

Koalition streitet weiter um Donau

FDP will einen Beschluss gegen Staustufe „ohne Hintertürchen“

München – Nach der innerparteilichen Einigung in der CSU über einen zurückhaltenden Ausbau der Donau will die schwarz-gelbe Koalition die neue Linie nun schnell festzurren. Bereits an diesem Freitag soll der CSU-Kompromiss im sogenannten Koalitionsausschuss beraten werden, einem regelmäßig tagenden Entscheidungsgremium aus Spitzen von CSU und FDP. Doch am Donnerstag war noch fraglich, wie reibungslos das gelingt. Die FDP mahnt einen Beschluss ohne Hintertürchen an. Ein solches will sich jedoch die CSU offenhalten.

Ministerpräsident Horst Seehofer hatte nach einem Treffen mit den niederbayerischen Landtagsabgeordneten zwar den auch von der FDP gewünschten schonenden Ausbau für den größten Teil der betroffenen Donaupassage zwischen Straubing und Vilshofen angekündigt. Die Entscheidung über die letzten und besonders umstrittenen 15 Kilometer wurde allerdings vertagt. Seehofer machte nur klar, dass es dort während seiner Regierungszeit keinen Ausbau geben werde. Als Frist rechnet Seehofer damit bis zur übernächsten Landtagswahl im Jahr 2018.

Die FDP fordert dagegen schon jetzt eine endgültige Entscheidung. Diese sollte nicht an Amtszeiten des Ministerpräsidenten festgemacht werden, sagte Fraktionschef Thomas Hacker. In der CSU-Fraktion hält man dagegen diese Feinheiten des Ausbaukompromisses für außerordentlich wichtig. Nur so war nämlich intern erreicht worden, dass die Niederbayern-CSU die Pläne überhaupt mitträgt. Die Abgeordneten hatten bislang, wie auf einem CSU-Parteitag beschlossen, einen weitergehenden Ausbau nach wirtschaftlichen Kriterien gefordert. Diese Linie hatte Seehofer allerdings nach Protesten von Umweltschützern verlassen.

Die von einem Hochwasser der Donau besonders bedrohten Gemeinden in Niederbayern zeigten sich glücklich über den Kompromiss. „Wir hoffen sehr, dass rasch mit dem Bau für den Hochwasserschutz begonnen wird“, sagte der Bürgermeister der Gemeinde Niederalteich (Landkreis Deggendorf), Josef Thalhammer (parteilos), am Donnerstag. Auch der Bürgermeister von Niederwinkling (Landkreis Straubing-Bogen), Ludwig Waas (Freie Wähler), dringt auf einen sofortigen Baubeginn. Enttäuscht zeigte sich dagegen die Wirtschaft: „Mit dieser Variante werden die Einschränkungen für die Binnenschifffahrt nur gering verbessert“, sagte IHK-Experte Peter Sonnleitner in Passau.

FMUE, DPA

Unkalkulierbar

Zum Bericht „Donauausbau: EU knüpft Förderung an Ausbäuziele“ vom 23. Januar:

„Die Meinung der Frau Peijs, EU-Koordinatorin für Binnenschifffahrt, ist interessant und irritierend zugleich. Vor allem zeigt es auf, wie weitreichend die Lobbyarbeit der Bauindustrie ist. Ein weiteres Großprojekt mit unkalkulierbaren Kosten soll gegen den Willen der Bevölkerung durchgesetzt werden. Dass der Donauraum vom Verkehr stark belastet ist, ist eine Tatsache. Anstatt über Naturzerstörung sollte über ein Gesamtverkehrskonzept nachgedacht wer-

den, das der Bund Naturschutz und zuletzt auch der EU-Abgeordnete Weber fordern. Für die Donaugemeinden ist es nach 40 Jahren Diskussion notwendig, eine Entscheidung zu treffen, die konsensfähig ist und standhält. C 280 wird dies nicht sein! Langwierige Gerichtsverfahren werden alles in Frage stellen. Vor allem brauchen die Menschen Planungssicherheit und ein lückenloser Hochwasserschutz muss sichergestellt werden. Böse Zungen behaupten, dass es Kräfte gibt, die gar keine Entscheidung wollen, denn mit Gutachten lässt sich gut Geld verdienen. Als Steuerzahler habe ich ein Problem, dass alle paar Jahre Gutachten gemacht werden, wo jede Partei das herausliest, was ihr gerade genehm ist. Manchmal hat eine Partei sogar zwei Meinungen.“

Anton Seidl

Winzer

Freude und Skepsis wegen Donauausbau

CSU-Bezirksvorsitzender Weber fordert BN-Chef Weiger zur Zusammenarbeit auf

Straubing. (ta) Der niederbayerische CSU-Chef und Europaabgeordnete Manfred Weber hat den BN-Landesvorsitzenden Hubert Weiger am Donnerstag mit Nachdruck aufgefordert, nach dem CSU-intern erzielten Kompromiss zum Donauausbau nun seinerseits „die Hand zum gesellschaftlichen Frieden zu reichen“. Wenn nun ein Donauausbau nach Variante A ohne Staustufe politisch beschlossen werde, dürfe der Bund Naturschutz nicht länger blockieren, sagte Weber unserer Zeitung. Das sei insbesondere Verrat an den Gemeinden entlang der Donau, die seit Jahren auf die Verbesserung des Hochwasserschutzes warteten. Es könne nur gebaut werden, wenn jetzt alle Seiten Frieden zeigten und dem Planfeststellungsverfahren zustimmten.

BN-Chef Weiger hatte am Donnerstag betont, dass er mit dem Kompromissvorschlag der CSU definitiv nicht einverstanden sei und weiteren Widerstand gegen die Donauausbaupläne angekündigt. Die niederbayerische CSU ist mit dem Kompromiss deutlich von ihrer bisherigen Position zum Donauausbau abgerückt.

Die von einem Hochwasser der Donau besonders bedrohten Gemeinden sind unterdessen glücklich über den Kompromiss zum Ausbau

der Wasserstraße. „Wir hoffen sehr, dass rasch mit dem Bau für den Hochwasserschutz begonnen wird“, sagte der Bürgermeister der Gemeinde Niederaltelch (Landkreis Deggendorf), Josef Thalhammer (parteilos), am Donnerstag.

Seehofer: Keine Staustufen

Ministerpräsident Horst Seehofer (CSU) hatte am Mittwoch einen sanften Donauausbau und den kurzfristigen Ausbau des Hochwasserschutzes angekündigt (wir berichteten). Unter seiner Amtszeit werde es keine Staustufen geben, versprach Seehofer nach einem Gespräch mit den niederbayerischen CSU.

Demnach wird zwischen Straubing und Vilshofen zunächst auf den ersten 54 Kilometern der Ausbau geplant, auf den letzten 15 besonders strittigen Flusskilometern wird vorerst weder geplant noch gebaut. Dort ist lediglich eine elektronische Regelung des Schiffsverkehrs und periodisches Ausbaggern des Flusses vorgesehen. Vorrang hat der Hochwasserschutz auf der ganzen Strecke, der mit einem Sonderprogramm der Staatsregierung beschleunigt werden soll.

IHK enttäuscht

Große Enttäuschung gab es bei der Industrie- und Handelskammer Niederbayern (IHK). „Mit dieser Variante werden die Einschränkungen für die Binnenschifffahrt nur gering verbessert“, sagte der IHK-Bereichsleiter für Verkehr, Peter Sonnleitner, am Donnerstag in Passau. Er forderte alternative Konzepte, um das steigende Verkehrsaufkommen in den Giff zu bekommen.

Der frühere Staatskanzleichef Eberhard Sinner (CSU) betonte am Donnerstag, es habe wegen der Entscheidung gegen die Staustufe in der Fraktion Unmut gegeben. Ohnehin sei die Frage völlig einseitig diskutiert worden.

Die niederbayerische SPD hegte in einer Pressemitteilung „große Zweifel am Verzicht auf Staustufe“. Zwar begrüße man den Sinneswan-

del der CSU, auf den Donauausbau mit Staustufe und Seitenkanal zu verzichten, so die Landtagsabgeordnete Johanna Werner-Muggendorfer (Kelheim), aber es seien noch viele Fragen offen und daher Zweifel angebracht. „Keine Staustufe in seiner Amtszeit? Die Staatsregierung ist ja nur bis zum September gewählt, dann entscheiden die Bürger neu, wie es weitergeht!“ Besonders die Aussage, dass der Bereich um die Mühlhamer Schleife ausdrücklich nicht in die Planfeststellung aufgenommen werde, „lasst alle Hürden weit offen“.

Auch der Bürgermeister von Niederwinkling (Landkreis Straubing-Bogen), Ludwig Waas (Freie Wähler), hat den Ankündigungen noch nicht. „Ich bin noch nicht überzeugt, dass die komplette Niederbayern-CSU dahintersteht“, sagte er. Bislang sei der wirtschaftliche Aspekt immer wichtiger gewesen als der Hochwasserschutz. „Schon vor Jahren hätte mit den Baumaßnahmen begonnen werden können.“ Die Deiche seien nicht mehr zeitgemäß und schützten zu wenig, sagte Waas.

Für etwa ein Drittel seiner Gemeinde gelte seit acht Jahren ein genereller Baustopp, auch für Wohnhäuser. „Das ist eine Katastrophe für die demografische Entwicklung. Wenn wir noch länger warten, geht uns eine ganze Generation verloren.“

Angst vor Kehrtwende

Die Bezirksvorsitzenden der niederbayerischen Grünen, Rosi Steinberger und Erhard Grundl, betonten in einer Pressemitteilung: „Die Tür zur Staustufe ist noch lange nicht zu. Wir werden erst einmal genau schauen müssen, ob die CSU unter sauft wirklich das Gleiche versteht wie die Menschen entlang der Donau.“ Gerade die letzten Kilometer an der Mühlhamer Schleife seien entscheidend für die ökologischen Auswirkungen des Ausbaus. Und der Stichkanal und die Staustufe seien mit dem aktuellen Beschluss nicht endgültig vom Tisch. Freie-Wähler-Chef Hubert Ai-

wanger forderte gestern, die von Seehofer versprochenen Mittel für den Hochwasserschutz müssten jetzt schnell fließen – „bevor sich die CSU das wieder anders überlegt oder die Amtszeit von Seehofer zu Ende ist“.

Kanuten erleichtert

Und der Deutsche Kanu-Verband zeigte sich erleichtert über das voraussichtliche Aus für die Staustufen. „Es wäre ein großer Verlust für Natur und Landschaft, wenn das letzte Stück frei fließender Donau ausschließlich wirtschaftlichen Interessen zum Opfer fallen würde!“, zeigte sich DKV-Präsident Thomas Konietzko erleichtert. Dennoch sind die Kanusportler skeptisch: „Bisher handelt es sich nur um eine Erklärung des Bayerischen Ministerpräsidenten, die keinerlei Rechtswirkung hat.“

Der Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt wiederum sprach von einer „großen Enttäuschung über Seehofers Fehlentscheidung“. Der Ausbau der Donau in der Variante A sei eine „Mogelpackung“, weil nur der Ausbau C 2,80 den gutachterlich bestätigten Nutzen für die Wirtschaft bringe. „Nur in dieser Ausbauplanung lässt sich die für die Schifffahrt notwendige Abladefläche von 2,50 Metern an mindestens 301 Tagen im Jahr erzielen“, erklärte BDB-Präsident Georg Hötte.

EU-Bericht im Internet

Unterdessen hat die Wasser- und Schifffahrtsdirektion Süd (WSD) den Abschlussbericht der EU-Studie zum Donauausbau ins Internet gestellt. „Im Detail lässt sich nachvollziehen, wie – je nach politischer Entscheidung – die Variante A oder die Variante C 2,80 aussehen wird. Auch der Hochwasserschutz wird detailliert erläutert“, sagte der Koordinator der Studie, WSD-Präsident Detlef Aster.

Unter www.donauausbau.wsv.de/ergebnisse/index.html könnten die fast 600 Seiten und 65 Anhänge eingesehen werden.

Frachter auf der Donau havariert

Winzer. (res) Auf der Donau ist am Donnerstagmorgen auf Höhe der Ortschaft Winzer (Kreis Deggendorf) der Frachter „Orca“ havariert. Das Güterschiff, beladen mit 810 Tonnen Futtermittel, war unterhalb der Mühlhamer Schleife aus bislang ungeklärter Ursache auf Grund gelaufen. Da der Wasserstand der Donau sinkt, muss die Ladung nun umgeladen werden. Wann das Schiff weiterfahren kann, ist bisher unklar. Laut Wasser- und Schifffahrtsamt Regensburg ist die Schifffahrt nicht gefährdet, da die „Orca“ nicht in der Fahrrinne liegt.

25.01.2013

Der Landkreis wird hochwassersicher

Landrat Bernreiter zu Seehofers Donau-Kompromiss – Hochwasserschutz komplett nach Variante A

von Wendelin Trs



Deggendorf. Der Landkreis wird in absehbarer Zeit überall sicher vor einem 100-jährlichen Hochwasser der Donau sein. Das ist die Quintessenz des von Ministerpräsident Horst Seehofer verkündeten Donau-Kompromisses. Was jahrelang teilweise als an die Ausbauplanvarianten gekoppelt propagiert wurde, soll nun auch mit einer reduzierten Ertüchtigung der Schifffahrtsstraße möglich gemacht werden.

Landrat Christian Bernreiter war wie Staatssekretär Bernd Sibler, MdB Barthl Kalb und OB Christian Moser bei der entscheidenden Besprechung in der Staatskanzlei dabei. Im Interview mit der Deggendorfer Zeitung erklärt Bernreiter die genauen Inhalte des Donau-Kompromisses und

dessen Zustandekommen.

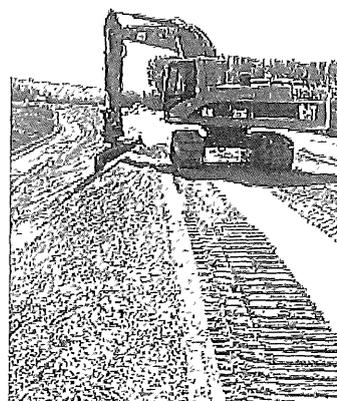
Wie bewerten Sie den jetzt von Ministerpräsident Seehofer verkündeten Kompromiss?

Bernreiter: Man muss vorausschicken, dass der Donauausbau zum einen das Ziel der Herstellung des 100-jährlichen Hochwasserschutzes und zum anderen die Verbesserung der Schiffbarkeit der Donau verfolgt. Ich bin sehr zufrieden damit, wie die Geschichte jetzt Formen annimmt. Das ist eine Kompromisslösung, die alle mittragen können. Ich sehe keine andere Chance, wie sonst in absehbarer Zeit überhaupt der Hochwasserschutz verwirklicht werden könnte.

Wie sieht der Kompromiss genau aus?

Bernreiter: Der Hochwasserschutz wird auf die ganze Länge der 69 Kilometer zwischen Straubing und Vilshofen nach der Variante A ausgebaut, auch in der Mühlhamer Schleife. Damit hängen auch Osterhofen, Winzer und Künzing nicht in der Luft. Niederalteich und Hengersberg waren ohnehin jetzt angedacht. Das ist ein Riesenschritt für den Landkreis, weil damit die Menschen im Fall einer Katastrophe geschützt werden und die Gemeinden an der Donau auch wieder eine Perspektive für ihre bauliche Entwicklung bekommen. Dafür wird auch richtig Geld in die Hand genommen. Ich kann mir durchaus vorstellen, dass es dabei einen Wettbewerb unter den Gemeinden geben wird, wer zuerst zum Zug kommt. Es ist klar, dass der im Vorteil ist, der die notwendigen Grundstücke schnell organisieren kann und konsensfähige Deichlinienführungen hinbekommt.

Und was passiert mit dem Ausbau der Schifffahrtsstraße?



Ein Bagger arbeitet am neuen Hochwasserschutzdamm in Deggendorf-Natternberg. Wie dort kann nun durch den Donau-Kompromiss überall im Landkreis Deggendorf der Schutz vor einem 100-jährlichen Hochwasser gebaut werden, wo dies noch nicht geschehen ist. Das freut



Bernreiter: Dafür werden die 54 Kilometer von Straubing bis zur Isarmündung ebenfalls nach der Variante A ertüchtigt, die Mühlhamer Schleife nicht. Was dort einmal passiert, kann dann eine Generation nach uns entscheiden. Die Bauarbeiten für den Hochwasserschutz und den übrigen Ausbau werden jetzt aber ohnehin zehn Jahre oder mehr beanspruchen.

Landrat Christian Bernreiter (links) und Winzers Bürgermeister Jürgen Roith. – Fotos: Archiv Binder/Birgmann

Das hätte man aber auch schon früher haben können. Ist die Antwort auf die entscheidende Frage damit nur auf einen späteren Zeitpunkt verschoben?

Bernreiter: Nein, faktisch nicht. Der Hochwasserschutz in der

"Das ist der ehrliche Hintergrund"

☞ Mühlhamer Schleife sieht ja bei den Varianten ganz unterschiedlich aus. Und der steht bis dahin nach der Variante A. Den wird man nur im äußersten Notfall wieder beseitigen. Sollte sich das Klima aber, wie viele Experten sagen, drastisch ändern, dann müsste man die Einbauten im Bereich Isarmündung bis Mühlhamer Schleife nicht herausreißen. Kein Mensch kennt die Wasserstände in 15 Jahren. Ich nenne nur die Extrem-Sommer-Jahre 2003 und 2004, die von den Experten als Blick auf die Jahre des Klimawandels bezeichnet wurden. 2003 wurde an 210 Tagen eine Abladetiefe von 2,50 Metern nicht erreicht, 2004 an 270 Tagen. Zwei Meter schaffte die Donau an 120 und 130 Tagen nicht. Und selbst 1,50 Meter kamen an bis zu 60 Tagen nicht zusammen. Da geht gar nichts mehr. Wenn das zu oft der Fall wäre, käme keiner mehr ohne wasserstützende Maßnahmen aus, der Schifffahrt auf der Donau will – egal wer an der Regierung ist. Diese Möglichkeit sollte man der nächsten Generation lassen. Wenn sich nichts ändert, kann man dann nach A fertigbauen. Das ist der ehrliche Hintergrund. Jeder weiß, mit uns Deggendorfern sind nur ehrliche Vereinbarungen zu treffen!

Wie hoch war Ihr Anteil an diesem jetzt vom Ministerpräsidenten verkündeten Kompromiss?

Bernreiter: Man versucht, sich in die Diskussion einzubringen und Vernunft walten zu lassen. Außerdem sind wir eher als Brückenbauer denn als Spalter bekannt. Realistisch betrachtet gab und gibt es auf absehbare Zeit keine andere Lösung. Das habe ich ja bereits im Sommer angedeutet. Dann muss man Dinge auch zu Ende bringen. Der Hochwasserschutz steht für uns über allem. Der wird nun zum Wohle unserer Bürgerinnen und Bürger, die an der Donau leben, angepackt!

"Sonst redet man noch jahrelang..."

Froh, dass es überhaupt einmal losgeht, ist **Jürgen Roith**. Als Bürgermeister der mit am meisten betroffenen Gemeinde Winzer war auch ihm vor allem an einer raschen Realisierung des Hochwasserschutzes gelegen. Allein an der Donau sind rund 600 Hektar des Gemeindegebiets von Hochwasser bedroht. Doch auch der Ortskern würde von einer Katastrophe arg in Mitleidenschaft gezogen. Im Endeffekt sind alle Gebiete südlich der Ortsdurchfahrt gefährdet. "Eine bauliche Entwicklung war im Prinzip nicht mehr möglich", erklärt Roith und freut sich über das angekündigte Sonderprogramm. Er spricht deshalb von einem "guten Kompromiss". Für den Ortsschutz seien die Planungen bereits angelaufen, Ziel der Gemeinde ist, noch heuer Baureife zu erlangen. "Es war richtig, dass man jetzt endlich einmal loslegt. Sonst redet man noch jahrelang darüber und es kommt nichts besseres dabei raus."

25.01.2013

Donauausbau: Zufriedenheit bei Kommunen

Anrainer begrüßen Einigung auf vorrangigen Ausbau des Hochwasserschutzes

Deggendorf/München. Die von einem Hochwasser der Donau besonders bedrohten Kommunen in Niederbayern sind glücklich über den Kompromiss zum Ausbau der Wasserstraße. Der Deggendorfer Landrat Christian Bernreiter äußerte sich gestern im PNP-Interview "sehr zufrieden damit, wie die Sache jetzt Formen annimmt". Ministerpräsident Horst Seehofer (CSU) hatte am Mittwoch einen sanften Donauausbau und den vorrangigen Ausbau des Hochwasserschutzes angekündigt. Unter seiner Amtszeit werde es keine Stauufen geben, versprach Seehofer nach einem Gespräch mit der niederbayerischen CSU, an dem auch Landrat Bernreiter teilnahm.

Jürgen Roith, Bürgermeister der stark betroffenen Gemeinde Winzer (Lkr. Deggendorf), zeigte sich ebenfalls froh und sprach von einem "guten Kompromiss". Es sei richtig, "dass man jetzt endlich einmal loslegt".

Heute befassen sich CSU und FDP im Koalitionsausschuss mit dem Thema. Die Liberalen haben sich bereits auf die sanfte Ausbauvariante A festgelegt, die lediglich leichte flussbauliche Maßnahmen vorsieht, damit die Donau künftig für Schiffe mit größerer Abladetiefe befahrbar ist. – pnp/**Bayern**

URL: http://www.pnp.de/nachrichten/heute_in_ Ihrer_tageszeitung/politik/640658_Donauausbau-Zufriedenheit-bei-Kommunen.html

© 2013 pnp.de

25.01.2013

Naturschützer misstrauisch

Donauausbau: Bund Naturschutz und Wirtschaft üben Kritik

München. Der Bund Naturschutz (BN) misstraut dem CSU-Kompromiss zum Donauausbau und kündigt fortgesetzten Widerstand an. Grund ist, dass die CSU sich lediglich für die Dauer von Ministerpräsident Horst Seehofer's Amtszeit festgelegt hat, auf den Bau von Staustufe und Stichkanal zu verzichten. Was nach Seehofer's Abschied geschieht, ist somit offen.

"Damit bleibt das Damoklesschwert über der Donau, dass sie eines Tages doch noch gestaut wird", sagte der BN-Vorsitzende Hubert Weiger. "Die Hängepartie bleibt. Das ist kein Kompromiss." Die überfällige Entscheidung für oder gegen den Fluss werde nicht getroffen, sondern nur verschoben. "Unser Widerstand geht weiter."

Seehofer und die niederbayerische CSU hatten sich am Mittwoch getroffen, um nach einer Lösung des Streits um den Ausbau des letzten weitgehend unverbauten Donauabschnitts zwischen Straubing und Vilshofen zu

FDP fordert Festlegung

suchen: Auf 54 Kilometer wird der Ausbau geplant, auf den letzten 15 besonders strittigen Flusskilometern wird vorerst weder geplant noch gebaut – vorgesehen ist nur eine elektronische Regelung des Schiffsverkehrs und periodisches Ausbaggern des Flusses. Vorrang hat der Hochwasserschutz auf der ganzen Strecke, der mit einem Sonderprogramm der Staatsregierung beschleunigt werden soll.

Die FDP befürwortet zwar ebenfalls die Variante ohne Staustufe, hätte aber auch gerne eine definitive Festlegung. "Die CSU hat sich auf unsere Position zubewegt, hält sich aber ein Hintertürchen offen", sagte Fraktionschef Thomas Hacker. "Wir hätten gern die Lösung, die dauerhaft Gültigkeit hat."

Die niederbayerische Wirtschaft ist über den Kompromiss nicht erfreut. "Mit dieser Variante werden die Einschränkungen für die Binnenschifffahrt nur gering verbessert", kritisiert Peter Sonnleitner, Bereichsleiter für Verkehr von der Industrie- und Handelskammer Niederbayern.

– lby

URL: http://www.pnp.de/nachrichten/heute_in_ihrer_tageszeitung/bayern/640592_Naturschuetzer-misstrauisch.html

© 2013 pnp.de

Weitere Inhalte zu [donauausbau] bei BR.de



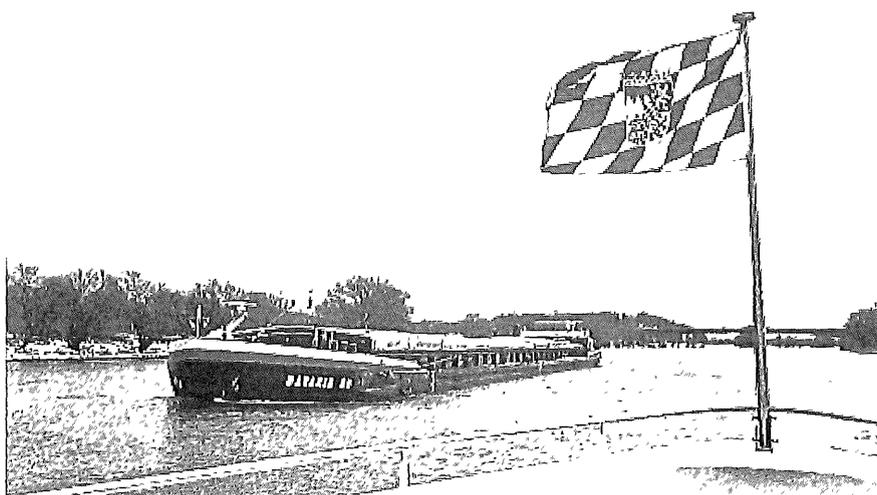
Ihr Standort: BR.de, Nachrichten, Niederbayern, Donau-Ausbau

Donau-Ausbau

Weber fordert Einlenken

Nachdem Seehofer dem staustufigen Ausbau der Donau - allerdings nur in seiner Amtszeit - eine Absage erteilt hat, fordert die Niederbayern-CSU das Einlenken der FDP. Der Konflikt wird heute Thema im Koalitionsausschuss sein.

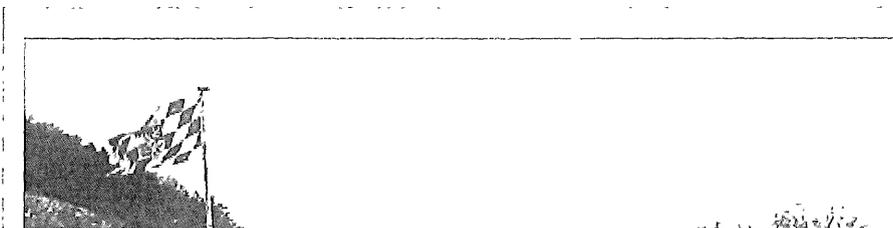
Stand: 25.01.2013

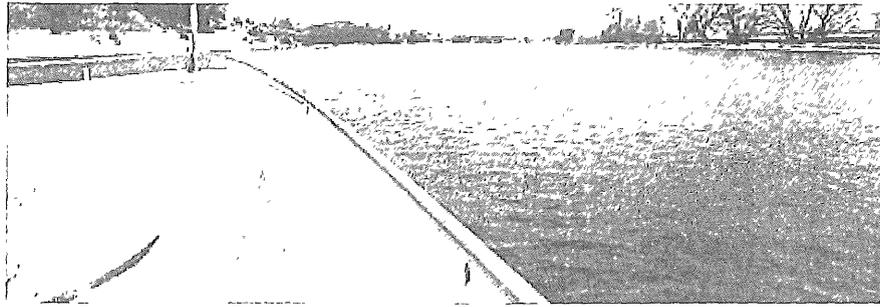


Knackpunkt der Diskussion ist das endgültige Aus für den Ausbau mit Staustufe. Die FDP will keine vorläufige Lösung, sie plädiert für eine endgültige Entscheidung. Auch der Bund Naturschutz misstraut dem CSU-Kompromiss: "Die Hängepartie bleibt. Das ist kein Kompromiss", sagt der BN-Vorsitzende Hubert Weiger. Der Kompromiss der CSU sieht einen Ausbau der Donau zwischen Straubing und der Isarmündung vor - das umstrittene Stück der Mühlhamer Schleife bleibt unangetastet. Dieser Abschnitt war seit Jahren der umstrittene Teil des Ausbaus.

EU soll ein Drittel bezahlen

Niederbayerns CSU-Chef Manfred Weber fordert das Einlenken der FDP. Nur so könne Bayern sich die von der EU ausgelobten Fördergelder für den Hochwasserschutz sichern. Die EU macht ihre Unterstützung davon abhängig, an wievielen Tagen im Jahr die Donau als Wasserstraße nutzbar ist. Mit dem Geld der EU könne laut Weber ein Drittel des 500 Millionen Euro teuren Ausbaus inklusive Hochwasserschutz bezahlt werden.





Entscheidung:
CSU will Donau-Ausbau ohne Staustufen

Opposition spricht von Scheinkompromiss

Die Entscheidung der CSU für einen Ausbau der Donau ohne Staustufen stößt bei der Opposition auf Kritik. Der Grünen-Landtagsabgeordnete Eike Hallitzky sagte dem Bayerischen Rundfunk, die CSU sei einen "Schein-Kompromiss" eingegangen. Die Äußerung von Ministerpräsident Seehofer, es werde in seiner Amtszeit keine Staustufen-Lösung geben, lasse alle Varianten offen. Das einzig Positive an der Vorentscheidung sei, dass nun endlich der Hochwasserschutz auf dem 69 Kilometer langen Teilstück zwischen Straubing und Vilshofen in Angriff genommen werde. Der SPD-Landtagsabgeordnete Bernhard Roos sagte dem BR, es entspreche der Strategie Seehofers zur bevorstehenden Landtagswahl, alle Problemfelder rechtzeitig "abzuzuhäuten". Immerhin, so Roos weiter, trage nun das, was Naturschutzverbände, Parteien und viele kleine Initiativen wie "Die Mütter der Donau" geleistet hätten, doch noch Früchte.

Donau-Ausbau-Varianten (Quelle: Bund Naturschutz)

Variante A

Die Variante A entspricht einer Verbesserung des derzeitigen Zustands und sieht konventionelle flussregelnde Maßnahmen vor. So werden zum Beispiel zusätzliche Buhnen gebaut oder bestehende verlängert. Zum Ausgleich der Erosion der Flusssohle wird Kies künstlich zugegeben, oder Kolke verbaut. Diese Variante entspricht der "flussbaulichen Verbesserung" des jetzigen Zustands, wie sie in einer wasserbaulichen Studie von Professor Hans Helmut Bernhart vorgeschlagen wurde

Variante B

Bei der sogenannten "verschärften Flussregelung" wird praktisch die gesamte Ausbaustrecke mit Buhnen und Parallelwerken versehen. In engen Kurven, sind auf circa einem Drittel der Gesamtstrecke Sohldeckwerke aus Granit zum Schutz vor Erosion vorgesehen. Bei dieser Variante wird die Fahrrinne so kalkuliert, dass die Fahrt von zwei nebeneinander fahrenden Schiffen und vier hintereinander fahrenden Schiffen in Richtung Mündung möglich ist. So kann an 94 Prozent der Tage im Jahr eine Fahrrinntiefe von 2,7 Meter erreicht werden.

Variante C

In der Variante C wird die Strecke zwischen der Isarmündung und Winzer mit einer Staustufe eingestaut, die Mühlhamer Schleife wird mit einem Schleusenkanal durchstoßen. Bezüglich der Fahrrinntiefe entspricht diese Variante im

wesentlichen der Variante A.

Varianten D1 und D2

Mit den Mehrstufenlösungen der Variante D soll durch mindestens zwei Staustufen eine Fahrrinnenbreite von 3 Metern sowie die Fahrrinnenbreite der Variante B erreicht werden. Dazu sind zwei Staustufen (Waltendorf und Osterhofen) und ein Seitenkanal bis Pleinting vorgesehen. In der Variante D 2 sind drei Staustufen bei Waltendorf, Aicha und Vilshofen geplant.

FDP sieht CSU-Einlenken als ihr Verdienst

Bei der Klausur der FDP in Kloster Benediktbeuren fand Wirtschaftsminister Zeil am vergangenen Samstag klare Worte gegenüber dem Koalitionspartner:

"Ohne FDP wäre es nie möglich gewesen, die Zubetonierungsmentalität bei unserem Koalitionspartner zu beenden."

Wirtschaftsminister Martin Zeil, FDP

Auch Freie-Wähler-Chef Hubert Aiwanger war für ein Ende der Diskussionen eingetreten:

"Beratungen hierzu gab es mittlerweile genug, und es ist beschämend, dass gerade die Niederbayern-CSU so viel Ehrgeiz darauf verwendet, die eigene Heimat zu verschandeln."

Landesvorsitzender der Freien Wähler, Hubert Aiwanger

Er forderte die "Betonpolitiker" auf einzusehen, dass man aus einer sanft ausgebauten Donau auch wirtschaftlich einen größeren wirtschaftlichen Wert ziehen könne, als von einer "durch die Staustufe verstümmelten Donau".

Niederbayern-CSU schickte Brief an Seehofer

Nach den Äußerungen Zeils und den Spekulationen über einen möglichen Vorentscheid zugunsten eines sanften Donauausbaus hatte die niederbayerische CSU sich mit einem Brief an Ministerpräsident Horst Seehofer gewandt und sich erneut für einen Ausbau der Variante C 2.80 mit Staustufen ausgesprochen.

Donau-Verkehr und Mühlhamer Schleife

Grundsätzlich ist die Donau auf 230 Kilometern zwischen Kelheim und Passau für Güterschiffe befahrbar. Dabei regeln sechs Staustufen den Wasserstand. Frei fließend ist die Donau nur noch zwischen Straubing und Vilshofen, auf einer Strecke von knapp 70 Kilometern. Dort wird die Schifffahrt durch unterschiedliche Wasserstände erschwert. Bei Niedrigwasser müssen die Schiffe Teile ihrer Ladung in Passau oder Regensburg entladen, um die Stelle passieren zu können.

Hauptstreitpunkt ist die Mühlhamer Schleife. Die Stelle gilt als besonders unfallträchtig. Güterschiffe bleiben dort oft auf Sandbänken oder auf dem Kies stecken. Nur an durchschnittlich 165 Tagen im Jahr ist die Schifffahrt für voll beladene Güterschiffe möglich.



Unterschiedlicher Ansicht sind Experten, wie sich der Donauausbau mit Variante A auf den Straubinger Hafen auswirkt. Während die Hafen-Litung von einer „schlechten Nachricht“ spricht, sieht die Wasser- und Schifffahrtsdirektion Süd durchaus einen „wirtschaftlichen Nutzen“.
(Foto: Archiv)

Variante A: gut oder schlecht?

Experten sind unterschiedlicher Ansicht über Nutzen für den Hafen Sand

Von Anna Rieser

Enttäuscht zeigen sich die Verantwortlichen im Hafen Sand von der vorzeitigen Entscheidung zum Donau-Ausbau mit der Variante A. Stefan Niedermeier, Prokurist der Häfen Straubing-Sand GmbH, spricht von einer „schlechten Nachricht für die Hafen und die Binnenschifffahrt“. Einen wirtschaftlichen Nutzen für den Straubinger Hafen sieht dagegen Detlef Aster von der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Süd in Würzburg: „Zumindest aus Richtung Main-Donau-Kanal wird die Schifffahrt verbessert.“

Die Entscheidung, die Donau unterhalb Straubing mit den flussbaulichen Maßnahmen der Variante A auszubauen, „bringt uns nicht weiter“, erklärt Niedermeier, stellvertretender Geschäftsführer des Zweckverbandes Industriegebiet Straubing-Sand und Prokurist der Häfen Straubing-Sand GmbH ge-

genüber dem Straubinger Tagblatt. Mit der Variante A habe man an zu vielen Tagen im Jahr zu wenig Abladetiefe. „Das wäre so, als ob Sie auf einem Teil der Autobahn die Hälfte des Jahres nur mit der Hälfte der Ladung fahren dürften“, vergleicht Niedermeier.

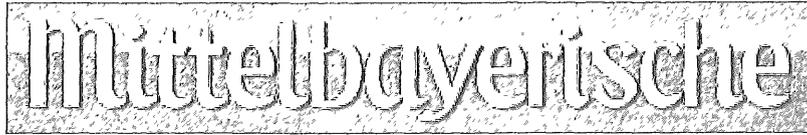
Von einem „wirtschaftlichen Nutzen für die Häfen Straubing und Deggendorf“ spricht dagegen Detlef Aster, Leiter der Wasser- und Schifffahrtsdirektion (WSD) Süd. Denn in diesen Bereichen werde auch durch den Ausbau mit der Variante A die Schifffahrt verbessert. Allerdings beschränkten sich nach dem neuen Kompromissvorschlag die Verbesserungen auf die Verkehre aus Richtung Main-Donau-Kanal. Die Muhlhamer Schleife werde nicht ausgebaut und bleibe als Nadelohr aus Richtung Osterreich bestehen.

Aster wertet den vereinbarten Kompromiss „als richtige Entscheidung“, auch wenn er aus Sicht der

Schifffahrt nicht optimal sei: „Nach 20 Jahren Entscheidungspause geht es jetzt beim Donauausbau und beim dringend notwendigen Hochwasserschutz für die Anlieger endlich voran.“

Laut vorläufigem Ergebnisbericht der EU-Studie zum Donau-Ausbau Straubing-Vilshofen wird derzeit im nicht ausgebauten Teil der Donau an 165 Tagen im Jahr eine maximal mögliche Abladetiefe von 2,50 Metern überschritten. Mit der jetzt beschlossenen Variante A ergeben sich 50 Tage mehr, mit der abgelehnten Variante C waren es 135 Tage mehr gewesen.

Wie berichtet, ist am Donnerstag eine Vorentscheidung über den Donau-Ausbau gefallen. Ministerpräsident Horst Seehofer emigte sich mit CSU-Vertretern aus Niederbayern auf einen Teilausbau nach Variante A und eine zügige Umsetzung des Hochwasserschutzes. Maßgebend sind dafür die Planungsgrundlagen der EU-Studie.



OBERPFALZ & BAYERN

Artikel vom 24.01.2013, 14:07 Uhr

Damoklesschwert über der Donau

Nach dem Kompromiss zum Ausbau kann mit dem Hochwasserschutz begonnen werden. Von der Entscheidung sind Wirtschaft und Naturschützer enttäuscht.

Ministerpräsident Seehofer (CSU) hatte am Mittwoch einen sanften Donauausbau und den kurzfristigen Ausbau des Hochwasserschutzes angekündigt. Unter seiner Amtszeit werde es keine Stautufen geben, versprach er. Foto: dpa **Ministerpräsident Seehofer (CSU) hatte am Mittwoch einen sanften Donauausbau und den kurzfristigen Ausbau des Hochwasserschutzes angekündigt. Unter seiner Amtszeit werde es keine Stautufen geben, versprach er. Foto: dpa**

Niederalteich. Die von einem Hochwasser der Donau besonders bedrohten Gemeinden in Niederbayern sind glücklich über den Kompromiss zum Ausbau der Wasserstraße. „Wir hoffen sehr, dass rasch mit dem Bau für den Hochwasserschutz begonnen wird“, sagte der Bürgermeister der Gemeinde Niederalteich (Landkreis Deggendorf), Josef Thalhammer (parteilos), am Donnerstag. Ministerpräsident Horst Seehofer (CSU) hatte am Mittwoch einen sanften Donauausbau und den kurzfristigen Ausbau des Hochwasserschutzes angekündigt. Unter seiner Amtszeit werde es keine Stautufen geben, versprach Seehofer nach einem Gespräch mit der niederbayerischen

CSU.

Wirtschaft fordert jetzt mehr Engagement für die Schiene

Große Enttäuschung gab es hingegen bei der Industrie- und Handelskammer Niederbayern (IHK). „Mit dieser Variante werden die Einschränkungen für die Binnenschifffahrt nur gering verbessert“, sagte der Bereichsleiter für Verkehr von der Industrie- und Handelskammer Niederbayern (IHK), Peter Sonnleitner, am Donnerstag in Passau. Er forderte alternative Konzepte, um das steigende Verkehrsaufkommen in den Griff zu bekommen.

Auch der Hauptgeschäftsführer der IHK Regensburg für Oberpfalz / Kelheim, Dr. Jürgen Helmes weiß: „Wir werden schon kurz- und mittelfristig eine weitere starke Steigerung des Verkehrs auf der Ost-West-Achse Osteuropa-Österreich-Regensburg-Frankfurt erleben. Die jüngsten Prognosen gehen bis 2025 von einer Steigerung im grenzüberschreitenden Verkehr von 80 bis 100 Prozent aus.“ Die IHK macht klar, dass das Wirtschaftswachstum in Deutschland stark von der Exportwirtschaft abhängt. „Wir sind stolz auf unsere Exporterfolge. Das sichert Arbeitsplätze. Doch wenn Züge und Lkws im Stau stecken, wird das Exportvolumen stagnieren,“ befürchtet Helmes.

Die EU habe das erkannt und deswegen die Verkehrsachse entlang der Donau beim Ausbau der internationalen Verbindungen hervorgehoben. „Wir brauchen den Schienenausbau von Regensburg nach Österreich und nach Westen in das Rhein-Main-Wirtschaftszentrum sowie zu den Nordseehäfen,“ konkretisiert Helmes. Die DB hatte jüngst erklärt, dass bei steigendem Güterverkehr die Achse Frankfurt-Regensburg-Österreich schnell überlastet sei, weil der Personenverkehr, insbesondere die ICE-Züge, Vorfahrt haben. Notwendig seien Begradigungen und für die Güterzüge mehrere Ausweichgleise sowie zusätzlicher Lärmschutz.

IHK erwartet zügige Umsetzung der Pläne

Was die IHK empört: „Dieses Projekt steht schon längere Zeit im Bundesverkehrswegeplan. Bisher hat das deutsche Bundesverkehrsministerium noch keine Planungen initiiert.“ Deutschland müsse nun bald mit Österreich konkrete Ausbaupläne vereinbaren und dann die notwendigen Baumittel zur Verfügung stellen. „Wir erwarten jetzt von der bayerischen Staatsregierung, dass sie diese Pläne und ihre Umsetzung zügig vorantreibt“, so Helmes.

Der Bürgermeister von Niederwinkling (Landkreis Straubing-Bogen), Ludwig Waas (Freie Wähler), traut dem Kompromiss noch nicht. „Ich bin noch nicht überzeugt, dass die komplette Niederbayern-CSU dahintersteht“, sagte er. Bislang sei der wirtschaftliche Aspekt immer wichtiger gewesen als der Hochwasserschutz. „Schon vor Jahren hätte mit den Baumaßnahmen begonnen werden können.“ Die Deiche seien nicht mehr zeitgemäß und schützen zu wenig, sagte Waas. Für etwa ein Drittel seiner Gemeinde gelte seit acht Jahren ein genereller Baustopp, auch für Wohnhäuser. „Das ist eine Katastrophe für die demografische Entwicklung. Wenn wir noch länger warten, geht uns eine ganze Generation verloren.“

Naturschützer kündigen weiteren Widerstand an

Auch der Bund Naturschutz (BN) misstraut dem CSU-Kompromiss zum Donauausbau und kündigt fortgesetzten Widerstand an. Grund ist, dass die CSU sich lediglich für die Dauer von Ministerpräsident Horst Seehofers Amtszeit

festgelegt hat, auf den Bau von Staustufe und Stichkanal zu verzichten. Was nach Seehofers Abschied geschieht, ist somit offen. „Damit bleibt das Damoklesschwert über der Donau, dass sie eines Tages doch noch gestaut wird“, sagte der BN-Vorsitzende Hubert Weiger am Donnerstag auf Anfrage. „Die Hängepartie bleibt. Das ist kein Kompromiss.“ Die überfällige Entscheidung für oder gegen den Fluss werde nicht getroffen, sondern nur verschoben. „Unser Widerstand geht weiter.“

Seehofer und die niederbayerische CSU hatten sich am Mittwoch getroffen, um nach einer Lösung des Streits um den Ausbau des letzten weitgehend unverbauten Donauabschnitts zwischen Straubing und Vilshofen zu suchen: Auf 54 Kilometer wird der Ausbau geplant, auf den letzten 15 besonders strittigen Flusskilometern wird vorerst weder geplant noch gebaut - vorgesehen ist nur eine elektronische Regelung des Schiffsverkehrs und periodisches Ausbaggern des Flusses. Vorrang hat der Hochwasserschutz auf der ganzen Strecke, der mit einem Sonderprogramm der Staatsregierung beschleunigt werden soll. (dpa/lby)

URL: <http://www.mittelbayerische.de/index.cfm?pid=10008&lid=0&cid=0&tid=0&pk=873074>

Sat 1. Bayern vom 24. Januar 2013

Seehofer legt sich auf Donau-Ausbau ohne Staustufe fest

Sanfter Ausbau stößt bei Wirtschaftsverbänden auf Unverständnis

24.01.2013 15:09

Politik

Ministerpräsident Seehofer hat gesprochen: Die Donau soll ohne Staustufe ausgebaut werden. Doch die Opposition traut dem Frieden noch nicht — und fordert eine dauerhafte Festlegung



Im jahrelangen Streit um den Donau-Ausbau ist die Vorentscheidung gefallen: Die Staatsregierung wird auf absehbare Zeit keine Staustufe zwischen Straubing und Vilshofen bauen lassen. Ministerpräsident Horst Seehofer machte am Mittwoch bei einer internen Besprechung mit der Niederbayern-CSU klar, dass es in seiner Amtszeit keine Staustufen geben werde. Auf dem knapp 70 Kilometer langen Flussabschnitt soll zunächst der Hochwasserschutz mit einem Sonderprogramm vorangetrieben werden. Der Koalitionspartner FDP, aber auch SPD, Grüne und ÖDP begrüßten Seehofers Zusage. Die Oppositionsparteien sprachen von einem großen Erfolg all derer, die seit Jahren für eine freifließende Donau und für einen sanften, umweltverträglichen Ausbau gekämpft hätten.

Betroffene Gemeinden sind glücklich über Donauausbau-Kompromiss

Aufatmen bei den niederbayerischen Gemeinden an der Donau: Nach dem Kompromiss der Staatsregierung zum Donauausbau kann nun bald mit dem Hochwasserschutz begonnen wer-

Sat 1. Bayern vom 24. Januar 2013

den. Die Wirtschaftsverbände hingegen sind von der Entscheidung enttäuscht. Die von einem Hochwasser der Donau besonders bedrohten Gemeinden in Niederbayern sind glücklich über den Kompromiss zum Ausbau der Wasserstraße. «Wir hoffen sehr, dass rasch mit dem Bau für den Hochwasserschutz begonnen wird», sagte der Bürgermeister der Gemeinde Niederalteich (Landkreis Degendorf), Josef Thalhammer. (dpa)

Wir waren auch unterwegs und wollten von Ihnen wissen, was Sie von dem neuen Kompromiss zum Donauausbau halten.

Pressemitteilung

24.01.2013 17:16
Bundesverband der Deutschen Binnenschiffahrt e.V. (BDB)

Große Enttäuschung über Seehofers Fehlentscheidung zum Donauausbau ohne Stichkanal und Schlauchwehr / Ausbau der Donau in der Variante A ist eine "Mogelpackung"!

(Duisburg) - Die über die Medien verbreitete Nachricht, dass Bayerns Ministerpräsident Horst Seehofer den 69 km langen Streckenabschnitt an der Donau zwischen Straubing und Vilshofen ohne stauregelnde Maßnahmen ausbauen will, löst im Binnenschiffahrtsgewerbe große Enttäuschung und Unverständnis aus. "Nur der Ausbau der Donau mittels eines Schlauchwehrs am Eingang der sog. Mühlhamer Schleife und ein Schleusenkanal zur Umgehung dieser Mühlhamer Schleife bringt den erwarteten und inzwischen auch gutachterlich bestätigten Nutzen für die verladende Wirtschaft, die den besonders umweltfreundlichen Transport mit dem Binnenschiff will. Nur in dieser Ausbaulariante namens C 2.80 lässt sich die für die Schifffahrt notwendige Abladetiefe von 2,50 Metern an mindestens 301 Tagen im Jahr erzielen", erklärt Georg Hotte, Präsident des Bundesverbandes der Deutschen Binnenschiffahrt e.V. (BDB).

Rein flussregelnde Maßnahmen, für die sich Bayerns Ministerpräsident Horst Seehofer CSU-intern offenbar bereits entschieden hat, können diesen Nutzen nicht herstellen, da hiermit nur an 200 Tagen im Jahr die Abladetiefe von 2,50 Metern erzielt wird. Entgegen anders lautender Berichte stellen diese als Variante A bezeichneten, rein flussregelnden Maßnahmen keineswegs einen "sanfteren", d.h. umweltfreundlicheren Ausbau der Donau dar: Bestehende Bauwerke werden hier erweitert und zusätzliche Bauwerke werden errichtet werden müssen, um eine größere Wassertiefe zu erzielen. Auf die geplante Renaturierung der ökologisch besonders wertvollen Mühlhamer Schleife wird in dieser Ausbaulariante zudem komplett verzichtet. Und: Die Unfalltrachtigkeit an der Donau wird in der Variante A ebenfalls nicht beseitigt, so dass das erhöhte Havarierisiko auf diesem Streckenabschnitt bestehen bleibt.

"Diese aus rein wahltaktischen Gründen getroffene Entscheidung zum Ausbau in der Variante A ist eine Mogelpackung. Die Variante A stellt nach Erkenntnis der seitens EU kofinanzierten Studie einen schweren Eingriff in die Natur dar!", erklärt BDB-Vizepräsident Dr. Gunther Jaegers, der in den vergangenen Jahren die variantenunabhängige Untersuchung zum Donauausbau in der sog. Monitoring-Gruppe begleitet hat. Es sei daher falsch, diese Variante als besonders naturvertraglich darzustellen. Richtig sei vielmehr, dass sowohl die Variante C 2.80 als auch die Variante A in ihren umweltbeeinträchtigenden Auswirkungen ausgleichsfähig und daher in dieser Hinsicht gleichwertig sind.

Für den Bundesverband der Deutschen Binnenschiffahrt e.V. (BDB) gibt es daher nur ein Fazit: Seehofers Entscheidung ist eine teure und wenig umweltgerechte Fehlentscheidung, die der Binnenschiffahrt und ihrer Kundschaft gerade im Verhältnis zu den Baukosten keinen ausreichenden Nutzen bringt und zudem keine Kofinanzierung durch die Europäische Union zulässt.

Da die Entscheidung zum Donauausbau im Einvernehmen zwischen dem Bund und dem Freistaat Bayern erfolgen muss, wird nun die Positionierung des Bundesverkehrsministers Dr. Peter Ramsauer (CSU) mit Spannung erwartet.

Quelle und Kontaktadresse:
Bundesverband der Deutschen Binnenschiffahrt e.V. (BDB)
Jens Schwanen, Geschäftsführer, Geschäftsführung und Sprecher
Dammstr. 15-17, 47119 Duisburg
Telefon: (0203) 80006-50, Telefax: (0203) 80006-21
E-Mail: infoBDB@binnenschiff.de
Internet: <http://www.binnenschiff.de>

(dvf, cl)

Pressebox

Die beiden aktuellsten Pressemeldungen dieses Verbandes

Mehr Informationen

Abschlussbericht der EU-Studie steht im Internet

Osterhofen. Auch wenn der Vor-Entscheid zum Donauausbau bereits gefallen ist, jetzt kann man die Daten nachlesen: Ab sofort ist der Abschlussbericht zur EU-Studie öffentlich, teilt die Wasser- und Schifffahrtsdirektion (WSD) Süd mit: Im Internet kann jeder Interessierte die fast 600 Seiten und 55 Anhänge auf www.donauausbau.wsv.de einsehen. „Damit setzen wir die kontinuierliche Öffentlichkeitsarbeit der vergangenen Monate fort“, sagt Detlef Aster, Präsident der koordinierenden WSD-Süd. Darin werde auch der Hochwasserschutz detailliert erläutert.

- oz

Seehofer: Definitiv keine Staustufe

Entscheidung zur Donau ist gefallen: Teilausbau nach Variante A und zügige Umsetzung des Hochwasserschutzes

Straubing/München. (stu) Unter einer Regierung Seehofer wird es definitiv keine Staustufe beim Donauausbau geben: Das hat der bayerische Ministerpräsident am Mittwoch unmissverständlich klargestellt. In Verhandlungen mit Vertretern der niederbayerischen CSU einigten sich Seehofer und Umweltminister Marcel Huber auf die Ausbauvariante A plus und den sofortigen Hochwasserschutz nach Variante A. Die für die Schifffahrt hochgefährliche Mühlhamer Schleife soll mit „lenkenden Maßnahmen“ sicherer gemacht werden.

Damit hat sich der seit Wochen abzeichnende Trend zum Ausbau des 69 Kilometer langen Flussabschnitts zwischen Straubing und Vilshofen konkretisiert. An diesem Freitag wird in München der Koalitionsausschuss zwischen CSU und FDP zusammenkommen, um eine endgültige Entscheidung herbeizuführen. Die FDP lehnt eine Staustufenlosung ebenfalls ab.

Der niederbayerische CSU-Vorsitzende Manfred Weber nannte das CSU-interne Beratungsergebnis einen „tragfähigen Kompromiss für die gesamte CSU, mit dem wir zufrieden sein können“.

Neben Weber nahmen an dem Gespräch mehrere Bundestags- und Landtagsabgeordnete aus Niederbayern sowie Landräte und Bürgermeister aus Donauanlieger-Gemeinden teil. Wichtig sei, so Weber, dass nunmehr schnell mit dem dringend benötigten Schutz für ein hundertjährliches Hochwasser begonnen werden könne. Dazu wird ein Sondertopf emgerichtet, der mit „deutlich mehr“ als den zuletzt beabsichtigten 40 Millionen Euro im Jahr ausgestattet werden soll.

Im Einzelnen sieht der erzielte Kompromiss vor. Der Hochwasserschutz wird komplett nach den für die Variante A vorgesehenen Plänen erstellt. Die 54 Flusskilometer von



Nach 30 Jahren der Debatten und des Kampfes: Die niederbayerische Donau wird auch künftig frei fließen.

Straubing bis zur Isarmündung, die in den Planungen der beiden Varianten A und C280 weitgehend gleich sind, werden nach den flussbaulichen Maßnahmen der Variante A ausgebaut. Maßgebend sollen die Planungsgrundlagen der EU-Studie sein. Auf den 15 Kilometern von der Isarmündung bis zur Mühlhamer Schleife wird lediglich der Hochwasserschutz weitergeführt, die Donau bleibt unberührt. Hier waren Staustufe und Stichkanal vorgesehen, die bei Naturschützern auf erbitterten Widerstand stießen.

Gleichwohl ist vereinbart, den für die Schifffahrt hochgefährlichen Bereich der Mühlhamer Schleife mit verkehrsregelnden Maßnahmen sicherer zu machen und die Unfallhäufigkeit deutlich zu senken.

Für den von den Anrainergemeinden dringend geforderten Hochwasserschutz wird schon in den nächsten Wochen ein Zeitplan erarbeitet, der dann zügig umgesetzt werden soll. Zudem vereinbarten die beiden Delegationen, ein Gesamtverkehrskonzept von Regensburg bis Passau erstellen zu lassen, das den Gesamtbedarf der nächsten Jahrzehnte erfassen soll und in dem die Verkehrsträger Wasser, Straße und Schiene optimal verknüpft werden. Das Planfeststellungsverfahren für den Ausbau der 54 Kilometer von Straubing bis zur Isarmündung soll ebenfalls zügig eingeleitet werden.

Als den größten Profiteur des erzielten Kompromisses sieht Manfred Weber den Hafen Straubing, der mit dem Flussausbau einen wei-

teren Aufschwung nehmen werde. Ob und wann die letzten 15 Flusskilometer von der Isarmündung bis zur Mühlhamer Schleife ausgebaut werden, soll künftigen Generationen überlassen bleiben. Für Horst Seehofer kommt eine Staustufe definitiv nicht infrage; Manfred Weber will das indes für eine spätere Zeit nicht ausschließen.

Die niederbayerische CSU erwartet nunmehr von den Staustufenausbaugegnern, dass sie den Kompromiss akzeptieren. Der Bund Naturschutz (BN) hat aber schon angekündigt, dass er mit den laut EU-Studie „verschärften flussregelnden Maßnahmen“ nicht einverstanden ist, sondern lediglich eine „Optimierung des Ist-Zustandes“ akzeptieren werde.

Regionales

Nur ja keine Staustufen

Horst Neumayer (Leserbrief „Betonierte Pegelhilfen“, 21. Januar; zu „Landeskirche für Erhalt der Donau“, 14. Januar) muss ganz energisch widersprochen werden. Gerade wegen des Klimawandels dürfen keine Staustufen mehr gebaut werden. Eine Staustufe bedeutet immer, dass eine Dichtwand den Fluss von der Au und dem Grundwasserreservoir abtrennt. Damit geht vor Ort riesiges Ausgleichspotenzial verloren. 2003, als die Schifffahrt in Mitteleuropa wegen der Trockenheit zusammenbrach, konnten zwischen Straubing und Vilshofen, wenn auch sehr eingeschränkt, noch Schiffe fahren, weil Grundwasser ins Flussbett floss. Wenn wir den Klimawandel ernst nehmen, müssen wir, wo immer es geht, die Flüsse wieder an ihre Auen und den Grundwasserstrom anbinden. Abgesehen davon entstehen in Stauseen durch Sauerstoffmangel Faulgase. *Hannelore Summer, Moos (Niederbayern)*

Seehofer entscheidet sich für sanften Donauausbau

Der Fluss soll zwischen Straubing und Vilshofen ohne Staustufe natürlich fließen

ff. MÜNCHEN, 23. Januar. Den jahrzehntelangen Streit über den Ausbau der Donau zwischen Straubing und Vilshofen hat am Mittwoch der bayerische Ministerpräsident und CSU-Vorsitzende Horst Seehofer vorläufig beendet. In einem Gespräch mit der niederbayerischen CSU legte sich Seehofer darauf fest, dass es in seiner Amtszeit keinen Bau einer Staustufe auf diesem Flussabschnitt geben werde. Mit einem Sonderprogramm soll der Hochwasserschutz verbessert werden.

Zwischen Straubing und Vilshofen fließt die Donau noch frei; Güterschiffe können diese Strecke durchschnittlich nur an 165 Tagen im Jahr passieren, weil sie bei niedrigem Wasserstand Sandbänke nicht passieren können. Zwischen Wirtschaft und Naturschützern wurde darum gerungen, ob dieser Engpass an der Mülheimer Schleife durch einen Stichkanal mit Stauwehr und Schleuse beseitigt werden soll – die sogenannte „Variante C2,80“, deren Kosten auf rund 280 Millionen Euro geschätzt wurden. Belange des Güterverkehrs standen gegen die Sorge, ein solcher Ausbau werde die letzte unregulierte Donaulandschaft mit Altwässern, Weichholzauen und seltenen Fisch-



Kein Durchstich, keine Schleuse: die Mülheimer Schleife

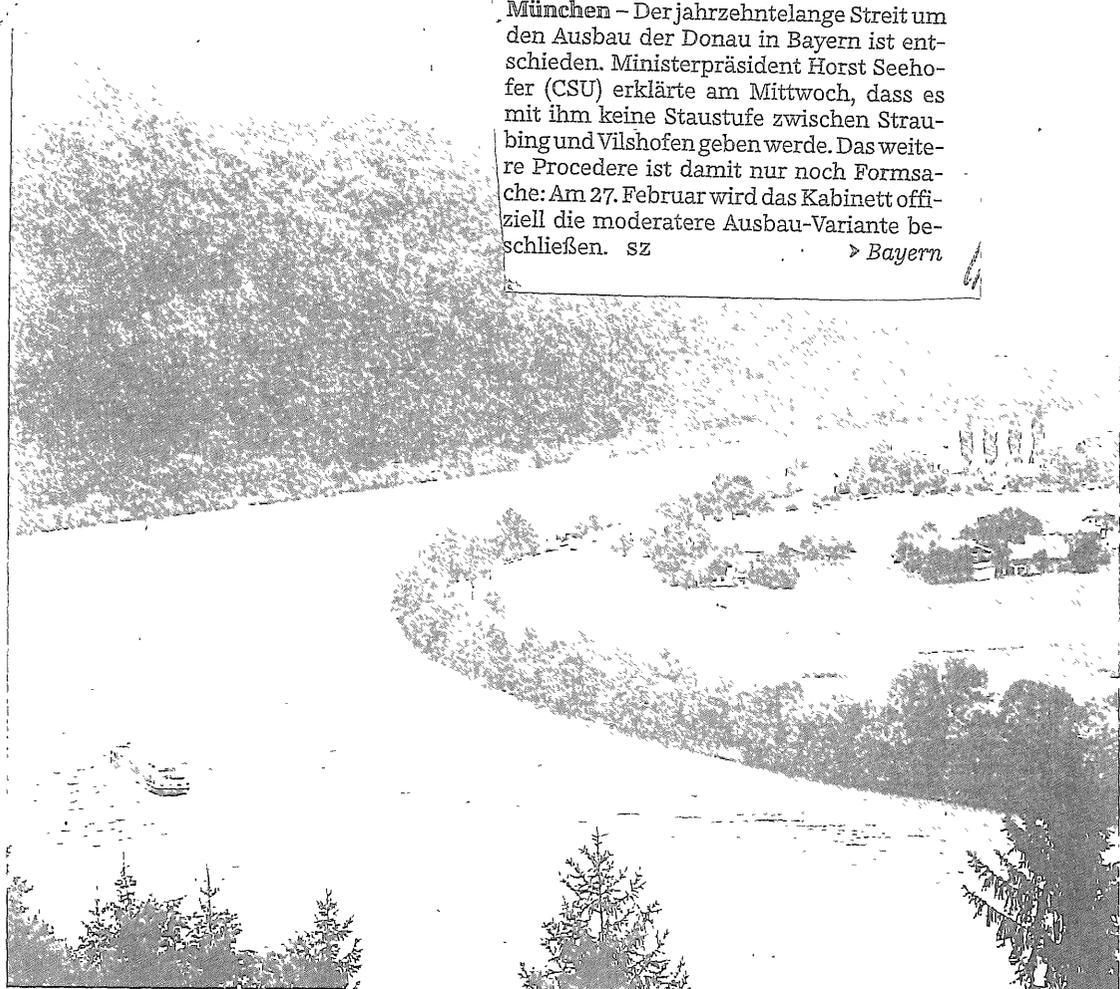
Foto dpa

arten zerstören. In der CSU wuchs in den vergangenen Monaten, in denen eine EU-geförderte Studie zu dem Ausbau vorgelegt wurde, die Sorge, eine Entscheidung für eine Flussregulierung werde zu einer Belastung für die Landtagswahl im Herbst. Seehofer verschaffte sich im Dezember auf einer groß inszenierten Flussfahrt einen Eindruck; danach wurde schon erkennbar, dass er einem Ausbau mit einer Staustufe skeptisch gegenüber-

stand. Gegen den Ausbau fochten unter anderem die Oppositionsparteien SPD, Grüne und Freie Wähler; ihnen dürfte Seehofer mit seiner Festlegung einen Angriffspunkt im Wahlkampf genommen haben. Am Freitag soll im Münchner Koalitionsausschuss noch über den Donauausbau beraten werden; da die FDP auch gegen eine Staustufe ist, ist keine Änderung der Position zu erwarten, auf die Seehofer die CSU eingeschworen hat.

Donau-Ausbau ohne Staustufe

München – Der jahrzehntelange Streit um den Ausbau der Donau in Bayern ist entschieden. Ministerpräsident Horst Seehofer (CSU) erklärte am Mittwoch, dass es mit ihm keine Staustufe zwischen Straubing und Vilshofen geben werde. Das weitere Procedere ist damit nur noch Formsache: Am 27. Februar wird das Kabinett offiziell die moderatere Ausbau-Variante beschließen. sz > Bayern



Die Entscheidung ist gefallen: Ministerpräsident Seehofer will keinen massiven Ausbau der niederbayerischen Donau. FOTO: DPA

Seehofer will es sanft

Streit um Donauausbau beendet: keine Staustufe, kein Kanal

München – Der Jahrzehnte lange Streit um den Ausbau der Donau ist entschieden. Am Mittwoch erklärte der Ministerpräsident und CSU-Chef Horst Seehofer in einem internen Gespräch mit niederbayerischen CSU-Politikern, dass es mit ihm den Bau einer Staustufe und eines Seitenkanals bei Niederalteich nicht geben werde. Ein Sprecher der Staatskanzlei bestätigte nur, dass das Gespräch stattgefunden habe. Aber der niederbayerische CSU-Chef Manfred Weber erklärte: „Die CSU hat sich geeinigt. Wir akzeptieren, dass der Ministerpräsident in seiner Amtszeit keine Staustufe bauen will.“ Das weitere Procedere ist demnach nur mehr Formsache. Am Freitag befasst sich der Koalitionsausschuss mit der Entscheidung. Am 27. Februar fällt das Kabinett den formellen Beschluss.

Wie ein hochrangiger CSU-Politiker erklärte, betonte Seehofer in der vierstündigen Unterredung mehrfach, dass man mit einem Verzicht auf Staustufe und Kanal die einmalige Gelegenheit habe, den ererbten Streit nicht nur mit den Naturschützern, sondern mit der Mehrheit der Bevölkerung in Niederbayern friedlich zu beenden. Zugleich habe Seehofer intensiv dafür geworben, dass man nun mit dem Bau des Hochwasserschutzes schnell vorankommen müsse. Außerdem habe der Ministerpräsident wiederholt darauf verwiesen, dass der Koalitionspartner FDP sowohl in Bayern als auch in Berlin den massiven Ausbau ablehnt. Gleichwohl hatten Staustufen-Befürworter wie Ex-Parteichef Erwin Huber nicht locker gelassen und ein ums andere Mal für den massiven Ausbau plädiert.

Es durfte wohl das überaus hartnäckige Festhalten von Huber und weiteren CSU-

Politikern wie Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer an dem Großprojekt gewesen sein, das Seehofer nun zu seinem Vorstoß bewogen hat. So setzte Huber erst unlangst durch, dass sich die Landtags-CSU kommende Woche noch einmal mit dem umstrittenen Projekt beschäftigen wird – offenbar in der Hoffnung, damit das Ruder noch zugunsten Staustufe und Kanal herumreißen zu können. Nun hat Seehofer der Debatte den Wind aus den Segeln genommen. Auch Ramsauer hat der Parteichef jetzt in Zügel gebracht. Dem Vernehmen nach erklärte Ramsauer kürzlich im Parteivorstand, sollte sich die Staatsregierung tatsächlich gegen Staustufe und Kanal entscheiden, werde er möglicherweise gezwungen sein, andere Projekte vorzuzie-

„Die Fraktion der Betonmischer ist dort nach wie vor in der Mehrheit.“

hen. Seehofer soll gekontert haben, in dem Fall wisse er nicht mehr, ob der Posten des Bundesverkehrsministers richtig besetzt sei. Beobachtern zufolge war er von „Querschlägen wie diesen zunehmend genervt“. Deshalb habe er nun einen Schlussstrich unter den Streit ziehen wollen.

Die Grünen begrüßten Seehofers Festlegung als großen Erfolg. Zugleich warnten sie, dass die CSU ihre neue Position als bald wieder umwerfen könnte. „Die Fraktion der Betonmischer ist dort nach wie vor in der Mehrheit“, sagt der Passauer Grünen-Abgeordneter Eike Hallitzky. „Das zeigt auch Seehofers wenig klare Botschaft, dass es in seiner Amtszeit keine Staustufe geben werde.“

CHRISTIAN SEBALD

Weber: „Die nächste Generation kann selbst entscheiden“

Donauausbau: Niederbayerns CSU-Chef sieht im schnellen Hochwasserschutz ein gutes Ergebnis

München. Manfred Weber, Niederbayerns CSU-Chef, betont im PNP-Interview, dass eine Entscheidung über einen Staustufenbau an der Donau Aufgabe der nachfolgenden Generation sei.

Die niederbayertische CSU hat sich mit Ministerpräsident Horst Seehofer getroffen, um über den Donauausbau zu verhandeln. Worauf hat man sich geeinigt?

Weber: Wir haben uns auf einen guten Kompromiss verständigt: Umweltfreundlich und sachgerecht. Zwischen Stauring und Vilshofen soll schnellstmöglich mit dem Bau des Hochwasserschutzes begonnen werden. Dafür wird die Staatsregierung einen „Sonderfördertopf“ Hochwasserschutz Donau“ auflegen und den Gemeinden mit einem verbindlichen Plan zusagen, wann der Hochwasserschutz gebaut wird. Für die Menschen direkt an der Donau ist das das wichtigste Ergebnis. Zudem sollen Bund und Freistaat ein Gesamtverkehrskonzept zwischen Regensburg und Passau auf den Weg bringen. Niederbayern darf nicht im Verkehrsrutschen. Beim Ausbau der Wasserstraße wollen wir einen Stufenansatz. Jetzt wird die Planfeststellung oberhalb der Isarmündung eingeleitet. An der Mühlhamer Schleife werden vorerst nur verkehrliche Maßnahmen vorgenommen, um die Unfallzahlen zu senken. Horst Seehofer hat klar gemacht, dass es in seiner Amtszeit keinen Bau einer Stützwelle geben wird.

Stud damit Kanal und Staustwelle für immer vom Tisch?

Weber: Der Verkehr wird in den nächsten Jahrzehnten drastisch zunehmen. Die Klimaerwärmung wird Auswirkungen auf die Abtiefen für die Schiffe haben. Die Wasserstraße wird dann erst recht einer der umweltfreundlichsten Verkehrsträger sein. Es ist uns wichtig, dass die nächste Generation selbst entscheiden kann, ob sie Weitergehendes für notwendig hält.



Manfred Weber (kleines Bild) sieht in der Wasserstraße Donau einen der umweltfreundlichsten Verkehrsträger. – Fotos: Roland Binder

Das hieße weder Variante A noch Variante C.2SO. Oder vielleicht eher Variante A mit Hintertüren? Wer hat sich also durchgesetzt?

Weber: Unser Ziel ist und bleibt, für die Menschen in Niederbayern gute Ergebnisse zu erreichen. Das ist uns mit den Entscheidungen für einen schnellen Hochwasserschutz und ein Verkehrskonzept gelungen. Ein Kompromiss muss jedem ein bisschen weh tun, sonst wäre es kein guter Kompromiss. Ich bin für die CSU Niederbayern

zufrieden. Wir stehen zu dieser Vereinbarung, weil dann endlich was passiert.

Beteiligt sich EU und Bund an der Finanzierung oder muss Bayern das alleine stemmen?

Weber: Wir werden gemeinsam beim Bund und der EU dafür werben, dass der Stufenansatz mitgetragen wird. Ich sehe dafür gute Chancen.

Die Entscheidung kann die CSU nicht alleine treffen. Rechnen

Sie mit Zustimmung des Koalitionspartners FDP?

Weber: Auch die FDP weiß: Das Wichtigste ist, dass endlich entschieden wird. Ich kann mir nicht vorstellen, dass die FDP als Blockierer schneller Hochwasserschutzmaßnahmen und vernünftiger verkehrlicher Entwicklungen da stehen will. Sie würde die Menschen an der Donau und die bayerische Wirtschaft stark verunsichern.

Interview: Alexander Kahn

Reaktionen von „Aufatmen“ bis „Aufgeschoben“

München/Straubing. Die Karten in Sachen Donauausbau sind auf dem Tisch: Ministerpräsident Horst Seehofer will auf absehbare Zeit keine Staustufe zwischen Straubing und Vilshofen bauen lassen. Die PNP fasst die Reaktionen zusammen:

Andreas Scheuer (CSU), Staatssekretär im Verkehrsministerium: „Das Gesprächsergebnis ist sehr zufriedenstellend, was die zeitnahe Realisierung des Hochwasserschutzes auf der gesamten Strecke zwischen Vilshofen und Straubing angeht. Ich glaube, wir haben den Spagat zwischen den Ausbau-Erfordernissen und dem, was auf Grund der gesellschaftlichen Bedingungen und ökologischen Vorbehalte umsetzbar ist, sehr gut hinbekommen.“

Florian Pronold, bayerischer SPD-Chef: „Die Ankündigung,

dass es ein vorgezogenes Sonderprogramm für den Hochwasserschutz geben soll, entlarvt das Vorgehen der CSU Niederbayern: Huber, Hirsken und Co. haben den Hochwasserschutz jahrelang mit dem Verweis blockiert, dass zuerst der Donauausbau erfolgen muss. Diese Verzögerungsstrategie ist jetzt als Lüge entlarvt.“

Christian Bernreiter, Landrat von Deggendorf (CSU): „Ich begrüße den Kompromiss, weil ich keine andere Möglichkeit der Realisierung auch des Hochwasserschutzes sehe. Nun gibt es einen Fahrplan, die Bevölkerung an der Donau zu schützen. Die endgültige Entscheidung über eine etwaige Staustufe wird, wenn überhaupt, meiner Meinung nach frühestens nach 15 Jahren wieder auf die Tagesordnung kommen. Bis dahin schafft der jetzt mit Seehofer vereinbarte Kompromiss Fakten.“

Urban Mangold, ÖDP-Landtagsgeschäftsführer: „Allen, die sich im letzten Vierteljahrhundert auf friedliche und argumentative Weise für den Erhalt des freien Stroms eingesetzt haben, gebührt großer Dank und Anerkennung.“

Eike Hallitzky, Grünen-Landtagsabgeordneter: „Es zeigt sich wieder einmal: Die Menschen sind in Sachen Umweltwerte und -bewusstsein sehr viel weiter als die CSU.“

Hubert Weiger, Landeschef des Bund Naturschutz, erklärte gegenüber dem Bayerischen Rundfunk, die Stauvariante sei nur aufgeschoben, aber nicht aufgehoben. Das sei zum Schaden der Region.

Miriam Groß, Generalsekretärin der bayerischen FDP: „Die Bürger zwischen Straubing und Vilshofen können aufatmen. Aus der Entscheidung, auf Staustufen zu

verzichten, spricht die Stimme der Vernunft.“

Tobias Thalhammer, FDP-Umweltexperte im Landtag: „Die Menschen in Bayern und insbesondere an der Donau, aber auch die Schifffahrt, haben unabhängig von der Amtszeit des Ministerpräsidenten einen Anspruch auf eine endgültige Entscheidung.“

Martin Zeil, bayerischer Wirtschaftsminister (FDP): „Ich warne davor, sich bei der anstehenden Entscheidung noch ein Hintertürchen offen zu lassen. Alle Beteiligten, auch die Schifffahrt, wollen eine eindeutige, zeitnahe und abschließende Entscheidung.“

Hubert Aiwanger (Freie Wähler): „Der dringend benötigte Hochwasserschutz ist durch die falsche Haltung der CSU in der Staustufenfrage über Jahre verschleppt worden und muss jetzt schnellstens realisiert werden.“

- ka/pnp

Verhaltene Freude, ob der sanfte Ausbau wirklich kommt

Reaktionen aus der Region auf die Entscheidung der CSU – Vorrangiges Ziel ist jetzt der Hochwasserschutz

Osterhofen. Die Entscheidung hat sich in den letzten Monaten angebahnt, auch die Tendenz war bereits erkennbar. Und dennoch hat es viele überrascht, dass die Entscheidung gestern gefallen ist: Ministerpräsident Horst Seehofer machte in einer internen Besprechung mit der Niederbayern-CSU deutlich, dass es in seiner Amtszeit keine Staustufe an der Mühlhamer Schleife geben wird (siehe auch Titelseite und Bayerzeitung). Über Für und Wider des Donausausbaus, über die Vor- und Nachteile von Variante A oder C 2.80 ist natürlich gerade im Raum Osterhofen über Jahrzehnte hinweg diskutiert und manchmal heftig gestritten worden. Die OZ befragte deshalb gestern Befürworter und Gegner des Ausbaus zu ihrer Reaktion auf die gestrige Vorentscheidung (siehe Bericht unten).

„Das ist für mich der schönste Tag in meiner politischen Laufbahn“, freut sich die Osterhofener Stadträtin Brunl Irber über die Nachricht – schließt aber gleichzeitig nach: „Wenn das tatsächlich so ausgeht“. Denn die Meldung, keine Staustufe, solange Horst Seehofer Ministerpräsident ist, irritiert sie: „Was heißt das, wenn der nächste kommt?“



Trotzdem freut sie sich sehr und bezeichnet die Nachricht als „eine vernünftige Entscheidung nach einem langwierigen Prozess“. Offenbar habe die CSU erkannt, dass Variante C 2.80 in der Bevölkerung nicht durchsetzbar ist. Und laut Irber auch wirtschaftlich nicht sinnvoll: „Das Geld steckt man besser in die Erhaltung der Bahn und der Autobahn da hat man mehr davon.“

Seit 1978 hat sich die SPD-Politikerin mit dem Thema beschäftigt und massiv für den Erhalt der frei fließenden Donau eingesetzt. Als „Schutzpatronin der Donau“ sei sie oft bezeichnet worden. Stolz sei sie noch heute auf den Bundestagsbeschluss 2002 für Variante A auch wenn es schwere Arbeit war, die Mehrheit dafür zu bekommen.

„Wenn man alle Emotionen bei-

steht nimmt, gibt es auch gute Argumente für C 2.80“, sagt MdB Barthl Kalb, der gestern an der internen Sitzung der Niederbayern-CSU mit Horst Seehofer teilgenommen hat. Die Entscheidung dagegen habe sich aber seit einiger Zeit angebahnt. Formal sei sie zwar noch nicht getroffen, werde sich aber nicht mehr wesentlich ändern und langfristig gelten.



Deshalb habe er bereits im Vorfeld dieser Entscheidung gemeinsam mit Landrat Christian Beinreiter und MdB Bernd Sibler massiv den schnellst möglichen Ausbau des 100-jährigen Hochwasser-Schutzes an der Donau gefordert. Dies habe Ministerpräsident Horst Seehofer auch versprochen: Die Staatsregierung solle sehr bald über ein entsprechendes Sonderprogramm entscheiden.

Berücksichtigung im Verkehrswegeplan

Zwar sei das Gespräch in München gestern noch sehr intensiv gewesen, schildert Kalb. Doch die jetzige Entscheidung könne die Niederbayern-CSU mittragen, da für den Hochwasserschutz Lösungen gefunden werden. Diese Notwendigkeit sei bei der Landkreis-Bereisung von allen Bürgermeistern betont worden. Wichtig sei aber auch, so der Abgeordnete, dass die Donau-Entscheidung im Verkehrswegeplan mit Ausbau von Autobahn und Schiene berücksichtigt werde, damit Ostbayern nicht im Verkehr ersticke.



Nach Seehofer's Donau-Schiffahrt war er sich zu 90 Prozent sicher, mit dem PNP-Bericht über die Kabinettsvorlage am Wochenende zu 98 Prozent, schildert BN-Kreisvorsitzender Georg Kestel: „Wir freuen uns“ über die Entscheidung gegen den Ausbau,

das zeige, dass sich 25 Jahre Einsatz gelohnt haben.

Etwas verhalten sei die Freude angesichts des Bundestagsbeschlusses 2002 für Variante A, der doch zu keinem Ziel geführt habe. Doch „ich glaube eigentlich, dass es keinen Weg mehr zurück gibt“, sagt Kestel. Groß gefeiert werde aber wohl erst beim bereits geplanten großen Donaufest in Niederradl am 9. Mai.

Mit der Vorentscheidung sieht Kestel zwei große Aufgaben bevorstehen: zum einen der Hochwasserschutz, zum anderen die ökologische Anpassung der Variante A. Die Ergebnisse der letzten Studie zeigten, dass gerade auch an der Mühlhamer Schleife mit einfachen Methoden viel erreicht werden könne. Als Beispiel nennt er das Absenken der Bühnen auf der Landseite, damit dort Strömung erhalten bleibt.

Der BN-Kreisvorsitzende freut sich, dann einmal gemeinsam mit der bayerischen Staatsregierung und dem Bundesverkehrsministerium eine optimale Lösung zu suchen. Die Diskussionen über den Ausbau werden mit der gestrigen Entscheidung aber nicht vorbei sein, ist er sich sicher: Solange die Donau hier frei fließt, sei sie für manche ein potentielles Bauprojekt, die Lobby dafür sei europaweit unterwegs. Doch sobald einmal Geld verbaut sei, werde ein Umschwenken unwahrscheinlicher.



Hanne Summer, „Freundin der Donau“ in der Bezirksgeschäftsstelle des Landesbundes für Vogelschutz im Infohaus Isarmünzling bleibt skeptisch: „Der LBV freut sich natürlich über dieses Geschenk Seehofer's, der offensichtlich die Zeichen der Zeit erkannt hat. Es gibt in der Region auch kaum jemand, der eine Staustufe will, außerdem würde dadurch wertvolle Natur kaputt gemacht.“

Biodiversität, also biologische Vielfalt, spiele hier eine große Rolle, da die Donau und ihre Auswü-

lder als Grundwasserspeicher in einer Zeit des Klimawandels von existenzieller Bedeutung seien, erläutert Summer. Aber das stehe halt in keiner Kosten-Nutzen-Rechnung. Trotz aller Freude bleibe der LBV jedoch skeptisch, denn „wir haben uns seit 2002, als der Bundestag Variante A beschlossen hatte, schon so oft gefreut. Ich glaube, dass der Käse noch nicht gegessen ist“, sagt die Biologin. Beide Varianten seien ja in der Planung aneinander angepasst worden, demnach müsste Variante A auch hinsichtlich der EU-Wasser-Rahmenrichtlinie nochmals völlig neu geplant werden.“



Den entscheidenden Aspekt sieht die Osterhofener Bürgermeisterin Liane Sedlmeier im Hochwasserschutz. „Für uns ist wichtig, dass ein Hochwasserschutz kommt. Wenn da eine Lösung kommt, sind wir mehr als glücklich.“ Ob Seehofer's Entscheidung gegen eine Staustufe auch nach seiner Amtszeit Bestand haben werde, könne sie momentan noch nicht einschätzen. Mit weiteren Aussagen hält sich die Bürgermeisterin zurück, solange sie keine weiteren Informationen hat. Vermutlich könne man erst im Februar Genaueres sagen.



Hans Jäger, Bürgermeister der Gemeinde Moos, freut sich über die Neuigkeiten aus München: „Ich bin sehr froh und glücklich, dass jetzt die Entscheidung gefallen ist. Es ist eine große Erleichterung, dass nun endlich der Hochwasserschutz anlaufen kann nachdem sich die Planungen und Gutachten jahrelang hingezogen haben.“

Jäger vermutet, dass die Festlegung auf einen „sanften Ausbau“ dem anstehenden Wahlkampf geschuldet ist. Er könne sich auch nicht vorstellen, dass man den Beschluss noch einmal kippen werde. Eine große Bedeutung hat der

Hochwasserschutz für die Gemeinde Moos. Es sei wichtig, dass man „wieder aus dem Zwang herauskommt, dass man in Überschwemmungsgebieten keine Baugelände ausweisen kann“, so Jäger.



Weniger optimistisch beurteilt der Niederziecher Bürgermeister Josef Thalhhammer die Nachricht: „Es hat sich ja angedeutet, dass es in diese Richtung geht und es hat sich genauso angedeutet, dass die Ausbaubefürworter weiter kämpfen werden.“ Thalhhammer sieht keinen Anlass, in Friedenspläne auszubrechen. Dass endlich etwas für den Hochwasserschutz getan wird, sei längst überfällig. „Aber wir fangen jetzt wieder bei 2002 an. Damals gab es einen Bundestagsbeschluss“, wagt er.

Zudem sei der Hochwasserschutz in Nebenleichen Variantenabhängig. Insofern hält er die Nachricht doch wieder nur für eine „halbe Sache“. Er wolle sich wünschen, dass die Entscheidung für eine Ausbaualanfrage nicht von der Amtszeit des Ministerpräsidenten abhängt. Wir brauchen eine Klärung der Ausbaualanfrage und zwar jetzt.“



Ebenso kritisch betrachtet BN-Ortsvorsitzender Helmut Haberer die gestrige Nachricht: „Irgendwann geht's wieder los“, befürchtet er. Für ihn ist die Entscheidung der CSU „kein Grund zu feiern“. Er zeigte sich gestern eher enttäuscht, dass es kein richtiges Entweder-oder für eine der beiden Varianten gibt.

Wahlentscheidung abhängig vom Ausbau

Und auch Roswitha Krüger aus Haardorf bleibt kritisch: „Ich bin eine überzeugte CSU-Anhängerin,

doch diesmal mache ich mein Wahl abhängig von der Entscheidung über den Donausausbau. Da sehen alle Bürger hier so, denn es betrifft ja auch alle, die an der Donau wohnen. Wenn der Durchstich kommt und die Mühlhamer Schleife abgeschnitten wird, bekommen wir garantiert eine Staustufe. Außerdem wird dadurch die Natur zerstört, ohne dass es für die Schiffahrt bringt! Wenn der Rhein-Main-Donau-Kanal zugestrichen ist oder die Schleusen repariert werden, müssen die Kapitäne auch warten. Die erreichen das auch nicht an 300 Tagen die geforderte Abblatztiefe.“



Verhalten bleibt auch Robert Kröl SPD-Stadtrat aus Haardorf. „Das ist eine gute Entscheidung, alle Dinge trau ich persönlich dem Frieden nicht. Ich halte das Ganze eher für Wahlkampfaktuell, denn man kann sagen, was nach Seehofer's Amtszeit kommt. Da Variante A nur eine Aufbaualanfrage für C 2.80 darstellt, werden wir weiterhin aufpassen und in unserem Widerstand aktiv bleiben.“



„Das heißt sie haben gar nichts eingeschlossen“, w schon seit 2 Jahren, laut die spontan Reaktion von Ehrenbürger Horst Eckl. Keine Staustufe solange Horst Seehofer Ministerpräsident ist, bezeichnet er als „Sahnetaktik“. Und: Die bayerische Staatsregierung könne nicht alleine entscheiden, sondern sei wegen der Mittelfinanzierung von Bund und EU abhängig.

Zwar müsse man die Entscheidung für einen „sanften Ausbau“ akzeptieren, doch der frühere Osterhofener Bürgermeister ist nach wie vor für die Variante C 2.80. Weil das Schlauchwehr schon B Mittelwasser fast nicht mehr sich bar wäre. Und weil mit dem Durchstich mehr Naturraum geschaffen würde und die Donauschleife in den Raum Osterhofen würde viele Chancen bringen“, ist er sich weiterhin sicher. – gs/she/sc

STANDPUNKT

Zu einfach?

Von Ernst Fuchs

Neuer Fanfarenstoß zum Donauausbau: Ministerpräsident Seehofer und die Niederbayern-CSU drehten und wendeten Für und Wider der einzelnen Varianten gestern so lange, bis tatsächlich weißer Rauch aufstieg. Die Lösung erscheint unter allen Alternativen als eine, die unverzüglich und im gesellschaftlichen Konsens realisierbar ist, dazu sachgerecht und pragmatisch – und fast zu einfach, um wahr zu werden.

Das Wichtigste: Der bisherig glob mangelhafte, längst überfällige Hochwasserschutz wird vom Donauausbau quasi abgekoppelt und kann, wo Baureife herrscht, sofort beginnen, wobei die Staatsregierung offenbar bereit ist, dafür richtig viel Geld in die Hand zu nehmen. Im Bereich Mühlhamer Schleife finden keine flussbaulichen Maßnahmen statt, wird das Unfallrisiko z. B. durch schon jetzt übliche Ausbaggerung und per Verkehrsregulierung gesenkt. Ansonsten bleibt in diesem sensiblen Abschnitt alles, wie es ist. Eine etwaige Staustufe spielt so zumindest die nächsten zehn, 15 Jahre keine Rolle, bleibt in der endgültigen Entscheidung aber der nächsten Generation vorbehalten. Das ist sinnvoll, weil niemand weiß, wie sich die Verkehrsströme oder der Wasserstand der Donau in Zukunft entwickeln werden. Nebenbei käme ein Gesamtkonzept zur Verkehrs-ertüchtigung im Donaustrang endlich auf die politische Tagesordnung, ohnehin unverzichtbar angesichts aller Verkehrsprognosen.

Ob sich der weiße Rauch wieder in Luft auflöst oder das Donau-Konzert endlich gelingt, liegt nun daran, welche Töne die FDP und natürlich die Naturschützer zu den neuen Fanfarenklängen beisteuern.

Donauausbau: Neuer Kompromiss

Ministerpräsident und Niederbayern-CSU einigen sich – Hochwasserschutz sofort – Seehofer: Mit mir keine Staustufe

Von Alexander Kain

München. Der Bau des Hochwasserschutzes entlang der Donau soll von der Entscheidung über den Donauausbau abgekoppelt und sofort in Angriff genommen werden, ein millionenschweres Sonderprogramm soll die Finanzierung sicherstellen. Darauf verständigte sich gestern die niederbayerische CSU mit Ministerpräsident Horst Seehofer (CSU). Außerdem soll der Donauausbau nur zwischen

Straubing und der Isar-Mündung erfolgen, wo die beiden bisher diskutierten Varianten C.280 und A weitgehend ähnliche Maßnahmen erfordern. Ein Planfeststellungsverfahren werde nur für diesen Bereich eingeleitet, nicht aber für den Bereich der Mühlhamer Schleife, hieß es. Seehofer habe deutlich gemacht, dass es in seiner Amtszeit eine Entscheidung für eine Staustufe und einen Kanaldurchstich nicht geben werde, berichteten Gesprächsteilnehmer. Deshalb

würden in der Mühlhamer Schleife „vorerst nur verkehrliche Maßnahmen“ geplant. Eine Entscheidung, ob Staustufe und Durchstich nötig seien, könne die nächste Generation dann selbst treffen, so der Chef der Niederbayern-CSU, Manfred Weber, im PNP-Interview.

Morgen will die CSU diesen parteiinternen Kompromiss mit der FDP im Koalitionsausschuss verhandeln. Sollte die FDP die sich wie Seehofer gegen eine Staustufe ausgesprochen hat,

zustimmen, wäre die Entscheidung über den endgültigen Donauausbau wohl um eine Generation vertagt. Im Gespräch zwischen der Niederbayern-CSU und Seehofer einigte man sich auch darauf, für den Donauraum ein Gesamtverkehrskonzept zwischen Passau und Regensburg zu erarbeiten, um Straßen- und Schienenverbindungen zukunftsfest zu gestalten.

Der frühere CSU-Chef Erwin Huber sprach von einem „guten Kompromiss“, Bundesverkehrs-

minister Peter Ramsauer (CSU) soll die Vereinbarung dem Vernehmen nach mittragen. Die Opposition kritisierte hingegen den Kompromiss als „Zusage auf Zeit“. Erst wenn es einen Kabinettsbeschluss und einen Beschluss im Landtag gegen den Ausbau mit Staustufe gebe, sei dieser tatsächlich vom Tisch. Aber auch in der FDP sprach man von einer „Hinhaltetaktik“ und forderte eine „endgültige Entscheidung“. – **Standpunkt/Interview, Reaktionen: Bayern**

23. Januar 2013 16:22 Uhr

Seehofer schafft Fakten

Zum Donauausbau *Von Uli Bachmeier*

 Empfohlen

 Tweet

 +1



Wenn er das letzte Stück frei fließende Donau rettet, so hat es ihm der Liedermacher Hans-Jürgen Buchner („Haindling“) bei einem denkwürdigen Zusammentreffen in Deggendorf in Aussicht gestellt, dann werde Horst Seehofer von seinem Volk dereinst so verehrt wie weiland König Ludwig II. Seit gestern ist klar: Diese Chance will sich der Ministerpräsident nicht entgehen lassen.

Seehofer hat die Betonfraktion gestoppt und dabei auch noch ein kleines politisches Kunststück vollbracht: Die CSU in Niederbayern, die seit Jahrzehnten erbittert für die Staustufe kämpft, gibt sich mit der Entscheidung offenkundig zufrieden. Die wichtigste Forderung wird erfüllt: Der Hochwasserschutz, der allen Niederbayern entlang der Donau wirklich wichtig ist, soll schnell realisiert werden. Und die Formel „keine Staustufe in meiner Amtszeit“ ermöglicht es den Befürwortern einer Staustufe, ihr Gesicht zu wahren.

Tatsächlich aber werden mit der Entscheidung Fakten geschaffen, die einen radikalen Umbau der Donau zu einem späteren Zeitpunkt höchst unwahrscheinlich erscheinen lassen.

Jetzt bestellen! Das neue iPad inkl. e-Paper.

Für eine Politik, die Wort hält.

[bayernspd-konto](#) | [kontakt](#) | [impressum](#) | [rss](#)

[START](#) [MELDUNGEN](#) [TERMINE](#) [PARTEI](#) [PROGRAMM](#) [MITMACHEN](#) [VIDEOS](#) [PRESSE](#)
[PRESSEMITTEILUNGEN](#) | [PRESSEBILDER](#)



PRONOLD: SEEHOFER SCHWENKT AUS ANGST VOR WAHLNIEDERLAGE AUF SPD-POSITION EIN

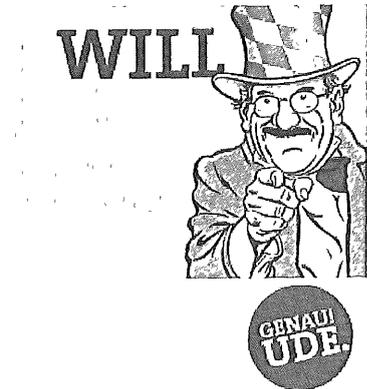
23. Januar 2013

Zur Entscheidung Seehofers gegen den Donauausbau mit Staustufen erklärt Florian Pronold, Landesvorsitzender der BayernSPD:

„Der Protest der Bevölkerung gegen die Staustufen hat Wirkung gezeigt. Diese Kehrtwende der CSU ist der jahrzehntelangen intensiven Arbeit der Bürgerinitiativen und den Parteien, die schon immer gegen Staustufen waren, zu verdanken. Der früheren SPD-Abgeordneten Bruni Irber mit ihrem Einsatz als 'Schutzhelme der freifließenden Donau' im Deutschen Bundestag gebührt hier besonderer Dank.

Wie bei Buchergeld und Studiengebühren schwenkt Horst Seehofer aus Angst vor einer Wahlniederlage auf langjährige SPD-Positionen ein. Aber: auch wenn jetzt ein erster richtiger Schritt gemacht wurde, ist noch lange nicht sicher, ob das halt. Erst wenn es einen Kabinettsbeschluss und einen Beschluss im Landtag gegen den Ausbau mit Staustufen gibt, dann ist die Natur gerettet.

Die Ankündigung, dass es ein vorgezogenes Sonderprogramm für den Hochwasserschutz geben soll, entlarvt das Vorgehen der CSU Niederbayern: Huber, Hinsken und Co. haben den Hochwasserschutz jahrelang mit dem Verweis blockiert, dass zuerst der Donauausbau erfolgen muss. Diese Verzögerungsstrategie ist jetzt als Lüge entlarvt.“



TERMINE

- 24.01.2013 | 19:00 | Passau**
Markus Rinderspacher bei der SPD Passau mehr .
- 24.01.2013 | 19:00 | München**
Florian Pronold beim Neujahrsempfang der SPD im Münchner Westen mehr
- 24.01.2013 | 19:30 | Regensburg**
Christian Ude liest aus seinen satirischen Büchern mehr

[alle Termine](#)

NEWSLETTER

An- oder abmelden ganz einfach – mit dem BayernSPD-Konto

BAYERNSPD-KONTO



PARLAMENT

SPD-Fraktion im Bayerischen Landtag
Bayerische SPD-Landesgruppe im Bundestag
Die bayerischen SPD-Abgeordneten im Europa-Parlament

POLITISCHE BILDUNG

Bayerisches Seminar für Politik
Bayernforum der Friedrich-Ebert-Stiftung
Büro Regensburg der Friedrich-Ebert-Stiftung
Frankenakademie Schloss Schney
Akademie Frankenwarte
Georg-von-Vollmar-Akademie

SCHULDENUHR



Stadt-News.com - Das Tagblatt-Zentral

Nachrichten- und Ratgebermagazin für Deutschland
Made by Hessen-Tageblatt



DoIt
fewoVista
Ferienhaus

... schon gebucht?

München – Miriam Größ (FDP) – Donauausbau: Die Bürger zwischen Straubing und Vilshofen können aufatmen

von Stadt-News.com

23. Januar 2013



München - Zur Entscheidung von CSU-Chef Horst Seehofer, beim Donauausbau auf Staustufen zu verzichten, erklärt die Generalsekretärin der FDP Bayern Miriam Größ:

„Die Bürger zwischen Straubing und Vilshofen können aufatmen: CSU-Chef Horst Seehofer hat sich endlich deutlich positioniert und folgt damit der langjährigen Forderung der FDP Bayern nach einem sanften Donauausbau. Aus der Entscheidung, auf Staustufen zu verzichten, spricht die Stimme der Vernunft.



Die bayerische FDP setzt sich schon seit Jahrzehnten für den umweltschonenden Donauausbau nach Variante A ein. Entscheidend für uns Liberale ist, dass wir nur so wenig wie möglich in das Ökosystem eingreifen und ein vernünftiges Kosten-Nutzen-Verhältnis im Auge behalten.“

Text: Andreas Dietrich
Pressesprecher
FDP Bayern
Rindermarkt 6
80331 München

Schlagwörter: 23.01.2013, Die Bürger zwischen Straubing und Vilshofen können aufatmen, Donauausbau, FDP, Lokales, Miriam Größ, München, Nachrichten, news, Politik, www.bayern-tageblatt.de

0

Permanentlink zu diesem Beitrag: <http://www.hessen-tageblatt.com/muenchen-miriam-gruss-fdp-donauausbau-die-buerger-zwischen-straubing-und-vilshofen-koennen-aufatmen-61866>

eBay Kleinanzeigen

[Kleinanzeigen.eBay.de/München/](http://Kleinanzeigen.eBay.de/Muenchen/)

Unliebsame Geschenke zu Geld machen. Kostenlos. Einfach & Schnell



Google-Anzeigen

Nichts gefunden? Dann zu Google...

Suche Hessen / Deutsches Tageblatt

Google-Anzeigen FDP Schöffel, Peter Deutscher Deutscher

Keine Staustufe zwischen Straubing und Vilshofen



Foto: Robert Piffer

Interne Besprechung mit Niederbayern-CSU.

In seiner Amtszeit werde es keine Staustufe zwischen Straubing und Vilshofen geben – das sagte laut Nachrichtenagentur dpa Ministerpräsident Horst Seehofer am Mittwoch in einer internen Besprechung mit der Niederbayern-CSU.

Damit durfte im jahrelangen Tauziehen um den umstrittenen Donausbau wohl eine Vorentscheidung gegen die Variante C2.80 gefallen sein – so wie es der Ministerpräsident im Dezember während seiner „Donau-Mission“ bereits angedeutet hat (PaWo berichtete).

Stattdessen wolle die Staatsregierung auf dem 69 Kilometer langen Flussabschnitt zunächst den Hochwasserschutz mit einem Sonderprogramm vorantreiben.

Die Niederbayern-CSU habe laut dpa dem Kompromiss zugestimmt, am Freitag wird nun der Koalitionsausschuss von CSU und FDP darüber verhandeln.

Autor: st



OBERPFALZ & BAYERN

Artikel vom 23.01.2013, 18:22 Uhr

Keine Staustufe beim Donau-Ausbau

Im Streit um den Donau-Ausbau ist eine Vorentscheidung gefallen: In absehbarer Zeit will die bayerische Staatsregierung keine Staustufen bauen lassen. Das sagte Ministerpräsident Horst Seehofer bei einer Besprechung mit der Niederbayern-CSU.

Donauausbau-Gegner demonstrieren am 10. Dezember 2012 nahe Mariaposching in Bayern – in nächster Zeit will die bayerische Staatsregierung keine Staustufe zwischen Straubing und Vilshofen bauen lassen. Foto: dpa **Donauausbau-Gegner demonstrieren am 10. Dezember 2012 nahe Mariaposching in Bayern – in nächster Zeit will die bayerische Staatsregierung keine Staustufe zwischen Straubing und Vilshofen bauen lassen. Foto: dpa**

München. Im jahrelangen Streit um den Donau-Ausbau ist die Vorentscheidung gefallen: Die Staatsregierung wird auf absehbare Zeit keine Staustufe zwischen Straubing und Vilshofen bauen lassen. Ministerpräsident Horst Seehofer (CSU) machte am Mittwoch bei einer internen Besprechung mit der Niederbayern-CSU klar, dass es in seiner Amtszeit keine Staustufen geben werde, wie die Nachrichtenagentur dpa erfuhr. Dafür soll auf dem knapp 70 Kilometer langen Flussabschnitt zunächst der Hochwasserschutz mit einem Sonderprogramm vorangetrieben werden. Die Niederbayern stimmten dem Kompromiss zu. An diesem Freitag soll der

Koalitionsausschuss von CSU und FDP verhandeln. Auch die FDP lehnt den Bau der Staustufe ab.

Die Oppositionsparteien sprachen von einem großen Erfolg all derer, die seit Jahren für eine freifließende Donau und für einen sanften, umweltverträglichen Ausbau gekämpft hätten. „Die CSU hat ihre Position, eine Staustufe gegen Mensch und Natur durchzudrücken, räumen müssen“, erklärte der Grünen-Landtagsabgeordnete Eike Hallitzky. Er warnte zugleich vor einem späteren erneuten Kurswechsel der CSU. Denn dort sei die „Fraktion der Betonmischer“ weiter in der Mehrheit – „das zeigt auch die wenig klare Botschaft von Seehofer, dass es in seiner Amtszeit keine Staustufe geben werde“. Insofern sei Seehofers Äußerung „nicht mehr als eine Zusage auf Zeit“.

Pronold lobt richtigen Schritt

Der SPD-Bundestagsabgeordnete Florian Pronold sagte: „Wie bei Büchergeld und Studiengebühren schwenkt Horst Seehofer aus Angst vor einer Wahlniederlage auf langjährige SPD-Positionen ein.“ Seehofers Festlegung sei „ein erster richtiger Schritt“, erklärte Pronold und betonte zugleich: „Erst wenn es einen Kabinettsbeschluss und einen Beschluss im Landtag gegen den Ausbau mit Staustufen gibt, dann ist unsere Heimat gerettet.“

Tobias Thalhammer, Umwelt-Experte in der FDP-Landtagsfraktion, sagte, beim Donau-Ausbau dürfe es keine Hinhaltenaktik geben. „Die Menschen in Bayern und insbesondere an der Donau, aber auch die Schifffahrt, haben unabhängig von der Amtszeit des Ministerpräsidenten einen Anspruch auf eine endgültige Entscheidung.“ Hubert Aiwanger, Fraktionschef der Freien Wähler im Landtag, betonte: „Der dringend benötigte Hochwasserschutz ist durch die falsche Haltung der CSU in der Staustufenfrage über Jahre verschleppt worden und muss jetzt schnellstens realisiert werden.“

Auch Wirtschaftsminister Martin Zeil (FDP) erwartet vom Koalitionspartner CSU ein endgültiges Nein zur umstrittenen Staustufe. Er begrüße die Festlegung von Seehofer, erklärte Zeil und betonte zugleich: „Ich warne jedoch davor, sich bei der anstehenden Entscheidung noch ein „Hintertürchen“ offen lassen zu wollen.“ Alle Beteiligten, auch die Schifffahrt, wollten „eine eindeutige, zeitnahe und abschließende Entscheidung“.

„Mit dem heutigen Nein zur Staustufe ist der Weg frei für einen umweltverträglichen Donau-Ausbau im gesellschaftlichen Konsens“, sagte Bayerns Umweltminister Marcel Huber (CSU). „Jetzt können wir den dringend nötigen Hochwasserschutz angehen.“

Die Niederbayern stimmten bei dem Treffen mit Seehofer dem Kompromiss zu. An diesem Freitag soll sich der Koalitionsausschuss von CSU und FDP damit befassen.

Verbesserungen für die Donauschiffer

Im Einzelnen sieht der CSU-interne Kompromiss Folgendes vor: Der Hochwasserschutz soll auf dem gesamten 69 Kilometer langen Teilstück nach der so genannten sanften Variante A verwirklicht werden. Die Verbesserung der Schifffahrt soll auf 54 Kilometern zwischen Straubing und Niederalteich ebenfalls nach der Variante A in Angriff genommen werden. Auf den heftig umstrittenen letzten 15 Kilometern soll es zwar gewisse Verbesserungen für die Donauschiffer geben – aber kein Planfeststellungsverfahren, mit dem die Ausbauplanung verbindlich festgeschrieben

würde.

Die von Seehofer abgelehnte Variante C280 sah in diesem letzten Abschnitt den Bau einer Staustufe, einer Schleuse und eines Stichkanals vor – was bei Naturschützern auf erbitterten Widerstand stieß. Sowohl die Niederbayern-CSU als auch der – nicht persönlich anwesende – Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer (CSU) könnten den Kompromiss tragen, hieß es anschließend.

„Die CSU hat sich geeinigt“, sagte der niederbayerische Bezirksvorsitzende Manfred Weber auf Anfrage. „Wir akzeptieren, dass der Ministerpräsident in seiner Amtszeit keine Staustufe bauen will.“ Weber hatte in einem Brief an Seehofer knapp 400 Millionen Euro für den Hochwasserschutz gefordert - verteilt über zehn Jahre. Seehofer ist demnach bereit, in der Startphase deutlich mehr als 40 Millionen Euro zu investieren, um der Bevölkerung deutlich zu machen, dass die Staatsregierung es mit der Verbesserung des Hochwasserschutzes ernst meine. Der frühere Parteivorsitzende Erwin Huber begrüßte das Ergebnis des dreieinhalbstündigen Gesprächs. „Das ist ein guter Kompromiss“, sagte er.

IHK zeigt sich enttäuscht

Theoretisch bedeutet der Verzicht auf die Planfeststellung im letzten Abschnitt aber auch, dass nach dem Abschied Seehofer das Thema Staustufe erneut auf die Tagesordnung gesetzt werden könnte. Seehofer geht davon aus, dass er die Landtagswahl im Herbst gewinnt und will danach bis zum Ende der Wahlperiode 2018 amtieren.

Enttäuscht reagierte der Hauptgeschäftsführer der Industrie- und Handelskammer Regensburg, Dr. Jürgen Helmes. Die Kammer wollte erreichen, dass möglichst viele Güter auf der Wasserstraße transportiert werden können. „Wenn man sich das im Wahljahr nicht traut, dann muss man andere Wege finden“, sagte Helmes gegenüber der MZ. Nun müsse die Staatsregierung Alternativen für die steigenden Verkehrsströme aufzeigen. Diese sind aus seiner Sicht der Ausbau der Autobahn A3 und der Schienentrassen. Am Ende „werden wir in Bayern dann eben mehr Güter auf der Straße haben“, lautet Helmes' achselzuckendes Fazit.

Besonders verärgert ist der IHK-Manager über die FDP: „Wenn sich nicht mal das (von den Liberalen geführte, Anm. d. Red.) Bayerische Wirtschafts- und Verkehrsministerium für die Belange der Wirtschaft einsetzt, dann stehen wir auf verlorenem Posten.“ (dpa/fl)

URL: <http://www.mittelbayerische.de/index.cfm?pid=10008&lid=0&cid=0&tid=0&pk=872702>

Weitere Inhalte zu [donauausbau] bei BR.de



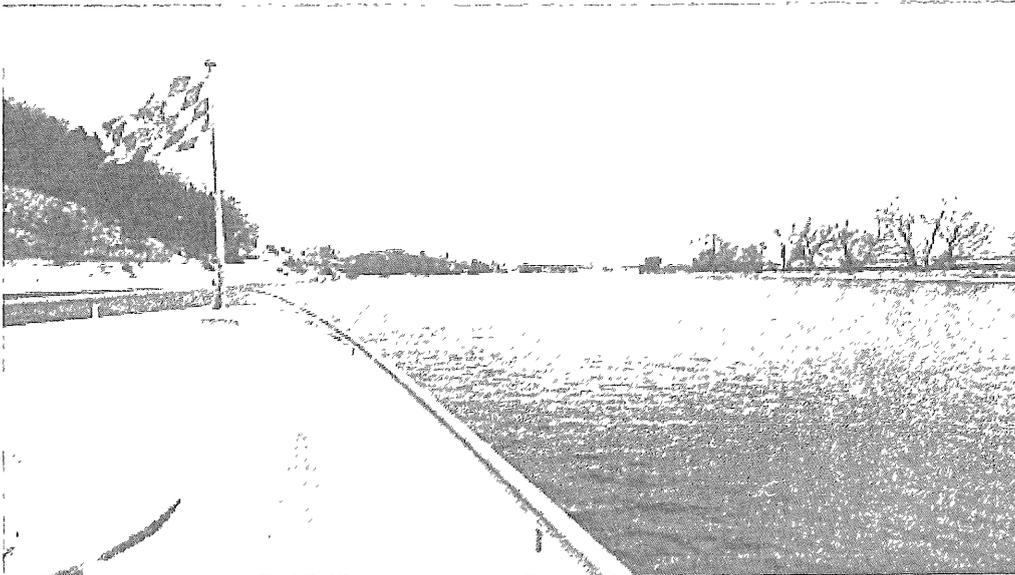
Ihr Standort: BR.de Nachrichten Niederbayern | Donau-Ausbau

Donau-Ausbau

Machtwort von Seehofer

Im jahrelangen Streit um den Donau-Ausbau ist eine Vorentscheidung gefallen. Die Staatsregierung will auf absehbare Zeit keine Staustufe zwischen Straubing und Vilshofen. Das hat Ministerpräsident Seehofer gestern klar gemacht.

Stand: 23.01.2013



Entscheidung:
CSU will Donau-Ausbau ohne Staustufen

Ministerpräsident Seehofer (CSU) bekräftigte bei einer internen Besprechung mit der Niederbayern-CSU, dass es in seiner Amtszeit keine Staustufe geben werde. Dafür soll auf dem 69 Kilometer langen Flussabschnitt zunächst der Hochwasserschutz mit einem Sonderprogramm vorangetrieben werden.

Ein Sprecher der Niederbayern-CSU bestätigte den sanften Ausbau der Donau ohne Staustufe. Bisher hatten sich viele niederbayerische CSU-Abgeordnete für eine Variante mit Staustufe eingesetzt. Am kommenden Freitag soll der Koalitionsausschuss von CSU und FDP verhandeln. Auch die FDP lehnt den Bau einer Staustufe ab.

Opposition spricht von Scheinkompromiss

Die Entscheidung der CSU für einen Ausbau der Donau ohne Staustufen stößt bei der Opposition auf Kritik. Der Grünen-Landtagsabgeordnete Eike Hallitzky sagte dem Bayerischen Rundfunk, die CSU sei einen "Schein-Kompromiss" eingegangen. Die Äußerung von Ministerpräsident Seehofer, es werde in seiner Amtszeit keine Staustufen-Lösung geben, lasse alle Varianten offen. Das einzig Positive an der Vorentscheidung sei, dass nun endlich der Hochwasserschutz auf dem 69 Kilometer langen Teilstück zwischen Straubing und Vilshofen in Angriff genommen werde. Der SPD-Landtagsabgeordnete Bernhard

Roos sagte dem BR, es entspreche der Strategie Seehofers zur bevorstehenden Landtagswahl, alle Problemfelder rechtzeitig "abzuzurückstücken". Immerhin, so Roos weiter, trage nun das, was Naturschutzverbände, Parteien und viele kleine Initiativen wie "Die Mütter der Donau" geleistet hätten, doch noch Früchte.

Donau-Ausbau-Varianten (Quelle: Bund Naturschutz)

Variante A

Die Variante A entspricht einer Verbesserung des derzeitigen Zustands und sieht konventionelle flussregelnde Maßnahmen vor. So werden zum Beispiel zusätzliche Buhnen gebaut oder bestehende verlängert. Zum Ausgleich der Erosion der Flusssohle wird Kies künstlich zugegeben, oder Kolke verbaut. Diese Variante entspricht der "flussbaulichen Verbesserung" des jetzigen Zustands, wie sie in einer wasserbaulichen Studie von Professor Hans Helmut Bernhart vorgeschlagen wurde.

Variante B

Bei der sogenannten "verschärften Flussregelung" wird praktisch die gesamte Ausbaustrecke mit Buhnen und Parallelwerken versehen. In engen Kurven, sind auf circa einem Drittel der Gesamtstrecke Sohldeckwerke aus Granit zum Schutz vor Erosion vorgesehen. Bei dieser Variante wird die Fahrrinne so kalkuliert, dass die Fahrt von zwei nebeneinander fahrenden Schiffen und vier hintereinander fahrenden Schiffen in Richtung Mündung möglich ist. So kann an 94 Prozent der Tage im Jahr eine Fahrrinntiefe von 2,7 Meter erreicht werden.

Variante C

In der Variante C wird die Strecke zwischen der Isarmündung und Winzer mit einer Staustufe eingestaut, die Mühlhamer Schleife wird mit einem Schleusenkanal durchstoßen. Bezüglich der Fahrrinntiefe entspricht diese Variante im wesentlichen der Variante A.

Varianten D1 und D2

Mit den Mehrstufenlösungen der Variante D soll durch mindestens zwei Staustufen eine Fahrrinntiefe von 3 Metern sowie die Fahrrinnenbreite der Variante B erreicht werden. Dazu sind zwei Staustufen (Waltendorf und Osterhofen) und ein Seitenkanal bis Pleinting vorgesehen. In der Variante D 2 sind drei Staustufen bei Waltendorf, Aicha und Vilshofen geplant.

FDP sieht CSU-Einlenken als ihr Verdienst

Bei der Klausur der FDP in Kloster Benediktbeuren fand Wirtschaftsminister Zeil am vergangenen Samstag klare Worte gegenüber dem Koalitionspartner:

"Ohne FDP wäre es nie möglich gewesen, die Zubetonierungsmentalität bei unserem Koalitionspartner zu beenden."

Wirtschaftsminister Martin Zeil, FDP

Auch Freie-Wähler-Chef Hubert Aiwanger war für ein Ende der Diskussionen eingetreten:

"Beratungen hierzu gab es mittlerweile genug, und es ist beschämend, dass gerade die Niederbayern-CSU so viel Ehrgeiz darauf verwendet, die eigene Heimat zu verschandeln."

Landesvorsitzender der Freien Wähler, Hubert Aiwanger

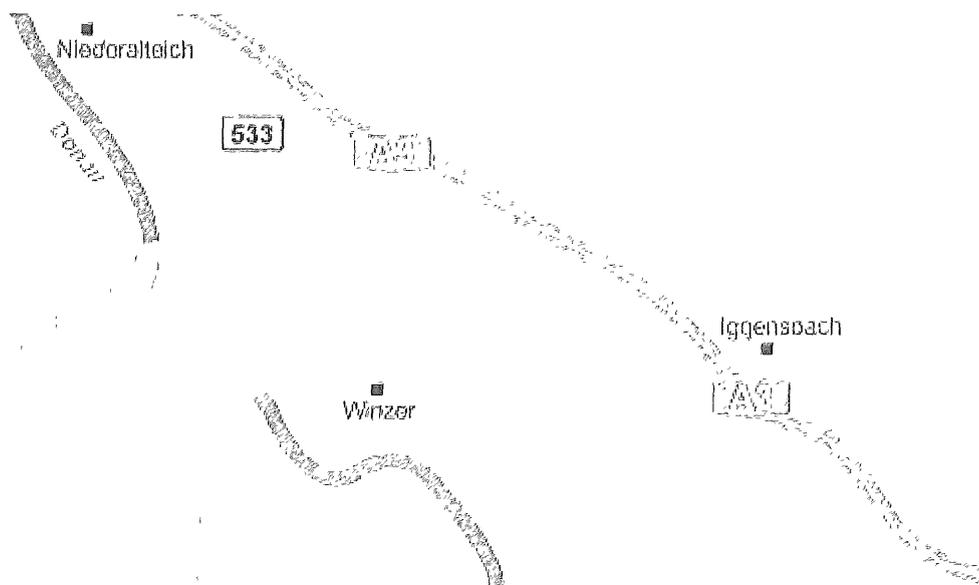
Er forderte die "Betonpolitiker" auf einzusehen, dass man aus einer sanft ausgebauten Donau auch wirtschaftlich einen größeren wirtschaftlichen Wert ziehen könne, als von einer "durch die Staustufe verstümmelten Donau".

Niederbayern-CSU schickte Brief an Seehofer

Nach den Äußerungen Zeils und den Spekulationen über einen möglichen Vorentscheid zugunsten eines sanften Donauausbaus hatte die niederbayerische CSU sich mit einem Brief an Ministerpräsident Horst Seehofer gewandt und sich erneut für einen Ausbau der Variante C 2.80 mit Staustufen ausgesprochen.

Hintergrund

Grundsätzlich ist die Donau auf 230 Kilometern zwischen Kelheim und Passau für Güterschiffe befahrbar. Dabei regeln sechs Staustufen den Wasserstand. Frei fließend ist die Donau nur noch zwischen Straubing und Vilshofen, auf einer Strecke von knapp 70 Kilometern. Dort wird die Schifffahrt durch unterschiedliche Wasserstände erschwert. Bei Niedrigwasser müssen die Schiffe Teile ihrer Ladung in Passau oder Regensburg entladen, um die Stelle passieren zu können. Hauptstreitpunkt ist die **Mühlhamer Schleife**. Die Stelle gilt als besonders unfallträchtig. Güterschiffe bleiben dort oft auf Sandbänken oder auf dem Kies stecken. Nur an durchschnittlich 165 Tagen im Jahr ist die Schifffahrt für voll beladene Güterschiffe möglich.



Der derzeitige Verlauf der Donau an der Mühlhamer Schleife

1 von 3

1 von 3

Zur Normalansicht 

Seehofer: Donau-Ausbau ohne Staustufe

Hochwasserschutz soll mit Sonderprogramm vorangetrieben werden - 23.01.2013 18:13 Uhr

MÜNCHEN - Ministerpräsident Seehofer hat gesprochen: Die Donau soll ohne Staustufe ausgebaut werden. Doch die Opposition traut dem Frieden noch nicht - und fordert eine dauerhafte Festlegung.



Im jahrelangen Streit um den Donau-Ausbau ist die Vorentscheidung gefallen: Die Staatsregierung will auf absehbare Zeit keine Staustufe bauen lassen.

Foto: dpa

Im jahrelangen Streit um den Donau-Ausbau ist die Vorentscheidung gefallen: Die Staatsregierung wird auf absehbare Zeit keine Staustufe zwischen Straubing und Vilshofen bauen lassen. Ministerpräsident Horst Seehofer (CSU) machte am Mittwoch bei einer internen Besprechung mit der Niederbayern-CSU klar, dass es in seiner Amtszeit keine Staustufen geben werde, wie die Nachrichtenagentur dpa erfuhr.

Auf dem knapp 70 Kilometer langen Flussabschnitt soll zunächst der Hochwasserschutz mit einem Sonderprogramm vorangetrieben werden. Der Koalitionspartner FDP, aber auch SPD, Grüne und ÖDP begrüßten Seehofers Zusage.

Die Oppositionsparteien sprachen von einem großen Erfolg all derer, die seit Jahren für eine freifließende Donau und für einen sanften, umweltverträglichen Ausbau gekämpft hatten. «Die CSU hat ihre Position, eine Staustufe gegen Mensch und Natur durchzudrücken, raumen müssen», erklärte der Grünen-Landtagsabgeordnete Eike Hallitzky. Er warnte zugleich vor einem späteren erneuten Kurswechsel der CSU. Denn dort sei die «Fraktion der Betonmischer» weiter in der Mehrheit - «das zeigt auch die wenig klare Botschaft von Seehofer, dass es in seiner Amtszeit keine Staustufe geben werde». Insofern sei Seehofers Äußerung «nicht mehr als eine Zusage auf Zeit».

Der SPD-Bundestagsabgeordnete Florian Pronold sagte. «Wie bei Büchergeld und Studiengebühren schwenkt Horst Seehofer aus Angst vor einer Wahlniederlage auf langjährige SPD-Positionen ein.» Seehofers Festlegung sei «ein erster richtiger Schritt», erklärte Pronold und betonte zugleich: «Erst wenn es einen Kabinettsbeschluss und einen Beschluss im Landtag gegen den Ausbau mit Staustufen gibt, dann ist unsere Heimat gerettet»

Tobias Thalhammer, Umwelt-Experte in der FDP-Landtagsfraktion, sagte, beim Donau-Ausbau dürfe es keine Hinhaltetaktik geben. «Die Menschen in Bayern und insbesondere an der Donau, aber auch die Schifffahrt, haben unabhängig von der Amtszeit des Ministerpräsidenten einen Anspruch auf eine endgültige Entscheidung.» Hubert Aiwanger, Fraktionschef der Freien Wähler im Landtag, betonte: «Der dringend benötigte Hochwasserschutz ist durch die falsche Haltung der CSU in der Staustufenfrage über Jahre verschleppt worden und muss jetzt schnellstens realisiert werden»

«Mit dem heutigen Nein zur Staustufe ist der Weg frei für einen umweltverträglichen Donau-Ausbau im gesellschaftlichen Konsens», sagte Bayerns Umweltminister Marcel Huber (CSU). «Jetzt können wir den dringend nötigen Hochwasserschutz angehen.»



Die Niederbayern stimmten bei dem Treffen mit Seehofer dem Kompromiss zu. An diesem Freitag soll sich der Koalitionsausschuss von CSU und FDP damit befassen.

Im Einzelnen sieht der CSU-interne Kompromiss Folgendes vor: Der Hochwasserschutz soll auf dem gesamten 69 Kilometer langen Teilstück nach der sogenannten sanften Variante A verwirklicht werden. Die Verbesserung der Schifffahrbarkeit soll auf 54 Kilometern zwischen Straubing und Niederaltich ebenfalls nach der Variante A in Angriff genommen werden. Auf den heftig umstrittenen letzten 15 Kilometern soll es zwar gewisse Verbesserungen für die Donauschiffer geben - aber kein

Planfeststellungsverfahren, mit dem die Ausbauplanung verbindlich festgeschrieben würde.

Die von Seehofer abgelehnte Variante C280 sah in diesem letzten Abschnitt den Bau einer Staustufe, einer Schleuse

und eines Stichkanals vor - was bei Naturschützern auf erbitterten Widerstand stieß.

«Die CSU hat sich geeinigt», sagte der niederbayerische Bezirksvorsitzende Manfred Weber. «Wir akzeptieren, dass der Ministerpräsident in seiner Amtszeit keine Staustufe bauen will.» Auch der frühere CSU-Vorsitzende Erwin Huber begrüßte das Ergebnis des dreieinhalbstündigen Gesprächs. «Das ist ein guter Kompromiss», sagte er.

Theoretisch bedeutet der Verzicht auf die Planfeststellung im letzten Abschnitt aber auch, dass nach dem Abschied Seehofers das Thema Staustufe erneut auf die Tagesordnung gesetzt werden könnte. Seehofer geht davon aus, dass er die Landtagswahl im Herbst gewinnt und will danach bis zum Ende der Wahlperiode 2018 amtierend.

dpa

Es ist noch kein persönlicher Kommentar vorhanden.



Mit dem E-Bike zum Bus
Ein System, ein Fahrschein, zwei Fahrzeuge – mit diesem Konzept überzeugte das [mehr]



Marc O'Polo

Kuchen Angebote
Angebote für Ihre Traum-Küche. Kostenlos & unverbindlich. Jetzt Online-Rabatt bis [mehr]

Marc O'Polo | SALE
Marc O'Polo urbaner, lassiger Lifestyle mit gehobenem Anspruch. Jetzt bis zu 50% auf die Herbst / [mehr]



Die Autoversicherung vom Testsieger CosmosDirekt. Das Beste, was Ihrem Auto passieren kann. Jetzt Preise vergleichen und sparen! [mehr]



ANZEIGEN

pista

23 01 13 | Zeil

Verzicht auf Donau-Staustufe muss endgültig sein

München (dpa/by) - Im Streit um den Donau-Ausbau erwartet Bayerns Wirtschaftsminister Martin Zeil (FDP) vom Koalitionspartner CSU ein endgültiges Nein zur umstrittenen Staustufe zwischen Straubing und Vilshofen. Er begrüße die Festlegung von Regierungschef Horst Seehofer (CSU) auf einen Donau-Ausbau ohne Staustufe, erklärte Zeil am Mittwoch in München. «Ich warne jedoch davor, sich bei der anstehenden Entscheidung noch ein "Hintertürchen" offen lassen zu wollen» Alle Beteiligten, auch die Schifffahrt, wollten «eine eindeutige, zeitnahe und abschließende Entscheidung» Deshalb müsse die für Ende Februar angekündigte Entscheidung der Staatsregierung klar und endgültig sein, sagte Zeil nach Angaben des Ministeriums.

dpa-infocom GmbH

© Axel Springer AG 2012. Alle Rechte vorbehalten

PRESSEMITTEILUNG VON MDL FRANZ RIEGER

Dr. Rieger: Entwicklungsmöglichkeiten des Bayernhafens Regensburg sichern!

Regensburg. Aufgrund der bevorstehenden Entscheidung über den Donau-Ausbau informierte sich Landtagsabgeordneter Dr. Franz Rieger bei einem Besuch des Bayernhafens in Regensburg über die Arbeit, Anliegen und Entwicklungsmöglichkeiten dieses Unternehmens, das zu den leistungsstärksten Logistik-Netzwerken in Europa gehört und allein in Regensburg Standort für 90 Unternehmen mit rund 2000 Arbeitsplätzen ist.

„Der Bayernhafen ist wichtiger Umschlagplatz für den Warenverkehr auf Schiene, Wasser und Straße und hat zentrale Bedeutung für den Infrastruktur- und Wirtschaftsstandort Regensburg!“ betont der Abgeordnete. „Daher werde ich auch alles tun, um die städtebaulichen Entwicklungsmöglichkeiten des Regensburger Hafens zu unterstützen!“ Dr. Rieger sicherte damit dem Geschäftsführer der Bayernhafen Gruppe, Joachim Zimmermann und dem Niederlassungsleiter des Regensburger Hafens, Andreas Pippig seine vollste Unterstützung sowohl als Landespolitiker als auch als Regensburger Stadtrat zu. „Im Hinblick auf eine erfolgreiche wirtschaftliche Weiterentwicklung Regensburgs nimmt der Hafen geradezu eine Schlüsselrolle ein!“ ist Dr. Rieger überzeugt.

Das Thema Infrastruktur liegt MdL Dr. Rieger seit jeher besonders am Herzen und nimmt in seiner politischen Arbeit besonderes Gewicht ein. Denn Gewerbe wird sich nur dort ansiedeln und auch bleiben, wo ein bestmöglicher Warentransport insbesondere auch ins europäische Ausland gesichert ist. Der Bayernhafen stellt aufgrund der zentralen Lage in Europa eine bedeutende Drehscheibe zwischen den west- und südosteuropäischen Wirtschaftsräumen dar. In Bezug auf den Schiffsgüterumschlag ist der Regensburger Hafen sogar der mit Abstand größte in Bayern.

0



Donauausbau: EU knüpft Förderung an Ausbauziele

Voraussetzung ist Abladetiefe 2,50 Meter an 240 Tagen – Koordinatorin Peijs: „Wirtschaftliche Vorteile sind bei Variante C.280 deutlich größer“

Passau, Brüssel kann sich beim Donauausbau offenbar eine deutlich höhere Förderung vorstellen als bisher bekannt. Karla Peijs, Koordinatorin der Generaldirektion MOVE der EU-Kommission für die Wasserstraße Rhein/Main-Donau, stellt im PNP-Interview einen Zuschuss von bis zu 50 Prozent der Planungskosten und bis zu 40 Prozent der Baukosten in Aussicht – allerdings nur, wenn die EU-Ausbauziele erreicht werden. Eine Abladetiefe von 2,50 Metern an mindestens 240 Tagen im Jahr, wie die EU fordert, bietet allerdings nur Variante C.280.

In Bayern gibt es Streit, welche Variante beim Ausbau der Donau gewählt werden soll. Können Sie diesen Streit nachvollziehen?

Karla Peijs: Ja, das kann ich. Seit vielen Jahren streiten die Parteien sich – statt miteinander zu sprechen. Jetzt gibt es Wahlen und deshalb ein sehr großes Interesse aller Seiten. Dabei haben fast alle vergessen, worum es sich eigentlich

handelt: ein Eingriff in die Donau, um weitere Eingriffe in die Ökologie durch mehr Autobahnen und Züge zu vermeiden. Schiffe verschmutzen die Umwelt weniger und sie sind sicherer. Ein Ausbau der Donau gäbe der Region die Möglichkeit, zur Drehscheibe zu werden zwischen Donau und Rhein/Main-Gebiet. Nach der letzten Studie sind die Eingriffe in die Ökologie bei der Variante C.280 nicht wesentlich größer als bei der Variante A, aber die wirtschaftlichen Vorteile sind bei Variante C.280 deutlich größer.

„Als Steuerzahler hätte ich Probleme“

Welche Variante würde die EU vorziehen? Und warum?

Peijs: Die EU ist nicht interessiert an bestimmten Varianten. Deswegen hat die EU ja auch eine variantenunabhängige Studie mitfinanziert. Die EU ist aber sehr wohl in-

teressiert am Ergebnis – der sogenannten Abladetiefe und den fahrsicheren Tagen.

Wie definiert die EU notwendige Abladetiefe und ausreichend fahrsichere Tage, damit eine Förderung infrage kommt?

Peijs: In den derzeit gültigen Vorgaben der EU ist eine Abladetiefe von 2,50 Metern an mindestens 240 Tagen im Jahr vorgesehen, gewünscht wären sogar 300 Tage.

2,50 Meter schafft Variante A nur an 200 Tagen, Variante C.280 an 301 Tagen. Mit wie viel Geld würde sich die EU also wo beteiligen?

Peijs: Die EU beteiligt sich, wie gesagt, nicht an einer bestimmten Variante, sondern sie beteiligt sich dann, wenn am Ende die richtige Abladetiefe und fahrsichere Tage als Resultat der Ausbaumaßnahmen stehen. Es geht hier um eine Fluss-Strecke, die nicht nur für Deutschland wichtig ist, sondern für die gesamte Europäische Union. Mich wundert es ehrlich gesagt



Die Niederländerin Karla Peijs ist EU-Koordinatorin für Binnenschifffahrt.

– Foto: dpa

sehr, dass man für sehr viel Steuergeld die Flüsse ausgebaut hat – und ausgerechnet jetzt, beim letzten großen Engpass, macht man nicht weiter. Als Steuerzahler würde ich erhebliche Probleme damit haben.

Jedenfalls könnte es sich bei der EU-Förderung des Donauausbaus um sehr viel Geld handeln – wie viel genau, das hängt ab vom Ergebnis der Verhandlungen über die finanzielle Ausstattung der nächsten Förderperiode, die von 2014 bis 2020 reicht.

Sollte es zu einer EU-Förderung kommen, ist immer die Rede von bis zu 50 Prozent. Das bedeutet aber nicht, dass es am Ende auch 50 Prozent wären, oder?

Peijs: Für Deutschland können es bis zu 50 Prozent für die Planungen und bis zu 40 Prozent für die Ausführungen sein, weil es sich um eine Engstelle handelt, die auch noch im Grenzgebiet liegt. Die Donau ist ein sehr wichtiger Verkehrskorridor – und genau solche Projekte stehen in der nächsten Förderperiode im Mittelpunkt.

Halten Sie eine wie auch immer geartete Verhandlungslösung etwa durch eine Aufwertung von A, für möglich – so dass sich die EU doch an A beteiligen würde?

Peijs: Diese Frage kann ich nie beantworten, weil ich die Einzelheiten nicht kenne. Nochmal: Die EU geht es nicht um Variante sondern um Abladetiefe und fahrsichere Tage.

Welche Auswirkung hätte an Ihrer Sicht eine Entscheidung gegen Variante C.280 für den o Bayerischen Raum, den bayerischen Raum und ganz Europa?
Peijs: Jede Entscheidung, die nicht die gewünschten Resultate bringt ist ein schwarzer Tag für Europa und mit Sicherheit für die Menschen in Bayern und den neuen Mitgliedstaaten, die bei dieser Verkehrskorridor von Deutschland abhängig sind. Dies würde die Entwicklung des ganzen Donauraums sehr stark beeinflussen und zwar negativ. Aber noch nicht. Es geht um Abladetiefen und fahrsichere Tage, nicht um Variante. In diese Klemme haben sich die Parteien selbst gebracht.

Interview: Alexander Kalin

Seehofer neigt bei Donau-Ausbau zu umweltfreundlicher Lösung

Sonntag, 23. Dezember 2012, 10:19 Uhr

München (dpa/lby) - Die Entscheidung über den Donau-Ausbau soll Ende Januar oder Anfang Februar fallen. Ministerpräsident Horst Seehofer (CSU) lässt durchblicken, dass er eine umweltfreundliche Lösung dem maximalen wirtschaftlichen Nutzen vorziehen würde. Beim Donau-Ausbau gehe es am Ende um die Abwägung: «Will man, im Spannungsverhältnis von Wirtschaft und Ökologie, nach dem Prinzip der Maximierung vorgehen - nach dem Motto: Man ist erst zufrieden, wenn der wirtschaftliche Nutzen maximiert ist. Oder strebt man besser unter stärkerer Berücksichtigung der Ökologie eine Optimierung an», sagte der CSU-Chef. In der Vergangenheit seien solche Entscheidungen häufig unter dem Gesichtspunkt der Maximierung gefallen. «Ich persönlich neige bei solchen Vorhaben mehr zur Optimierung.»

ZU DIESEM ARTIKEL EIN VIDEO / FOTO BEITRAGEN (HTTP://WWW.BILD.DE/KAP/UPLOAD1414)
DIESEN ARTIKEL AUF FACEBOOK TEILEN (HTTP://WWW.FACEBOOK.COM/SHARE.PHP?U=HTTP://WWW.BILD.DE/REGIONAL/MUENCHEN/MUENCHEN-REGIONAL/SEEHOFER-NEIGT-BEI-DONAU-AUSBAU-ZU-UMWELTFREUNDLICHER-27781634-BILD.HTML)

-  [Design für Bad und Seele](#)
-  [50,- € Jubiläums-Bonus!](#)
-  [GOLDANKAUF. Bequem & fair](#)

23.01.2013
 Bayerns Dante vor
 Nationalmannschaft
 (http://www.bild.de/regional/muenchen/muenchen-regional/bayerns-dante-23-01-2013-1316042-bild.html)
 Ehemalige
 gestorben
 (http://www.bild.de/regional/muenchen/muenchen-regional/ehemalige-23-01-2013-1316068-bild.html)
 Operation von
 Nürnbergs Schäfer
 Komplikationen
 (http://www.bild.de/regional/muenchen/muenchen-regional/operation-von-nuernbergs-schaefer-ohne-komplikationen-2821052-bild.html) WEITER
 6 7 8 9 10 ... »

Deggendorfer Zeitung vom 22.01.2013

Sachlich, friedlich

Zum Kommentar zum Thema

Donauausbau vom 19. Januar:

„Herr Fuchs hat seinem Ärger über das wahrscheinliche Ende des geplanten Staustufenbaues freien Lauf gelassen. Da werden von ihm die Gegner von Staustufe und Stichkanal in die Ecke voreingenommener Zeitgenossen gestellt, die einer ideologiefreien Güterabwägung nicht zugänglich seien.

Denn es gehe, so Herr Fuchs, überhaupt nicht um die besseren Argumente (...) Dieser Kommentar ist keine journalistische Glanzleistung; er gehört nicht in die Kategorie Meinungsbildung, sondern Stimmungsmache. Der Widerstand gegen die Ausbaupläne wurde und wird getragen von breiten Bevölkerungsschichten und war immer beeindruckend sachlich, friedlich und argumentativ.“

Georg Hetges

Mariaposching

Marktrat Hengersberg einstimmig gegen die Variante C280

Petition an den Landtag – Hochwasserschutz schnell umsetzen

Hengersberg. Vor der Entscheidung über den Donnausbau hat sich der Marktrat Hengersberg mit einer einstimmig verabschiedeten Petition an den Landtag gewandt und fordert, die Ausbauvariante C280 abzulehnen und den Hochwasserschutz für ein 100-jährliches Hochwasser schnellstmöglich umzusetzen.

Der Marktrat lehnte in der jüngsten Sitzung den Ausbau nach Planungsvariante C280 nicht zuletzt deshalb ab, weil er unkalkulierbare Folgeschäden für den Markt Hengersberg mit sich brächte. Wie Bürgermeister Christian Mayer zu verstehen gab, sei es zweifelsfrei erwiesen, dass ein

Staufenausbau einen Grundwasseranstieg zur Folge hätte, was auch vom Umweltministerium bestätigt worden sei.

Mayer verwies auf Stauwehr-Projekte wie etwa den Brombach-Speichersee, Sinzing im Landkreis Regensburg, den unteren Lech oder das Gebiet vor der Staustufe Staabing, wo es in der Vergangenheit trotz vorangehender Untersuchungen zu unvorhergesehenen Grundwasseranstiegen mit hohen Folgeschäden gekommen sei. Die Voraussetzungen bei diesen Projekten seien vergleichbar mit denen des Marktes Hengersberg, der mit der Gemeinde Niederaltreich eine gemeinsame Abwasserbeseitigungsanlage betreibe. Die Kanäle

liegen derzeit nicht im Grundwasser, was sich durch einen Anstieg aber schlagartig ändern würde, so Mayer. Sollte der Grundwasserspiegel dauerhaft ansteigen, müssten die Kanäle wasserdicht nachgerüstet werden, was Kosten von bis zu einer Million Euro verursachen würde. Die Kläranlage liegt etwa einen Kilometer oberhalb der geplanten Staustufe bei Aicha. Derzeit läuft das gereinigte Abwasser frei fließend in die Donau ab. Wenn die Staustufe das Wasser der Donau anstaut, müsste das gesamte Abwasser von 10 000 Einwohnern in die Donau gepumpt werden, was dauerhaft auch Pumpkosten zur Folge hätte.

In der Petition wird auch angeführt, dass durch die geplanten Spundwände mit veränderten Grundwasserhältnissen zu rechnen sei und davon sämtliche Hausbesitzer im Ortsteil Altenaufer und in der Nachbargemeinde Niederaltreich betroffen wären.

Der Markt Hengersberg betont auch, dass die freifließende Donau derzeit eines der schönsten Naherholungsgebiete für die einheimische Bevölkerung sei und der Fischereiverein Hengersberg mit über 600 Mitgliedern immer wieder auf die existenzielle Gefährdung strömungsliebender Fischarten verweist.

Der Markt, in dem von den 4500

Arbeitsplätzen 3000 im Überschwemmungsgebiet der Donau liegen, fordert, den Hochwasserschutz schnellstmöglich umzusetzen. Sollte die Donau eines Tages überlaufen, stünden Betriebe mit 3000 Arbeitsplätzen zwei Meter unter Wasser. 1500 davon seien in der Automobilzulieferindustrie tätig heißt es in der Petition, in der eindringlich darum gebeten wird, die freifließende Donau nicht zu zerstören, sondern die Grundlagen der Heimat mit ihrer vielfältigen Schönheit zu erhalten.

Im Marktrat, der sich einstimmig für die Petition aussprach, war man sich im Grunde einig, dass die Variante A in der Gesamtabwägung die bessere Option darstellt.

Dr. Josef Einhellig (FW) meint dazu, dass für Hengersberg der Hochwasserschutz das wesentliche Problem darstelle und oberste Priorität habe. Ewald Straß (SPD), dem eine Null-Variante am liebsten wäre, kommt die Petition entgegen. Willi Lallinger (CSU) konnte das Argument der Landtagsverhandlung in der Petition nicht nachvollziehen. Der Antrag sei ihm ein wenig zu destruktiv gehalten. Auf die Frage von Mathis Berger (LL) nach einer eventuellen Kostenbeteiligung für den Markt ließ Christian Mayer wissen, dass der Ausbau für die Anwohner meinten, die vom Hochwasserschutz profitierten, relativ teuer werden könne.

-

Zugunsten der Natur

Zu den Berichten über den Donauausbau:

„Die Mühlhamer Schleife mit der Halbinsel als Naturschutzgebiet auszuweisen ist eine der wichtigsten Aufgaben. Wichtig ist eine Renaturierung der Mühlhamer Schleife zugunsten der Natur. Keine 600 000 m³ Wasserbausteine in der sogenannten freifließenden Donau, keine Motorboote, keine weiße Flotte, kein Frachtschiffverkehr, die Natur hat gewonnen. Pro Jahr ca. 200 000 Liter weniger Kraftstoffverbrauch in der Schleife durch schwere Dieselmotoren, in 10 Jahren ca. 2 Millionen Liter Kraftstoff. Dazu ein herausragendes Naturschutzgebiet von Maxmühle bis Mühlham. Kleine Nebenbäche erhalten nicht nur den Bestand der Fische, sondern entwickeln eine Vielfalt wie z.B. in Rhinau am Rhein (Rust). Die Vogel-, Tier- und Insektenwelt hat einen sicheren Lebensraum und wird ebenso wie andere Gebiete zu allen vier Jahreszeiten ein Vorzeigeparadies. Die Pflanzen, Bäume usw. haben durch die Vielfalt der Tierwelt eine Bestandssicherung, wenn „Ranger“ wie in Rhinau das gesamte Gebiet betreuen. Ein Schlauchwehr ist für den Naturschutz auf Dauer sicherer als die vielen Bühnen und ständigen Aus-

besserungsarbeiten bzw. das Bearbeiten der Schiffahrtsrinne zur Unfallvermeidung. Ein Schlauchwehr kann auch bei Hochwasser zur Regulierung verändert werden, um Hochwasserspitzen abzubauen. Mit dem Seitenkanal wird die Schifffahrt sicherer und zuverlässiger im schwierigen Abschnitt bei Mühlham. Auf Dauer profitiert die Landwirtschaft durch die Grundwasserhaltung und wir vermeiden eine weitere Eintiefung der Donau durch das Schlauchwehr.

Dies sind einige meiner persönlichen Bemerkungen zu den vielen Aussagen von Politikern oder von früheren Ogris-Befürwortern oder Ministern, denen Wahlstimmen wichtiger sind als ‚zu Ende denken‘ für Bayern, für Deutschland und für Europa. Zitat von Robert Kegan: Betrachten sie Konflikte immer als ein Aufeinanderprallen von Ideen, nicht von Menschen. Zitat von Andre François: Mit Aufrichtigkeit kann man die verblüffendsten Wirkungen erzielen... Womit wir bei den 33 Millionen Gutachten/Gutachter wären, die alle Details mit bestem Wissen und Gewissen zur Entscheidungsfindung eingebracht haben. Meine Meinung: C.280 nicht gebaut, Schleife versaut!“

*Manfred Eiberweiser sen.
Deggendorf*

Klares „Nein“ zu Staustufen-Plänen

Hengersberger Marktrat schickt Petition an die bayerische Staatsregierung

Hengersberg. (ls) Der Markt-gemeinderat Hengersberg fordert die bayerische Staatsregierung auf, die Ausbauvariante C2,80 der Donau abzulehnen und den Schutz für ein 100-jähriges Hochwasser schnellstmöglich umzusetzen. Eine entsprechende Petition wurde auf den Weg gebracht.

Der Markt lehnt den Ausbau nach Planungsvariante C2,80 nicht zuletzt deshalb ab, weil er unkalkulierbare Folgeschäden mit sich brächte. Es sei zweifelsfrei erwiesen und wurde auch vom Bayerischen Umweltministerium bestätigt, dass ein Staustufenausbau einen Grundwasseranstieg zur Folge hätte, so die Argumentation. Dadurch seien Folgeschäden zu erwarten.

Hengersberg betreibt mit der Nachbargemeinde Niederalteich eine gemeinsame Abwasserbeseitigungsanlage. Die Kanäle liegen derzeit nicht im Grundwasser. Durch einen Grundwasseranstieg werden einige Kanäle jedoch im Grundwasser liegen. Dadurch wird bei Undichtigkeiten der Kanäle Grundwasser in das Kanalnetz eindringen. Dieses Grundwasser würde über die

Kanäle der Kläranlage zugeführt. Dort würde es die Kläranlage durchlaufen.

„Hochwasserschutz muss Priorität haben“

Derzeit hat Hengersberg diese Situation etwa zwei Tage nach einem Donau-Hochwasser. Mit Ablauf des Hochwassers ist die Situation derzeit sofort wieder erledigt. Sollte der Grundwasserspiegel jedoch dauerhaft ansteigen, müssten die Kanäle wasserdicht nachgerüstet werden. Dies würde Kosten von bis zu einer Million Euro verursachen. Die Gemeinderäte fragen sich, wer die Kosten für eine Abwasserkanalsanierung tragen soll, die durch eine Staustufe ausgelöst ist. Für Kanäle im Grundwasserbereich gelten wesentlich strengere Auflagen als für Kanäle oberhalb des Grundwassers.

Als zweiter Punkt wird die Kläranlage beschrieben. Diese liegt etwa einen Kilometer oberhalb der geplanten Staustufe Aicha. Derzeit läuft das gereinigte Wasser frei fließend in die Donau ab. Wenn die Staustufe das Wasser der Donau anstaut, müsste das gesamte Ab-

wasser von 10000 Einwohnern in die Donau gepumpt werden. Dabei ist mit erheblichen dauerhaften Pumpkosten zu rechnen.

Durch die geplanten Spundwände im Donaudamm rechnet der Markt mit veränderten Grundwasserhältnissen.

Würden einige Fischarten aussterben?

Durch diese würden sich sämtliche Gebäude im Ortsteil Altenufer und in Niederalteich mit anderen Grundwasserständen befassen müssen. Hengersberg rechnet mit veränderten Kellern, die Gebäudeschäden verursachen. Ein Ansteigen des Grundwassers durch ein Donau-Hochwasser für ein paar Tage ist unproblematisch. Wie sich das Dauergrundwasser auf die Gründungen der Gebäude auswirkt, werde man wohl erst in einigen Jahrzehnten genau wissen.

Die freifließende Donau sei derzeit eines der schönsten Naherholungsgebiete für die einheimische Bevölkerung, so die Begründung des Marktes weiter. Der Fischereiverein weist darauf hin, dass einige

strömungsliebende Fischarten, die nur noch dort vorkommen, durch eine Staustufe aussterben werden.

Der Hochwasserschutz soll schnellstmöglich umgesetzt werden. Hengersberg hat von 4500 Arbeitsplätzen etwa 3000 im Überschwemmungsgebiet der Donau.

Wunsch: Ausbau so sanft wie möglich

Bei vielen Stauwehr-Projekten, wie etwa des Brombach-Speichersees (Sinzing im Landkreis Regensburg), kam es in der Vergangenheit trotz vorangehender Untersuchungen zu unvorhergesehenem Grundwasseranstieg mit hohen Folgeschäden. Die Voraussetzungen bei diesen Projekten waren vergleichbar, so die Vertreter des Marktes.

Hengersberg wünscht sich den Ausbau so sanft wie möglich, oder gar die „Null-Variante“. Gemeinderat Ewald Strasser sprach an, dass die Variante A einen „umweltzerstörerischen Eindruck“ hinterlassen könne. Nicht die Donau solle sich den Schiffen anpassen, sondern die Schiffe sollten sich dem Fluss anpassen.

Donauschützer wollen bald Freudenfest feiern

Fackelaktionen in Metten und Niederaltach zum Erhalt der freifließenden Donau

Metten/Niederaltach.

Freundinnen und Freunde der Donau haben am Samstagabend mit Fackeln an der Donau ihre Verbundenheit untereinander, mit der strömenden Donau und mit vielen anderen Aktionen entlang der Flüsse und in Berlin gefeiert. Aufgerufen zu dieser Demonstration für naturnahe Flüsse hatten unter anderem der Landesbund für Vogelschutz (LBV), der Bund Naturschutz (BN), das Zukunftsforum Metten, Greenpeace und Bündnis 90/Die Grünen.

Für die Donauschützer hatte der Samstagmorgen mit dem Blick in die Zeitung gut angefangen: Die PNP berichtete, dass sich das Wirtschafts- und Umweltministerium in der „Votlage zur Vorbereitung der Entscheidung über den Donauausbau“ für die sanftere Ausbauvariante A als bessere Option ausspeche. Nach Sonnenuntergang trafen sich die Donauschützer in Niederaltach, Vilshofen, Metten und Straubing am Fluss, um mit Lichtern und Fackeln ein Zeichen zu setzen für den Erhalt der freifließenden Donau. „Wir fordern nicht die Variante A“, machte Georg Kestel beim Treffen in Niederaltach klar. Der Vorsitzende der BN-Kreisgruppe Deggendorf betonte: „Wir fordern, dass die Donau frei fließen kann und die ökologische Qualität verbessert wird.“ Die Variante A sei ein Kompromiss, auf den man sich einlassen könne, „wir werden uns ihr nicht entgegenstellen, aber sie ist nicht in unserem ureigenen Interesse“.

Dass die Ökologie vor den Interessen der Wirtschaft stehen müsse, betonte auch MdL Christian Magerl von den Grünen aus Freising. „Die Donau ist europäisches Schutzgebiet. Sie ist ein internationaler Fluss mit verbind-



Bei Fackelschein am Donaustrand in Metten zelebrierten die Flussschützer ihre Verbundenheit mit der freifließenden Donau. Links: Georg Kestel (l.) vom Bund Naturschutz und Christian Magerl von den Grünen forderten in Niederaltach mehr Ehrlichkeit in der Debatte um den Donauausbau. – Fotos: Summer/Pöschl

endem Charakter, das gilt auch für die Tiere und Pflanzen im und entlang des Stroms.“

„Gar kein Ausbau“ – mit beschrifteten Schildern an ihren Rücken machte eine Gruppe aus Spiegelau deutlich, wie sie zur aktuellen Diskussion über den Donauausbau steht. „Hände weg von der Donau“, unterstrich Isolde Keilhofer ihre Meinung und bekam Unterstützung von Sabine Macht aus Riedlhütte: „Ein Ausbau ist immer ein Eingriff, der das Ökosystem schädigt. Naturzerstörung ist unzeitgemäß.“ Für sie ist das Argument der Verbesserung für

Kraftwerke die Intention.“ Die Verbesserung für die Schifffahrt ist auch für Konrad Döringer nur ein Scheinargument.

„Mit dieser Aktion wollen wir uns vor unseren Fluss, vor unsere Heimat stellen“, erläuterte Georg Kestel den Sinn der Aktion. Er forderte, dass bei der Diskussion um den Donauausbau wieder Ehrlichkeit Einzug halte und nicht Argumente diskutiert werden, die längst widerlegt sind. Christian Magerl blickte positiv in die Zukunft: „Ich hoffe, dass diese Aktion an der Donau zum letzten Mal eine Protestaktion ist – und dass wir hier

im nächsten Jahr ein Freudenfest feiern.“

Brigitte Reinhardt, die stellvertretende Vorsitzende der BN-Kreisgruppe Deggendorf, begrüßte in Metten rund 70 Naturliebende am Parkplatz beim Wasserwachthäuschen. Mit brennenden Fackeln zogen die Teilnehmer an den Donaustrand zu einem stimmungsvoll mit Lichtern geschmückten Platz zwischen knorrigen Silberweiden.

„Sicherlich kann jeder von Ihnen seine eigene Geschichte erzählen, sein persönliches, heilsames oder prägendes Erlebnis mit diesem großartigen Fluss“, beschrieb Hannelore Summer von der LBV-Bezirksgeschäftsstelle die tiefe emotionale Verbundenheit der Menschen mit ihrem Fluss. Es seien Altbat

Emanuel vom Kloster Niederaltach und die Freundinnen der Donau gewesen, die die spirituelle Komponente öffentlich betont hätten. Und das sei – neben den Ökosystemdienstleistungen und natürlichem Hochwasserschutz – der Schlüssel zum Schutz naturnaher Flüsse.

„Die Variante C280 mit tiefen Sohlbaggerungen, einer Dichtwand im Naturschutzgebiet und einer Staustufe verbessert das dynamische Ökosystem trotz Nebengerinne eben nicht. In der EU sind nicht Vorschläge, um die Verkehrsströme zu kanalisieren, maßgeblich, sondern die Umweltgesetze Wasserrahmenrichtlinie, FFH- und Vogelschutzrichtlinie“, hielt Summer den Argumenten der Ausbau- lobby entgegen. – pö/sum

Letzte Gefechte um Donau-Ausbau

Weber bekräftigt Votum für C 2,80-Variante – FDP sieht Staustufe beerdigt

Straubing/München. (ta) Ein Ausbau der Donau ohne Staustufe wird immer wahrscheinlicher. Sowohl das Wirtschafts- als auch das Umweltministerium empfehlen Ministerpräsident Horst Seehofer (CSU) die sogenannte sanfte Variante A ohne Staustufe und Stiehkanal. Das sagte Wirtschaftsminister Martin Zeil am Samstag bei der Winterklausur der FDP in Kloster Benediktbeuern. Der stellvertretende Ministerpräsident verband das mit einem Seitenhieb auf die CSU: „Ohne FDP wäre es nie möglich gewesen, die Zubetonierungsmentalität bei unserem Koalitionspartner zu beenden.“

Am kommenden Freitag soll der Koalitionsausschuss über den Ausbau des letzten weitgehend unverbauten Donau-Abschnitts zwischen Straubing und Vilshofen beraten. Seehofer hat sich zwar noch nicht öffentlich festgelegt – aber in vielen Äußerungen durchblicken lassen, dass er die umweltfreundlichere Variante für sinnvoller hält. Seehofer

will auch noch Gespräche mit allen anderen Beteiligten einschließlich der Niederbayern-CSU führen, die mehrheitlich für den Ausbau mit Staustufe ist.

400 Millionen Euro für Hochwasserschutz

CSU-Bezirksvorsitzender Manfred Weber wandte sich unterdessen in einem Brief an Seehofer und bekräftigte das Votum der Niederbayern-CSU für die Variante C 2,80. Unabhängig von der Ausbauphase forderte er in jedem Fall einen verbesserten Hochwasserschutz für die Donau-Anlieger. Ein Großteil der Teilstrecke sei nur auf einen Schutz gegen ein 30-jährliches Hochwasser ausgelegt: „Die Deiche sind in der Regel um einen Meter zu niedrig (...) Dies ist ein unhaltbarer Zustand“, heißt es in dem Brief.

Weber fordert einen „Sonderförderkopf Hochwasserschutz Donau“, der mit 40 Millionen Euro im Jahr ausgestattet werden soll. Den Gesamtbedarf der Hochwasser-Nach-

rüstungen bezifferte Weber auf 400 Millionen Euro.

Freie-Wähler-Chef Hubert Aiwanger forderte am Sonntag: „Seehofer muss die Staustufe jetzt endlich beerdigen.“ Es sei beschämend, dass gerade die Niederbayern-CSU „so viel Ehrgeiz darauf verwendet, die eigene Heimat zu verschandeln“. Aus der touristischen Nutzung der frei fließenden Donau sei auch wirtschaftlich ein größerer Wert zu ziehen als aus einer durch „Staustufe verstümmelten“ Donau.

Laut Medienberichten ist eine Vorentscheidung zugunsten der Variante A bereits gefallen. Eine Zeitung zitierte aus einer „Vorlage zur Vorbereitung der Entscheidung über den Donauausbau“, die Wirtschafts- und Umweltministerium für die entscheidende Kabinettsitzung erstellt hätten. Darin heißt es: „Im Sinne einer Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse und unter gleichzeitiger Berücksichtigung der herausragenden Ökologie stellt Variante A in der Gesamtabwägung die bessere Option dar.“



Vorentscheid

Sanfter Donauausbau wahrscheinlich

Ein Donauausbau ohne Staustufe rückt näher. Wirtschaftsminister Zeil will die "Zubetonierungsmentalität" der Niederbayern-CSU beenden. In einem Brief an Seehofer wirbt diese trotzdem weiter für den Ausbau mit Staustufe.

Stand: 21.01.2013

Sowohl Umwelt- als auch Wirtschaftsministerium, so Zeil, empfehlen die sanfte Variante ohne Staustufe und Stichkanal. Bei der Winterklausur der FDP in Kloster Benediktbeuren fand Wirtschaftsminister Zeil am Samstag klare Worte gegenüber dem Koalitionspartner:

"Ohne FDP wäre es nie möglich gewesen, die Zubetonierungsmentalität bei unserem Koalitionspartner zu beenden."

Wirtschaftsminister Martin Zeil

Auch Freie-Wähler-Chef Hubert Aiwanger tritt am Wochenende für ein Ende der Diskussionen ein:

"Beratungen hierzu gab es mittlerweile genug, und es ist beschämend, dass gerade die Niederbayern-CSU so viel Ehrgeiz darauf verwendet, die eigene Heimat zu verschandeln."

Landesvorsitzender der Freien Wähler, Hubert Aiwanger

Laut Aiwanger sollen die "Betonpolitiker" einsehen, dass man aus einer sanft ausgebauten Donau auch wirtschaftlich einen größeren wirtschaftlichen Wert ziehen könne als von einer "durch die Staustufe verstümmelten Donau".

Niederbayern-CSU schickt Brief an Seehofer

Nach den Äußerungen Zeils am Samstag und den Spekulationen über einen möglichen Vorentscheid zugunsten eines sanften Donauausbaus hat die niederbayerische CSU sich mit einem Brief an Ministerpräsident Horst Seehofer gewandt. Sie befürwortet nach wie vor einen Ausbau der Variante C 2.80 mit Staustufen. Der CSU-Bezirksvorsitzende Manfred Weber forderte in seinem Brief zusätzliche Mittel für einen 100-jährigen Hochwasserschutz - unabhängig davon, für welche Variante sich die Staatsregierung entscheidet.

Entscheidung am kommenden Freitag

Noch diese Woche soll der Koalitionsausschuss über die Art des Donauausbaus entscheiden. Ministerpräsident Horst Seehofer hat sich noch nicht öffentlich festgelegt und will vor der Entscheidung mit allen Beteiligten Gespräche führen.

Der Naturschutz-Bischof und die Schifffahrtslobby



An der schönen blauen Donau.



Dieterhanitzsch.de
21.1.13

KARIKATUR DIETER HANITZSCH

Sie erbrachten mit dem Gletscherschmelzwasser aus den Alpen eine stetige Wasserführung der südlichen Donauzuflüsse. Diese Verhältnisse beginnen sich mit der Klimaerwärmung grundlegend zu ändern: Schon jetzt – und künftig zunehmend – ist der Winter die Hauptniederschlagszeit in unserem Donaueinzugsbereich; soweit noch statt Regen Schnee fällt, bleibt er nur mehr kurzfristig liegen, die Gletscherreste in Bayern werden in wenigen Jahrzehnten verschwunden sein, in den Zentralalpen schmelzen die Gletscher erschreckend schnell ab. Das hat zur Folge, dass die südlichen Nebenflüsse der Donau künftig im Sommer weitaus weniger Wasser zuführen werden als bisher, wovon besonders die Mülhamer Schleife als frei fließendes Gewässer betroffen wird. Die sogenannte sanfte Ausbauvariante sieht Veränderungen der Flussufer vor, um eine leichte Stauwirkung und damit eine Erhöhung des Wasserspiegels zu erreichen. Wenn aber nur noch wenig Wasser fließt, geht diese Maßnahme ins Leere. Gleichzeitig drohen massive Beeinträchtigungen der bestehenden Gewässerumwelt: Das Restwasser in der Donau wird sich im Sommer aufheizen, die Altwässer werden trockenfallen und die Feuchtgebiete zumindest zeitweise versteppen – mit nachteiligen Folgen für Flora und Fauna. Verhindern kann diese Klimafolgen nur eine Stauhaltung in der Mülhamer Schleife, wie sie die auch von der EU befurwortete Ausbauvariante mit Bau eines Seitenkanals für die Schifffahrt vorsieht. *Horst Neumayr, Obergrubsbach*

„Landeskirche für Erhalt der Donau“ vom 14. Januar:

Wenig Profit, viel Schaden

Der frühere CSU-Chef Erwin Huber polemisiert in unertraglicher Weise gegen den evangelischen Landesbischof Bedford-Strohm – offensichtlich ohne zu wissen, was dieser überhaupt in seiner Predigt bei der Donausegnung im Niederaltich gesagt hat. Dieser hat nämlich in keiner Weise den Befürwortern des Donauausbaus mit Staustufe und Seitenkanal Verantwortungslosigkeit unterstellt und Moral abgesprochen. Schon gar nicht hat er von Gut und Bose beziehungsweise von Heiligen auf der einen und Sündern auf der anderen Seite gesprochen.

Vielmehr hat der Landesbischof bei der Auslegung von Psalm 8 von der Schöpfungsverantwortung der Christen und der heutigen theologischen Auslegung des

Schöpfungsberichts gesprochen. Bezogen auf den Donauausbau hat er eine ethische Güterabwägung zwischen einem relativ geringen wirtschaftlichen Nutzen, der mit einem massiven Eingriff in die Natur verbunden wäre, und einem sanften Ausbau mit geringeren Eingriffen in die Natur vorgenommen und sich dann für den sanften Ausbau ausgesprochen.

Herr Huber unterminiert so seine eigene Glaubwürdigkeit. In den letzten Jahrzehnten haben wir fast immer zugunsten wirtschaftlicher Vorteile und zulasten der ökologischen Lebensgrundlagen entschieden. Es wird höchste Zeit, diesen Prozess umzukehren. Herr Huber würde ich in der kommenden Fastenzeit eine Einkehrwoche im Kloster Niederaltich empfehlen. Dort könnte er an den Gottesdiensten der Benediktiner mit ihren wunderbaren Gesängen im byzantinischen Ritus teilnehmen und seine Position einmal in Ruhe überdenken. *Ewald Kleiboldt, Traunstein*

Betonierte Pegelhilfen

Der evangelische Landesbischof ist nicht die Landeskirche, sondern ihr Bediensteter. Seine Äußerungen zum Ausbau der Donau im Bereich der Mülhamer Schleife stellen wohl seine Privatmeinung dar; ich sehe jedenfalls keine Ermächtigung durch die Landessynode, in dieser eher kirchenfernen Frage für die Landeskirche zu sprechen.

Seit mindestens 7000 Jahren gestalten dort ansässige Menschen die Flusslandschaften Niederbayerns und verändern sie nach ihren Bedürfnissen. Wenn Herr Bedford-Strohm die in der Tat schöne und erhaltenswerte Kulturlandschaft der Mülhamer Schleife dennoch für Natur hält, ist das seine Sache. Welchen moralischen oder gar religiösen Grund kann er aber dafür anführen, dass diese uralte Kulturlandschaft ab jetzt nicht mehr umgestaltet werden darf? Selbstverständlich ist es jeder-

mann unbenommen, sich für den Erhalt dieser Landschaft einzusetzen, weil sie ihm gut gefällt und eine lange Tradition hat.

Zum einen verändert das aber die Gewichte der widerstreitenden Interessen, weil es eben nicht um den Schutz ursprünglicher Natur vor bösem Profitstreben geht. Zum anderen sollte in derartige Erwägungen auch einfließen, dass jetzt die Weichen für die Entwicklung in den nächsten Jahrzehnten gestellt werden und dabei die anstehenden klimatischen Änderungen beachtet werden müssen. Schon im vergangenen Jahrhundert und bis heute war die Schifffahrt im Bereich der Mülhamer Schleife regelmäßig wegen Niedrigwassers im Sommer entweder erschwert oder sogar zeitweise unmöglich. Dabei waren die Sommermonate die jährliche Hauptniederschlagszeit, die Winterniederschläge fielen regelmäßig als Schnee und blieben in Hochlagen bis zum Frühsommer liegen.

Offenbar sanfter Donauausbau

Entscheidungsvorlage für Kabinett spricht sich für Variante A aus – Weber fordert schnellen Hochwasserschutz

Von Alexander Kain

München. Sind die Würfel beim Donauausbau bereits gefallen? „Im Sinne einer Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse und unter gleichzeitiger Berücksichtigung der herausragenden Ökologie stellt Variante A in der Gesamtabwägung die bessere Option dar.“ Mit diesem Satz schließt eine „Vorlage zur Vorbereitung der Entscheidung

über den Donauausbau“, die Wirtschafts- und Umweltministerium für die entscheidende bayerische Kabinettsitzung im Februar (die Rede ist vom 20. oder 27. Februar) vorbereitet haben, und die der PNP vorliegt. In einem Münchner Ministerium sprach man von einer „Vorentscheidung“.

Offiziell will sich Ministerpräsident Horst Seehofer (CSU) beim Donauausbau noch nicht

festlegen – es wäre nicht klug, noch Gesprächspartner in der Staatskanzlei zu diesem Thema zu empfangen, wenn längst eine Entscheidung gefallen wäre, machte er am Rande der CSU-Klausurtagung in Kreuth deutlich. Seiner Staatskanzlei war das Schreiben bereits vor dem Treffen in Kreuth zugegangen. Erst in der kommenden Woche will sich Seehofer mit Vertretern der Niederbayern-CSU treffen,

um über den Donauausbau zu sprechen.

Unterdessen fordert der Bezirksvorsitzende der niederbayerischen CSU, Manfred Weber, einen „Sonderfördertopf Hochwasserschutz Donau“ in Höhe von 400 Millionen Euro, um endlich die dringend notwendigen Hochwasserschutzmaßnahmen anzugehen. Sollte es im Fall einer Entscheidung für Variante A zu einem Ausfall von

Fördergeldern des Bundes und der EU kommen, müsse der Freistaat dies aus Landesmitteln „vollständig kompensieren“, schrieb Weber in einem Brief an Seehofer. Außerdem müsse angesichts der zunehmenden verkehrlichen Überlastung im Donauraum ein Gesamtkonzept für Straße, Schiene und Wasserstraße erstellt werden, so Weber weiter. – Kommentar Seite 2/ Bayern

Wie geht es weiter beim Hochwasserschutz?

Von Alexander Kain

München. Die „Vorlage zur Vorbereitung der Entscheidung über den Donauausbau“ befasst sich auch mit dem Hochwasserschutz der Donauanlieger. Derzeit seien 30 000 Menschen bei einem hundertjährigen Hochwasserereignis unmittelbar betroffen, weitere 70 000 mittelbar als Grundeigentümer, Landnutzer oder Beschäftigte, heißt es in der Vorlage. „Der bestehende Hochwasserschutz schützt in weiten Teilen nur vor einem dreißigjährigen Hochwasserereignis“. Zwar habe in drei vorgezogenen Maßnahmenpaketen in einigen Bereichen die Schutzanlage mit Gesamtinvestitionen von rund 120 Millionen Euro bereits angepasst werden können, es gebe aber „Einschränkungen der betroffenen Städte und Gemeinden bei der Bauleitplanung und damit Entwicklung.“

Intensive Gedanken macht sich die Vorlage über die Finanzierung des Hochwasserschutzes. Der sei „Aufgabe des Freistaats Bayern“, der Bund müsse grundsätzlich nur die „nachteiligen Auswirkungen der verkehrswasserbaulichen Maßnahmen auf den Hochwasserabfluss ausgleichen“. Im Donaukanalisierungsvertrag von 1976 hätten der Bund und Bayern die Einbeziehung des Hochwasserschutzes ins Donauausbauprogramm vereinbart. „Auf Basis dieser Regelungen wurden 1998, 2003 und 2007 drei Vereinbarungen über die Umsetzung von vorgezogenen Maßnahmenpaketen abgeschlossen.“ Darin sei eine Kostenteilung von Zweidrittel für den Freistaat und einem Drittel für den Bund festgelegt worden – allerdings nur „vorläufig“.

Nun werde angestrebt, heißt es weiter in der Vorlage, „diese Pauschalregelung, analog zum verkehrlichen Ausbau vertraglich zu fixieren“. Allerdings: „Der Bund möchte derzeit nur die aus den jetzt vorliegenden Planungen der EU-Studie resultierenden, aus-

baubedingten Hochwasserschutzkosten übernehmen.“ Eine nachträgliche, exakte Trennung der Kostenanteile sei aber mit einem hohen Aufwand verbunden. „Außerdem bleiben dann bereits erfolgte verkehrliche Ausbaumaßnahmen, die ebenfalls zu einer Erhöhung der Wasserstände beitragen, strittig.“ Im Falle eines kompletten Verzichts auf einen verkehrlichen Ausbau der Donau könne der Bund gar versuchen, „bereits geleistete Zahlungen aus den drei vorgezogenen Maßnahmenpaketen zurückzufordern.“ Der bayerische Standpunkt lautet daher: „Ein Ausstieg des Bundes aus der Beteiligung im Fall einer Entscheidung für Variante A liefe den bestehenden Verträgen zuwider. Außerdem hat der Bund den Vereinbarungen zu den vorgezogenen Maßnahmenpaketen zugestimmt, als die Beschlusslage im Bundestag den Bau von Variante A vorsah.“

Ebenfalls als problematisch könnte sich im Falle einer Entscheidung für Variante A erweisen, dass der Bund dann die Priorität für den Donauausbau nach hinten stellt und stattdessen erst andere Projekte in Deutschland finanziert, bei denen ein höherer verkehrlicher Nutzen entsteht. Dann wäre der Bund nicht aus dem Donauausbau ausgestiegen, er hätte ihn nur verschoben. Und da Hochwasserschutz primär Sache des Freistaates ist und eine schnelle Umsetzung des Hochwasserschutzes für Ostbayern notwendig ist, müsste Bayern dies wohl alleine stemmen, um keine Zeit zu verlieren.

Wie auch immer diese Auseinandersetzung ausgeht: Das für den Hochwasserschutz zuständige Umweltministerium weist in dem Papier vorsorglich darauf hin, dass die Mittel des bestehenden Hochwasserschutzprogrammes nicht ausreichen und schlägt vor, „die Mittel um 300 Millionen aufzustocken und jährlich etwa 15 Millionen Euro für den Hochwasserschutz an der Donau bereitzustellen“. Damit wäre der realistischere in etwa 20 Jahren abgeschlossen.

Weber fordert 400 Millionen Euro für Dämme und Deiche an der Donau

Der 69 Kilometer lange Donauabschnitt zwischen Straubing und Vilshofen, über den seit Jahrzehnten gestritten wird, wird ständig ausgebagert, und die Ufer sind stark verbaut mit etwa 320 Dämmen quer und längs der Fließrichtung. Dennoch ist die Donau in diesem Bereich mit durchschnittlich 46 Schiffsunfällen pro Jahr der gefährlichste Streckenabschnitt im gesamten deutschen Wasserstraßennetz. Ursprüngliches Ausbauziel war, die Abladetiefe von 2,50 Metern ganzjährig sicherzustellen. Die derzeit diskutierten Ausbauplanen A und C.280 erreichen beide dieses Ziel nicht. Beide Varianten sind auf 50 der 69 Flusskilometer weitgehend identisch. Variante A – der sogenannte „sanfte“ Ausbau – käme ohne Staustufe aus. „Sanft“ wäre aber auch die Variante A nicht: Unter anderem müssten 75 Bühnen und Parallelwerke neu gebaut werden, 450 000 Kubikmeter Sohle vom Grund des Flusses ausgebagert und an anderer Stelle 300 000 Kubikmeter Steine wieder hineingeschüttet werden. Die Sicherheit für die Schifffahrt würde nicht verbessert – die Donau wäre für die Binnenschiffer genauso gefährlich wie bisher. Reine Baukosten ohne Hochwasserschutz wären 80 Millionen Euro.

Variante C.280 wird von Naturschützern, Grünen, SPD und sogar der FDP abgelehnt, weil sie den Bau einer Staustufe, einer Schleuse und eines Stichkanals beinhaltet. Dafür könnte die sieben Kilometer lange Mühlhamer Schleife dann zur Ökozone werden und müsste gar nicht mehr befahren werden. Für die Variante C.280 müssten 1,2 Millionen Kubikmeter Sohle vom Grund des Flusses ausgebagert, 150 000 Kubikmeter Steine hineingeschüttet werden. 65 Bühnen und Parallelwerke sollen neu gebaut werden. Der Nutzen für die Schifffahrt wäre laut Studie wesentlich größer: Die Abladetiefe von 2,50 Metern würde an 301 Tagen im Jahr erreicht. Die reinen Baukosten ohne Hochwasserschutz wären mit 260 Millionen Euro mehr als dreimal so hoch wie bei Variante A.

– lby

Eine interaktive Chronik zum Donauausbau finden Sie online unter www.pnp.de/ausbau



Der niederbayerische CSU-Chef Manfred Weber hat einen Brandbrief an den Parteilvorsitzenden Horst Seehofer (kl. Bild) verfasst. Er fordert darin auch ein Gesamt-Verkehrskonzept für den Donaauraum. – Fotos: mb/dpa

Von Alexander Kain

München. Wie auch immer die Entscheidung für den Donauausbau ausgeht – der Hochwasserschutz muss kommen, und zwar schnell. Diese Forderung hat der Vorsitzende der niederbayerischen CSU, der Europaabgeordnete Manfred Weber, in einem Brief an Ministerpräsident und CSU-Chef Horst Seehofer erhoben.

Ein Großteil der Donauanlieger sei wegen der langjährigen Diskussionen um den Donauausbau bis heute nicht ausreichend vor großen Hochwassern geschützt – laut Weber ein „unhaltbarer Zustand“. Es sei „sofortiger Handlungsbedarf“ gegeben, deshalb müsse „unmittelbar und ohne weiteren Aufschub der Hochwasserschutz auf ein hundertjähriges Hochwasser ausgelegt und in Angriff genommen“ werden, schreibt Weber an Seehofer. Dafür seien „laut Fachstellen“ 400 Millionen Euro notwendig. „Legt man die aktuellen Haushaltsansätze zu Grunde, würde sich der Ausbau des Hochwasserschutzes über Jahrzehnte hinziehen. Das kann den Anwohnern nicht zugemutet werden.“ Deshalb sei ein „Sonderförderpotenzial Hochwasserschutz Donau“ notwendig, „um zeitnah die Hochwasserschutzmaßnahmen an der Donau

abzufinanzieren. Dabei müsse die Staatsregierung einen eventuellen Ausfall von Fördermitteln von Bund und EU, der durch eine Entscheidung für Variante A eintreten könnte, aus Landesmitteln „vollständig kompensieren“, fordert Weber.

„Niederbayern darf nicht im Verkehr ersticken“

Im Falle einer Entscheidung für Variante A warnt Weber zudem vor einer Überlastung des Verkehrs im ostbayerischen Donaauraum zwischen Regensburg und Passau. „Die Autobahn A 3 ist schon heute überlastet. Die Eisenbahnverbindung entlang der Donauachse stößt an ihre Kapazitätsgrenze. Die Prognosen der Gutachter gehen von einer Steigerung des Verkehrsaufkommens im Donaauraum bis zum Jahr 2025 um 88 Prozent aus“, schreibt Weber. Die Niederbayern-CSU sei deshalb der Auffassung, „dass ein Gesamt-Verkehrskonzept für den gesamten Donaauraum unter Einbeziehung aller Verkehrsträger notwendig ist“, in dem Antworten auf die Frage gegeben werde, „wie der Durchgangsverkehr aus und in Richtung Öster-

reich, Ungarn und die weiteren südosteuropäischen Länder abgewickelt werden kann“.

Weber: „Niederbayern darf nicht im Verkehr ersticken. Eine isolierte Betrachtung des Donauausbaus erscheint dabei nicht ausreichend“, vielmehr müsse in einem Gesamtkonzept „nachvollziehbar dargestellt werden“, wie die einzelnen Ausbauschritte zur Kapazitätsstärkung der einzelnen Verkehrsträger Straße, Schiene und Wasserstraße aussähen.

In dem Brief an Seehofer stellt Weber klar, dass sich auch die Niederbayern-CSU immer um einen „fairen Ausgleich zwischen Ökologie und Ökonomie“ bemüht habe und deshalb ursprüngliche Pläne der damaligen Staatsregierung für einen „unverträglichen Ausbau der Donau mit zwei Staustufen und Kraftwerksnutzung“ abgelehnt habe. Deshalb habe man seinerzeit „die Kompromissvariante C.280 vorgeschlagen“. „Unterstützung für seine Arbeit hat der Bezirksverband Niederbayern mit einem gültigen Parteitagbeschluss vom Juli 2009 erhalten, der eine breite Mehrheit auf sich vereint hat, sowie im Wahl- und Regierungsprogramm 2008. Auf Basis dieser Beschlüsse vertritt die Niederbayern-CSU die Variante C.280.“

„Für Variante A ist gesellschaftlicher Konsens zu erwarten“

Vorentscheidung beim Donauausbau offenbar bereits getroffen – Staatsregierung fürchtet bei Variante C.280 zu viel Widerstand

Von Alexander Kain

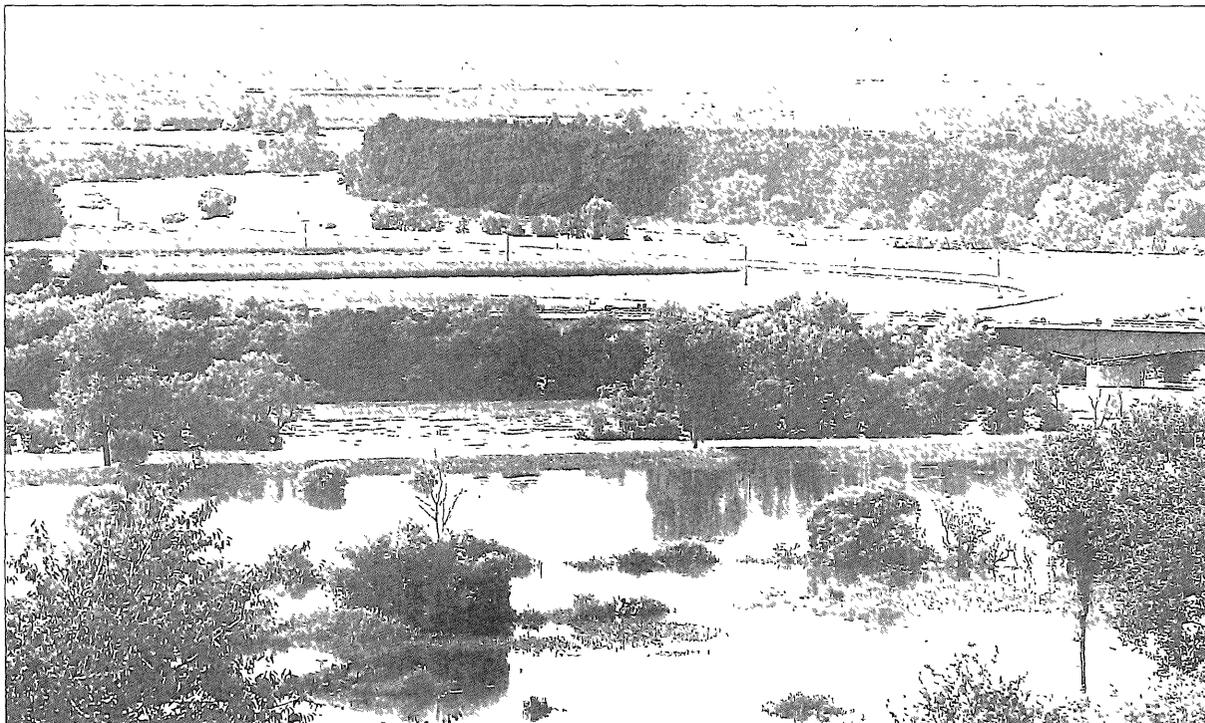
München. 17 Seiten umfasst das Papier, zusätzlich eine Seite in Tabellenform. Inhalt. Eine grobe Zusammenfassung der Ergebnisse der EU-Studie, Finanzierungsfragen, Handlungsalternativen. Es nennt sich „Vorlage zur Vorbereitung der Entscheidung über den Donauausbau“ und endet mit dem Satz „Im Sinne einer Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse und unter gleichzeitiger Berücksichtigung der herausragenden Ökologie stellt Variante A in der Gesamtabwägung die bessere Option dar.“

Offiziell fällt die Entscheidung wohl erst Ende Februar, das Papier wurde in einem Münchner Ministerium aber als „Vorentscheidung“ bezeichnet, man rechne damit, dass die Kabinettsentscheidung entsprechend ausfalle.

Weitere Variante „A+“ kommt ins Spiel

So wird in dem Papier etwa die Überlegung, die Entscheidung über den Donauausbau zu verschieben und stattdessen mit dem Hochwasserschutz- und Ausbau-Maßnahmen zu beginnen, die bei den beiden Varianten gleich sind, verworfen – weil Mehrkosten drohen würden, unter Umständen mehrfach in die Ökologie eingegriffen werden müsste und „Die Auseinandersetzung vor Ort würde uneingeschränkt weitergehen.“

Den Donauausbau ganz bleiben zu lassen, lehnt die Vorlage ebenfalls ab: Zum einen wurde der „hohe volkswirtschaftliche Nutzen eines Ausbaus“ nicht entretren – „für die Schifffahrt ergäben sich allenfalls marginale Verbesserungsmög-



Beim Hochwasser im Jahr 2005 wurde die Mühlhamer Schleife überschwemmt: Bei der Frage um die Varianten für den Donauausbau geht es auch darum, wie schnell der Hochwasserschutz kommen wird und wie er finanziert werden kann. – Foto: Birgmann

lichkeiten“. Zum anderen waren dann trotzdem umfangreiche Eingriffe in die Donau notwendig, da sich der Fluss zunehmend tiefer in sein Bett grabt und damit der Grundwasserspiegel ringsherum absinkt. „Problematisch war ferner die Finanzierung des Hochwasserschutzes. Der Bund lehnt für diesen Fall eine Beteiligung am Hochwasserschutz ab Rückforderungen bezüglich vom Bund mitfi-

nanzierter Maßnahmen für den vorgezogenen Hochwasserschutz wären wahrscheinlich. Die zügige Realisierung des Hochwasserschutzes wäre damit in Frage gestellt, da unter Umständen hierzu nicht genügend Haushaltsmittel zur Verfügung stehen“, heißt es weiter.

Erwähnt wird in der Vorlage allerdings eine Variante „A+“ als „Anregung zur weiteren Verbesse-

rung der Variante A“. Diese bedürfe aber noch „einer vertieften Untersuchung, die im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens erfolgen kann“. Inhaltlich ähnelt „A+“ sehr dem „besseren Donaukonzept“ von Umweltminister Marcel Huber (CSU), das der frühere Staatskanzleichefs Eberhard Sinner (CSU) in einem Brief an alle CSU-Landtagsabgeordnete wegen zahlreicher Fehler als „Pfuscher am

Bau“ bezeichnet hatte. Im Punkt „A+“ werden in der Vorlage, neben einigen Maßnahmen zur ökologischen Verbesserung, vor allem eine Erhöhung der Unfallsicherheit – der Bereich der Mühlhamer Schleife gilt als größter Unfallschwerpunkt für Schifffahrtsunfälle – vorgesehen. Es werden der „Einsatz von elektronischen Schiffsmerkensystemen“ und eine „aktive Verkehrsleitung“ vor-

geschlagen. Zudem solle „durch Forschung“ versucht werden, „durch längerfristige Vorhersagen der Wasserstände die Zuverlässigkeit der Wasserstraße zu verbessern und die potenzielle Abladetiefe besser auszunutzen“. Denn, und darauf weist die Vorlage ausdrücklich hin, die Anzahl der Unfälle wurde sich bei einer Entscheidung für Variante A statistisch von heute durchschnittlich 39 im Jahr auf 42 erhöhen, bei Variante C 280 hingegen auf 23 deutlich reduzieren – offenbar ein großes Gefahrenpotenzial der Variante A, auf die auch

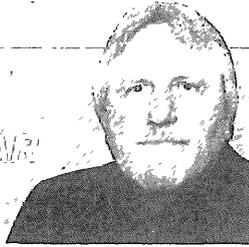
Ausbau mit Staustufe zieht Klagen nach sich

Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer (CSU) in einem Gespräch mit der PNP deutlich hingewiesen hat, verbunden mit der Ankündigung, im Falle einer Entscheidung für Variante A müsse die Mühlhamer Schleife (statt einer Renaturierung, die nur bei Variante C.280 möglich wäre) durch einen „intensiveren Verbau“ sicherer gemacht werden.

Zur Frage eines möglichen Kostenbeitrags der EU zum Donauausbau heißt es in der Vorlage lapidar, das Rechtssetzungsverfahren laufe noch, es seien „die dann gültigen Vorschriften“ heranzuziehen.

Bevor am Ende des Papiers in gefetteter Schrift die Empfehlung für die Variante A gegeben wird, steht eine Einschätzung: „Für Variante A ist gesellschaftlicher Konsens zu erwarten. Sie kann daher zügig umgesetzt werden. Eine Realisierung von Variante C.280 kann sich aufgrund von Klagen und massivem Widerstand der Bevölkerung um Jahre verzögern.“

PROKOMMENTAR
VON DER GEGENSEITIGEN



Endspiel an der Donau

Jetzt ist die Katze aus dem Sack. Die Vorbereiter der Kabinettsvorlage empfehlen dem Ministerrat für die Ende Februar geplante Donauausbau-Entscheidung die sogenannte sanftere Variante A als die in der Gesamtabwägung bessere Option.

Natürlich ist theoretisch kein Kabinettsmitglied verpflichtet, sich daran zu halten. Aber ein pragmatischer Blick auf die Gemengelage lässt keinen Zweifel daran, dass schon mehr nötig wäre als die magischen Kräfte aus Harry Potters Zauberschule, um Horst Seehofers zwar nur zwischen den Zeilen, dafür aber unmissverständlich und zuletzt mit der Zuverlässigkeit eines tropfenden Wasserhahns favorisierte Lösung noch zu kippen. Zumal sich außerhalb der CSU und der Wirtschaft in Niederbayern kaum jemand findet, die Fahne der Variante C.280 (mit einer Staustufe und Stichkanal) kämpferisch und unverbrüchlich hochzuhalten. Auch wenn unvoreingenommene Zeitgenossen in einer ideologiefreien Güterabwägung zwischen Ökonomie und Ökologie aus sehr guten Gründen jederzeit und zurecht zu dem Ergebnis kommen können, dass C.280 vom Kosten-Nutzen-Verhältnis her die eindeutig bessere Variante wäre – und sich bei beiden Ausbauvarianten die Eingriffe in die Natur ökologisch ausgleichen lassen.

So weit, so müßig: Zum einen gibt es wenigstens beim Donauausbau keine ideologiefreie Bewertung, und schon gar nicht auf Seiten der Ausbau-Gegner, die am liebsten bei jedem Eingriff in die freifließende Natur den Weltuntergang beschwören und alles, was außerhalb der wattierten Wohlgefühl-Begrifflichkeit wie sanft und ökologisch daherkommt, schnell in die unmittelbare Nachbarschaft des Extremismus, blanker Naturzerstörung und zügelloser Geldverschwendung rücken. Das jahrzehntelange Gewürge um eine bessere Schiffbarkeit der Donau zwischen Vilshofen und Straubing ist das Paradebeispiel eines erbitterten Glaubenskrieges, den immer wieder neue Gutachten und wiederholt auf die lange Bank geschobene Entscheidungen jedenfalls um keinen Deut entschärften.

Zum anderen muss man klar sehen, dass es nach annähernd 50-jährigem Hickhack um den Donauausbau hin oder her jetzt in erster Linie gar nicht mehr um die besseren Argumente geht, zumal jeder auch aus dem jüngsten, allein 33 Millionen Euro teuren Gutachten jeweils genau das herausliest, was ihm gerade am besten in den Kram passt. Dem Ministerpräsidenten und seinem Umweltminister geht es vor allem vielmehr darum, rechtzeitig vor der Mutter aller Wahlschlachten eine Front zu befrieden, und zwar dergestalt, dass die CSU davon profitiert und keineswegs darunter leidet. Die Naturschützer und Umwelt-Aktivisten um Hubert Weiger sind durchaus schlagkräftig genug, der CSU das Leben schwer zu machen und womöglich sogar die Wahl zu verderben. Also entsorgt Seehofer, wie bald wohl auch die Studiengebühren, die Themen, die Stimmen kosten könnten. Und es kostete zweifellos Stimmen, würde ein ähnlicher Protest an der Donau aufmarschieren wie einst gegen die WAA in Wackersdorf: Die Staatsgewalt mit Tränengas gegen Fluss-Schützer, darunter katholische und evangelische Pfarrer – das muss für Seehofer ungefähr so verlockend sein wie eine halb leere Passauer Dreiländerhalle beim Polit-Aschermittwoch. Insofern steht einem Regierungschef natürlich zu, Entscheidungen so zu gestalten, wie er glaubt sie am besten verantworten zu können.

Deshalb also demnächst vermutlich die Variante A, womöglich irgendwie veredelt mit einem Plus. Unabhängig davon ist das vielleicht einzige wirklich Positive am geplanten Votum des Kabinetts, dass dann endlich Bewegung kommt in den bisher unzureichenden Hochwasserschutz. Bei dieser existenziellen Herausforderung kann die Staatsregierung die Donau-Anlieger nicht erneut in die Zukunft vertrösten. Schließlich ist nicht unbedingt davon auszugehen, dass sich ein etwaiges hundertjährliches Hochwasser so lange geduldet, bis zwischen Vilshofen und Straubing alle dagegen gerüstet sind. Insofern ist die Forderung des CSU-Betriebschefs Manfred Weber absolut sinnvoll und angemessen, einen Sonderfördertopf Hochwasserschutz Donau mit insgesamt 400 Millionen Euro auszustatten, so dass jährlich 40 Millionen für Hochwasserschutz bereitstehen und seine bauliche Umsetzung sich damit nicht bis zum St. Nimmerleinstag hinaußt. Die Forderung nach einem Gesamtkonzept zur besseren Bewältigung des Verkehrs ist eigentlich eine Selbstverständlichkeit, erst recht, wenn bis 2025 im Donauroaum eine Steigerung des Verkehrs um 88 Prozent prognostiziert wird und Bahnverbindung und Autobahn von Passau nach Regensburg schon jetzt an der Kapazitätsgrenze angelangt sind.

Ansonsten muss die CSU, im Gegensatz zu etwaigen Sympathie-Gewinnen in der Umwelt-Bewegung, mit ein paar Kollateralschäden rechnen – z. B. einem Glaubwürdigkeitsverlust im Lager derer, die ihr noch am ehesten zutrauen, umstrittene Großprojekte zu realisieren wie die dritte Startbahn, bei denen Mut und Weitblick erst Jahre später so richtig sichtbar werden. Ein gutes Beispiel dafür ist der von F. J. Strauß gegen heftigen Widerstand durchgesetzte Flughafen im Erdinger Moos. Dieses Markenzeichen der CSU bröckelt spätestens seit dem Transrapid-Aus, erleidet jetzt beim Donauausbau voraussichtlich eine neue Blessur. Was kommt als nächstes? Regional steht wohl zu erwarten, dass die Naturschützer von Niederaltich demnächst die Donau abwärts ziehen werden, um sich nun den geplanten Energiespeicher Riedl vorzunköpfen.

Donau-Anzeiger vom 19.01.2013
+ Straubinger Tagblatt

„Flagge zeigen für freifließende Donau“

Gegen „volkswirtschaftlich unsinnige und ökologisch schädliche Wasserstraßenausbauprojekte“ und den Erhalt der freifließenden Donau zwischen Straubing und Vilshofen demonstrieren Bund Naturschutz (BN) und Landesbund für Vogelschutz (LBV) am heutigen Samstag, ab 17 Uhr, auf dem Weg vom Stadtturm zum Herzogsschloss an der Donau. Ein Infopaket und die DVD „Donauzeiten im Straubinger Land“ sind dazu erhältlich beim BN, Albrechtsgasse 3, Telefon 09421/2512, straubing@bund-naturschutz.de.

de.

19. Januar 2013 17:55 Schifffahrt in Bayern

Donau-Ausbau wohl auf die sanfte Art

Der Ausbau der Donau zwischen Straubing und Vilshofen ist seit Jahren ein Streitthema. Nun steht die Entscheidung bevor. Und es wird wohl auf eine Variante ohne Staustufe hinauslaufen, wie Bayerns FDP-Wirtschaftsminister Zeil sagt. Er verbindet die Einschätzung mit einem Seitenhieb auf den Koalitionspartner.

Die Entscheidung über den strittigen Donauausbau soll Anfang Februar fallen: Und es scheint auf eine sanfte Lösung hinauszulaufen. Sowohl das Wirtschafts- als auch das Umweltministerium empfehlen Ministerpräsident Horst Seehofer (CSU) die sogenannte sanfte Variante A ohne Staustufe und Stichkanal. Das sagte Wirtschaftsminister Martin Zeil bei der Winterklausur der FDP in Kloster Benediktbeuern.

Der stellvertretende Ministerpräsident verband das mit einem Seitenhieb auf die CSU: "Ohne FDP wäre es nie möglich gewesen, die Zubetonierungsmentalität bei unserem Koalitionspartner zu beenden."

Am kommenden Freitag soll der Koalitionsausschuss über den Ausbau des letzten weitgehend unverbauten Donau-Abschnitts zwischen Straubing und Vilshofen beraten. Seehofer hat sich zwar noch nicht öffentlich festgelegt - aber in vielen Äußerungen durchblicken lassen, dass er die umweltfreundlichere Variante für sinnvoller hält.

Seehofer will auch noch Gespräche mit allen anderen Beteiligten einschließlich der Niederbayern-CSU führen, die mehrheitlich für den Ausbau mit Staustufe ist.

Herzlichen Glückwunsch an den Internet Nutzer, online am 21.01 2013 um 06 59.47 Uhr. Unser Zufallsgenerator hat Sie als möglichen Gewinner eines 500 EUR Gutscheins von Media Markt, IKEA oder H&M ausgewählt. >> Falls ausgewählt, HIER KLICKEN Sie sind nur mehr für 13 Sek. ausgewählt!

19 01.13 Schiffahrt

FDP rechnet mit sanftem Donauausbau

Zeil will die "Zubetonierungsmentalität" beenden



Foto DAPD

FDP rechnet mit sanftem Donauausbau

Bild teilen

ARTIKEL EMPFEHLEN

Twittern 0

E-Mail

Kommentare

Drucken

KURSFINDER.DE ANZEIGE

Finden Sie die Weiterbildung, die zu Ihnen passt

Zum Kursangebot

TWAGO.DE ANZEIGE

Finden Sie Freiberufler für Ihr Projekt!



> Kostenlose Anfrage

PERFORMANCE ADVERTISING TIPPS



Urlaub genau nach Wunsch
Jetzt genau den Urlaub finden, von dem Sie getraut haben



50,- € Jubiläums-Bonus!
1&1 All-Net-Flat nur 19,99 €/Mon
3fach-Flat in D-Netz Qualität
inklusive Jubiläums-Bonus



TUIfly.com gibt 30%.
Bis Montag buchen und zu den schönsten Zielen in Spanien und Portugal fliegen.

LETZTE NACHRICHTEN

Vorläufiges Endergebnis Rot-Grün gewinnt Wahl-Krimi in Niedersachsen

Niedersachsen-Wahl Verlierer McAllister verliert wortlos den Saal

Knapper Sieg Mehrheit ist Mehrheit – das gute Recht der SPD

Alle Nachrichten

Benediktbeuern (dapd-bay). Die FDP geht davon aus, dass sich die bayerische Regierung für einen gemäßigten Ausbau der Donau ohne Staustufe entscheiden wird. Alle Anzeichen deuteten daraufhin, dass die Variante A komme, sagte der Vorsitzende der bayerischen FDP-Landesgruppe im Bundestag, Horst Meierhofer, am Samstag bei der Klausur der Landtagsfraktion im Kloster Benediktbeuern. Wirtschaftsminister Martin Zeil (FDP) forderte, dass die "Zubetonierungsmentalität" beendet werden müsse. Ob die endgültige Entscheidung noch im Januar falle, sei offen. Zunächst mussten noch die Unstimmigkeiten in der CSU geklärt werden.

Die "Passauer Neue Presse" hatte zuvor berichtet, dass eine Vorentscheidung zugunsten der sanften Ausbaulariate A gefallen sei. Die Zeitung zitierte aus einer "Vorlage zur Vorbereitung der Entscheidung über den Donauausbau", die Wirtschafts- und Umweltministerium für die entscheidende Kabinettsitzung erstellt hätten. Darin heißt es: "Im Sinne einer Verbesserung der Schiffahrtsverhältnisse und unter gleichzeitiger Berücksichtigung der herausragenden Ökologie stellt Variante A in der Gesamtabwägung die bessere Option dar."

dapd

DIE WELT ANZEIGE

Der Umwelt und der Wirtschaft zuliebe

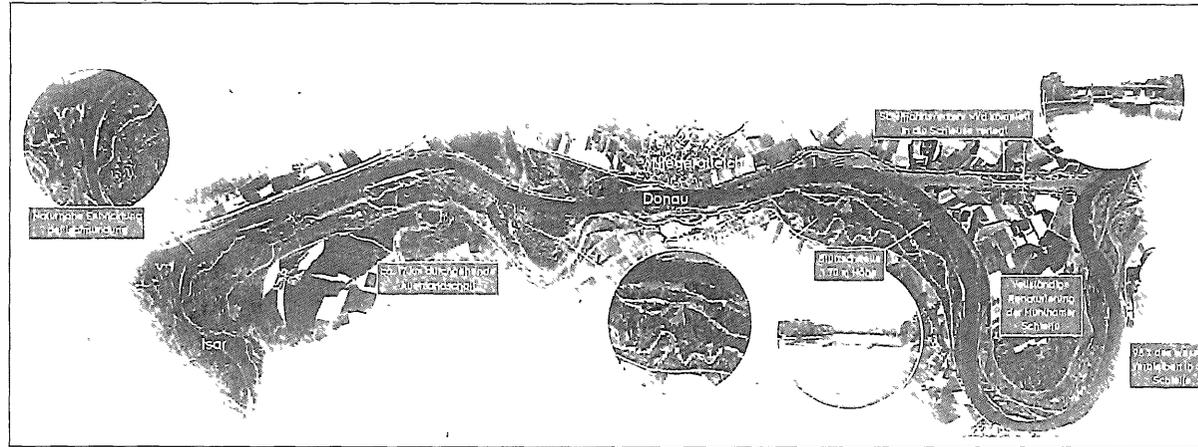
Natürlich nimmt der Donauausbau Einfluss auf die Umwelt. Aber bei beiden Varianten können diese Eingriffe, die hauptsächlich dem Hochwasserschutz dienen, voll kompensiert werden. Die Variante C 2,80 ist jedoch ökonomisch und ökologisch deutlich besser als die Variante A. Daher spreche ich mich eindeutig für C 2,80 aus“, betonte Thomas Bauer, Präsident des Hauptverbandes der Deutschen Bauindustrie und des Bayerischen Bauindustrieverbandes, in München.

Es geht darum, die bestehende Situation an der Donau zu verbessern, sowohl den Hochwasserschutz für die Anwohner wie die Wasserstraße für die Schifffahrt. Die Donau, so Bauer, ist im Bereich der Mülhamer Schleife und davor seit vielen Jahrzehnten wegen Hochwasserschutz eingedeicht. „Wer daher in diesem Bereich der Donau von einem Naturzustand spricht, redet an der Realität vorbei. Mit modernen Wasserbaumethoden können wir einen großen zusätzlichen Wert schaffen“

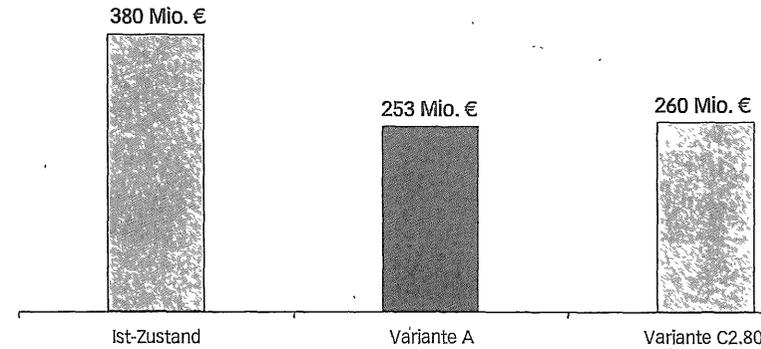
Bei Niedrigwasser den Pegel regulieren

Der wesentliche Unterschied zwischen der Buhnvariante A und C 2,80 ist, dass bei C 2,80 eine Stützwelle bei Aicha gebaut wird, damit man bei Mittel- und Niedrigwasser den Wasserpegel der Donau etwas regulieren kann, und die unfallträchtige Mülhamer Schleife durch einen 2 Kilometer langen Stichkanal umgangen und damit schiffahrtstfrei wird

Bauer: „In der Mülhamer Schleife schafft C 2,80 ein massives ökologisches Plus: Da fahren dann keine Schiffe mehr, sie kann zu einem wunderschönen Naturreservat renaturiert werden. Die Fließgeschwindigkeit der Donau bleibt hier wie zuvor. Auch für die Fische gibt das so einen besseren Lebensraum. Die bei Niedrig- und Mittelwasser etwas geringere Fließgeschwindigkeit der Donau oberhalb der Stützwelle wirkt sich damit



Anteil Bayern an den Gesamtkosten



insgesamt auf keinen Fall negativ aus. Noch immer ist im Übrigen die Fließgeschwindigkeit höher als im Naturzustand der Donau vor rund zwei Jahrhunderten. Die ökologische Chance von C 2,80 ist deutlich höher als die von A. Ich kann nicht verstehen, weshalb der BUND Naturschutz diese Variante bekämpft“

Bauer appellierte auch an die demokratische Kultur und an faires Verhalten des BUND Naturschutz: Er dürfe das den Umweltverbänden in Naturschutzfragen eingeräumte Verbandsklagerecht nicht erpresserisch nutzen: „Wer ein derartiges Klagerecht hat, der hat auch die moralische Verpflichtung die

Klage nicht gegen die Bevölkerung einzusetzen, nach dem Motto: Wenn die Politik nicht tut was wir sagen, dann lassen wir eben in der Zeit der Gerichtsprozesse die Bevölkerung ersaufen, da der Hochwasserschutz nicht gemacht werden kann.“

Bei der Finanzierung bedeutet der Ist-Zustand in diesem Donauteilstück, dass der bayerische Finanzierungsanteil bei 380 Millionen Euro für den Hochwasserschutz liegt und kein verkehrlicher Nutzen erzielt wird. Bei Variante A hingegen lag der bayerische Finanzierungsanteil bei 253 Millionen Euro und es ergab sich ein verkehrlicher Nutzen

von rund 722 Millionen Euro. Bei Variante C 2,80 lag der bayerische Finanzierungsanteil bei 260 Millionen Euro und der verkehrliche Nutzen wurde etwa 1,7 Milliarden Euro ausmachen. Vergleicht man alle Entscheidungsoptionen, so muss Bayern im Landesinteresse, aus finanziellen, ökonomischen und ökologischen Gründen einen Ausbau nach Variante C 2,80 fordern.

Zu den Argumenten von Bayerns Umweltminister Marcel Huber (CSU), dass der so genannte sanfte Ausbau ist nicht optimal sei, weil er zwischen Straubing und Vilshofen einen Unfallschwerpunkt sieht, der mittels

Variante C 2,80 (Karte oben) eröffnet für die Donau die einmalige Chance, eine zusammenhängende Naturlandschaft von der Isarmündung bis nach Winzer zu entwickeln. In der Mülhamer Schleife bewirken u.a. großräumige Umgehungssysteme und die Wiederherstellung von Flussinseln und Nebenarmen eine Annäherung der Donau an die Referenzen von 1750 bis 1850

KARTE BAYERISCHES HAFENFORUM
GRAFIK BBIV

Ausweichbuchten entschärft werden müsse, meint der Bayerische Bauindustrieverband (BBIV). Ein weiterer Bau von Ausweichbuchten wegen des Verfalls des Wasserspiegels ist nicht möglich. Zusätzliche Ausweichstellen würden das scharfe Regelungskonzept reduzieren und damit die Wassertiefe verringern. Die ökologische Aufwertung von Altwässern, Redynamisierung von Auwäldern und die Schaffung ökologischer Uferstrukturen war Gegenstand der EU-Studie und ist planerisch umgesetzt. Eine weitere Optimierung beider Varianten ist nicht möglich.

Umweltminister Huber ist auch

der Meinung, dass durch die Variante C 2,80 das einzigartige Ökosystem leiden würde. Der BBIV kontert Variante A und Variante C 2,80 verursachen beide erhebliche ökologische Eingriffe. Mehr als die Hälfte der ökologischen Auswirkungen sind dabei auf die Hochwasserschutzmaßnahmen des Freistaates Bayern zurückzuführen. Der Charakter der freifließenden Donau wird bei Variante C 2,80 nicht gravierend über weite Strecken verändert. Auf zirka 61 Kilometern bleibt die Fließgeschwindigkeit nahezu gleich wie im Ist-Zustand. Nur auf 9 Kilometern wird die Fließgeschwindigkeit im staugetriebenen Bereich deutlich reduziert, aber sie ist immer noch mindestens so hoch wie bereits heute oberhalb der Isarmündung bis Straubing.

Klimawandel wird häufiger Niedrigwasser bringen

Außerdem meint Bayerns Umweltminister, dass der Klimawandel künftig häufiger Niedrigwasser bringen wird. Deshalb dürfe man nicht immer noch größere Schiffe bauen. Der BBIV meint, dass flachgehende Binnenschiffe bei den Transportrelationen der Donau keine wirtschaftliche Alternative darstellen. Als Beispiel für eine gewichtsoptimierte Bauweise ist ein Binnenschiff (Flachgehendes Binnenschiff) führt der BBIV einen Schiffstyp der Rosslauer Schiffswerft GmbH aus Dessau an. Dieser Schiffstyp wurde speziell für den Einsatz auf der Elbe konzipiert und bietet einen zehn Zentimeter geringeren Tiefgang. Die maximale Abladetiefe von zwei Metern bewirkt jedoch, dass bei wirtschaftlich relevanten Abladetiefen keine zusätzliche Tragfähigkeit gewonnen wird. Gegenüber traditionellen Schiffen kann ein flachgehendes Binnenschiff bei höheren Wasserständen zirka 500 Tonnen weniger an Ladung aufnehmen, die Tragfähigkeit ist auf maximal 1680 Tonnen beschränkt. > BSZ/RS

Bayerischer Nahverkehrskongress in München:

Mobilität von morgen

Verkehrsminister Zeil verlieh ÖPNV-Preis 2012

Rund 500 Bahn-Experten aus Politik, Verwaltung, von Infrastrukturbetreibern und Verkehrsunternahmern, von Verbänden und aus der Industrie hatte die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) zum 7. Bayerischen Nahverkehrskongress nach München eingeladen. Unter dem Titel „Mobilität von morgen – viele Wünsche, wenig Geld. Wo geht die Reise hin?“ diskutierten die Teilnehmer über die Finanzierung des Regionalverkehrs. Als Referenten konnte die BEG u. a. Bayerns Wirtschaftsminister Martin Zeil, Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer und den Vorstandsvorsitzenden der Deutschen Bahn, Dr. Rüdiger Grube, gewinnen.

Minister Zeil monierte die Diskrepanz zwischen Anspruch und finanzieller Ausstattung des Schienenverkehrs in Bayern. „Gerade weil Mobilität die Grundlage für wirtschaftliche

Dynamik und damit für Wachstum und Wohlstand ist, will ich die Erfolgsgeschichte des Bahnlandes Bayern fortschreiben“, betonte der Minister. An Bundesverkehrsminister Ramsauer und Bahnchef Grube richtete er die Forderung, für eine dauerhaft solide Finanzierung des Systems Bahn zu sorgen.

„Bayern als Wachstumsmotor in Deutschland braucht den Ausbau der Schieneninfrastruktur“, lautete Zeils Botschaft an seinen Ressortkollegen Ramsauer. „Außerdem müssen die Regionalisierungsmittel nachfragegerecht erhöht werden, mit denen wir den Nahverkehr finanzieren.“

Kaum Spielraum

Die Preispolitik der Deutschen Bahn ist Zeil zufolge mitverantwortlich dafür, dass für die Bestellung zusätzlicher Verkehrsleistungen so gut wie kein finanzieller Spielraum mehr besteht. Denn die Gebühren für die Nutzung der Infrastruktur stiegen seit Jahren überproportional. Mittlerweile fließen 60 Prozent der Bestellergelände an DB Netz und DB Station & Service. „Geh diese Entwicklung so weiter, müssen wir in zehn Jahren 80 Prozent als Infrastrukturkosten aufwenden“, prognostizierte Zeil und unterstrich: „Diese Entwicklung ist absurd und muss geändert werden.“ Der Minister sieht hierin eine direkte Kürzung der Regionalisierungsmittel durch den Bund. Weil dieser aus dem Konzerngewinn 500 Millionen Euro Dividende abschöpft, bliebt für die Bestellung von Verkehrsleistungen immer weniger Geld übrig.

Mit der Vergabe des Bayerischen ÖPNV-Preises 2012 im Rahmen des Nahverkehrskongresses würdigte Zeil die besten Ansätze und Konzepte, die den öffentlichen Nahverkehr noch attraktiver und zukunftsfähiger machen. Die gewürdigten Projekte sind vielseitig und beschränken sich nicht nur auf die reine Verkehrsleistung, sondern reichen bis hin zu Themen wie Service und Sicherheit.

Einen ÖPNV-Preis übergab der Minister an die Verkehrsverbände Ostbayern der DB Regio Netz Verkehrs GmbH. Dieser engagierte sich für den Umbau von teilweise insten und kundenunfreundlichen Wartehallen in einladende Bahnhofscafés. Dadurch steigerte sich die Attraktivität der Haltestellen deutlich.

Die Aktion Münchner Fahrgaste, das Polizeiprasidium München und die Bundespolizeiinspektion München wurden gemeinsam mit einem ÖPNV-Preis bedacht. Ausgezeichnet wurde das seit 2010 stattfindende Zivilcourage-Training. „Mit Herz und Verstand handeln. Notfall? Du hilfst – Ich auch!“

Lokaler Mootbahnhof

Vorbildliches Engagement demonstrierte die Gemeinde Seeg beim Neubau des lokalen Mootbahnhofs. Für die kleine Station hat die Gemeinde eine bedarfsgerechte und kostengünstige Lösung bei gleichzeitig hohem gestalterischen Anspruch gefunden.

Für seinen jahrelangen Einsatz für den Erhalt der Bahnlinie Ebersberg-Wasserburg Bahnhof erhielt der Fahrgastverband PRO BAHN Oberbayern einen Sonderpreis. Aktiv wurde der Verband bereits Mitte der 1980er Jahre, als der Freistaat noch nicht die Verantwortung für den Regionalverkehr inne hatte und die Stilllegung der Bahnstrecke unausweichlich schien. DK

bbiv-Präsident Thomas Bauer:

Für Donauausbau nach Variante C 2,80!

„Natürlich nimmt der Donauausbau Einfluss auf die Umwelt. Aber bei beiden Varianten können diese Eingriffe, die hauptsächlich dem Hochwasserschutz dienen, voll kompensiert werden. Die Variante C 2,80 ist jedoch ökonomisch und ökologisch deutlich besser als die Variante A. Daher spreche ich mich eindeutig für C 2,80 aus“, so Prof. Thomas Bauer, Präsident des Hauptverbandes der Deutschen Bauindustrie und des Bayerischen Bauindustrieverbandes.

Es geht darum, die bestehende Situation an der Donau zu verbessern, sowohl den Hochwasserschutz für die Anwohner wie die Wasserstraße für die Schifffahrt. Die Donau, so Bauer, ist im Be-

gang und damit schiffahrtsfrei wand

Bauer: „In der Muhlhamer Schleife schafft C 2,80 ein massives ökologisches Plus.“ Da fahren dann keine Schiffe mehr, sie kann zu einem wunderschönen Naturschutzgebiet renaturiert werden. Die Fließgeschwindigkeit der Donau bleibt hier wie zuvor. Auch für die Fische gibt das einen besseren Lebensraum. Die bei Niedrig- und Mittelwasser etwas geringere Fließgeschwindigkeit der Donau oberhalb der Stützschwelle wirkt sich damit insgesamt auf keinen Fall negativ aus. Noch immer ist im Übrigen die Fließgeschwindigkeit höher als im Naturzustand der Donau vor rund zwei Jahrhunderten. Die ökologische Chance von C 2,80 ist deutlich höher als die von A. Ich kann nicht verstehen, weshalb der BUND Naturschutz diese Variante bekämpft.“



Thomas Bauer.

Appell an faires Verhalten

reich der Muhlhamer Schleife und davor seit vielen Jahrzehnten wegen Hochwasserschutz eingedeicht. „Wer dabei in diesem Bereich der Donau von einem Naturzustand spricht, redet an der Realität vorbei. Mit modernen Wasserbaumethoden können wir einen großen zusätzlichen Wert schaffen.“

Der wesentliche Unterschied zwischen der Bahnvariante A und C 2,80 ist, dass bei C 2,80 eine Stützschwelle bei Aicha gebaut wird, damit man bei Mittel- und Niedrigwasser den Wasserpegel der Donau etwas regulieren kann, und die unfallträchtige Muhlhamer Schleife durch einen zwei km langen Stützkanal un-

Bauer appellierte auch an die demokratische Kultur und an faires Verhalten des BUND Naturschutz: Er drüfte das den Umweltschutzverbänden in Naturschutzfragen eingeräumte Verbandsklagerecht nicht erspressen zu nutzen. „Wer ein derartiges Klagerecht hat, der hat auch die moralische Verpflichtung die Klage nicht gegen die Bevölkerung einzusetzen, nach dem Motto: Wenn die Politik nicht tut was wir sagen, dann lassen wir eben in der Zeit des Gerichtsprozesses die Bevölkerung ersaufen, da der Hochwasserschutz nicht gemacht werden kann.“



Geplant, aber vorerst gestoppt: Der Flughafen München soll eine dritte Start- und Landebahn erhalten (im Bild in Orange eingezeichnet), um dem erwarteten Wachstum der Passagierzahlen um rund 20 Millionen bis 2025 gerecht zu werden. Derzeit blockiert ein Bürgerentscheid den wirtschaftlich wichtigen Ausbau. Foto: obx-news/Hennies

Flughafen München:

Ostbayerns Unternehmen drängen auf dritte Startbahn

Regensburg/München (obx) – Seit der Eröffnung des Flughafens Franz Josef Strauß vor 20 Jahren hat sich die Zahl der Passagiere auf Deutschlands zweitgrößtem Flughafen nahezu verdreifacht. Mittlerweile platzt der Airport aus allen Nähten. Weil seit Sommer ein Bürgerentscheid den Bau der dritten Start- und Landebahn blockiert, fürchten Ostbayerns Unternehmen um ihre Zukunftschancen auf den Weltmärkten. „Die Nähe zum Airport war für viele in Niederbayern und der Oberpfalz angesiedelten Unternehmen bisher ein entscheidender Wachstumsmotor, der nicht ins Stottern kommen darf“, heißt es in einer Stellungnahme der IHK Niederbayern in Passau.

Mit rund 38 Millionen Fluggästen im vergangenen Jahr und mehr als 1000 Tonnen Frachtlumschlag am Tag bewegt sich der Flughafen München nach Betreiberangaben bereits heute an seiner Belastungsgrenze. Anfragen der Airlines nach Kapazitätserweiterungen mussten abgewiesen werden. Doch ein Ende des Wachstums ist nicht in Sicht. Bis 2025 erwartet der Flughafen München zusätzliche 20 Millionen Fluggäste pro Jahr.

Die geplanten vier Kilometer lange dritte Start- und Landebahn würde das Problem lösen. Sie soll künftig 120 statt bisher maximal 90 Flugbewegungen pro Stunde ermöglichen. Doch wie so viele wichtige wirtschaftliche Großprojekte in Deutschland liegt auch der Bau der dritten Startbahn nach dem Nein aus dem Münchner Bürgerentscheid vom Juni erst mal auf Eis. Die Projektgegner befürchten zu hohen Flugplätzen für die Anwohner und übermäßige Umstellungen.

Leitfragend ist die Wirtschaft. Besonders Ostbayerns exportorientierte Betriebe würden die zu erwartenden Kapazitätsgrenzen am Münchner Flughafen in Zukunft empfindlich treffen. Viele Unternehmer der Region drängen daher auf einen raschen Bau der dritten Startbahn.

„Unsere Wachstumsmärkte liegen in Asien und Amerika, wo wir bald die Hälfte unseres Umsatzes machen werden. Für Warentransporte und Dienstleistungen sind wir auf einen leistungsfähigen Flughafen München dringend angewiesen“, sagt Helmut Frisch, Geschäftsführer bei der S+S Separation and Sorting Technology GmbH aus Schönberg im Bayerischen Wald. S+S liefert mit rund 350 Mitarbeitern Sortiersysteme für Industriebetriebe an Kunden in über 60 Ländern rund um den Globus. Die Exportquote liegt bei mehr als 50 Prozent.

Auch die SAR Group mit Sitz in München setzt für ihr weiteres Wachstum auf einen Ausbau des Flughafens München. „Die schnellen Wege zu unseren weltweiten Kunden und Niederlassungen sind für uns und viele andere ostbayerische Unternehmen ein entscheidender Wettbewerbsfaktor. Da muss durch den Flughafen ausgebaut gesichert und verbessert werden“, sagt Konrad Sigl, Geschäftsführer der SAR Group. SAR liefert seit über 25 Jahren mit mehr als 400 Mitarbeitern Automatisierungstechnik für fast alle Branchen rund um den Globus.

„Für unsere weltweiten Kundenkontakte und eine schnelle Ersatzteilversorgung ist der Flughafen München für uns von enormer Bedeutung. Der Ausbau des Flughafens ist ein wichtiger Schritt“, sagt Florian Aitenhauser, Sprecher der Sennebogen Maschinenfabrik GmbH aus Straubing. Sennebogen entwickelt und produziert Krane und hat weltweit mehr als 1000 Mitarbeiter sowie über 120 Vertriebspartner.

Trotz guter Argumente aus der Wirtschaft Aktuell ist der Flughafen aus dem mit dem 54-prozentigen Nein aus dem Münchner Bürgerentscheid vorerst gestoppt. Doch es gibt weiter Hoffnung auf eine Fortführung des Projekts. Erst kürzlich hat die Bayerische Staatsregierung den Bau der dritten

Kabinetts einigt sich auf Wiedereinführung der Altkennzeichen

Wirtschaftsminister Zeil: „Wir stärken die lokale Identität, die regionale Wirtschaft und den Tourismus“

Das Bayerische Kabinetts hat beschlossen, die Nutzung von Kfz-Altkennzeichen wieder zuzulassen. Voraussetzung dafür ist, dass der zuständige aktuelle Verwaltungsbezirk (Landkreis oder kreisfreie Stadt) der Nutzung des jeweiligen Altkennzeichens zustimmt.

Bayerns Verkehrsminister Martin Zeil: „Wir handeln nach dem Wunsch der Bürger und berücksichtigen zugleich die Interessen der Landkreise, denn wir verändern keine Verwaltungszuständigkeit und vermeiden zusätzlichen bürokratischen und finanziellen Aufwand. Die Bürger haben Wahlfreiheit, wenn Kreis oder kreisfreie Stadt zugestimmt haben. Es besteht keine Pflicht zum Kennzeichenwechsel – auch nicht bei einem Umzug innerhalb des Verwaltungsbezirks. Mit dieser Entscheidung stärken wir die lokale Identität. Das nützt auch der regionalen Wirtschaft und dem Tourismus.“

Am Kfz-Kennzeichen ist erkennbar, in welchem Verwaltungsbezirk (Landkreis oder kreisfreie Stadt) ein Fahrzeug angemeldet ist. Mit der Verwaltungsreform in den 1970er Jahren und der Zusammenlegung von Verwaltungsbezirken ist jedoch in Bayern eine Vielzahl von Kennzeichen weggefallen, einige davon sind aber noch immer im Gebrauch. Aufgrund einer Gesetzesänderung des Bundes wurde nun den Ländern ermöglicht, die Neu-Ausgabe von Altkennzeichen wieder zu gestalten. Bayern hat dies mit dem heutigen Ministerratsbeschluss umgesetzt. Das Bayerische Verkehrsministerium wird in den nächsten Wochen bei den entsprechenden Verwaltungsbezirken eine Abfrage vornehmen, um das Interesse an Altkennzeichen abzuklären.

„Bisher haben gut 50 kreisangehörige Städte und Gemeinden ihr Interesse an der Wiedereinführung von Altkennzeichen bekundet“, betonte Zeil. „Eine Umfrage der Hochschule Heilbronn unter mehr als 4 000 Bürgern in Bayern hat ergeben, dass sich rund 70 Prozent der Befragten für die Wiedereinführung der Altkennzeichen aussprechen. Die höchste Zustimmungquote von 80 Prozent wurde dabei in der Altersgruppe der 16-30-Jährigen ermittelt.“

Startbahn in das aktuelle Landesentwicklungsprogramm aufgenommen. Damit bleibt das Vorhaben trotz Bürgerentscheid ein offizielles Ziel des Freistaats. Umsetzung ungewiss

Elektromobilität:

Große Lösung für Modellregionen gesichert

Der Haushaltsausschuss des Bayerischen Landtags hat jüngst die Nachschubliste für den Haushalt des Wirtschaftsministeriums verabschiedet. Damit stehen für die bayerischen Modellstädte Elektromobilität in Bad Neustadt a.d. Saale und Garmisch-Partenkirchen sowie die Modellregion E-Wald zusätzliche Haushaltsmittel in Höhe von 7,5 Millionen Euro zur Verfügung. „Ich habe gegenüber den Modellregionen Wort gehalten und mich für zusätzliche Haushaltsmittel eingesetzt“, betont Zeil. „Damit kann die Zielsetzung der Bayerischen Staatsregierung, innovative Anwendungsbeispiele für die Elektromobilität im ländlichen Raum voranzutreiben, verwirklicht werden.“

Die Verantwortlichen der drei bayerischen Modellregionen haben im Herbst aktualisierte Gesamtkonzepte mit belastbaren Kostenschätzungen vorgelegt. Nach externer Begutachtung durch den beauftragten Projektlager waren fachlich begründete Anpassungen und Kürzungen notwendig. Trotzdem wurde deutlich, dass die vorhandenen Haushaltsmittel in Höhe von 30 Millionen Euro nicht ausreichen. Das Bayerische Wirtschaftsministerium hat daraufhin zusätzliche Haushaltsmittel in Höhe von 7,5 Millionen Euro in den Entwurf des Haushaltsplans eingebracht.

Finanzieller Rahmen

Damit sind – einschließlich der Kosten für übergreifende Aktivitäten und externe Begleitung – nach dem aktuellen Stand der Unterlagen für E-Wald rund 19 Millionen Euro, für Garmisch-Partenkirchen rund elf Millionen Euro und für Bad Neustadt a.d. Saale rund sieben Millionen Euro

vorgesehen. „Für die Modellregionen steht nun ein klarer finanzieller Rahmen fest. Damit können die Projektanträge überarbeitet und auf den Weg gebracht werden. Gleichzeitig ist bei E-Wald die Ausweitung auf sechs Landkreise finanziell gewährleistet“, unterstreicht Zeil.

Bu gernahe E-fahrbarkeit

In den bayerischen Modellregionen für Elektromobilität werden innovative Elektromobilitätsprojekte gefördert, um aussagekräftige Erfahrungen für einen Alltagsbetrieb von Elektrofahrzeugen im ländlichen Raum zu erhalten sowie die Elektromobilität örtlich und bürgernah erfahrbar zu machen. Mit den Modellregionen verfolgt die Bayerische Staatsregierung einen über die Fahrzeugtechnik hinausgehenden systemischen Ansatz, der beispielsweise auch die Einbettung in örtliche Mobilitätskonzepte sowie die Nutzung regenerativer erzeugter Energie vorsieht.