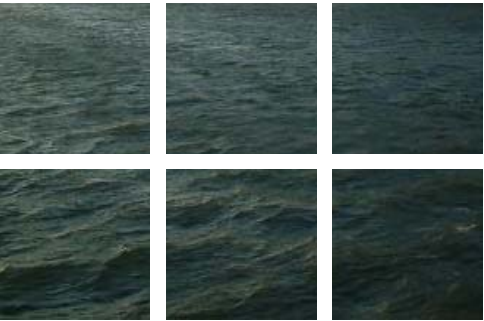
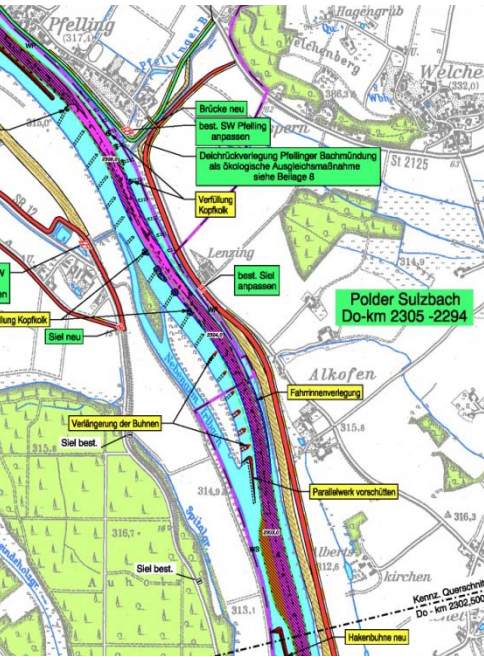


# Untersuchungsprogramm der EU-Studie und Vorstellung der geplanten Varianten

## Forum Donauausbau, Deggendorf am 21. Oktober 2011



# Warum ist der Donausausbau notwendig?

- Steigerung des Transportaufkommens im Güterfernverkehr um 48 % bis zum Jahr 2025 (im Vergleich zum Jahr 2004)
- Rhein-Main-Donau-Wasserstraße verfügt über freie Kapazitäten
- Abschnitt Straubing–Vilshofen Engpass auf der Rhein-Main-Donau-Verbindung; Leistungsfähigkeit ist reduziert

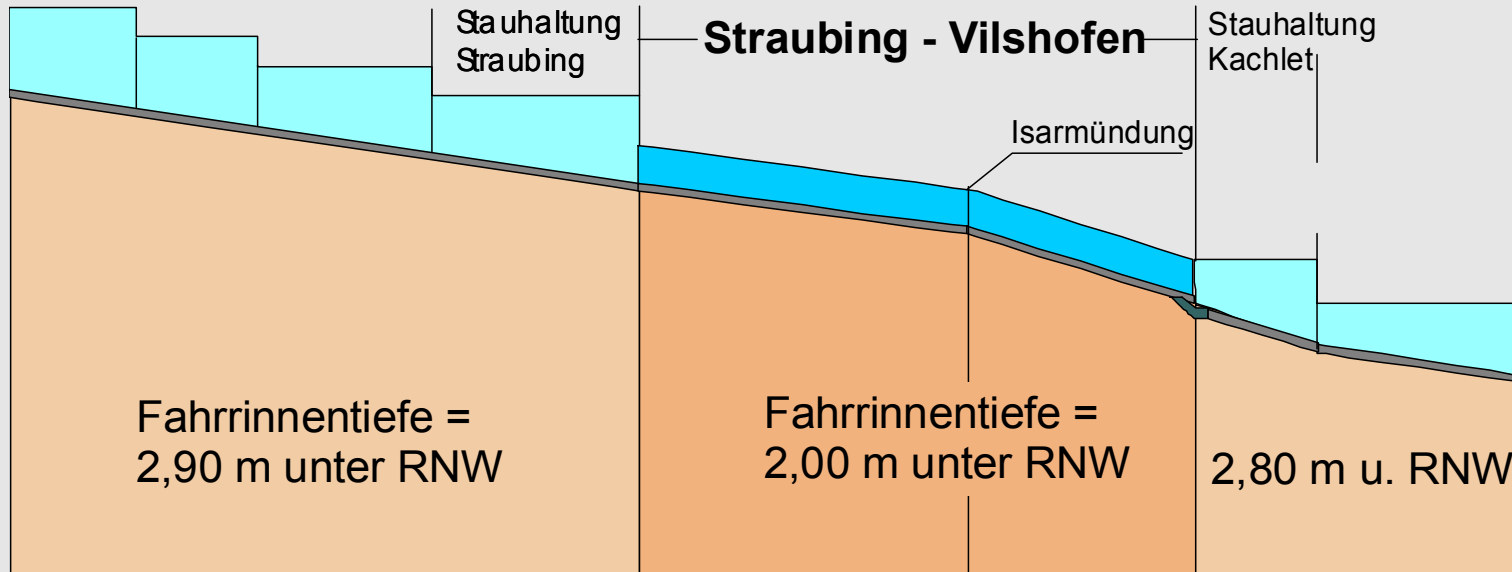


Wasserstraße Rhein-Main-Donau: Länge 3.500 km

∅ Transportweite: 1000 km



## Ist-Zustand: Straubing - Vilshofen



### **Geringe Fahrrinntiefe (2,00m bei RNW)**

Keine Gleichwertigkeit (Abladetiefe) mit den ausgebauten Donauabschnitten

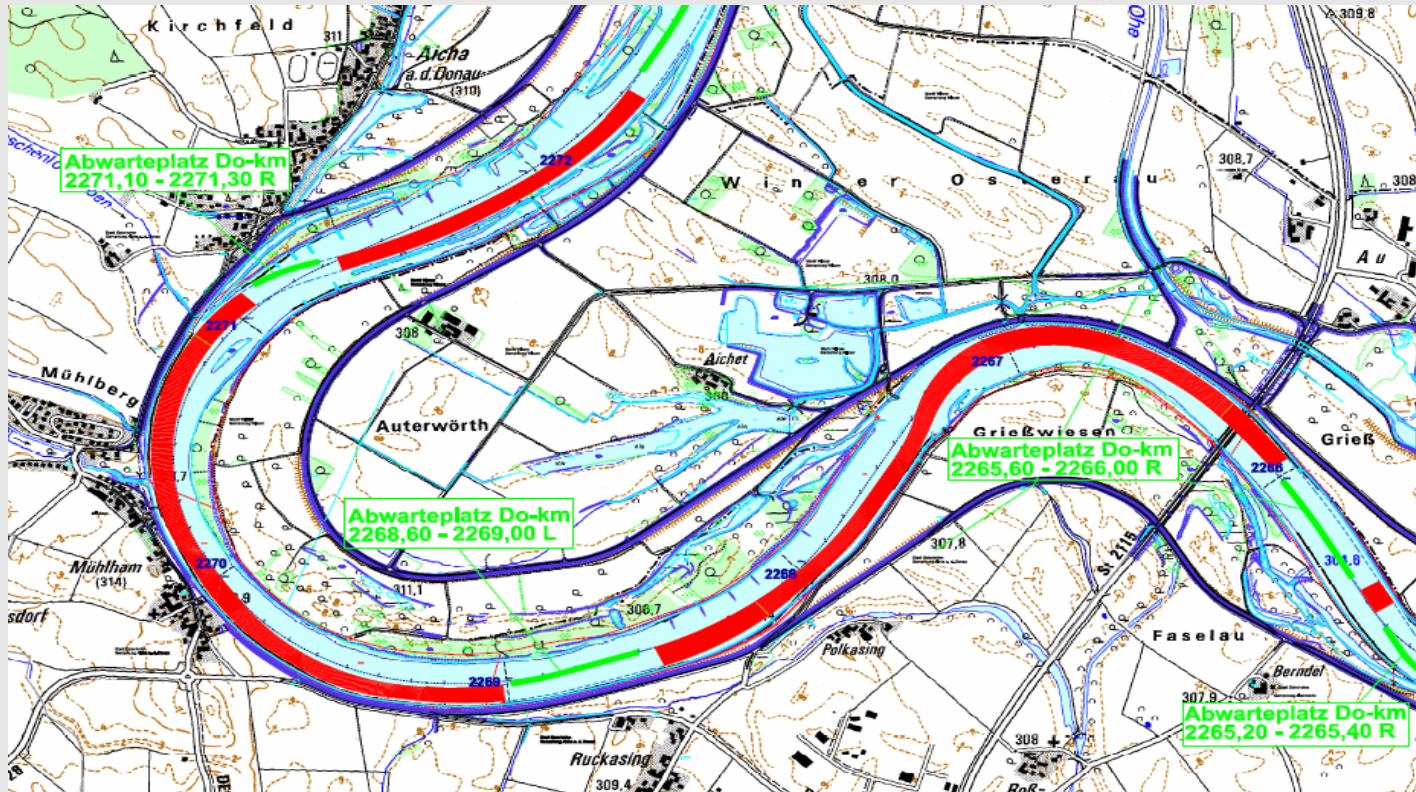
ober- und unterhalb der Strecke Straubing – Vilshofen

### **Stark und häufig schwankende Wasserstände**

Reduzierung der Wirtschaftlichkeit des Schifftransportes

durch geringe Ladung, Leichterung, Ausfalltage

## Ist-Zustand: Straubing - Vilshofen



An insgesamt 22 km der 31 km langen Strecke Deggendorf-Vilshofen kann kein uneingeschränktes Begegnen stattfinden.

**Geringe Fahrrinnenabmessungen, enge Kurven**

Beschränkte Leistungsfähigkeit (Richtungsverkehr), hohe Unfallzahlen

**Ungleichgewicht der Flussmorphologie**

Unterhaltungsbaggerungen (durchschnittlich 80.000 m<sup>3</sup>/a), Erosion

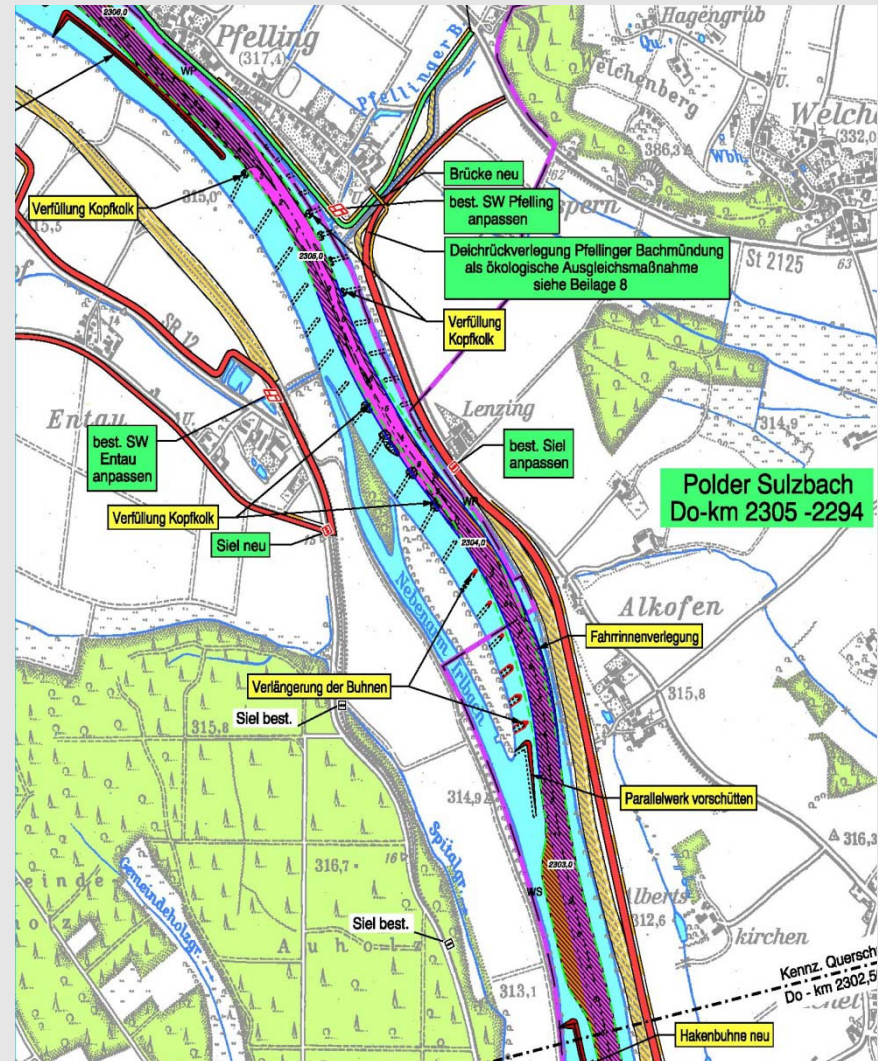
# EU-Studie: Ausbauvariante A - flussregelnder Ausbau

## Bauliche Maßnahmen

- Ergänzung bestehender Buhnen und Parallelwerke
- Vergrößerung der Fahrrinntiefe durch Flussbaggerungen
- Ggf. Errichtung eines Parallelwerks im Bereich der Isarmündung zum Erhalt der stützenden Wirkung des Schüttkegels (Kiesbank)

## Ergebnis

- **Fahrrinntiefe** bei RNW: 2,20m (Ist 2,00m)
- **Abladetiefe:** ganzjährig 1,80 m (Ist 1,60m); Abladetiefe von 2,50 m an 185 Tagen im Jahr (Ist 165 d/a)
- **Fahrrinnenbreite** von  $\leq 70,0$  m entspricht dem Istzustand





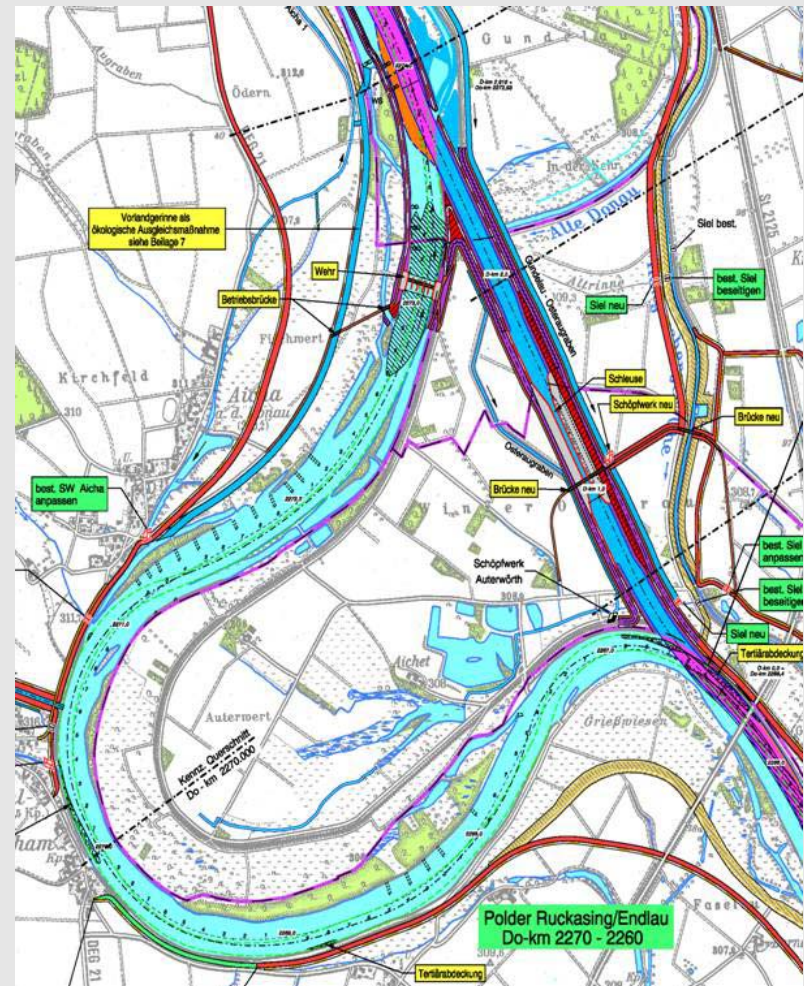
# EU-Studie: Ausbauvariante C 2,80 – flussregelnder Ausbau mit Stützschwelle bei Aicha

## Bauliche Maßnahmen

- Stützschwelle bei Aicha (ständig überströmt), Stauhöhe bei MW 1,70m, bei RNW 2,80 m, Staustützung bei MW bis zur Isarmündung,
- Schleuse mit Schleusenkanal, Mühlhamer Schleife wird schiffahrtstfrei und kann renaturiert werden
- Umgehungsgewässer an der Stufenstelle als Fischaufstieg
- restliche Strecke mit flussregelnden Maßnahmen wie Variante A

## Ergebnis

- **Fahrrinntiefe** bei RNW 97: 2,65m (Ist 2,00m)
- **Abladetiefe:** ganzjährig 2,30 m (Ist 1,60m); Abladetiefe von 2,50 m an 290 Tagen im Jahr (Ist 165 d/a)
- **Fahrrinnenbreite**  
im staugestützten Bereich  $\geq 80,0\text{m}$



## EU-Studie: Untersuchungen

### Erneute Untersuchungen sind aus mehreren Gründen notwendig

- Ökologische Daten sind zu alt
- Umwelt- und Naturschutzgesetze haben sich weiterentwickelt
- Wissenschaftliche und technische Untersuchungsmethoden haben sich verbessert
- Untersuchungen werden detaillierter durchgeführt als die bisherigen, so dass diese auch für ein anschließendes Genehmigungsverfahren genutzt werden können

## EU-Studie: Aktivitäten der Untersuchungen

	<b>Bezeichnung</b>	<b>Bearbeiter</b>
1	Beweissicherung (Grundwasser etc.)	RMD, Dritte
2	Aktualisierung und Ergänzungen der Datengrundlagen	Dritte, BfG, RMD
3	Flussmorphologische Untersuchungen	BAW, HZP, RMD
4	Grundwassermodellierung	RMD
5	Hydraulische Abflussrechnungen und Nachweise	BAW, RMD
6	Technische Planung Schifffahrtsstraße	RMD,BAW
7	Technische Planung ausbaubedingter Hochwasserschutz	RMD
8	Verträglichkeitsstudie Natura 2000-Gebiete	Dritte, BfG, RMD
9	Gutachten zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP)	Dritte, BfG, RMD
10	Umweltverträglichkeitsstudie	Dritte, BfG, RMD
11	Landschaftspflegerische Begleitplanung	Dritte, BfG, RMD
12	Bericht zur Wasserrahmenrichtlinie (WRRL)	Dritte, BfG, RMD
13	Fertigstellung Studie	alle o.g. Bearbeiter
14	Verkehrsprognose, Öffentlichkeitsarbeit	Planco, WSD, RMD

Die Untersuchungen haben im Herbst 2009 begonnen und sollen bis Ende 2012 abgeschlossen werden.



## EU-Studie: Ziel

- Die variantenbezogenen Ergebnisse dienen als Grundlage für eine politische Entscheidung.
- Eine Ausbauvariante ist nur umsetzbar, wenn insbesondere die entsprechenden Umwelt- und Naturschutzgesetze eingehalten werden und die Variante auch wirtschaftlich vertretbar ist.
- Die EU-Studie soll die bestehende Situation erfassen und die Vor- und Nachteile der jeweiligen Variante objektiv darstellen. Es werden keine Empfehlungen für eine Ausbauvariante getroffen.

**Ökologie**



**Ökonomie**



Wir machen Schifffahrt möglich.

# Vielen Dank!



weitere Infos: [www.wsd-sued.wsv.de](http://www.wsd-sued.wsv.de)