

# Auen bleibt der Atem weg

**NATUR** Beim Ausbau der Donau sollen Staustufen eingebaut werden – ein Fehler.

Die teilweise erbitterte Auseinandersetzung um den Ausbau der Donau dauert schon Jahrzehnte. Verloren hat vor allem die Donau selbst: Eingezwängt und von Staustufen zerhackt fristet sie auf weiten Strecken ihr Dasein als eine Aneinanderreihung von Stauseen, wie man sie z. B. zwischen Regensburg und Straubing sehen kann, vom Main-Donau-Kanal ganz zu schweigen. Mit einem lebendigen, naturnahen Fluss, wie er von der Europäischen Wasserrahmenrichtlinie gefordert wird, hat das nichts zu tun.

Der einzige Flussabschnitt, an dem man noch die freifließende Donau bewundern kann, ist der zwischen Straubing und Vilshofen. Es handelt sich keineswegs um unberührte Natur, auch hier hat der Mensch schon massiv eingegriffen. Eines aber ist hier noch intakt: Die Dynamik des Flusses mit Hoch- und Niedrigwasser und der Wasseraustausch mit den umliegenden Auen. Das Isarmündungsgebiet mit seinen üppigen Auwäldern wird gar „Bayerischer Amazonas“ genannt. Es ist das ständige Pulsieren des ungestauten Flusses, das diese Naturvielfalt geschaffen hat und erhält: Man spricht vom Atem der Auen. Genau diesen Atem will man nun mit einer Staustufe bei Aicha abwürgen. Die Pläne werden mit größter Intensität in „Planfeststellungstiefe“ vorangetrieben. Dabei versucht man, die Ausgleichbarkeit der nach geltendem Naturschutzrecht

## AUSSENANSICHT



### DR. CHRISTIAN STIERSTORFER

Der Autor ist Donau-Beauftragter des Landesbunds für Vogelschutz und Mitglied der Monitoring-Gruppe zum Donauausbau.

als erheblich eingestuftem Eingriffe zu belegen. Die Umweltverbände, die in einer „Monitoring-Gruppe“ die Pläne verfolgen, sehen sich in diesem Verfahren einer Armada von Ingenieuren und Gutachtern der Rhein-Main-Donau AG/GmbH gegenüber.

Dass man in der Auseinandersetzung versucht, die Auswirkungen des Staus zu beschönigen, kristallisiert sich in einem Begriff, wie er derzeit konsequent von einschlägiger Seite gebraucht wird: „Stützschwelle“. Es wird geradezu propagandistisch versucht, so die Staustufe zu verharmlosen. Wenn Detlef Aster, Präsident der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Süd, in einem Interview dieser Tage sagt, dass diese Stützschwelle „rein technisch eine Staustufe sei“, fragt man sich, warum das geplante Bauwerk nicht als solche benannt werden soll. Das beharrliche Festhalten am Begriff Stützschwelle, definiert nach der DIN-Norm 4047 für den landwirtschaftlichen (!) Wasserbau, erweckt den Verdacht, dass in den laufenden, 33 Mio. Euro teuren und von der Rhein-Main-

Donau koordinierten Untersuchungen mit unlauteren Mitteln vorgegangen wird. Entscheidend bleibt die Stauwirkung mit ihren schlimmen Auswirkungen auf eine der wertvollsten Naturlandschaften Mitteleuropas. Also bitte: Eine Staustufe ist eine Staustufe. Eine andere Wortwahl ändert nichts an deren negativen Folgen.

So ist zu fragen: Sind einige Schiffs-ladungen mehr, die nach dem Staustufenbau möglich sind, ein strategisch wichtiger Beitrag für die Lösung trans-europäischer Verkehrsprobleme? Nach bisherigen Erkenntnissen bewegt sich z. B. die prognostizierte Entlastung der Autobahnen durch den Schiffsverkehr selbst auf der voll ausgebauten Donau unter einem Prozent. Dass sich nach dem Bau der Staustufe und des Seitenkanals für die E.ON-Tochter Rhein-Main-Donau AG auch die Möglichkeit zum Bau eines Wasserkraftwerkes ergäbe, sei nur am Rande erwähnt. Ist das alles die erhebliche Schädigung der freifließenden Donau wert? Wir brauchen einen anderen Umgang mit unseren Flüssen und dürfen uns dabei nicht auf kurzfristige wirtschaftliche Vorteile wie erweiterte Abladetiefen für eine teilweise veraltete Schiffsflotte beschränken. Langfristig ist das auch ökonomisch weitaus sinnvoller. Die Entscheidung für oder gegen weitere Staustufen in der Donau wird ein wichtiges Zeichen setzen, wie wir zukünftig mit unserer Natur und Heimat umgehen.

→ Die Außenansicht gibt die subjektive Meinung des Autors wieder und nicht unbedingt die der Redaktion.