

Gleichzeitige Planung des Hochwasserschutzes



Neubau eines Deiches

Unabhängig von einem Ausbau der Donau muss der Schutz vor einem hundertjährigen Hochwasser in Niederbayern verbessert werden. Dazu ist es nötig, die vorhandenen Deiche zu erhöhen und sie teilweise weiter ins Landesinnere zu verlegen, damit Hochwasser besser abfließen kann.

Es bleiben weiterhin ausreichend Retentionsräume erhalten. Hinter der bestehenden Deichlinie entsteht eine zweite, die Mensch und Tier, Ortschaften und Infrastruktureinrichtungen vor einem Jahrhunderthochwasser schützen soll.

Verbesserung unabhängig vom Ausbau

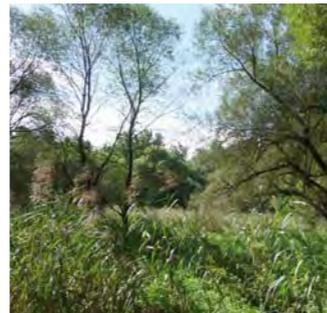
Das Hochwasserschutzkonzept ist bei den beiden untersuchten Varianten A und C 2,80 bis auf den Bereich zwischen Isarmündung und Aicha nahezu identisch. Ein Donauausbau – egal nach welcher Variante – führt bei Hochwasser zu keiner Verschlechterung für die Anwohner und die Gemeinden unterhalb der Ausbaustrecke, wie zum Beispiel der Stadt Passau. Die Kosten variieren je nach Ausbauplanung zwischen 380 Millionen Euro (Variante A) und 340 Millionen (Variante C 2,80).

Maßvolle Eingriffe in die wertvolle Natur

Deutschland, im Herzen Europas gelegen, ist ein Transitland, die Donau wichtige Verbindung der Binnenhäfen und Teil der Achse zwischen Nordsee und Schwarzem Meer. Doch wie lassen sich volkswirtschaftliche Interessen und der Schutz der Natur in Einklang bringen? Diese Untersuchungen nehmen den größten Raum der Studie ein.

Ausgleich an Ort und Stelle

Beide Ausbauvarianten führen zu großen Eingriffen in die Natur. Über die Hälfte sind für den Schutz gegen ein 100-jährliches Hochwasser notwendig. Die Eingriffe lassen sich jedoch bei beiden Varianten im Untersuchungsraum ausgleichen – also direkt an der Donau. Das belegen die entsprechenden Untersuchungen



- im Rahmen von
- Umweltverträglichkeitsstudie
 - Wasserrahmenrichtlinie (WRRL)
 - Natura 2000
 - spezieller artenschutzrechtlicher Prüfung (saP)
 - Landschaftspflegerischer Begleitplanung (LBP).

Änderung der Fließgeschwindigkeiten

Die Fließgeschwindigkeiten der Donau bleiben bei einem Ausbau nach Variante A im Wesentlichen unverändert zum Istzustand. Bei einem Ausbau nach Variante C 2,80 werden die Fließgeschwindigkeiten im staugestützten Bereich bei niedrigen und mittleren Abflüssen geringfügig reduziert.

Herausgeber

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

Stand 11/2012

Alle Informationen zur EU-Studie finden Sie
im Internet unter www.donauausbau.wsv.de



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

Wir machen Schifffahrt möglich.

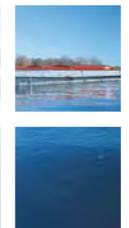


WSV.de

Wasser- und
Schifffahrtsverwaltung
des Bundes

Zukunft Donau

EU-Studie Variantenunabhängige
Untersuchungen zum Ausbau der Donau
zwischen Straubing und Vilshofen
Wesentliche Ergebnisse (Stand 11/2012)



Dieses Projekt
wird von der
Europäischen Union
kofinanziert

Der Donauausbau in Niederbayern



Die EU-Studie zum Ausbau der Donau zwischen Straubing und Vilshofen nähert sich nach drei Jahren ihrem Ende. Bevor in wenigen Wochen der Abschlussbericht vorliegt, informiert dieses Falblatt über die bisherigen Erkenntnisse.

Ökologie und Ökonomie im Einklang

Zwei Aspekte haben im Rahmen der Studie besonderen Stellenwert: Ein möglicher Ausbau muss sich nicht nur volkswirtschaftlich rechnen, jeglicher Eingriff muss auch naturschutzfachlich bewertet und ausgeglichen werden. Beides ist möglich. Mehr noch: Der volkswirtschaftliche Nutzen eines Donauausbaus ist zwischen 714 Millionen (Variante A) und 1,7 Milliarden Euro (Variante C 2,80) größer als die Kosten für die Maßnahme.

Bund und Bayern entscheiden

Wegen der geringen Wassertiefe und der nur kurzfristigen Vorhersagemöglichkeiten der Wasserstände können voll beladene Schiffe die niederbayerische Donau nicht einmal zur Hälfte eines Jahres passieren. Ob die etwa 69 Kilometer nach Variante A oder nach Variante C 2,80 oder gegebenenfalls gar nicht ausgebaut werden – darüber wollen Bund und Bayern entscheiden, wenn die EU-Studie abgeschlossen ist. Eine Empfehlung für eine Ausbauvariante wird im Rahmen der EU-Studie nicht ausgesprochen.

Zwei Varianten im Vergleich

Beide Ausbauvarianten setzen auf einen Ausbau der Donau vor allem mit flussregelnden Maßnahmen. Insgesamt regeln bereits heute 250 Buhnen quer zur Fließrichtung und 70 Parallelwerke längs der Fließrichtung den Wasserstand. Sie drücken das Wasser zusammen und bewirken so eine größere Wassertiefe. Bei Variante A müssten 122 bestehende Buhnen und zehn Parallelwerke erweitert, 67 Buhnen und 8 Parallelwerke neu gebaut werden.

Schlauchwehr ist ständig überströmt

Variante C 2,80 ist auf 50 der 69 Kilometer Strecke nahezu identisch mit Variante A. Zusätzlich sind ein ständig überströmtes Schlauchwehr bei Aicha (zur temporären Wasserspiegelstützung), Dichtwände und eine Schleuse mit Schleusenkanal vorgesehen. Das Donauwasser fließt bei Variante C 2,80 jedoch weiter durch die dann schiffahrtstfreie Mühlhamer Schleife.



Angepasst werden bei Variante C 2,80 noch 91 Buhnen und 9 bestehende Parallelwerke, neu gebaut werden 59 Buhnen und 6 Parallelwerke.

Schlauchwehr bei Bahnitz

Netz von Auefließgewässern entsteht

Damit die vorhandenen Grundwasserstände und Grundwasserschwankungen in den Naturschutzgebieten Isarmündung und Staatshaufen erhalten bleiben, ist ein großräumiges verbundenes Altarm- und Umgehungsgewässersystem geplant. Es dient auch den Fischen als Aufstiegshilfe.

Die wesentlichen Unterschiede der Varianten des Donauausbaus

Ist-Zustand	
Regelungsbauwerke:	250 Buhnen 70 Parallelwerke
Abladetiefe bei RNW (Niedrigwasser):	1,60 Meter
Gütermenge 2025:	9,9 Millionen Tonnen/Jahr
Variante A	Variante C 2,80
Baumaßnahmen Anpassung:	Baumaßnahmen Anpassung:
<ul style="list-style-type: none"> • 122 Buhnen, • 10 Parallelwerke Neubau:	<ul style="list-style-type: none"> • 91 Buhnen, • 9 Parallelwerke Neubau:
<ul style="list-style-type: none"> • 67 Buhnen, • 8 Parallelwerke Sohlbaggerungen:	<ul style="list-style-type: none"> • 59 Buhnen, • 6 Parallelwerke Schlauchwehr, Schleuse Sohlbaggerungen:
• rund 450.000 m ³	• rund 1.200.000 m ³
Abladetiefe bei RNW 1,80 Meter	Abladetiefe bei RNW 2,30 Meter
Unfallzahlen 2025 Gleichbleibend trotz Zunahme Gütermenge	Unfallzahlen 2025 Halbierung trotz Zunahme Gütermenge
Ausbaukosten ca. 160 Millionen € netto	Ausbaukosten ca. 320 Millionen € netto
Gütermenge 2025 ca. 11 Millionen Tonnen	Gütermenge 2025 ca. 12,8 Millionen Tonnen
Nutzen-Kosten-Verhältnis 6,6	Nutzen-Kosten-Verhältnis 7,7

Wirtschaftlichkeit höher als erhofft



Die Wirtschaftlichkeitsbetrachtung (Prognosejahr: 2025) kommt für beide Ausbauvarianten zu folgendem Ergebnis: Für die Variante A beträgt das Nutzen-Kosten-Verhältnis 6,6 – für C 2,80 beträgt es 7,7. Das bedeutet, der volkswirtschaftliche Nutzen eines Donauausbaus ist zwischen 6,6 und 7,7 Mal größer als die aufzubringenden Kosten.

Güterverkehr auf der Donau steigt

Wie viel Güterverkehr wird in den kommenden Jahren auf der Donau transportiert? Die Verkehrsprognose zeigt, bei einem Ausbau nach Variante A ist mit elf Millionen Tonnen pro Jahr zu rechnen, bei Variante C 2,80 mit 12,8 Millionen Tonnen. Derzeit sind es zwischen sechs bis acht Millionen Tonnen jährlich.

Entwicklung der Unfallzahlen

Trotz steigender Gütermengen werden bei der Variante A gleichbleibende Unfallzahlen prognostiziert. Bei Variante C 2,80 wird von einer Halbierung der Unfallzahlen ausgegangen.