


20 Fragen und Antworten zum geplanten Donauausbau zwischen Straubing und Vilshofen



 Dieses Projekt wird von der Europäischen Union kofinanziert

20 Fragen und Antworten zum geplanten Donauausbau zwischen Straubing und Vilshofen

1 Was sind die Besonderheiten der niederbayerischen Donaulandschaft?

Die niederbayerische Donaulandschaft ist eine seit Jahrhunderten vom Menschen geprägte Kulturlandschaft. Typisch ist der Wechsel zwischen der an den meisten Stellen bis an das Flussufer reichenden Besiedlung und Nutzung und ökologisch teilweise sehr wertvollen Flächen wie Isarmündung, Staatshafen oder Winzerer Letten mit Weichholzausäumen, wechselseuchten, reifreichen Auwiesen sowie flussbegleitenden Altwassersystemen. Der ungestaute Donauabschnitt zwischen Straubing und Vilshofen mit dem Mündungsgebiet der Isar hat für den Erhalt der biologischen Vielfalt in Deutschland eine herausragende Bedeutung. Starke Wasserstandsschwankungen erzeugen dort eine räumliche und zeitliche Dynamik der Lebensbedingungen in den Flusssauen.

2 Wie würde sich die Mühlhamer Schleife bei einem Ausbau nach Variante C 2,80 verändern?

Die Mühlhamer Schleife würde ein von der Donau durchströmter Flussschnitt bleiben. Die Schifffahrt würde die außerhalb der Mühlhamer Schleife geplante Schleusanlage benutzen. Im Rahmen der EU-Studie wird untersucht, wie die ökologisch hochwertige Mühlhamer Schleife unter Berücksichtigung der für den Hochwasserabfluss notwendigen Maßnahmen renaturiert und der natürlichen Entwicklung überlassen werden kann. Ferner werden die Auswirkungen des Stauwehrs auf den Naturhaushalt, insbesondere in den Naturschutzgebieten Isarmündung und Staatshafen, ermittelt.

3 Wie werden die naturschutzrechtlichen EU-Vorgaben sowie die EG-Wasserrahmenrichtlinie beim Donauausbau berücksichtigt?

Die naturschutzrechtlichen EU-Vorgaben sowie die Wasserrahmenrichtlinie wurden in nationales Recht umgesetzt. Die entsprechenden Bestimmungen in den Bundes- und Landesgesetzen schreiben bestimmte Prüfungen vor, die Maßstab der laufenden Untersuchungen und Planungen zum Donauausbau sind. So ist z. B. die Verschlechterung des ökologischen Zustands des Flusses bzw. die Verhinderung eines guten ökologischen Zustands durch die Ausbaumaßnahmen nur möglich unter Einhaltung sehr strenger gesetzlicher Vorgaben. Zur Durchführung dieser Prüfungen ist die Erhebung aktueller ökologischer Bestandsdaten erforderlich; dies bildet einen wesentlichen Bestandteil der Untersuchungen. Im laufenden ergebnisoffenen Planungsprozess findet immer wieder ein Abgleich zwischen der technischen Planung und der Umweltschutzplanung mit ihren Ergebnissen aus den Bestandserhebungen statt. So können frühzeitig wertvolle ökologische Bereiche bei der Planung berücksichtigt, Eingriffe vermieden oder minimiert werden. Für nicht vermeidbare Eingriffe müssen entsprechende Ausgleichsmaßnahmen geplant werden.

7 Kann die Main-Donau-Wasserstraße auch für den Containertransport genutzt werden und welche Bedeutung hat die Donau dabei?

Die Main-Donau-Wasserstraße wird bereits heute für den Containerverkehr genutzt. Ein in der Containerschifffahrt üblicher Linienverkehr ist unter den gegebenen Randbedingungen (wenig verlässliche Abladetiefen, geringe Brückendurchfahrtshöhe) nicht organisierbar. Deshalb spielt, in Verbindung mit den langen Fahrzeiten auf der deutschen Donau, die Containerschifffahrt eine untergeordnete Rolle. Die künftige Entwicklung wird in der durchzuführenden Verkehrsprognose untersucht.

8 Ist die Strecke zwischen Straubing-Vilshofen die einzige Engstelle zwischen der Nordsee und dem Schwarzen Meer? Wenn nicht, welche aktuellen Ausbauprojekte gibt es an anderen Engstellen bzw. in anderen Anrainerstaaten?

Auf der Strecke von der Nordsee bis zum Schwarzen Meer bestehen weitere Engstellen in Deutschland (am Mittelrhein), in Österreich, Ungarn und Rumänien, für die derzeit flussregelnde Ausbauplanungen in Betracht gezogen werden. Die Hochrangige Gruppe für das Transeuropäische Verkehrsnetz der Europäischen Union hat im Jahr 2003 festgestellt, dass der Abschnitt Straubing-Vilshofen einen wesentlichen Engpass auf der Rhein-Main-Donau-Verbindung darstellt.

9 Ist es nicht sinnvoller, die Schiffe dem Fluss anzupassen als den Ausbau der Flüsse zu planen?

Seit jeher stellt sich die Binnenschifffahrt auf die Gegebenheiten der Wasserstraße ein. Auf der Donau zwischen Straubing und Vilshofen hat sich die Schifffahrt bereits durch die Art der Zusammenstellung von Schiff und Leichter den Gegebenheiten angepasst. Jedoch sind den Anpassungsmöglichkeiten Grenzen gesetzt, da der wirtschaftliche Betrieb der Binnenschifffahrt, der wesentlich vom Auslastungsgrad sowie von der Flexibilität der Einsatzgebiete der Fahrzeuge abhängt, gewährleistet sein muss. Die Schiffe, die die Strecke Straubing-Vilshofen passieren, legen im Durchschnitt eine Transportweite von über 1.000 km zurück. Der Transport mit dem Schiffstyp, der sich an der 70 km langen Strecke Straubing-Vilshofen orientieren würde, muss auf den gesamten 1.000 km zweckmäßig und wirtschaftlich sein. Die Anwendbarkeit der in den letzten Jahren entwickelten technischen Innovationen, wie neue Antriebsformen, Schiffsformen und Bauweisen zur Minimierung des Leertiefgangs muss sich in der Praxis erst noch bestätigen.

14 Stehen die Maßnahmen des Vorlandmanagements, wie z. B. Maisanbauverbot oder Gehölzauslichtungen, in einem Zusammenhang mit dem Donauausbau?

Die Maßnahmen des Vorlandmanagements sind notwendig, weil im Ist-Zustand der Donau bei Hochwasser zu hohe Wasserstände auftreten. Ursache dafür sind vor allem eine veränderte Nutzung und der in den letzten Jahrzehnten entstandene Bewuchs in den Flächen zwischen Donau und Deichen. Beides wirkt sich hemmend auf den Wasserabfluss aus. Auch ohne Ausbau der Wasserstraße sind die Maßnahmen des Vorlandmanagements erforderlich. Im Sinne der Eingriffsminimierung und einer effizienten Planung ist es sinnvoll, Vorlandmanagement, Hochwasserschutz und Ausbau der Wasserstraße aufeinander abzustimmen.

15 Wie wirkt sich ein Donauausbau auf den Tourismus in der Region aus?

An allen Wasserstraßen findet Tourismus statt; dies gilt insbesondere für Flüsse. Die niederbayerische Donau verfügt bereits heute über eine große Attraktivität für die Naherholung, aber auch für Flusskreuzfahrten. Der Anstieg der Tourismuszahlen verdeutlicht, dass dieser Donauabschnitt sowohl für Einheimische, als auch für Urlauber sehr beliebt ist. Der Tourismus ist ein wesentlicher Wirtschaftsfaktor der Donauregion. Durch einen Ausbau der Donau würde sich daran nichts ändern.

16 Welche überregionalen wirtschaftlichen Impulse sind neben verkehrlichen Aspekten mit dem Donauausbau verbunden?

Wirtschaft und Verkehr sind untrennbar miteinander verbunden. Eine gute Verkehrsanbindung ist immer Voraussetzung für wirtschaftlichen Aufschwung. Mit einem verbesserten Anschluss an eine der zentralen europäischen Wasserstraßen hätte der gesamte niederbayerische Raum einen hohen Standortwert und damit auch einen Wettbewerbsvorteil gegenüber anderen Regionen. Von wesentlicher Bedeutung ist jedoch die Verbesserung der verkehrlichen Anbindung der südosteuropäischen Staaten an die Wirtschaftsräume Westeuropas. Dem derzeitigen rückläufigen Trend der Umschlagszahlen in einigen bayerischen Donauhäfen könnte ein Ausbau der Donau entgegenwirken.

17 Wird eine staugestützte Lösung, wie die Variante C 2,80, nur deshalb diskutiert, um eine Nutzung der Wasserkraft zu ermöglichen?

Eine Nutzung der Donau im Bereich zwischen Straubing und Vilshofen zur Stromerzeugung aus Wasserkraft ist nicht vorgesehen. Die Rhein-Main-Donau AG hat gegenüber dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung schriftlich erklärt, dass sie im Abschnitt Straubing-Vilshofen kein Wasserkraftwerk plant. Bund und Bayern betrachten dies als einen verbindlichen Verzicht auf die Ausübung des Konzessionsrechtes.

Wasser- und Schifffahrtsdirektion Süd

Wörthstraße 19
97082 Würzburg
Telefon: (0931) 4105-0
Telefax: (0931) 4105-380
wsd-sued@wsv.bund.de
www.wsd-sued.wsv.de

Diese Druckschrift wird im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes kostenlos herausgegeben. Sie darf nicht zur Wahlwerbung verwendet werden.



4 Wie werden die Natura 2000-Schutzgebiete sowie geschützte Tier- und Pflanzenarten bei den Ausbauplanungen berücksichtigt?

Den Natura 2000-Schutzgebieten und -Schutzgütern gilt bei den Untersuchungen ganz besonderes Augenmerk. So wird geprüft, ob die Planungsvarianten mit den Erhaltungszielen der betroffenen Natura 2000-Gebiete verträglich sind (Verträglichkeitsprüfung). Ergibt die Prüfung der Verträglichkeit, dass das Projekt zu erheblichen Beeinträchtigungen des Gebiets in seinen für die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteilen führen kann, ist sie unzulässig. Eine Ausnahme von diesem Verbot darf nur unter engen rechtlichen Voraussetzungen, z.B. zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses, einschließlich solcher sozialer und wirtschaftlicher Art, erteilt werden. Dabei sind verschiedene zumutbare Alternativen zu prüfen. Sind prioritäre Lebensraumtypen oder prioritäre Arten in Natura 2000-Schutzgebieten betroffen, ist die Europäische Kommission zu beteiligen.

Außerdem wird untersucht, ob der Donauausbau artenschutzrechtliche Verbote berühren kann. Hier gilt es unter anderem zu beachten, dass sich der Erhaltungszustand der lokalen Population einer geschützten Tier- oder Pflanzenart nicht verschlechtert. In jedem Falle ist bei nicht vermeidbaren Beeinträchtigungen ein funktionsfähiger Ausgleich vorzunehmen, der Bestandteil der Ausbauplanungen wird.

5 Welche Anforderungen hat die Schifffahrt an einen Ausbau der Wasserstraße?

Wie für jeden anderen Verkehrsweg sind die Kriterien Verfügbarkeit, Kalkulierbarkeit in der Transportplanung, Zuverlässigkeit, Sicherheit und Wirtschaftlichkeit auch für den Transport auf der Wasserstraße bestimmend. Für die Binnenschifffahrt bedeutet das

- ▶ eine hinreichende und über das ganze Jahr garantierte ausreichende Abladetiefe der Schiffe,
- ▶ möglichst ungehinderter Begegnungsverkehr,
- ▶ gleichwertige Verkehrsbedingungen im von ihr genutzten Verkehrskorridor,
- ▶ ausreichende Brückendurchfahrtshöhen.

6 Welche Rolle spielt die Binnenschifffahrt im Güterverkehr im Donauraum?

Das Binnenschiff übernahm im Jahr 2004 vom gesamten parallelen Transportaufkommen (16,73 Mio. t) im Korridor Straubing-Vilshofen einen Anteil von 42 Prozent / 7,03 Mio. t. Der LKW übernahm einen Anteil von 40 Prozent / 6,64 Mio. t und die Bahn einen Anteil von 18 Prozent / 3,06 Mio. t (Quelle: Stellungnahme zur Studie Donauausbau Straubing-Vilshofen, PLANCO Consulting GmbH, 2009; s. Tabelle 8). Unter parallelen Transportaufkommen versteht man das Verkehrsaufkommen der verschiedenen Verkehrsträger mit identischen Quell- und Zielregionen. Die Ermittlung des künftigen Anteils der Binnenschifffahrt am Güterverkehr im Korridor Straubing-Vilshofen ist Gegenstand einer Verkehrsprognose im Rahmen der EU-Studie.

Laut Verkehrsprognose „Bayern 2025“ beträgt derzeit der Anteil der Binnenschifffahrt am Gesamtverkehrsaufkommen (Mio. Tonnen) für alle bayerischen Wasserstraßen 1,8 Prozent und liegt im Vergleich deutlich unter dem Anteil des Straßenverkehrs mit 88,4 Prozent sowie dem Anteil der Schiene mit 9,8 Prozent. Dies liegt daran, dass die Binnenschifffahrt als einziger Verkehrsträger über kein flächendeckendes Verkehrsnetz verfügt.

10 Wie schneidet das Schiff im Vergleich zu Bahn und LKW hinsichtlich der Umweltbelastungen ab?

Zu diesem Thema gibt es verschiedene Studien mit zum Teil widersprüchlichen Ergebnissen. Diese benennen insbesondere beim Faktor CO₂-Belastung und Luftschadstoffe teilweise die Bahn als das umweltfreundlichste Transportmittel, teilweise auch das Binnenschiff.

Für eine konkrete Beantwortung der Frage müssen bestimmte Faktoren, wie die zu betrachtende Transportrelatation, die Art der Umweltbelastung und auch die zu betrachtenden Fahrzeugtypen vorgegeben werden.

11 Welche Maßnahmen sind auch ohne Donauausbau für den Schiffsverkehr erforderlich, um die derzeitigen Schifffahrtsverhältnisse zu erhalten und eine sichere Wasserstraße zu garantieren?

Um die derzeitigen Schifffahrtsverhältnisse zu erhalten und eine sichere Wasserstraße zu garantieren, ist es erforderlich, die Fahrrinne im Bereich Straubing-Vilshofen durch ständige Baggermaßnahmen zur Beseitigung entstehender Untiefen von Schifffahrtshindernissen freizuhalten. Neben der Fahrrinne müssen bestehende Engstellen durch Markierungstonnen gekennzeichnet werden. Da sich die Donau immer weiter eintrübt, sind Maßnahmen zur Sohlstabilisierung auch im Ist-Zustand notwendig. Diese sind auch nach einem Donauausbau in ähnlicher Weise erforderlich. Ob, beziehungsweise welche baulichen Maßnahmen zur Entschärfung des Unfallrisikos am Ausgang der Mühlhamer Schleife erforderlich werden, wird derzeit wissenschaftlich untersucht.

12 Wie sähe ein Hochwasserschutz ohne Ausbau der Wasserstraße aus?

Zuständig für den Hochwasserschutz an der Donau ist grundsätzlich der Freistaat Bayern. Um Verzögerungen und Nachteile zu vermeiden, wird der Hochwasserschutz gemeinsam und einvernehmlich mit dem Ausbau der Wasserstraße geplant. Bereits seit 1998 werden variantenunabhängige Abschnitte des Hochwasserschutzes als vorgezogene Maßnahmen verwirklicht. Auch wenn überhaupt kein Ausbau der Wasserstraße stattfinden sollte, liegt nach Abschluss der EU-Studie ein durchgeplantes Hochwasserschutzkonzept vor, das dann vollendet werden kann.

13 Wie unterscheidet sich der Hochwasserschutz bei den Varianten A und C 2,80?

Eine Verstärkung der Regelungsfunktion der Buhnen und Längswerke bewirkt bei beiden Varianten in bestimmten Bereichen eine Wasserspiegelanhebung. Im Bereich der Isarmündung nur bei Variante A. In beiden Fällen muss der Hochwasserschutz für einen 100-jährlichen Hochwasserabfluss hergestellt werden.

18 Würde durch ein Stauwehr, wie bei Variante C 2,80 geplant, das Risiko der Vereisung zunehmen? Müsste im Sommer mit Zuckmückenplagen gerechnet werden?

Grundsätzlich tritt in gestauten Flussabschnitten bei geringerer Fließgeschwindigkeit eine stärkere Vereisung ein als in der frei fließenden Donau. Bei Variante C 2,80 würden die Fließgeschwindigkeiten bei Niedrigwasser im Staubereich den jetzt vorhandenen Fließgeschwindigkeiten oberhalb der Isarmündung entsprechen. In den Stillwasserbereichen der Schleusenvorhöfen ist mit Eisbildung, die zu Beeinträchtigungen der Schifffahrt führen kann, zu rechnen. Die Beeinträchtigung der Schifffahrt durch Eisbildung ist jedoch nicht so hoch wie im Main-Donau-Kanal. Im extremen Eiswinter 2008/2009 musste die Schifffahrt nur an 9 Tagen zwischen Regensburg und Straubing eingestellt werden.

Die Entwicklung der Zuckmücken durch die Errichtung eines Stauwehrs wird in der Umweltverträglichkeitsstudie untersucht.

19 Würde sich die Hochwasserwelle bei Variante C 2,80 beschleunigen und würden sich die Fahrzeiten für die Schifffahrt verlängern?

Bei Hochwasser wären die Verschlussysteme gelegt, d. h. das Hochwasser fließt so wie im heutigen „Ist-Zustand“ ab. Es würde weder eine Beschleunigung noch eine Verlangsamung der Hochwasserwelle eintreten.

Die Fahrzeiten der Schiffe würden sich gegenüber heute nicht verlängern. Der zusätzliche Zeitaufwand für die Schleusung würde durch den Wegfall von Wartezeiten im Begegnungsverkehr und die Vermeidung des längeren und schwierigen Weges durch die Mühlhamer Schleife kompensiert. Fahrzeitverlängerungen in dem rund 70 km langen Abschnitt Straubing-Vilshofen würden sich bei einer mittleren Transportentfernung von rund 1.000 km ohnehin nicht bemerkbar machen.

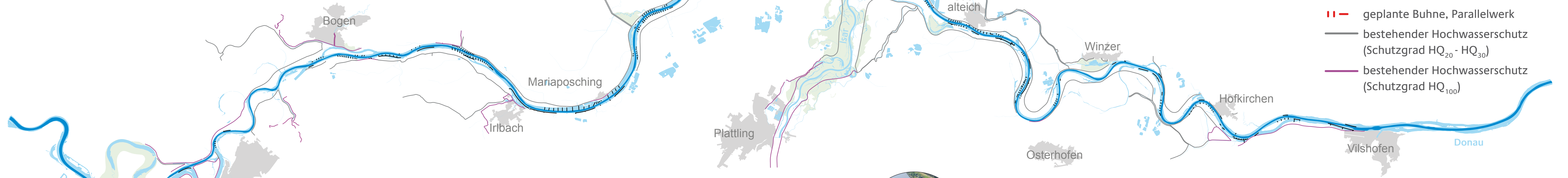
20 Wäre die Variante C 2,80 der Einstieg in den Bau weiterer Stufen bei Waltendorf und Vilshofen?

Die Variante C 2,80 ist eine Ausbauplanung ohne weitere Staufstufen. Staufstufen bei Waltendorf und Vilshofen sind bei der Variante C 2,80 nicht vorgesehen und auch nicht erforderlich. Sie wurden bei der Variante D2 im Raumordnungsverfahren berücksichtigt, um optimale Schifffahrtsbedingungen zu schaffen. Diese Variante wird weder von Bayern noch vom Bund weiter verfolgt. Die derzeitigen Planungen berücksichtigen alle, auch langfristige Folgemaßnahmen, wie zum Beispiel sohlstabilisierende Maßnahmen.

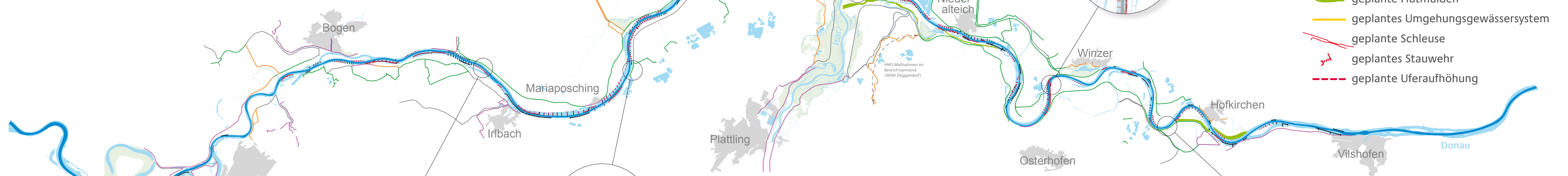
Weitere Informationen finden Sie im Internet unter:
www.donauausbau.wsv.de

Donau zwischen Straubing und Vilshofen im Ist-Zustand und mit geplanten baulichen Maßnahmen

Ist-Zustand



Variante A



Variante C 2,80



Legende

- Ort
- Naturschutzgebiet
- Fahrrinne
- sonstige Wasserflächen
- Buhne, Parallelwerk
- geplante Buhne, Parallelwerk
- bestehender Hochwasserschutz (Schutzgrad HQ₂₀ - HQ₃₀)
- bestehender Hochwasserschutz (Schutzgrad HQ₁₀₀)
- vorgezogener Hochwasserschutz (Schutzgrad HQ₁₀₀, noch herzustellen)
- geplanter Ausbau Hochwasserschutz im Rahmen der EU-Studie (Schutzgrad HQ₁₀₀)
- geplante Flutmulden
- geplantes Umgebungsgewässersystem
- geplante Schleuse
- geplantes Stauwehr
- geplante Uferaufhöhung

