiff bereits heute eine wichtige Rolle spielt. Gleichzeitig wären jedoch auch die mit einem Ausbau nach Variante C 2,80 durch die Reduzierung der Transportkosten erreichbaren wirtschaftlichen Vorteile minimal; die als Argument für einen Ausbau behauptete Entlastung der Straßen würde überhaupt nicht spürbar.

Entsprechend fordern die Teilnehmer und Teilnehmerinnen des 21. Internationalen Donaukongresses:

1. Alle Planungen und Untersuchungen zu einem Ausbau mit Staustufe, Durchstichskanal, Schleuse und verschärfter Regulierung und Baggerung (Variante C 2,80) müssen unverzüglich beendet werden.
2. Die Variante A - in ökologisch optimierter Form - ist der noch mögliche Kompromiss zwischen der Verbesserung der Fahrwasserverhältnisse und den Zielen des Gewässer- und Naturschutzes. Die für die Verbesserung der Binnenschifffahrtsbedingungen geplanten Maßnahmen müssen in einem übergreifenden Verkehrskonzept ermittelt und sinnfällig begründet werden.
3. In jedem Fall müssen die heute schon möglichen Maßnahmen zur Verbesserung des ökologischen Zustandes der Donau und ihrer Aue unverzüglich umgesetzt werden.
4. In jedem Fall und unabhängig von jeder Form des Ausbaus muss der Hochwasserschutz ausgebaut werden; hierbei müssen die Chancen für den Natur- und Auenschutz genutzt sowie Verschlechterungen für die Unterlieger ausgeschlossen werden. Bereits eingetretene Verschlechterungen im Oberlauf müssen dort zurückgeführt bzw. ausgeglichen werden.