Deutscher Kanal-
und
Schiffahrtsverein
Rhein-Main-Donau

63

Mitteilungsblätter

Mitteilungsblätter
Oktober 1989
Nummer 63

Deutscher Kanal-
und Schiffahrtsverein
Rhein-Main-Donau e.V.
Nürnberg
Geschäftsstelle:
Karl-Schönleben-Str. 65
8500 Nürnberg 50
Telefon: 09 11 / 8 55 09

Blickpunkt deutsche Donau

Über die aktuellen Ergebnisse der diesjährigen Mitgliederversammlung des Deutschen Kanal- und Schiffahrtsvereins in Straubing wurde bereits in einem Mitgliederbrief berichtet.
Das vorliegende Mitteilungsblatt ist nun Themen und Ort dieser Tagung im Einzugsbereich der Donau gewidmet.
Da ist zunächst die der detaillierten Betrachtung von Alfons Huber über ‚Die Bedeutung der Donau für die Stadt Straubing über die Jahrhunderte'. Sie macht sehr anschaulich, welche großen Vorteile die Donau Straubing mit seiner Region über die Jahrhunderte brachte, aber auch welche Verheerungen der Fluß anrichten konnte. So bewegt sich die Geschichte zwischen dem Wechsel verheerender Hochwasser und Überschwemmungen und den reichen Vorteilen eines schon immer bedeutenden Handelsweges.
Des weiteren bringen wir die engagierten Ausführungen von Staatsminister Alfred Dick als Festredner der Mitgliederversammlung über ‚Landschaftseingriffe und Landschaftsgestaltung beim Bau der Main-Donau-Wasserstraße'.
Hier stellt Staatsminister Dick in einem grundlegenden Abriß die umfassenden Aufgaben und Maßnahmen des Landschafts- und Umweltschutzes an den Beispielen des unteren Altmühltales und des Donauausbaues zwischen Regensburg und Straubing dar.
Dabei wird deutlich, in welcher Vielfalt und welchem Umfang ökologischen Gesichtspunkten heute tatsächlich Rechnung getragen wird. Um so unverständlicher und auch enttäuschender muß es deshalb sein, wenn alle diese Bemühungen von bestimmter Seite unbeachtet bleiben oder gar geleugnet werden.
Zunächst werden jedoch die wesentlichen Aussagen der Grußworte anläßlich der Mitgliederversammlung in einer Zusammenfassung durch die Redaktion wiedergegeben.

Ausbau der Infrastruktur

Der Oberbürgermeister der gastgebenden Stadt, Ludwig Scherl, bezeichnet es als eine Auszeichnung für Straubing, daß der Kanalverein seine Jahrestagung hier durchführe – die allerdings wohl berechtigt sei, weil die Stadt in der Vergangenheit alles getan habe, damit hier keine Gegnerschaft gegen den Main-Donau-Kanal entstehe.
Der Bau des Main-Donau-Kanals und der Ausbau der Donau bewirkten für die Stadt Straubing durchaus Positives, weil es zu einer Verbesserung der Infrastruktur komme mit entsprechenden Auswirkungen auf das Angebot an Arbeitsplätzen. Gleichzeitig entstehe durch das Abschneiden der 7 km langen Donausschleife ein großes Naturschutzgebiet.
So werde die reiche gewerbliche und kulturelle Tradition der Stadt Straubing sinnvoll weiter entwickelt.

Aufwind für die Binnenschiffahrt

Für den Verein für Binnenschiffahrt und Wasserstraßen e. V., Duisburg, stellte Ministerialdirektor a. D. Dr.-Ing. E. h. Burkart Rümelin, in Vertretung des Präsidenten Dr. Heinz Zünkler, Aufwind für die Binnenschiffahrt trotz Ertragskrisen fest.
Im Zusammenhang mit der Fertigstellung des Main-Donau-Kanals in naher Zukunft erinnert er daran, daß vor 25 Jahren die Großschiffahrt auf der Mosel feierlich eröffnet worden sei. Bei Abschluß des Moselvertrages zwischen Frankreich, Luxemburg und der Bundesrepublik Deutschland im Oktober 1956 habe man einen Jahresgüterverkehr von minimal 4,4 Mio. Tonnen und von maximal 9,3 Mio. Tonnen angenommen. Der Verkehr auf der Mosel sei bereits fünf Jahre nach Eröffnung der Großschiffahrt auf 9,4 Mio. Tonnen angestiegen und habe 1988, also ein Jahr nach dem Ausbau der Saar zwischen Dillingen und

der Mündung bei Trier, 14,5 Mio. Tonnen erreicht. Die Fahrgastschiffahrt habe ebenfalls enorm zugenommen. Wegen dieses großen Verkehrsvolumens müsse jetzt eine verstärkte Nutzung der Nachtschleusungen durch finanzielle Anreize für die Güterschifffahrt herbeigeführt und außerdem die Fahrrinne der Mosel von 2,5 m auf 3,0 m vertieft werden. Der Bau einer zweiten Schleusenkammer bei den Moselstufen zwischen Koblenz und Trier sei dringend erforderlich, besonders bei Lehmen, Müden, Fankel und Zeltingen.

Dr. Rümelin bezeichnete es als bedauerlich, daß diese starke Verkehrszunahme von der Tagespresse kaum zur Kenntnis genommen werde.

Blicke man auf das Jahr 1988 zurück, so sei festzustellen, daß die Umschlagzahlen der Binnenhäfen und die Beförderungsmengen der Binnenschiffahrt sich im Aufwind befänden und weit besser als erwartet entwickelt hätten. Mengensteigerungen seien in erster Linie bei den Transporten für die Stahlindustrie und für die Bauwirtschaft zu verzeichnen gewesen. Die seit Jahren anhaltende gute Wirtschaftslage habe sich auch in der Zunahme des Seehafenumschlages von Antwerpen, Rotterdam, Bremen und Hamburg niedergeschlagen. Es sei zu erwarten, daß sich auch im Jahr 1989 dieser Trend fortsetze.

Doch dürften auch einige Sorgen des Vereins für Binnenschiffahrt und Wasserstraßen e. V. und der Binnenschiffahrt nicht verschwiegen werden. Wegen der weiter gesunkenen Frachtentgelte komme dem Kapazitätsproblem nach wie vor eine herausragende Bedeutung zu. Zentrales Anliegen sei deshalb der Abbau der bestehenden strukturellen Überkapazität. Der EG-Ministerrat habe eine Verordnung über die Strukturbereinigung in der Binnenschiffahrt verabschiedet, die nun international auf kapazitätsbeschränkende Maßnahmen abziele und damit die seit 1979 in der deutschen Binnenschiffahrt durchgeführte Abwrackaktion tatkräftig unterstützen werde.

Auch die Wettbewerbsverhältnisse zwischen Binnenschiffahrt und Bundesbahn seien weiterhin problematisch. Je liberaler und freizügiger der Straßengüterverkehr sich im EG-Bereich entwickeln könne, um so mehr werde die Bahn Transportmengen an den Lkw verlieren. Es sei zu befürchten, daß die Bundesbahn deshalb den Preiskampf mit der Schiffahrt verstärken werde, um zusätzliche Transporte an sich zu ziehen.

Es sei eine politische Aufgabe zu verhindern, daß die Binnenschiffahrt mit den niedrigsten gesamtwirtschaftlichen Kosten durch den Verdrängungswettbewerb eines Staatsunternehmens in ihrer Existenz gefährdet werde. Dies zu verhindern solle einerseits die von der Bundesregierung Deutschland beschlossene Schwerverkehrsabgabe im Güterstraßenverkehr dienen, andererseits die Tarifaufsicht des Bundesministeriums für Verkehr über die Deutsche Bundesbahn.

Zum Wettbewerb Bahn/Schiff gehöre auch der da und dort seit Jahren praktizierte Umdenkungsprozeß in den Speditionen und im Binnenschiffahrtsgewerbe, um neue logistische Systeme im kombinierten Verkehr zu realisieren.

Es sei zu hoffen, daß die Ertragskrise in der Binnenschiffahrt, auf die man wegen der umweltfreundlichen und sicheren Transporte nicht verzichten dürfe, möglichst bald gemeistert werden könne. Umweltbelastung, Lärmbelästigung und Energieverbrauch seien im Verkehrssystem Schiff/Wasserstraße am geringsten. Die gefährlichen Güter sollten im Interesse der Bevölkerung im verstärkten Maße auf Wasserstraßen befördert werden. Im übrigen verfügen die Bundeswasserstraßen über große Kapazitätsreserven.

Die Binnenschiffahrt werde ihre Marktposition im Roll-on/Roll-off-Verkehr und bei den Transporten von Containern und sperrigen Schwerlastgütern weiter ausbauen. Für die verladende Wirtschaft sei und bleibe die Binnenschiffahrt stets ein zuverlässiger Partner.

Plädoyer für den Donauausbau

Der Präsident des Österreichischen Wasserstraßen- und Schiffahrtsvereins, Wien, Konsul Kommerzialrat Dr. Norbert Beinkofer, unterstreicht in seinem Grußwort, daß nichts fester bindet, als gemeinsames konkretes Arbeiten für ein ideales Ziel. Dieses gemeinsame Ziel heiße für die beiden Schwestervereine Fertigstellung der Rhein-Main-Donau-Wasserstraße. Doch auch nach dieser Fertigstellung gebe es noch viel zu tun.
Da seien einerseits die Fragen des Schiffahrtsregimes und der Schiffahrtspolitik.
Aber auch der Ausbau der großen europäischen Transversale sei bis zum Jahre 1992 noch nicht in dem wünschenswerten Zustand. Denn noch immer sei sowohl der Abschnitt Straubing/Vilshofen als auch der Abschnitt Wien bis zur österreichisch/ungarischen Staatsgrenze nicht entsprechend den Anforderungen der modernen Schiffahrt gestaltet.

Mit Sorge registriere er auch den Baustopp bei Nagymaros. Es gehe hier letztlich nicht nur um Umweltprobleme, sondern vor allem darum, ob Großverbände der Binnenschiffahrt, die gegenwärtig nur bis Komorn an der tschechisch/ungarischen Donaustrecke verkehren können und dort auf kleinere Verbände umgespannt werden müßten, künftig bis Preßburg und bei Vollausbau der Donau bis Wien geführt werden könnten. Die hier für die Schiffahrt notwendigen Maßnahmen wären ohne weiteres mit den ökologischen Forderungen zu vereinbaren.

Es sei die große Crux unserer Zeit, daß selbsternannte Experten urteilten, verurteilten und Einfluß auf die politische Entwicklung nehmen würden; Experten, die sich ihre Qualifikation selbst angemaßt hätten, die keine Verantwortung tragen würden, noch zu tragen bereit seien. Ihnen entgegenzutreten scheuten sich manche Politiker aus Wahlrücksichten und es sei Aufgabe auch der beiden Schwestervereine, die tatsächlichen Zusammenhänge immer wieder herauszustellen und bewußt zu machen.
Auch weiterhin müßten deshalb die Öffentlichkeit und die staatlichen Instanzen auf die Bedeutung des umweltfreundlichen Transportweges Wasserstraße hingewiesen werden, auf die verschiedenen wichtigen Aufgaben, die diese zu erfüllen hätten, nicht nur für die Beförderung, sondern auch für die Wasserwirtschaft, den Hochwasserschutz und für die Touristik, aber natürlich auch für die Hydroenergie, die die umweltschonendste und umweltfreundlichste Form der Stromproduktion darstelle.
Besonders freue er sich, daß die diesjährige Mitgliederversammlung des Deutschen Kanal- und Schiffahrtsvereins in der Donaustadt Straubing stattfinde, die neben ihrer historischen Beziehung zur Donau und zur Donauschiffahrt auch in einer Städtepartnerschaft zur oberösterreichischen Handels- und Messestadt Wels stehe.

Rhein-Rhône-Verbindung notwendig

Mit Präsident Alexandré Jésel vom Consortium pour la Modernisation et l'Exploitation du Réseau Navigable de l'Est et du Sud-Est, Straßburg, überbringt ein alter Freund des Kanalvereins Grüße aus dem benachbarten Frankreich. Er bezeichnet es als große Freude und Ehre, jedes Jahr zur Mitgliederversammlung des Deutschen Kanal- und Schiffahrts-

vereins als Gast aus Frankreich zu kommen. Und stets bewundere er dabei aufs neue die Beharrlichkeit, mit welcher in der Bundesrepublik Deutschland um die Fertigstellung des Main-Donau-Kanals gerungen würde. Nun sei man nicht mehr weit vom Ziel entfernt. Zum gleichen Zeitpunkt, zu welchem die inneren Grenzen Eurropas fallen, werde auch die Main-Donau-Wasserstraße nach Osteuropa hin eröffnet werden.

Leider sei man in Frankreich, was die Verbindung zwischen Rhein und Rhône anbelange, noch nicht so weit. Zwar habe die Regierung nach der letzten Kammerwahl ihren Willen bekundet, das Wasserstraßennetz in Frankreich zu modernisieren. Dabei sei aber die Frage, wo und womit anzufangen sei.

Eine unabhängige Persönlichkeit, Frau Yvette Chassagne, Ehrenpräsidentin der Union des Assurances de Paris, habe von der Regierung den Auftrag erhalten, diese Frage zu untersuchen. Ende letzten Jahres habe sie ihre Schlußfolgerungen dem zuständigen Minister übergeben. Inzwischen habe darüber eine Ministerberatung im Palais de l'Elysée stattgefunden, und nun warte man auf das Urteil des Staatsoberhauptes.

Inzwischen habe aber am 17. Mai 1989 der Verwaltungsrat der Compagnie Nationale du Rhône beschlossen, Mitte dieses Jahres die Umleitung der Saône bei der historischen Brücke von Macon in Angriff zu nehmen. Ein Vorhaben, das ohne finanzielle Hilfe des Staates bewältigt werde.

Sicher wäre es nicht sinnvoll, eine europäische Wasserstraße zwischen Rhein und Rhône zu bauen, solange die großen Schiffe während ungefähr fünf Monaten im Jahr nicht unter der Brücke von Macon hindurchfahren könnten.

Für die Umgestaltung der Wasserstraße zwischen Mülhausen und Chalon-sur-Saône warte die Compagnie Nationale du Rhône mit zunehmender Ungeduld auf das Startsignal.

In dieser Situation sei nur zu hoffen, daß die zügige Fertigstellung der Main-Donau-Wasserstraße der französischen Regierung den Ansporn gebe, der westeuropäischen Wirtschaft den Wasserweg zum Mittelmeer endlich zu öffnen.

Wirtschaftliche Entwicklung fördern

In seinem Schlußwort richtet der alte und neue Vorsitzende des Deutschen Kanal- und Schiffahrtsvereins, Altoberbürgermeister Dr. Andreas Urschlechter, die dringende Bitte an die Rhein-Main-Donau AG, den Main-Donau-Kanal zügig weiterzubauen und seine Fertigstellung 1992 sicherzustellen.
Die Hafenstädte entlang des Main-Donau-Kanals fordert er auf, die für die weitere wirtschaftliche Entwicklung erforderlichen Flächen bereitzustellen und mit der notwendigen Infrastruktur auszustatten.
Den Einsprüchen von sogenannten Umweltschützern könne nicht immer nachgegeben werden. Dies gelte auch für die ‚Maiacher Soos' im Bereich des Hafens Nürnberg.
Den Mitgliedern und Freunden des Kanalvereins dankt er für das Engagement und die Unterstützung in den zurückliegenden Jahren und erbittet diese auch für die Zukunft.
Das Jahrhundertwerk der Verbindung von Main und Donau durch den Main-Donau-Kanal erfordere den Einsatz aller Beteiligten bis zur endgültigen Vollendung. So baue man zusammen, jeder an seinem Platz, eine Wasserstraße für die Stärkung der Wirtschaftskraft Europas, einer Wirtschaftskraft, von der unsere Bevölkerung lebe und unsere Jugend leben werde.
Soweit die Grußworte anläßlich der Mitgliederversammlung 1989 des Deutschen Kanal- und Schiffahrtsvereins in Straubing.

Sie und die weiteren Ausführungen dieses Mitteilungsblattes machen einmal mehr deutlich, daß in den nächsten Jahren die Donau und die Donauschiffahrt noch stärker in den Blickpunkt unserer Aufmerksamkeit rücken werden.

VOEST-Alpine Stahl Linz GmbH mit 21 Mrd. ÖS Umsatz

Abschließend kommen wir nochmals auf das Mitteilungsblatt Nr. 62 über den Österreichisch-Deutschen Donautag zurück. Bei dem Artikel ‚Wettbewerbsfähig durch Logistikstrategien – Chancen für Partnerschaften' ist ein bedauerlicher Druckfehler unterlaufen.
Auf Seite 20 wird der Jahresumsatz der VOEST-Alpine Stahl Linz GmbH mit 12 Milliarden ÖS angegeben; tatsächlich ist der Jahresumsatz der VOEST-Alpine Stahl Linz GmbH jedoch 21 Milliarden ÖS, also fast doppelt so hoch.

Dr. Hartwig Hauck
Geschäftsführendes
Vorstandsmitglied

Die Bedeutung der Donau für die Stadt Straubing über die Jahrhunderte

von Alfons Huber, Heimatpfleger der Stadt Straubing

Die Donau als uralte Verbindung

In dem altindischen Wort „danu", das „etwas Gutes, das seine Heimat im Himmel hat", bedeutet, soll sich der Name „Donau" verbergen. Ein „vom Himmel kommender Strom" wäre demnach die Donau, die als Ost und West verbindender Flußlauf weit eher als die anderen großen Ströme Europas in Sprache und Leben der Menschen wirksam war. In der Tat hat keine andere Wasserstraße unseres Kontinents in so hohem Maße zur Entwicklung und Weitergabe menschlicher Lebensformen und Kulturen beigetragen. Da die alten Stromläufe auch die ersten Orientierungswege waren, darf man sicher davon ausgehen, daß die ersten Bewohner der Siedlung Sorviodurum-Strupinga-Straubing diesem Fluß folgend hierher gekommen sind. Der Fluß bietet dem Menschen von jeher die lebensnotwendingen Grundlagen, schafft ihm neben dem Lebensunterhalt auch eine bequemere Fortbewegungsmöglichkeit als auf dem Land. So wurde die Donau von Anfang an für viele Völker zur Lebensader. Als Handelsweg verband sie den östlichen Mittelmeerraum mit Mittel- und Nordeuropa. Die Kenntnis des Ackerbaus wurde ebenfalls auf ihr in unseren Raum getragen.

Eine römische Hafenanlage

Für ihren Kastellort Sorviodurum, zwei Kilometer östlich des heutigen Stadtzentrums gelegen und begrenzt durch den Allachbach sowie den Abfall der Donauniederterrasse, legten die Römer wohl schon im 1. Jahrhundert nach Christus einen größeren Hafen an, in dem sie beim Ausbau ein Altwasser nahe der Mündung des Allachbaches in die Donau nutzten. Vorgeschichtliche Funde, die bei der Untersuchung des befestigten Hafenbeckens zum Vorschein kamen, lassen eine Nutzung des Altwassers sogar schon in keltischer Zeit vermuten. Bemerkenswert dabei ist, daß die römischen Fundstücke Handelsbezeichnungen bis nach Südfrankreich verraten, die sich zeitlich zudem bis in die Spätantike verfolgen lassen. Wahrscheinlich wurde der Hafen in späterer Zeit nicht mehr in vollem Umfang genützt, das Hafenbecken stand aber noch bis in das 6. bis 7. Jahrhundert offen, bis es sich schließlich mit Hangrutschmaterial einfüllte und immer mehr seinen Zweck verlor.

Hochwasser der Donau

Die bis zu dreieinhalb Meter hohen Schotterbänke über dem römischen Hafenbecken führen uns aber auch deutlich vor Augen, daß dieser mächtige Donaustrom bis in unsere Tage herein von Zeit zu Zeit auch ein anderes, sein ursprüngliches Gesicht, das unter den unmittelbaren Anwohnern immer wieder Schrecken und Angst verbreitet, gezeigt und seinen Lauf geändert hat.
In fast regelmäßigen Jahresabständen und in ausgeprägter Jahresrhythmik, wenn unter heftigen Regenfällen die Schneeschmelze beginnt oder starke Schauer den Sommer ablösen, tritt der Flußgott gerne aus seinem Bett und ist oft nur unter äußersten Anstrengungen zu bändigen.
Von jeher hatten die Menschen, die am Wasser wohnten, auch mit dieser Naturgewalt zu kämpfen und gegen sie ihre Existenz zu verteidigen. Erst in den letzten 150 Jahren wurde der Fluß reguliert, während die Donau früher weitgehend ihrem natürlichen Lauf überlassen war. Größere Überschwemmungen waren daher auch keine Seltenheit.
Blättert man in den mittelalterlichen Quellenwerken und Chroniken, so stößt man immer wieder auf derartige Aufzeichnungen, die freilich oft recht knapp gehalten sind. Die von Abt Hermann aus Niederaltaich verfaßten Klosterannalen erwähnen für das Jahr 711 „eine sehr große Überschwemmung" in der Donau-

ebene. Desgleichen lesen wir dort, kam es im Jahr 865 zu einer „plötzlich hereinbrechenden Sintflut".
Wieder fast 150 Jahre später, im Jahre 1013, traten abermals „gewaltige Wassermassen über die Ufer der Donau". Da für die Folgezeit wenige Quellen zur Verfügung stehen, finden wir erst wieder für das Jahr 1235/36 ein Hochwasser verzeichnet. Der Winter von 1319/20 brachte abermals ein fürchterliches Hochwasser und einen gewaltigen Eisstoß auf der Donau mit sich. In den Urkunden der Stadt Vilshofen ist die Rede von einem „Gebresten, der uns von dem großen Wasser und auch Güssen geschach, also datz die Mauer an derselben Stadt niederging".
Anno 1342 ist in den Aufzeichnungen wieder von einem Hochwasser die Rede, „das über die Brücke in Straubing stieg": „Ist ein groß Gewässer der Thonau alhie gewest, wie solches bey dem Spitalthor" über viele Jahrhunderte angemerkt zu sehen war. Eine alte Reimchronik meldet von diesem Hochwasser am 24. Mai 1342:

„Nach dem ein große Sintfluth kamm,
Die viel einwarf und auch mitnahm:
Hat manchen geführt zu großer Klag:
Geschah an Magdalena-Tag.
Die Donau sich so nah herdrängt,
Manns hoch sich über d'Brucken schwenkt."

Aus dieser Zeit stammen auch die ersten Nachrichten über künstliche Abwehr- und Schutzmaßnahmen gegen Überflutungen in der Donauebene.
Auf Befehl Kaiser Ludwigs des Bayern begann man im Jahre 1344 damit, in einer zehn Jahre dauernden Aktion „mit unbeschreiblichen Unkosten – unser Abt Vitus meldet mit mehr als tausend Pfund Regensburger Pfennige" – den Fluß „von seinem Ruhebett und Rinnsal etwas weiters von dem Kloster hinwegzuleiten, weil der in ganz Europa berühmte Donau-Strom dem Kloster mit schädlicher Ausgießung großes Unheil angedrohet hat".
Bemerkenswert bleibt dabei aber auch, daß der Kaiser damals in einer in München ausgestellten Urkunde den an Haus und Hof Geschädigten „zu einer Ergötzlichkeit der angeschwollenen Unkosten" Steuerfreiheit und „Befreiung der Mauth durch das ganze Land bewilligt hat".
Das Kloster, das die Schanzarbeiten zur „Abgrabung der Donau" vor allem zu tragen hatte, erhielt daneben „zu einer Erquickung der erlittenen Schäden, gehabter Mühe und aufgewendeter Unkosten halber" noch zusätzliche Privilegien vom Landesherrn.
Anno 1432 war ein solch grimmig kalter Winter, daß „die Vögel in der Luft und das Wild in den Wäldern erfrieren und umkommen, worauf den 15. Februar eine so ungemeine Güß erfolgt, daß die Donau viele Häuser und Mautern mit sich nahme". Im Kloster Oberaltaich „ist das Wasser auf alle Altäre im Gotteshaus gestiegen. So warfe auch der Donaustoß die Mauer, welche um den Gottesacker der Mönche war, über einen Hauffen".
Ohne nähere Angaben finden wir auch Überschwemmungen für die Jahre 1501, 1595, 1691, 1706 und 1709 bezeugt. Unterm 30. Mai 1737 vermerken die lateinisch abgefaßten Aufzeichnungen des hiesigen Jesuitenkollegs: „In diesen Tagen, sowohl in den vorausgehenden wie nachfolgenden, überschwemmte ein so gewaltiges Hochwasser weithin die ganze Umgebung, daß vom Kai der Stadt bis fast zu den Bergen nichts als Wasser zu sehen war. Man hätte es auch ein Meer nennen können.
Eine so große Überschwemmung ist seit Menschengedenken noch nicht vorgekommen. Sie dauerte über 14 Tage."
Ein überaus harter Winter mit ungeheueren Schneemassen brachte Ende Februar 1784

„eine ungewöhnliche Überschwemmung, wobei das Wasser die herinneren Brückenjoche fast überstieg". Ein mächtiger Eisstoß drückte damals in Regensburg die Tore der Stadtmauer längs der Donau ein. Durch die Wucht der Eisschollen wurden sogar Eisenverklammerungen aus Brückenpfeilern gerissen und der Mittelturm der Steinernen Brücke so stark erschüttert, daß er abgetragen werden mußte. Über die Ereignisse der Hochwasserkatastrophe von 1789, die gerade die auch 1988 wieder betroffene Gemeinde Pittrich arg heimsuchte, haben wir von dem damaligen Wörther Gerichtspfleger einen recht anschaulichen Bericht vorliegen. Wieder ging ein äußerst strenger Winter der Schneeschmelze voraus: „Durch den gewaltig ausgebrochenen Eisstoß und das zugleich erfolgte außerordentliche Hochwasser hat die Dorfgemeinde Pittrich das nämliche Schicksal wie anno 1784 gehabt, indem das ganze Dorf mit ausgehobenen Eisschollen so dicht umrungen war, daß man demselben mit Zillen nicht beykommen konnte. Heute erschienen einige von der Gemeinde abgeordnete Männer mit der wehkläglichen Vorstellung ihrer an der Futterey und zum Theil an Vieh so arg erlittenen Schäden und ausgestandener Not unter dem Anhang, daß ihre Gemeinde in der größten Bedürfnis maßen sie zu ihrem Lebensunterhalt nichts anderes als Brod, und das trübe Wasser hätten und ihren dahin geflichteten Viehe nehmen müßten."
Den hochwassergeschädigten Pittricher Bürgern wurde übrigens im Jahr darauf ein „Freyjahr" von der Steuerpflicht gewährt.

Hochwasserkatastrophen im 20. Jahrhundert

Im Laufe des 19. Jahrhunderts wurden immer mehr hochwasserbedrohte Flächen für eine landwirtschaftliche Nutzung erschlossen. Um so schmerzlicher empfand man daher auch die Überflutungen, weil sie meist nicht nur die Ernte, sondern auch eine Bestellung der Felder für längere Zeit unmöglich machten. Als weitere Folge der Überflutungen der Wiesen und Weiden raffte die Leberegelseuche das Vieh in den Ställen dahin. Zunächst suchte man sich mit Sicherungsmaßnahmen im Uferbereich zu behelfen. Im Jahre 1892/93 ergriffen die Pittricher Bürger die Eigeninitiative und errichteten einen Hochwasserschutzdamm, da „eigentlich nur ein Dammbau und nicht ein Uferschutzbau die hiesige Gemeindeflur vor großer Beschädigung infolge Hochwassers bewahren konnte". Doch das 1893 fertiggestellte Bauwerk mit einer Länge von 20 Metern, ein Meter Breite und 60 cm bis 70 cm Höhe war natürlich auch nicht geeignet, auf Dauer einen wirksamen Schutz zu bieten.
Als die Überschwemmungen der Jahre 1920, 1924 und 1926 wieder beträchtliche Schäden verursachten, legte die Oberste Baubehörde Pläne für einen systematischen Hochwasserschutz vor, die vor allem Volldämme entlang der Donau vorsahen. In den Jahren 1936 bis 1938 erstellte dann der damalige Reichsarbeitsdienst diese Volldämme im Bereich der Ortschaften Pittrich und Kößnach. Doch im Laufe des Krieges kamen alle Arbeiten an den restlichen Streckenabschnitten zum Erliegen. Nur zögernd wurden die Sicherungsmaßnahmen auf veschiedenen Baustellen nach dem Krieg wieder aufgenommen. Erst in den Jahren zwischen 1950 und 1960 wurden die Volldämme fertiggestellt.
Parallel zu diesen Baumaßnahmen führte das Wasserwirtschaftsamt in Regensburg bzw. Straubing seit dem Jahre 1845 systematisch Pegelaufzeichnungen durch, aus denen die Hochwasserstände leicht abzulesen sind. Der 1845 aufgenommene Pegelstand von etwas über sieben Metern wurde erst wieder durch das Jahrhunderthochwasser 1988 überboten. Von der Höhe des Wasserstandes bekommt

man eine Vorstellung, wenn man sich vor Augen hält, daß die Donau bei einem Straubinger Pegelstand von etwa 4,80 m über die Ufer tritt. In den Jahren 1850, 1862, 1945, 1947, 1954 und 1970 wurde ein Pegelstand von ca. 6.50 m gemessen. Der höchste Wasserstand seit 1845 wurde 1941 mit fast 6,80 m registriert. Das Hochwasser von 1965 erreichte einen Straubinger Pegelstand von ca. 6,60 m.

Die ältesten Straubinger können sich noch an das Volksfest 1912 erinnern, das damals auf dem Hagen „im Kotmeer" der über die Ufer getretenen Donau versank. Die Hochwasserkatastrophe im Juli 1954 wurde für die Bewohner in Pittrich und Kößnach zur Gefahrenprobe. Lange war unsicher, ob Damm und Entwässerungsanlagen die drohende Überflutung auffangen könnten. Die Pittricher Bewohner wurden schließlich doch noch wegen der Gefahr des Dammbruches evakuiert. Sie zogen mit dem Vieh und dem wichtigsten Hab und Gut nach Kößnach. Doch der Damm hatte der Belastung noch einmal standgehalten.

Mit diesen Erfahrungen verstärkte man in den folgenden Jahren den Damm noch mehr, so daß das Hochwasser vom Juni 1965 weniger gefährlich war, obwohl der Pegelstand höher war. Am 1. April 1985 war mit einem Pegelstand von 7,11 Metern das bisher höchste Hochwasser registriert worden, ohne daß es zu nennenswerten Schwierigkeiten kam. Das Märzhochwasser des Jahres 1988, das zwei Scheitelpunkte, einen am 19. und einen weiteren am 28. März, aufwies, war das zweithöchste (7,03 m) des Jahrhunderts. Nach einem schneearmen Winter fiel im Februar so viel Niederschlag, daß der Boden schließlich kein Wasser mehr aufnehmen konnte. Das regnerische Märzwetter mit bis zu 400% mehr Niederschlag als in den Jahren zuvor, löste so eine Hochwasserflut aus, die infolge des Dammbruches bei Niederachdorf am 27. März 1988 einen besonders tragischen Akzent bekam. Die Hälfte des Gemeindegebietes Kirchroth, vier Ortschaften und 2000 ha Fläche wurden überflutet. Insgesamt wurde der Schaden im niederbayerischen Überschwemmungsgebiet auf 35 Mio. DM geschätzt.
Als eine der ersten Folgereaktionen der Stadt auf diese Katastrophe wurde die Erhöhung von wichtigen Dämmen entlang bewohnter Poldergebiete genannt. Insbesondere forderte man eine Verstärkung der Dämme, die derzeit noch auf 25jähriges Hochwasser ausgelegt sind, so daß sie auch einem sogenannten Jahrhunderthochwasser standhalten können.

Die Donau als Handelsweg von Ost nach West

Die Lage am Fluß wirkte sich für die Stadt von Anfang an aber auch günstig aus. Offensichtlich bildete die Stadt schon im 8. Jahrhundert einen wichtigen Verkehrsknotenpunkt einer Süd-Nord-Verbindung, die sich von den Alpen her über Cham in den böhmischen Raum hinzog, sowie eines Handelsweges, der alten Römerstraße folgend, der von Regensburg über Passau nach Wien führte. Parallel dazu verläuft als noch bedeutenderer Verkehrsweg die Donau selbst, die in Mittelalter und Neuzeit Könige, Kaiser und Bischöfe, Heeres-, Kreuz- und Pilgerzüge des öfteren als Transportweg wählten, da er bequemer und schneller zum gewünschten Ziel führte. Der von Kaiser Karl dem Großen an der Altmühl begonnene Kanalbau, der Rhein und Donau, Ost und West miteinander verbinden sollte, beweist schlagartig die Wichtigkeit dieses uralten Verkehrsweges. Auf dieses günstige Verkehrssystem muß man eben auch die Zentrierung von Herzogs- und Königsgut in diesem fruchtbaren Donauraum zurückführen, in dem im frühen Mittelalter der königliche Besitz „Strupinga"

einen wichtigen Versorgungsmittelpunkt bildete.
Die Raffelstetter Zollordnung aus den Jahren um 905 zeigt, daß auf der Donau auch der Handelsverkehr mindestens seit dem frühen 10. Jahrhundert eine wesentliche Rolle spielte. Die Neustadt der Wittelsbacher entstand auf der Anhöhe über dem Fluß. Man war sich im klaren darüber, daß der, der den Fluß beherrschte, auch die Schiffahrt überwachen konnte. Für friedliche und kriegerische Zwecke stand ihm der Flußlauf zur Verfügung. Dort ließ sich Zoll einnehmen und mit Handel Geld verdienen. Seit etwa 1300 führte bei der Stadt eine steinerne Brücke über die Donau, die einzige zwischen Regensburg und Passau.

Der Strom zur militärischen Sicherung

Im Zuge größerer Befestigungsmaßnahmen für die Stadt wurde in den Jahren 1477 bis 1480 von dem Stadtbaumeister Heinrich Zimmermann der Ausbau der „Bschlacht" vorgenommen. Mit Hilfe eines mächtigen Dammbauwerkes aus miteinander verbundenen Holzpfählen und Steinblöcken wurde das Hauptbett der Donau in einen Nebenraum gezwungen und damit unmittelbar an den Grundmauern des Herzogsschlosses vorbeigeleitet. Diese Maßnahme brachte nicht nur für das Schloß in der Nordostecke der Stadt eine militärische Sicherung, sondern auch für die ganze Nordflanke der herzoglichen Stadt. Im Falle einer Belagerung konnte von nun an das

ganze Areal „auf dem Hakken" vor der Stadt für den Feind durch Überflutung unpassierbar gemacht werden.
Noch wesentlicher aber war, daß die Stadt fortan die Schiffahrt besser kontrollieren konnte. An der Anlegestelle des Schlosses, wo heute noch der Salzstadel steht, war das Be- und Entladen der Schiffe leicht möglich. Über ein halbes Jahrtausend zwang die „Bschlacht" den Strom und die Schiffe durch die Straubinger Schleife, bis sie im Jahre 1984 endgültig dem Bau der neuen Wasserstraße weichen mußte.

Einnahmen aus der Maut

In der Bernauerkapelle auf dem Petersfriedhof befindet sich der wertvolle Votivstein aus dem Jahre 1458, der die Bildnisse des Mautners Lienhart Frueauf und seiner Ehefrau Elspet zeigt. 1444 war er Mautgegenschreiber geworden, seit 1458 ist er als Mautner nachweisbar. Daß er in diesem Amt zu Reichtum gekommen ist, beweist nicht nur der gestiftete Stein, sondern auch die Tatsache, daß ihm 1463 die Herzöge Johann und Sigmund von Bayern für eine Schuld von 400 Gulden aus den Mautgefällen zu Straubing auf acht Jahre je 50 Gulden verpfändet haben. Mautgebühr mußten selbstverständlich aber auch die Straubinger Händler entrichten. Meist hatten sie ihre Waren nicht im einzelnen zu verzollen, sondern zahlten nur ein sogenanntes Recht, wenn sie mit ihrem Schiff bzw. mit ihrer Ladung, die entweder von Straubing kam oder

für diese Stadt bestimmt war, auf der Donau in Passau eintrafen. Je nach Größe wurden ihre Transportschiffe bald als Poden und Hohenau, bald als Puche oder Zille bezeichnet. Für die Erforschung des mittelalterlichen Wirtschaftslebens der Stadt ist es natürlich besonders wichtig zu erfahren, mit welchen Waren auch sonst aus dem städtischen Leben bekannter Männer wie die Eblinger, Frangl, Spitznagel, Nötzel, Seinkircher usw. auf der Donau gehandelt haben.
Leider ist in den Mautbüchern selten vermerkt, wem die Waren gehört haben, die die Spediteure „Michel" oder „Wilhelm von Straubing" beförderten. In auffallend großen Mengen wurde Welscher Wein herauf wie Straubinger Wein donauabwärts gehandelt. Getreide aus dem Gäuboden brachten die Straubinger Schiffer donauabwärts mit, wenn sie Salz, Heringe und vor allem Tuche einkaufen wollten. Die Mautbücher sprechen zudem viel von Eisen und Pflugscharen, die die Schiffer donauaufwärts beförderten.
Eine Bergfahrt auf der Donau war kostspielig. Deshalb verkauften die meisten Schiffer im Mittelalter am Ende ihrer Handelsfahrt auf der Donau ihre hölzernen Fahrzeuge. Da Wien das Stapelrecht von den österreichischen Herzögen verliehen bekommen hatte, durfte ohnehin kein Schiff mehr über Wien hinaus seine Fahrt fortsetzen. Wien hatte sich zudem das Vorkaufsrecht bei solchen Holzverkäufen gesichert, weil man das Material sowohl für Wohnbauten wie Stadtbefestigungen brauchte. Aus den Jahren 1461, 1488 und 1529 haben wir bislang Belege dafür, daß Straubinger Bürger mit Holzflößen die Donau bis Wien hinunterfuhren und dort ihre Holz-„schragen" an die Stadt verkauften. Da hiermit aber im Vergleich zu anderen Städten nur verhältnismäßig wenige Fälle eines Holzverkaufs namhaft gemacht werden können, muß man doch davon ausgehen, daß Straubinger nur gelegentlich auf der Donau als Flößer und Holzverkäufer in Wien in Erscheinung traten.
Die Frage freilich, ob der West-Ost-Transitverkehr bzw. umgekehrt durch Bayern zwischen dem 13. und 16. Jahrhundert für das Land einträglicher war und ob und gegebenenfalls inwieweit sich die jeweiligen Anteile am Gesamttransport in der genannten Zeit veschoben, muß in der Forschung noch offen bleiben. Neben dem West-Ost-Landweg, der über Cham ins Böhmische führte, gab es vor allem den Donauwasserweg, der von Ingolstadt über Regensburg, Straubing, Passau in das Land ober der Enns und nach Ungarn führte.

Die Mautrechnungen der Zollstelle Donaustauf zwischen Regensburg und Straubing lassen für das Jahr 1590 folgenden Donau-Frachtverkehr erkennen: 140 Salz-, 116 Getreide-, 60 Güter- , 38 Wein-, 27 Eisen-, 18 Häute-, 15 Stein-, 5 Reifen- und Faß-, 25 Wein- und Güter-Flöße, so dann 106 Bretter-, Schiefer-, Latten- und Stein-Flöße.

Herzogliches Angelrecht für die Straubinger

Neben der Maut hatten die Straubinger Bürger auch sonst noch aus der Donau Gewinn gezogen. Im Jahre 1480, als also der Bschlachtbau vollendet war, hatte ihnen Herzog Albrecht IV. das Angelrecht verliehen, das sie sich nicht streitig machen lassen wollten, als 1909 im Landtag das Fischereigesetz beraten wurde. Die Bürger standen auch nach Inkrafttreten des neuen Fischereigesetzes auf dem Standpunkt, daß ihnen das Angelrecht zustehe, wogegen vor allem die Berufsfischer opponierten. Als schließlich sogar verschiedene Anzeigen der Berufsfischer abgewiesen und die dagegen eingelegten Beschwerden verworfen worden waren, beschritten die Fischer den Zivilrechtsweg. Schließlich erging von seiten der Regierung von Niederbayern an den Stadtmagistrat eine Entschließung, die zum Inhalt

hatte, daß sowohl nach dem Fischereigesetz wie nach den Kammerverhandlungen zweifellos feststünde, „daß das bisher unbestrittene, von den Bürgern Straubings als solchen in der neuen Donau ausgeübte Fischereirecht auf die Stadtgemeinde Straubing übergegangen ist". Sodann werden Stadtmagistrat und Bezirksamt Straubing noch angewiesen, „die entsprechenden Vorkehrungen zu treffen und gegen unbefugt fischende Bürger mit Strafeinschreitung vorzugehen".

Getreideverschiffung

Der Straubinger Getreidemarkt gehörte vor allem im 18. und 19. Jahrhundert zu den wichtigsten Schrannenplätzen des bayerischen Landes. Beträchtliche Mengen Getreide kamen bereits im 18. Jahrhundert zur Ausfuhr, die zum großen Teil über die Donau abgewickelt wurde. Bis jeweils größere Ladungen auf der Donau verschifft wurden, lagerte das Getreide auf den Speichern der Bürgerhäuser.
Eine große Getreideanschütt barg zum Beispiel das Anwesen „Fürstenherberge", das heutige Gäubodenmuseum in der Fraunhoferstraße, die dem Straubinger Fischerssohn Gottfried Pammer gehörte. Da er zugleich Schiffmeister war, verfügte er auch über den Schiffsverkehr auf der Donau. Er trieb einen schwunghaften Getreidehandel. Man kann sich heute kaum mehr vorstellen, daß er einmal für 60 000 Gulden Getreide auf der Donau nach Österreich verschiffte.

Erste Pläne zur Flußregulierung

Daß aber eine Verfrachtung von Gütern größeren Umfangs auf dem damaligen Flußlauf der Donau auch nicht einfach gewesen sein dürfte, ersehen wir aus einem der vielen Donau-Reiseberichte, die im 19. Jahrhundert entstanden sind. Einen 1838 entworfenen Plan zur Donauregulierung im Stadtbereich beschreibt von Rally 1840 in seiner „Donaureise von Regensburg bis Linz":
„Endlich erreicht das Schiff nach einer Fahrt, deren zweite Hälfte weniger Reize darbot, als die erste, das ersehnte Straubing, und der Reisende hat gewiß Muße genug gefunden, auf dieser letzteren Strecke Betrachtungen anzustellen über die Schlangenwindungen, in welchen die Donau hier, vollkommen ungeregelt, einherfließt, über die Verwüstungen, die sie alljährlich an dem fruchtbaren Boden ausübt, der ihre beiden Ufer bildet, und über die geringe Sorgfalt, die auf die Regulierung dieses Stromes bisher verwendet wurde. – Es war der Einführung der Dampfschiffahrt vorbehalten, hier wie überall, dem verjährten Schlendrian und der bequemen, gedankenlosen Nachtreterei eine Schranke zu setzen und den Plan einer Stromregulierung zu verlassen, welchen die, jeden Fortschritt fördernde bairische Regierung dem Vernehmen nach angenommen hat, und deren Ausführung unter Mitwirkung der thätigen Stadtbehörde Straubings im Sommer dieses Jahres beginnen dürfte. Dieser Korrektionsbau wird unterhalb Landsdorf seinen Anfang nehmen, an Eberau vorüber, die Reibe bei Breitenfeld abkürzend, zwischen Kagers und dem Frauenbrünchen durchführen, bei der Schwarzmühle eine zweite Reibe abschneiden, und bei der Schwedenschanze den durch ihn beschriebenen riesigen Halbbogen vollenden. – Mit diesen Bauten steht die beschlossene Errichtung einer Holzkettenbrücke (Townsbrücke) in Verbindung, welche an die Stelle der jetzigen, in der romantischen Welt berühmten, in der wirklichen berüchtigten Brücke treten soll."
Gott sei Dank ist aus einer solchen radikalen Flußregulierung nichts geworden.

Wiederholte Versuche zur Einrichtung eines Donauhafens

Erst nach dem allgemeinen wirtschaftlichen Aufschwung am Übergang vom 19. zum 20. Jahrhundert wurden in Straubing Stimmen laut, die eine stärkere Industrialisierung forderten. Im Jahre 1912 gründeten mehrere Straubinger Geschäftsleute ein Industrie-Propaganda-Büro, das sich die Einrichtung eines Donauhafens zum Ziel setzte. Eine 1913 erschienene Publikation erkannte vor allem die wachsende Bedeutung der Donau als Schifffahrtsstraße und ließ auch den Ausbau des Rhein-Main-Donau-Kanals nicht unerwähnt. Aus diesen Baumaßnahmen versprach man sich in der Stadt vor allem einen wirtschaftlichen Aufschwung für die an der Wasserstraße gelegenen Städte. Alle diese Pläne und Vorstellungen waren allerdings mit der Bedingung verbunden, „daß der Staat seine Subsidion nicht versagen wird". In den folgenden Jahren erläuterte das Propaganda-Büro unter seinem Vorsitzenden Kommerzienrat Georg Huber seine Hafenpläne in einem Schreiben an das Finanzministerium noch einmal näher: „Der Straubinger Hafen soll der Ausfuhrplatz werden für die waldarmen Länder Europas."

Als aber in den letzten Kriegsjahren die Belastungen für Staat, Kreis, Gemeinden und den einzelnen Bürgern immer drückender wurden, nahmen auch die Gemeindevertreter mehr und mehr Abschied von den Vorstellungen des Industrie-Propaganda-Büros, bis schließlich der Bürgermeister die Auffassung der Stadt folgendermaßen zusammenfaßte:

„1. Der Ausbau der Donau zur Großschiffahrt auf der bayerischen Strecke ist Sache des bayerischen Staates bzw. des Deutschen Reiches. Dieser Ausbau muß gesichert sein, ehe die Stadt Straubing ihrerseits größere Aufwendungen für eine Hafenanlage an der Donau und eine Industriebahn von der Donau zur Staatsbahn machen kann und machen darf.
2. Die Hafenanlage und die damit zusammenhängenden Bauten kann die Stadt nicht allein, sondern nur mit ganz bedeutender staatlicher Unterstützung, wie solche auch bei anderen größeren Hafenanlagen in Bayern, insbesondere bei dem Regensburger Hafen gewährt wurde, zur Ausführung bringen."

Als Anfang 1918 die Stadt vom Staatsministerium des Äußern die Erklärung erhielt, „wonach die Einrichtung von Hafen- und Umschlaganlagen ausschließlich Angelegenheit der Interessenten bleiben muß", mußte sie für viele Jahre ihr Donauhafenprojekt zurückstellen, da sie es alleine nicht finanzieren konnte. Dies bedeutete gleichzeitig, daß sich auch immer mehr Firmen, die für eine Industrieansiedlung Interesse gezeigt hatten, zurückzogen. Hoffnung keimte allerdings nochmals auf, als im Jahre 1921 das Deutsche Reich und die Länder Bayern und Baden in einem Staatsvertrag den Bau der Großschiffahrtsstraße Rhein-Main-Donau vereinbarten und zu diesem Zweck die Rhein-Main-Donau-AG (RMD) gründeten. Doch nach wiederholten Verhandlungen und neuen Anläufen von seiten der Stadt in den Jahren 1924 bis 1927 mußte der Stadtrat 1927 den endgültigen Beschluß fassen:

„Der Bau bzw. die Teilausführung des bereits in allen Einzelheiten ausgearbeiteten Projektes eines Umschlaghafens in Straubing wird erst weiterverfolgt, sobald die Finanzlage der Stadt Bauvornahmen nach dieser Richtung gestattet."

Im Mai 1938 wurde das Reichsgesetz über die Fertigstellung des Rhein-Main-Donau-Großschiffahrtsweges verabschiedet. Durch die Wiedervereinigung Österreichs mit dem Deutschen Reich sah man sich zur beschleunigten Fertigstellung der Wasserstraßenverbindung

zwischen Rhein und Donau sowie zum Ausbau der Donau bis zur Reichsgrenze unterhalb Wiens verpflichtet. Die Stadt Straubing ging mit Tatkraft die Verwirklichung der alten Pläne an. Gerade diesmal sollte die Chance genützt werden. Von der Tatsache, daß die Stadt an einer der bedeutendsten Wasserstraßen Europas liegen sollte, versprach man sich spürbare wirtschaftliche und finanzielle Vorteile. Durch den Ausbruch des zweiten Weltkrieges wurden 1939 jedoch erneut alle Erwartungen zunichte gemacht.

Konkrete Pläne für einen Donauhafen

1971 führten die Professoren F. und K. A. Boesler (Universität Stuttgart bzw. Berlin) für die Stadt und den Landkreis Straubing eine Strukturuntersuchung durch, wobei sie zu der Feststellung gelangten, daß die Lage Straubings an einem Strom von europäischer Bedeutung bislang zu wenig genützt worden sei. Die Stadt benötige zu ihrer Entwicklung eine eigene Hafenanlage, um auf dem Wasserweg einen Anschluß an den südosteuropäischen Raum zu erhalten. Ein 1974 bei E. von Gottstein in München von der Stadt in Auftrag gegebenes Gutachten über einen „Hafen Straubing" bestätigte im wesentlichen die Aussagen der Boesler-Untersuchungen.
Gottstein bestätigt nicht nur die optimale Lage des Geländes, das von der Stadt für den Hafenbau ins Auge gefaßt wurde, sondern sieht auch eine günstige industrielle Entwicklung eines weiten Einzugsbereiches um Straubing, zumal auch über die Hafenanlagen in Straubing ein rascher Anschluß an das überregionale Verkehrsnetz erreicht wird. Eine im Auftrag des Bayerischen Staatsministeriums für Landesentwicklung und Umweltfragen von H. Arnold durchgeführte Studie geht davon aus, daß mit der Fertigstellung des Main-Donau-Kanals und dem Ausbau des Mains und der Donau in den neunziger Jahren in Bayern eine durchgehend befahrbare und leistungsstarke Wasserstraße zur Verfügung steht. Sie sieht auf diesem Weg eine starke wirtschaftliche Verbindung des hochindustrialisierten Rheinstromgebietes und der Überseehäfen der Beneluxländer mit dem südosteuropäischen Raum. Für die Wirtschaftsentwicklung in der Region Donau-Wald erwartet man sich davon auch künftighin über dem Landesdurchschnitt liegende Zuwachsraten. Es ist davon auszugehen, daß Produktivität und Wirtschaftskraft sich dem gesamtbayerischen Niveau, das derzeit noch spürbar höher liegt, angleichen werden, wenn es auch auf längere Sicht noch nicht erreicht werden dürfte.

Große Hoffnungen für die Zukunft

Im einzelnen rechnet man, da die Binnenschiffahrt einen sehr kostengünstigen Verkehrsträger darstellt, mit Impulsen für Wirtschaftszweige, die transportkostenträchtige Produkte beziehen oder versenden. Für die Land- und Forstwirtschaft dieses Raumes würde dies bedeuten, daß der Futtermittelbedarf kostengünstiger gedeckt werden könnte. Davon wird auch das Nahrungs- und Genußmittelgewerbe als Verarbeiter der landwirtschaftlichen Produkte gewinnen. Bei solchen Wettbewerbsvorteilen der Unternehmen in dieser Region würde sich dann auch die Zahl der Erwerbstätigen in der Region Donau-Wald positiv entwickeln.
Das Gesamttransportaufkommen der Region Donau-Wald veranschlagt man im Güterfernverkehr für das Jahr 2000 auf etwa 13 Mio. Tonnen, für das Jahr 2030 auf knapp 19 Mio. Tonnen. Davon werden laut Arnold-Gutachten 8,6 Mio. Tonnen im gesamten Einzugsgebiet des Rhein-Main-Donau-Kanals transportiert. 1,9 Mio. Tonnen davon sollen auf die Binnen-

schiffahrt entfallen. Dies enspricht dann 10% des gesamten Transportaufkommens der Region Donau-Wald.
Bei diesen Überlegungen nimmt es also nicht wunder, wenn die Stadt in den endgültigen Ausbau des Schiffahrtsweges und in die Anlage des Hafens in Straubing-Sand große regionalpolitische Hoffnungen für die Zukunft setzt, wenngleich auch nicht verkannt werden darf, daß bei der Durchsetzung dieser Ziele ein Ausgleich zwischen den Interessen der Industrie, der Landwirtschaft, der Landschaftspflege und -planung sowie des Naturschutzes durchaus nicht immer einfach ist.

Literaturverzeichnis:

Arnold, H.: Wirtschaftliche Impulse einer künftig durchgehend befahrbaren Rhein-Main-Donau-Wasserstraße und die mögliche Entwicklung des Güterumschlags der Binnenschiffahrt in der Region Donau-Wald, München 1986.

Döring, O.: Straubinger Bilderbogen, in: Jahresbericht des Historischen Vereins für Straubing und Umgebung (= JHVS) 26 (1923), Straubing 1924, 59–60.

Greif, E.: Die Zollrechnung der Stadt Straubing aus dem Jahre 1521, in: JHVS 32 (1929), Straubing 1930, 36–70.

Greif, E.: Straubinger Holzverkäufer im mittelalterlichen Wien, in: JHVS 33 (1930), Straubing 1931, 58–60.

Huber, A.: „Eine große Sindfluth kamm, die viel einwarf und auch mitnahm" – Was alte Chroniken über die Hochwasser der Donau erzählen, in: Straubinger Tagblatt vom 2. April 1988 (Osterbeilage).

Mayer, Th.: Straubinger an der Passauer Maut, in: JHVS 68 (1965), Straubing 1966, 51–59.

Prammer, J.: Der römische Donauhafen von Straubing, in: Ausgrabungen und Funde in Altbayern 1985/86 (= Katalog 9 des Gäubodenmuseums Straubing), Straubing 1986, 69–72.

Rally v., W.: Die Donaureise von Regensburg bis Wien, Wien 1840.

Schmautz, W.: Der Donauausbau und die Baumaßnahmen im Landkreis Straubing-Bogen, in: Der Landkreis Straubing-Bogen, Straubing 1984, 203– 211.

Schremmer, E.: Die Wirtschaft Bayerns. Vom hohen Mittelalter bis zum Beginn der Industrialisierung, München 1970.

Weinzierl, G.: Probleme der industriellen Entwicklung der Stadt Straubing seit 1900, in; JHVS 89 (1987), Straubing 1988, 327–377.

Landschaftseingriffe und Landschaftsgestaltung beim Bau der Main-Donau-Wasserstraße

von Staatsminister Alfred Dick, Bayerisches Staatsministerium für Landesentwicklung und Umweltfragen, München

Als für die Landesentwicklung und für Umweltfragen verantwortlicher Minister danke ich Ihnen für die freundliche Einladung zur diesjährigen Mitgliederversammlung und für die Gelegenheit, die Haltung der Staatsregierung zum Bau dieser Wasserstraße noch einmal darzulegen. Ich tue dies sehr gerne, weil gerade in jüngster Zeit wieder einige Polemik, Überzeichnung und Verdrehung in Medien zu lesen war. Dabei werden die Arbeit der Behörden häufig negativ bewertet, die Leistungen der Staatsregierung nicht ausreichend dargestellt.

Die Main-Donau-Verbindung dient der Verbesserung der Wirtschaftsbeziehungen Österreichs mit Bayern, der Bundesrepublik Deutschland und der EG sowie der Erleichterung des Warenaustausches der weiteren Donauanlieger mit dem industriellen Nordwesten Europas. Über die Intensivierung des Handels hinaus werden von der Inbetriebnahme der Wasserstraße bedeutende wirtschaftliche Impulse für alle Anliegerstaaten, insbesondere für Bayern und Österreich, erwartet.

Das IFO-Institut für Wirtschaftsforschung hat zum Beispiel in einem in unserem Auftrag erstellten Gutachten für die Regionen Donau-Wald und Landshut prognostiziert, daß die Rhein-Main-Donau-Wasserstraße ein über dem Landesdurchschnitt liegendes wirtschaftliches Wachstum auslösen und dazu beitragen wird, den Nachholbedarf dieser Regionen abzubauen. Darüber hinaus werden alle Unternehmen der Region, deren Bezugs- oder Absatzmärkte in der mit Binnenschiffen erreichbaren Gebieten liegen, aus der künftigen Wasserstraße erkennbaren Nutzen ziehen können. Selbst wenn der Transport nicht über den Kanal verlaufen sollte, werden die Unternehmen von dem verstärkten Wettbewerb zwischen den Verkehrsträgern profitieren. Die bedeutendsten Veränderungen wird der Main-Donau-Kanal im Sektor Handel und Verkehr auslösen. Vor allem in der Region Donau-Wald, aber auch in der Region Landshut kann das Verkehrsgewerbe an dem „nassen" Transportaufkommen partizipieren.

Neben den Industrieunternehmen in Niederbayern werden auch Betriebe, die außerhalb der Regionen, zum Beispiel im Chemiedreieck zwischen Mühldorf und Burghausen gelegen sind, die kostengünstige Binnenwasserstraße benutzen. Daraus leiten sich weitere Wachstumsimpulse ab. Durch zusätzliche und erhöhte Nachfrage nach regionalen Dienstleistungen werden insbesondere das Transportgewerbe und der Handel profitieren. Insgesamt bestätigt das Gutachten die landesentwicklungspolitischen Erwartungen, die mit der Fertigstellung des Kanals verbunden sind.

Dieser positiven Beurteilung unter Gesichtspunkten der Landesentwicklung stehen vor allem Probleme im Bereich des Naturschutzes und der Landschaftspflege gegenüber. Bund und Land haben sich deshalb die Entscheidung für den Bau der Main-Donau-Wasserstraße nicht leicht gemacht. Denn von Anfang an war klar: Eine Kanaltrasse führt zu nachhaltigen Eingriffen in den Naturhaushalt und in das Landschaftsbild; auch besonders reizvolle Räume wie zum Beispiel das Altmühltal werden davon betroffen. Es galt also zwischen den legitimen Nutzungsansprüchen der Allgemeinheit und dem grundsätzlichen Schutzbedürfnis von Landschaft und Natur sorgfältig haushälterisch und sachlich abzuwägen. Diesen Auftrag haben sich unsere Behörden und auch die Rhein-Main-Donau AG mit großem Verantwortungsbewußtsein gestellt.

Es gehört zu ihren gesetzlichen Aufgaben, dafür Sorge zu tragen, daß vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft unterbleiben bzw. daß unvermeidbare Eingriffe in das Landschaftsbild oder in ökologisch wertvolle Lebensräume binnen einer angemessenen Frist durch entsprechend umfang-

reiche landschaftspflegerische Ersatzmaßnahmen ausgeglichen werden.
In einer Vielzahl von Raumordnungsverfahren hat daher der Staat sämtliche geplanten Trassenabschnitte im Hinblick auf ihre raumbedeutsamen und überörtlichen Aspekte, vor allem auch im Sinne des Umweltschutzes überprüft.
Der Bau der Wasserstraße und der damit verbundenen Anlagen zur Energiegewinnung greift in landschaftlich hochsensible Räume ein. Eingriffe in die Landschaftssubstanz, insbesondere die Lebensräume von Pflanzen und Tieren und in das Landschaftsbild, sind bei solchen Großprojekten unvermeidbar. Artikel 6 a des Bayerischen Naturschutzgesetzes verpflichtet deshalb den Verursacher, unvermeidbare Eingriffe innerhalb einer bestimmten Frist durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege auszugleichen. Bei der Umwandlung eines Fließgewässers in Stauhaltungen oder beim Bau eines Kanals in ein Trockental ist dieser Ausgleich aber schwerlich möglich. Durch den Bau der Wasserstraße entstehen neue Landschaften. Es muß deshalb durch Ersatzmaßnahmen versucht werden, neue landschaftliche Qualitäten zu schaffen. Das Instrument, um Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen darzustellen und deren Wirksamkeit zu überprüfen, ist der im Naturschutzgesetz vorgeschriebene landschaftspflegerische Begleitplan.
Lassen Sie mich heute auf zwei besonders bedeutsame Landschaften eingehen, die vom Kanalbau betroffen sind: Das Altmühltal und das Donautal. Der Charakter beider Talräume ist sehr verschieden. Das Altmühltal mit einer ca. 250 m breiten Sohle ist randlich von steilen Hängen eingesäumt. Durch den Kanalbau und die dadurch bedingten Umstrukturierungen wurde hier nicht nur nachhaltig in den Naturhaushalt eingegriffen, sondern auch das Landschaftsbild wesentlich verändert.

Das Donautal dagegen ist eine sehr breite Stromtallandschaft. Beidseitige Dammanlagen trennen die Donau in großen Talabschnitten vom übrigen Talbereich ab, wobei landschaftliche Zusammenhänge aufgelöst und die ökologischen Wechselwirkungen erheblich eingeschränkt werden. Betroffen sind dadurch Feuchtgebiete von nationaler und internationaler Bedeutung.
Die Ausbaumaßnahmen und ihre Auswirkungen führen in diesen Tälern zu ökologischen und ästhetischen Problemen.

- Es werden Stauhaltungen mit Stufenhöhen bis zu 17 m errichtet. Durch Abgrabungen und Auffüllungen des gewachsenen Geländes bis zu 5 m wird das Talgefüge nivelliert. Die morphologische Feingliedrigkeit des Talbodens wird überdeckt und eingeebnet, wobei charakteristische Vegetationsbestände und Kleinstrukturen wie Tümpel und Ufersäume verschwinden.
- Die ca. 15 m breite Altmühl wurde in einen mehr als dreifach so breiten Kanal umgewandelt. Eine wertvolle Fließgewässerstrecke mit vielfältigen Uferrandbereichen ging verloren, die Fischfauna wandelte sich von einer Fließgewässerfaune in eine Stillgewässerfauna.
- Die Baumaßnahmen bedingten eine Veränderung der Grundwasserverhältnisse. Vor allem im Einschnittbereich der Kanalstrecke kam es zu erheblichen Grundwasserabsenkungen. Dies führte zur Beeinträchtigung wertvoller Feuchtgebiete und zum Trockenfallen von Altwasserarmen.
- Die generelle Hochwasserfreilegung führte zur Abnahme feuchter und wechselfeuchter Grünlandflächen und ermöglichte ihren Umbruch.

Dies sind einige der Auswirkungen des Main-Donau-Kanals, die für die Rhein-Main-Donau AG Anlaß waren, vorausschauend Land-

schaftsplaner mit der Ausarbeitung landschaftspflegerischer Begleitpläne zu beauftragen, die wie die technischen Bauentwürfe, Bestandteile der Planfeststellung werden. Dabei waren sich alle im klaren, daß die Voraussetzungen um die Durchführung von Ausgleichs- bzw. Ersatzmaßnahmen durchaus unterschiedlich waren. So ergaben sich unterschiedliche Bedingungen der Biotopgestaltung in Abhängigkeit von der künftigen Wasserspiegellage des Kanals zur Geländeoberkante. Günstige Möglichkeiten zur Durchführung flächenhafter Ausgleichsmaßnahmen boten sich vor allem dort, wo der bisherige Grundwasserspiegel mit der künftigen hydrostratischen Stauhöhe in etwa übereinstimmte. Diese Streckenabschnitte wurden daher in den landschaftspflegerischen Begleitplänen auch zur Schwerpunktbereichen für den ökologischen Ausgleich entwickelt. Den Schwerpunktbereichen standen auch Mangelbereiche gegenüber, die in den staustufennahen Auffüllbereichen und in Einschnittbereichen liegen. Im einzelnen sehen bzw. sahen die Planungen als Ersatz für die vielfältigen Eingriffe folgende landschaftspflegerische Maßnahmen vor, die umgesetzt wurden bzw. noch umgesetzt werden:

- Wechselnde Uferausformungen des Kanals mit verschiedenen Böschungsneigungen und Anlage von Uferzonen zur Schaffung von Vielfalt im Grenzbereich Wasser-Land und zur Erhöhung der biologischen Wirksamkeit, Gestaltung von Flachwasserzonen mit Röhrichtzonen, Errichtung von Unterständen für die Fischfauna.
- Herstellung neuer Stillwasserflächen als Ausgleich für die Beseitigung vorhandener Altwasserbereiche.
- Herstellung neuer Feuchtgebiete als Ausgleich für Feuchtgebietsverluste insbesondere in Einschnittstrecken.
- Gestaltung von Uferstreifen als Pufferzonen zwischen Gewässer und landwirtschaftlichen Flächen.
- Erhaltung und Entwicklung verbleibender naturnaher Lebensräume und Landschaftsstrukturen durch Anpassung an veränderte Gelände- und Gewässerverhältnisse auch bei unterschiedlichen Höhen, u. a. Einleitung von Karstquellen in Altarme.
- Teilweise Verbringung der durch die Geländeeinschnitte entstehenden Aushubmassen aus dem empfindlichen Talraum auf die randlichen Hochlagen.
- Optische Eingliederung der Wasserstraße und ihrer Bauwerke in die Tallandschaft durch Auflockerung der Parallelstrukturen des Kanals und begleitender Anlagen durch bewegte Führung der Betriebswege, durch Geländemodellierung und Gehölzpflanzungen sowie durch Anlage von Wasserflächen wechselner Breite.

Diese Maßnahmen und Planungen bauen auf ökologische Grundlagenuntersuchungen auf und werden von einer Beweissicherung begleitet. Daran sind zahlreiche Spezialwissenschaftler beteiligt.

Durch die abschnittsweisen Planungen und Baumaßnahmen der Wasserstraße im Altmühl- und Donautal haben alle, die Bauherren, die Planer, die Behörden sowie auch die Naturschutzverbände gelernt. So wurden die ökologischen Grundlagenuntersuchungen und die auf ihnen beruhenden landschaftspflegerischen Begleitpläne immer ausgefeilter, umfassender und präziser.

In einer fruchtbaren Auseinandersetzung zwischen Planungsträger und Naturschutz ist es gelungen, vernünftige Kompromisse zwischen den Belangen des Wasserstraßenbaus und den ökologischen Erfordernissen zu erzielen, die selbst den Vorsitzenden des Bundes Naturschutz zu der Bemerkung veranlaßt

haben, daß auch der Naturfreund das „neue" Altmühltal nach Abschluß der Bauarbeiten akzeptieren kann.
In seinem Vorwort zum Landschaftsplan Altmühltal äußerte der Vorsitzende des Bundes Naturschutz in Bayern e. V., Hubert Weinzierl, unter anderem folgendes: „. . .Unter den landschafts- und umweltgefährdenden Eingriffen steht der Bau neuer Verkehrswege, gleichgültig ob Schiene, Straße oder Wasserstraße, mit an vorderster Stelle. . . . Der Bund Naturschutz in Bayern e. V. hätte es deshalb am liebsten gesehen, wenn man auf den Bau des Main-Donau-Kanals hätte verzichten können, oder wenn wenigstens seine Trassierung nicht durch das untere Altmühltal verlaufen müßte. Nachdem aber dieser Wasserweg aus übergeordneten Gründen im Laufe der nächsten Jahrzehnte entstehen muß, und die Forderung nach einer anderen Trassenführung an den großen wirtschaftlichen und technischen Schwierigkeiten anderer Lösungen scheiterte, muß sich der Bund Naturschutz in Bayern e. V. mit diesem Faktum abfinden. In realistischer Einschätzung der Gegebenheiten konzentrierte er seine Anstrengungen daher auf das Ziel, die Wasserstraße so in das Altmühltal einzubinden, daß die für Natur und Umwelt zu befürchtenden Schäden möglichst klein bleiben. . . . Der Bund Naturschutz in Bayern e. V. hatte deshalb so lange stärkste Bedenken gegen die Kanalbauplanung angemeldet, als ihm nicht ein Optimum an landschaftsgestaltenden und landschaftspflegerischen Maßnahmen gesichert erschien. Er hat dazu dem Landschaftsarchitekten Grebe, der von Anfang an sein volles Vertrauen hatte, eine Vielzahl von Anregungen gegeben und verlangt, die Maßstäblichkeit des Tales und die ökologische Vielfalt so weit wie nur möglich zu erhalten. Aus der zum Teil harten Diskussion mit den Planungsträgern ist nun ein Landschaftsplan hervorgegangen, den wir für einen guten Kompromiß zwischen den Belangen des Wasserstraßenbaus einerseits und den Vorstellungen des Bundes Naturschutz in Bayern e. V. andererseits halten. Der Bund Naturschutz Bayern e. V. ist bereit, den Bau des Main-Donau-Kanals im Altmühltal unter der Bedingung hinzunehmen, daß die vom Planungsbüro Grebe in Zusammenarbeit mit den Wasserstraßenplanern hier unterbreiteten Vorschläge in der Gesamtkonzeption wie im Detail in die Tat umgesetzt werden. Dabei halten wir unsere Forderung aufrecht, daß . . . (das nicht an finanziellen Rücksichten scheitern darf). Wir sind sehr glücklich über die Zusage der verantwortlichen Politiker, erstmals 5% der Bausumme in Maßnahmen des Naturschutzes und der Sanierung des Naturhaushaltes im Altmühltal zur Verfügung zu stellen. . . .
Nachdem es mit dem guten Willen aller Beteiligten gelungen ist, mit der Vorlage dieses Landschaftsplanes eine gute Lösung für die schwierigen Probleme aufzuzeigen, sollte es dem Naturfreund möglich sein, das „neue Altmühltal" auch nach dem Abschluß aller Bauarbeiten ohne ernsthafte Einschränkungen zu akzeptieren."
Wenn dies nun alles so umgesetzt wurde, wobei die Aufwendungen für Maßnahmen des Naturschutzes und der Sanierung des Naturhaushaltes weit über 5% der Bausumme hinausgingen, solle man nicht im nachhinein den guten Willen aller Beteiligten absprechen, zumal wenn sich die Wirklichkeit nun so darstelle, wie sie seinerzeit gefordert und vorgesehen worden sei. Die Zusage der Politiker sei eingehalten, das Programm von Professor Grebe nachdrücklich umgesetzt worden.
In Zukunft gilt es, das Hauptaugenmerk aus ökologischer Sicht auf den Donauausbau zu richten:
Die Donauaue zwischen Regensburg und Straubing liegt im Naturraum „Dungau". Die

besonders gute Eignung dieses Naturraums für die Landwirtschaft ist Ursache für die weitgehende und nachhaltige Gestaltung in eine agrarisch intensiv genutzte Kulturlandschaft. Trotzdem weist der Naturraum eine große Anzahl ökologisch wertvoller Flächen auf, die von unterschiedlicher landwirtschaftlicher Nutzung überlagert sind. Ökologisch wertvolle naturnahe Flächen wie Auwälder treten deutlich zurück. Eine Besonderheit hinsichtlich der Naturausstattung stellen allerdings die Auengewässer, die Donau selbst sowie ihre Altwässer dar.

Die wichtigsten Biotopstrukturen im Donautal sind:

- Der Strom
  Bis ins 19. Jahrhundert war die Donau ein ungebändigter Strom. Inzwischen wurde sie durch Dammbauwerke festgelegt. Die Fließgeschwindigkeit beträgt 1,0 m bis 2,8 m pro Sekunde und hängt stark von der jeweiligen Wasserführung ab. Die Wasserstände weisen eine ausgeprägte Jahresrhythmik auf. Die Schwankungsbreite beträgt zwischen Mittel- und Niederwasser derzeit im Bereich der Gmünder Au ca. 1,5 m, bei Hochwasser mehrere Meter. Bei Niedrigwasser werden Kiesbänke frei, in den mit der Donau in Verbindung stehenden Altwässern entstehen auch Schlammbänke. Beides sind wichtige temporäre Biotopflächen heute gefährdeter Tierarten.
- Altwasser
  Mit der Schiffbarmachung der Donau wurden Flußschleifen und Flußarme vom eigentlichen Flußlauf abgetrennt. Infolge natürlicher Nährstoffanreicherung entwikkelte sich eine üppige, vielfältige Flora mit charakteristischen Pflanzengesellschaften und Tiergemeinschaften. Mit den Altwassern stehen fast immer große Röhrichtflächen, Verlandungsgesellschaften sowie offene Überschwemmungsböden in Verbindung.
- Auwälder
  Diese sind mit Abstand die artenreichsten Wald-Biotope Mitteleuropas. Von den ursprünglich den Lauf der Donau begleitenden Auwäldern sind bis in unser Jahrhundert oft nur noch kümmerliche Reste übriggeblieben. Viele frühere Auwaldstandorte wurden zu landwirtschaftlichen Flächen kultiviert, weil sie sehr produktiv sind.
- Auwiesen
  Die Auwiesen sind durch Rodung und periodische Mahd aus Weichholzauen hervorgegangen. Ihre typischen Buckel und Rinnen (sogenannte Seigen), die zeitweise mit Wasser gefüllt sind, wurden durch die Dynamik des Fließgewässers Donau geschaffen. Sie spiegeln darum auch ein Stück Landschaftsgeschichte wider. Die größeren zusammenhängenden Auwiesenbereiche stellen besonders wertvolle Brut- und Nahrungsbiotope für typische Wiesenvögel wie Großer Brachvogel, Uferschnepfe, Bekassine, Wachtelkönig, Rotschenkel und Weißstorch dar.
  Die noch vor wenigen Jahrhunderten extensive Bewirtschaftung ist jedoch einer intensiven Gründlandnutzung, die mineralische Düngung und modernsten Maschineneinsatz einschließt, gewichen. Durch Entwässerung und Einpolderung wurden große Teile sogar in Ackernutzung genommen; örtlich wurden auch Überschwemmungsgebiete umgebrochen.

Die Bedeutung des Donautals für den Arten- und Biotopschutz hat die Bundesforschungsanstalt für Naturschutz und Landschaftsökologie im Auftrag der Rhein-Main-Donau AG eingehend untersucht und dargestellt. Für diesen Auftrag bot sich an, die Lebensräume im Do-

nautal nach nationalen und internationalen Kriterien zu bewerten. Auch wenn diese Kriterien auf Vogelarten als Zeigerarten bezogen sind, können damit auch für andere Tiergruppen hydrologisch, limnologisch und botanisch bedeutsame Gebiet erfaßt werden. Feuchtgebiete als Lebensräume für Wat- und Wasservögel sind gleichermaßen wichtig für andere Funktionen des Naturhaushalts.

Die regionale Bedeutung des Untersuchungsraumes für die bayerische Vogelwelt dokumentiert sich darin, daß im Donautal zwischen Regensburg und Straubing bis vor zehn Jahren noch insgesamt 221 Vogelarten festgestellt werden konnten – allerdings sind dort in den letzten 100 Jahren auch 17 Arten ausgestorben, zum Beispiel Fisch- und Seeadler, Rohrweihe, Bienenfresser und Rohrdommel. Nach der Wiesenbrüterzählung 1986 brüten von 688 Brutpaaren des Großen Brachvogels in Bayern im Donautal 141, von 63 Brutpaaren Uferschnepfe 24. Ferner stellt dieser Raum das einzige regelmäßige Rotschenkelvorkommen dar, und zwar im Bereich der Auwiesen bei Pfatter und des Altwasserbogens der „Gmündner Au". Diese Auwiesen um Pfatter sind der bedeutendste Rastplatz nordischer Wildgänse in Bayern während der Wintermonate. Auch dadurch ist die Bedeutung des Donautals unter Artenschutz- und Biotopschutzaspekten nicht nur für die Bundesrepublik und Bayern, sondern auch im internationalen Rahmen dokumentiert.

Damit ist das Donautal ein Landschaftsbereich, der nicht nur für Bayern und die Bundesrepublik von besonderer Bedeutung ist, sondern dem auch aus internationaler Sicht eine herausragende Stellung zukommt.

Die Eingriffe in das Donautal können nicht ohne Folgen für den Naturhaushalt sein. Das technische Ausbaukonzept sieht dabei vor, daß das Fließgewässer Donau in Staustufen aufgeteilt wird. Im Abschnitt Regensburg-Straubing sind zwei vorgesehen, nämlich Geislingen und Straubing. Zwischen Straubing und Vilshofen sind die Planungen noch im Gang.

Zur Stauregelung im Abschnitt Regensburg-Straubing werden im Oberwasser der Staustufe Dämme errichtet, die bis zum Untergrund abgedichtet sind. In diesem Bereich muß für das anfallende Tagwasser ein neues Vorflutsystem geschaffen werden. Die Stauhaltungsdämme haben nach derzeitiger Planung einen Abstand von 300 m bis 400 m. Dies geht auf hydraulische Berechnungen zurück, da sie tausendjährigem Hochwasser standhalten sollen. Die Stauhaltungsdämme haben die Aufgabe, das gestaute Wasser – bei Straubing wird eine Wassertiefe von ca. 7 m erreicht – vom Umland abzuhalten. Mit der Stauregelung ist eine nahezu völlige Hochwasserfreilegung verbunden und beabsichtigt.

Die Dynamik des Fließgewässers wird dadurch aber weitgehend durch konstante Stauhaltung auf Mittelwasserniveau abgelöst. Die entstehenden Staubereiche stellen sogenannte Laufstauseen dar, die in weiten Bereichen die Donau nur noch träge fließen lassen.

Der Umwandlung des dynamischen Flusses in ein weitgehend statisches Stausystem können sich ursprünglich Tier- und Pflanzengesellschaften nicht anpassen. Sie werden entsprechend den neuen komplexen ökologischen Verhältnissen von den Tier- und Pflanzengesellschaften der Stillgewässer verdrängt. Diese Entwicklung ist mit einer erheblichen Artenveränderung verbunden. Insbesondere können sich anstelle der zunehmend bedrohten Fließgewässerarten weitverbreitete „Allerweltsarten" ausbreiten. Erheblich sind auch die ökologischen Auswirkungen auf die Talbereiche vor und hinter den Dämmen.

Zur Sicherung einer ökologisch vertretbaren Gesamtentwicklung des Donautals hat das

Staatsministerium für Landesentwicklung und Umweltfragen bereits 1980 den zuständigen Naturschutzbehörden eine wichtige Hilfestellung für ihre Aufgaben gegeben. Die Naturschutzbehörden wurden damals angehalten, im Rahmen der nach § 3 Abs. 2 BNatSchG gebotenen rechtzeitigen Beteiligung an Planungen und Maßnahmen im Donautal vorrangig folgende Grundsätze zu vertreten:

- Der Bestand der Lebensgemeinschaften und ihre Artenvielfalt ist zu gewährleisten. Die hierfür erforderlichen Lebensräume und die notwendigen Standortbedingungen sind zu erhalten und vor Störungen zu bewahren.
- Bei Veränderungen von Biotopen bedrohter Arten, wie sie in den Roten Listen des Bayerischen Landesamtes für Umweltschutz aufgeführt sind, sind vom Verursacher Ersatzbiotope vor Beginn von Standortveränderungen zu entwickeln sowie verbleibende Restbiotope für die bedrohten Arten zu verbessern, so daß ein Fortbestand der Population gesichert wird.
- Zur Erhaltung von Brut-, Nahrungs-, Rast- und Überwinterungsgebieten bedrohter Wat- und Wiesenvögel sowie zur Erhaltung von Laichmöglichkeiten für Amphibien sollen die Auenbereiche, soweit diese nicht ständig überstaut oder durch Baumaßnahmen zerstört werden, weiterhin ausreichend durch Hochwässer und Niedrigwässer beeinflußt werden.

Darüber hinaus wurden zur Entwicklung eines Systems von Schutzgebieten die Bereiche benannt, die in der jeweils geeigneten Form des Bayerischen Naturschutzgesetzes unter Schutz zu stellen sind. Danach sollen die geplanten Naturschutzgebiete Öberauer Schleife, Vogelau, Isarmündung, Donauschleife bei Aicha, Altwasser bei Winzer und Staatshaufen als typische Auenbereiche mit Altwässern, Auwiesen, Auwälder so erhalten und gepflegt werden, daß die naturnahe Flußvegetation in der Vielfalt ihrer Pflanzengesellschaften und ihrer Dynamik erhalten bleibt. Die Standortvoraussetzungen für die nach der Roten Liste gefährdeten Vogelarten sollen hier so erhalten und verbessert werden, daß deren Fortbestand im Donautal gesichert bleibt. Eine Lösung dafür muß der landschaftspflegerische Begleitplan finden, der als Bestandteil aller Planungsunterlagen dem Planfeststellungsverfahren unterzogen wird. In ihm sind eine Vielzahl von Ersatzmaßnahmen für Eingriffe vorgesehen, die im Rahmen des Gesamtausbaues Zug um Zug verwirklicht werden.

Wie ernst die Beteiligten die ökologischen Folgen des Donauausbaus nehmen und mit welchem Einsatz versucht wird, einen angemessenen Ausgleich und Ersatz für die Eingriffe zu schaffen, geht aus einer Mitteilung der Rhein-Main-Donau AG hervor. Bezogen auf die ökologische Grundlagenermittlung für die Stauhaltung Straubing wird dort festgestelt, daß die Notwendigkeit, der Wert und die Richtigkeit dieser Ermittlungen für die Rhein-Main-Donau AG außer Zweifel stehen und die Beteiligten in der Beurteilung dieser ökologischen Grundlagenermittlung völlig übereinstimmen. Diese Grundlagenermittlung führte dazu, daß sich für die Rhein-Main-Donau AG allein im Abschnitt Regensburg-Straubing ein Mehrbedarf an Flächen von ca. 600 ha ergeben hat. Nach der neuen Planung ergibt sich gegenüber den früheren Entwürfen für den Grunderwerb bzw. die naturschutzorientierte Nutzungsbeschränkung ein Mehraufwand von 60 Mio. DM.

Wesentliche Ziele von Ersatzmaßnahmen sind zum Beispiel:

Zur Erhaltung bedrohter Tier- und Pflanzenarten ist eine Optimierung der Lebensraumfunktion bestimmter Schwerpunktbereiche vorgesehen, so der Pfatterer und Gmünder Au sowie der Öberauer Schleife. Da die Schwer-

punktbereiche nicht ausreichen, um einen vollständigen Ersatz zu gewährleisten, sind daher in die Planung auch andere Maßnahmen einzubeziehen:

- Flachwasserbereiche und Verlandungszonen und die Herstellung von Überschwemmungsgebieten im Stauraum.
- Neuschaffung von Standorten für die Entwicklung von Weichholzauen in Kontakt mit dem Gewässer auf tiefliegenden Flächen im Stauraum der Donau sowie der einmündenden Seitengewässer.
- Die Schaffung künstlicher Steilufer als Brutmöglichkeiten für den Eisvogel.
- Die Herstellung neuer „Altwasser".
- Die Berücksichtigung ökologischer Belange bei der Damm- und Deichgestaltung, so daß sich dort zum Beispiel magere Trokkenrasengesellschaften als Lebensräume einer Vielzahl von Schmetterlingen und Insekten sowie als Nahrungsbiotope von Vögeln ausbilden können.

Wie im Altmühltal ergibt sich auch im Donautal zwangsläufig ein Spannungsfeld zwischen der Verwirklichung der Ersatzmaßnahmen und den Interessen der Landwirtschaft. Der Zielkonflikt läßt sich nur lösen, wenn die für den ökologischen Ausgleich in bestimmten Gebieten benötigten Grundflächen vom Projektträger erworben werden und gegebenenfalls den Landwirten in gleichem Umfang entsprechende landwirtschaftliche Nutzflächen bereitgestellt werden. Die Rhein-Main-Donau AG trägt, wie schon berichtet, diesem Erfordernis in Zusammenarbeit mit den zuständigen Behörden Rechnung.

Die sach- und fachgerechte Lösung der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmenproblematik bei solch großen Eingriffen in Natur und Landschaft wie bei Baumaßnahmen für die Main-Donau-Wasserstraße ist eine große Herausforderung für den Naturschutz ebenso wie für den Bauherrn, die Landschaftsarchitekten, die Grundeigentümer und die Kommunen. Allen, die bestrebt sind, möglichst viel für Natur und Landschaft „herauszuholen", danke ich ausdrücklich. Ich nutze auch die Gelegenheit, um insbesondere den Planern und Gestaltern des Projekts, den als Gutachter mitwirkenden Verbänden, den Mitarbeitern der Naturschutzbehörden der Regierungen von Niederbayern und der Oberpfalz sowie des Landesamtes für Umweltschutz für ihren engagierten Einsatz zu danken. Sie alle tragen dazu bei, daß bei den landschaftspflegerischen Maßnahmen in Verbindung mit dem Wasserstraßenbau ein hohes fachliches Niveau erzielt und so für die Erhaltung der Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes gesorgt wurde und wird. Es muß unser aller Interesse sein, daß nach Abschluß der Gesamtarbeiten durch die landschaftspflegerischen Maßnahmen ein möglichst weitgehender Ausgleich und Ersatz für Eingriffe durch den Bau der Main-Donau-Wasserstraße erreicht wird.

Herausgeber: Deutscher Kanal- und Schiffahrtsverein Rhein-Main-Donau e.V., Nürnberg
Druck: Verlagsdruckerei Schmidt GmbH, Neustadt/Aisch
ISSN 0177-1795
Fotos: Stadtarchiv Straubing