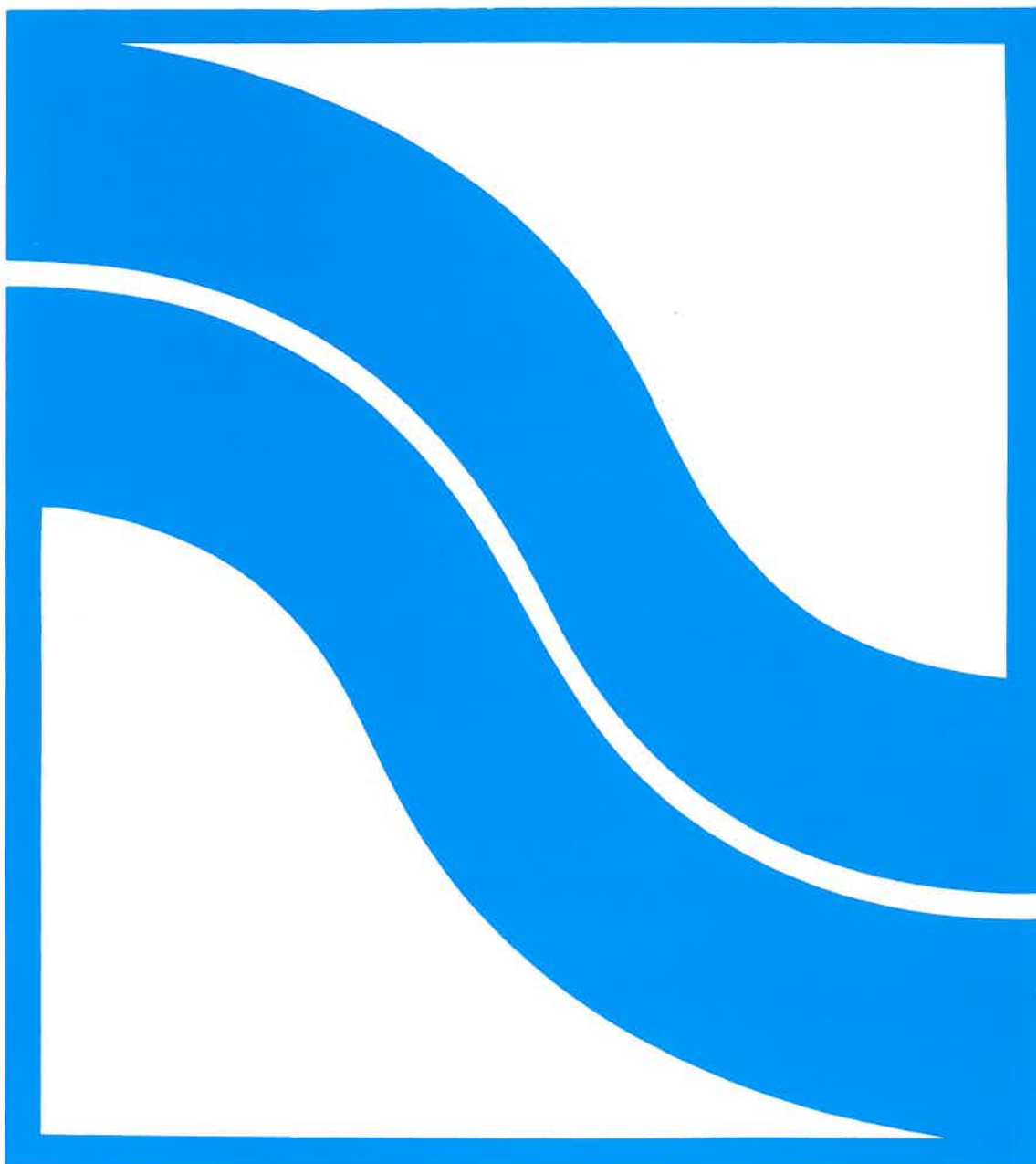


**Deutscher Wasserstraßen-  
und Schiffsverkehrsverein  
Rhein-Main-Donau e.V.  
(DWSV)**

**115**

**Mitteilungsblätter**



**Mitteilungsblätter  
November 2006  
Nummer 115**

---

**Deutscher Wasserstraßen-  
und Schifffahrtsverein  
Rhein-Main-Donau e.V.  
Nürnberg (DWSV)**

**Geschäftsstelle:**

**Rotterdammer Straße 2  
90451 Nürnberg**

**Telefon: 09 11 / 8 14 95 09**

**Fax: 09 11 / 86 46 66**

**[schifffahrtsverein@arcor.de](mailto:schifffahrtsverein@arcor.de)**

**[www.schifffahrtsverein.de](http://www.schifffahrtsverein.de)**





# Inhaltsverzeichnis

## Donauausbau Straubing – Vilshofen

Vorwort von Dr. Roland Fleck, Vorsitzender des DWSV ..... 4

## Das Raumordnungsverfahren Donauausbau Straubing-Vilshofen

Ingrid Stauer-Hauck, Geschäftsstelle DWSV

**Konzeptionelle Einführung** ..... 6

### Grundsätzliches zum Raumordnungsverfahren

Rechtliche Grundlagen ..... 8

Einordnung der Verfahren ..... 9

Nachgeschaltete Verfahren ..... 9

### Gegenstand des Vorhabens

Donauausbau Straubing-Vilshofen ..... 11

Beschreibung der Varianten ..... 11

Hochwasserschutzkonzept ..... 12

**Vorgeschichte und Verlauf des Verfahrens** ..... 14

### Raumordnerische Bewertung

Raumbezogene überfachliche Belange ..... 18

Raumbezogene fachliche Belange ..... 19

**Bewertung in der Übersicht** ..... 27

**Raumordnerische Gesamtabwägung** ..... 28

**Maßgaben für die Variante C/C<sub>2,80</sub> und für das Hochwasserschutzkonzept** .. 36

**Fazit** ..... 39

**3** **Resolution anlässlich des Internationalen Binnenschiffahrtstages am 05. Oktober 2006 in Würzburg** ..... 40

## Danauausbau Straubing-Vilshofen

Dr. Roland Fleck, Vorsitzender des DWSV



Sachliche und an Fakten orientierte Information gehört zu den satzungsgemäßen Aufgaben des Deutschen Wasserstraßen- und Schifffahrtsvereins Rhein-Main-Donau e.V. (DWSV). Ziel und Anspruch der Informationsarbeit des DWSV ist es, die teilweise komplexen Sachverhalte in den Bereichen Wasserstraße, Wasserstraßen-Infrastruktur und Logistik in verständlicher und nachvollziehbarer Darstellung aufzubereiten und der interessierten Öffentlichkeit näher zu bringen. Die teils komplizierte und mit Ökonomie und Ökologie verzahnte Thematik erfordert differenzierte Betrachtungen und dennoch die Konzentration auf das Wesentliche, um nicht mit Detailinformationen zu überfordern.

Gerade das Thema des vorliegenden Mitteilungsblattes – das Raumordnungsverfahren Donauausbau Straubing – Vilshofen – erfordert die gründliche und differenzierte Betrachtung und fallweise Erläuterung der Hintergründe. Deshalb hat sich der DWSV mit der vorliegenden Veröffentlichung die Aufgabe gestellt, das nunmehr abgeschlossene Raumordnungsverfahren zum Ausbau der Donau zwischen Straubing und Vilshofen in seinen gesetzlichen Grundlagen, Vorgesichte, Verlauf und Ergebnis für Interessierte transparent darzustellen.

Beim eingehenden Studium der Landesplanerischen Beurteilung des Donauausbaus Straubing – Vilshofen wird das Spannungsverhältnis zwischen ökologisch Wünschenswertem und ökonomisch Notwendigem deutlich. Die in den gesetzlichen Grundlagen formulierten Ziele – Erhalt und Bewahrung von Natur und Landschaft und andererseits die Weiterentwicklung des ländlichen Raumes als Lebens- und Arbeitsraum für seine Bewohner – scheinen zunächst nur schwierig

miteinander vereinbar zu sein. Mit ihrer sehr sorgfältig abwägenden und alle Belange weitgehend berücksichtigenden Beurteilung wird die Regierung von Niederbayern als zuständige Höhere Landesplanungsbehörde dieser schwierigen Aufgabe in hervorragender Weise gerecht. Wenn das Ergebnis – Variante C/C<sub>2,80</sub> mit Maßgaben – dabei eindeutig ausfällt, so sollte dies von allen Beteiligten als fachlich fundierter Kompromiss akzeptiert werden. Weitere Forderungen der Ausbaueegner nach solchen Prüfungen, die den anschließenden Verfahrensschritten vorbehalten sind, entsprechen nicht der Gesetzeslage und sind kontraproduktiv.

Für die Realisierung der als positiv bewerteten Variante C/C<sub>2,80</sub> spricht aus nationaler Sicht, dass sie sowohl ökonomisch vernünftig als auch ökologisch vertretbar ist. Sie entspricht aber auch international bestehenden rechtsverbindlichen Vorgaben. Das Europäische Parlament und der Rat haben den Donauausbau Straubing – Vilshofen als vorrangiges Vorhaben im Rahmen der Prioritätsachse Nr. 18 „Binnenwasserstraße Rhein/Maas-Main-Donau“ in die Leitlinienentscheidung (Nr. 884/2004/EG) vom 29. April 2004 für den Aufbau des transeuropäischen Verkehrsnetzes aufgenommen.

Bei den TEN-Leitlinien handelt es sich um eine rechtsverbindliche Entscheidung des Europäischen Parlaments und des Rates, die sich an die Mitgliedsstaaten richtet. Bezüglich der Mindestanforderungen an das Binnenwasserstraßennetz im Rahmen des transeuropäischen Netzes verweisen die Leitlinien vom 23.07.1996 auf die internationale Binnenwasserstraßenklasse IV, die als Ausbauparameter einen Tiefgang von 2,50 m – 2,80 m vorsieht (UN/ECE Resolution 30, 12. Nov. 1992 – TRANS/SC.3/131).

Das Ergebnis des Raumordnungsverfahrens nicht zu akzeptieren und an der als negativ bewerteten flussbaulichen Variante A festzuhalten, hieße nichts anderes als wider jede Vernunft zu handeln, geltende gesetzliche nationale Planungsgrundlagen zu ignorieren und sich über internationale rechtsverbindliche Entscheidungen hinwegzusetzen. Hier muss an Verantwortungsbewusstsein und Entscheidungswilligkeit der Politik appelliert werden, den Donauausbau ideologiefrei auf der Basis des abgeschlossenen Raumordnungsverfahrens unverzüglich voran zu treiben. Dabei sollte es allen Politikern möglich sein, sich im Interesse des Wohls der Bürgerinnen und Bürger flexibel auf neue Erkenntnisse und geänderte Voraussetzungen einzustellen und sich nicht an einen durch die Fakten inzwischen überholten Bundestagsbeschluss vom Juni 2002 zugunsten der negativ bewerteten Variante A zu klammern. Dies kommt nicht nur der betroffenen Region und Bayern unmittelbar zugute, sondern würde auch die Inanspruchnahme finanzieller Unterstützungsangebote der EU

für die positiv bewertete Variante C/C<sub>2,80</sub> bedeuten, die bei einer weiteren Verzögerung verlorengehen.

Diesen Forderungen verleiht auch die Resolution Nachdruck, welche anlässlich des Internationalen Binnenschiffahrtstages am 05. Oktober 2006 in Würzburg von den dort vertretenen nationalen und internationalen Organisationen verabschiedet und hier abgedruckt ist.

In diesem Sinne hoffe ich, dass der wohl am intensivsten untersuchte Flussabschnitt der Welt – die Donau zwischen Straubing und Vilshofen – nunmehr unverzüglich entsprechend der Ergebnisse des Raumordnungsverfahrens ausgebaut werden kann. Alle Entscheidungsgrundlagen liegen vor. Der Deutsche Wasserstraßen- und Schiffsverkehrsverein (DWSV) wird auch weiterhin mit seiner Informationsarbeit darauf hinwirken, beim Donauausbau Straubing – Vilshofen der Vernunft zum Durchbruch zu verhelfen!

*Dr. Roland Fleck  
Vorsitzender des DWSV*

# Das Raumordnungsverfahren Donauausbau Straubing – Vilshofen

Ingrid Staufer-Hauck, DWSV Geschäftsstelle

## Konzeptionelle Einführung

Im ostbayerischen Raum kommt dem Donauraum als Verkehrsader, Entwicklungsachse, landwirtschaftliches Produktionsgebiet und Wirtschaftsstandort eine herausragende Rolle zu. Gleichzeitig ist das Donautal aber auch ein ökologischer Schwerpunktraum, dessen hohe Bedeutung durch eine Vielzahl von Schutzgebietsausweisungen dokumentiert wird. Das hier zu beurteilende Vorhaben – Ausbau der Donau zwischen Straubing und Vilshofen – steht somit im Spannungsfeld zwischen ökonomischer Notwendigkeit und ökologischer Belastbarkeit<sup>1</sup>.

Die Donau ist eine wichtige Verkehrsachse, die bei der Bewältigung des steigenden Güterverkehrs, insbesondere mit den südosteuropäischen EU-Beitrittsländern einen wichtigen und die Umwelt entlastenden Beitrag leisten kann. Als einzige Wasserstraßen-Verbindung bildet die Donau einen eigenen Verkehrskorridor – den Pan-Europäischen Korridor VII des Transeuropäischen Verkehrsnetzes. Außerdem ist die Donau für einige der EU-Beitrittsländer der bereits funktionierende Verkehrsweg in einem noch weiter zu entwickelnden Verkehrsinfrastrukturnetz.

Im Bundesverkehrswegeplan 2003 zählt der Donauabschnitt „Straubing-Vilshofen: Strombaumaßnahmen (Variante A)“ zum Vordringlichen Bedarf (Neue Vorhaben). Das Europäische Parlament und der Rat haben den Ausbau des Donauabschnitts zwischen Straubing und Vilshofen an der Donau in die Liste der „Vorrangigen Vorhaben, mit denen vor 2010 begonnen werden soll“ aufgenommen.<sup>2</sup>

Die Main-Donau-Wasserstraße wurde in den letzten Jahrzehnten mit Ausnahme der Strecke Straubing-Vilshofen auf eine Abladetiefe von mindestens 2,50 m ausgebaut. Der Donauabschnitt von Straubing bis Vilshofen erreicht – trotz der im letzten Jahrhundert durchgeführten Niedrigwasserkorrektur – nur eine Abladetiefe von ca. 1,60 m bei Niedrigwasser (RNW<sub>97</sub>)<sup>3</sup>. Zusätzlich beeinträchtigen geringe Fahrrinnenbreite, enge Kurvenradien und ein stärkeres Gefälle unterhalb der Isarmündung die Leistungsfähigkeit dieser Bundeswasserstraße. Die Notwendigkeit, die Schifffahrtsverhältnisse in diesem Abschnitt zu verbessern, ist fachlich wie politisch nicht umstritten.

Neben der Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse dient das Vorhaben Donauausbau vordringlich der Verbesserung des bestehenden Hochwasserschutzes von HQ<sub>30</sub> auf dann HQ<sub>100</sub> sowie der Korrektur des gestörten flussmorphologischen Gleichgewichts.

Das Vorhaben Donauausbau Straubing – Vilshofen erfordert als übergeordnete raumbedeutsame Maßnahme ein Raumordnungsverfahren, dessen Ergebnis als Landesplanerische Beurteilung seit März 2006 vorliegt. Diese umfasst einschließlich Anhang nahezu 200 Seiten und ist damit hinsichtlich Umfang und Komplexität der Untersuchungen und Bewertungen zeitaufwändig und schwierig zu lesen.

Zweck des vorliegenden Mitteilungsblattes ist es, dem interessierten Laien einen Überblick über Ablauf und Ergebnisse des Raumordnungsverfahrens zu ermöglichen, ohne dabei die differenzierte Betrachtungsweise der Landesplanerischen Beurteilung zu vernachlässigen.

Dazu werden in einem grundsätzlichen Überblick die rechtlichen Grundlagen eines Raumordnungsverfahrens, seine Einordnung sowie die nachgeschalteten Verfahren dargestellt. Basierend auf der detaillierten Landesplanerischen Beurteilung werden im folgenden Abschnitt des Mitteilungsblattes als Gegenstand des Vorhabens die drei geprüften Varianten D2, C/C<sub>2,80</sub>, A und das Hochwasserschutzkonzept kurz beschrieben und mit grafischen Darstellungen ergänzt. Anschließend ist der Verlauf des Verfahrens – Vorgeschichte, Beteiligte, Einbeziehung der Öffentlichkeit – darzustellen.

Die Vereinbarkeit des Vorhabens mit den Erfordernissen der Raumordnung wird anhand so genannter „raumbezogener *überfachlicher*“ und „raumbezogener *fachlicher*“ Belange geprüft. Diese Untersuchung und Bewertung ist das Kernstück der Landesplanerischen Beurteilung und umfasst dort mehr als 70 Seiten. Im vorliegenden Heft geht es darum, einen kürzeren Überblick über diese Untersuchungen zu ermöglichen. Hierzu werden die Prüfungskriterien – raum-

bezogene überfachliche und raumbezogene fachliche Belange – stichwortartig dargestellt. Die daran anschließende Tabelle stellt die Bewertungsergebnisse der geprüften Varianten gegenüber und ermöglicht so einen ersten Gesamtüberblick. Dies erfolgt in enger Anbindung an die Landesplanerische Beurteilung, so dass bei Bedarf der Leser durch Hinweise auf die jeweiligen Seiten dieses Gutachtens die detaillierte Bewertung leicht auffinden und nachlesen kann. Diese Bewertungen sind in der anschließenden Raumordnerischen Gesamtabwägung, die im Wortlaut aus der Landesplanerischen Beurteilung übernommen werden, nochmals zusammengefasst.

Sie werden ergänzt um die Maßgaben für die Variante C/C<sub>2,80</sub>, die als Bestandteil der Bewertung zu betrachten sind.

Für Interessierte steht das Original-Gutachten im Internet unter [www.regierung.niederbayern.bayern.de](http://www.regierung.niederbayern.bayern.de) als pdf-Datei zum Download zur Verfügung.



# Grundsätzliches zum Raumordnungsverfahren

## **Rechtliche Grundlagen**

Die grundsätzliche Darstellung des Raumordnungsverfahrens skizziert dessen Umfang, Abwicklung und Bedeutung für die davon betroffenen Vorhaben.

Entsprechend des föderalistischen Aufbaus der **Bundesrepublik Deutschland** besitzt *der Bund* hinsichtlich der Gesetzgebung zu Fragen der Raumordnung die Rahmenkompetenz, d.h. das Raumordnungsgesetz des Bundes (ROG) legt den Rahmen für die Gesetzgebung der Länder fest.

Die Überprüfung überörtlich raumbedeutsamer Einzelvorhaben wie z.B. Kraftwerke, Eisenbahn/Autobahntrassen, Feriensiedlungen oder Ansiedlungen von Großbetrieben etc. mit den Erfordernissen der Raumordnung erfolgt im Raumordnungsverfahren (ROV).

Nach § 1 Ziffer 11 der Raumordnungsverordnung (RoV) soll für den Ausbau einer Bundeswasserstraße, die der Bestimmung der Planung und Linienführung nach § 13 des Bundeswasserstraßengesetzes bedarf, ein Raumordnungsverfahren durchgeführt werden, wenn die Planung im Einzelfall raumbedeutsam ist und überörtliche Bedeutung hat.

Die gesetzliche Grundlage der **Raumordnung in Bayern** ist das Bayerische Landesplanungsgesetz (BayLplG). Zentrales Instrument der Landesplanung ist das *Landesentwicklungsprogramm* (LEP), das die Staatsregierung mit der Zustimmung des Landtages als Rechtsverordnung beschließt.

Die „5. Auflage“ des Bayerischen Landesentwicklungsprogramms, die am 01. September 2006 in Kraft getreten ist, formuliert

als wesentliche Leitziele bayerischer Landesentwicklungspolitik unter anderem:

- Erhaltung und Schaffung gleichwertiger Lebens- und Arbeitsbedingungen in allen Landesteilen
- Abbau wirtschaftsstruktureller Probleme und Beseitigung infrastruktureller Engpässe.

Das Landesentwicklungsprogramm ist dem Prinzip der Nachhaltigkeit<sup>4</sup> verpflichtet.

Entsprechend dem mehrstufigen Verwaltungsaufbau in Bayern sind auch die Landesplanungsbehörden auf unterschiedlichen Ebenen angesiedelt. Das Bayerische Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie ist die Oberste Landesplanungsbehörde. Auf der mittleren Verwaltungsebene der Regierungsbezirke vertritt die jeweilige Bezirksregierung als Höhere Landesplanungsbehörde die landesplanerischen Belange. Zuständig für den Donausausbau Straubing-Vilshofen ist die Regierung von Niederbayern als Höhere Landesplanungsbehörde. Die unteren Landesplanungsbehörden sind die jeweiligen Landratsämter bzw. die kreisfreien Städte.

Um das System der überörtlichen Planung zu vervollständigen und um eine sachgerechte **Regionalplanung** betreiben zu können, wurde Bayern in den 1970er Jahren in 18 Planungsregionen aufgeteilt. In den Planungsregionen nehmen die Regionalen Planungsverbände die Aufgabe der Raumordnung im übertragenen Wirkungskreis wahr (Art. 5 Abs. 1 BayLplG). Deren Hauptaufgabe ist es, die räumliche Entwicklung der jeweiligen Region fachübergreifend zu koordinieren. Dabei steht ihnen als Instrument zur Ordnung und Entwicklung der Region der *Regionalplan* (RP) zur Verfügung.

Das Vorhaben Donauausbau Straubing-Vilshofen fällt in den Zuständigkeitsbereich des Regionalen Planungsverbandes Donau-Wald.

*Raumordnungsverfahren haben den Zweck*

- 1. festzustellen, ob ein Vorhaben mit den Erfordernissen der Raumordnung vereinbar ist,*
- 2. vorzuschlagen, wie Vorhaben unter Gesichtspunkten der Raumordnung aufeinander abgestimmt oder durchgeführt werden können (Art. 23 Abs. 2 Satz 1 Bay LplG a.F.)*

Das Ergebnis des Raumordnungsverfahrens, die sogenannte *Landesplanerische Beurteilung* ist als Gutachten zu bezeichnen. Damit hat es zwar keinen unmittelbar rechtsverbindlichen Status, wohl aber durch die dem Verfahren zugrunde liegenden gesetzlich verankerten Prüfungskriterien einen direkten Bezug zu den jeweiligen Gesetzen und Verordnungen. Somit ist es für die nachfolgenden Verfahren de facto kaum möglich, sich über die *Landesplanerische Beurteilung* hinwegzusetzen.

Die landesplanerische Beurteilung schließt die Überprüfung des Vorhabens auf seine Verträglichkeit mit den raumbedeutsamen und überörtlichen Belangen des Umweltschutzes (raumordnerische Umweltverträglichkeitsprüfung) ein.

Im Raumordnungsverfahren werden aber weder die naturschutzrechtliche Vereinbarkeit eines Vorhabens mit dem Schutzzweck einer NSG- bzw. LSG-Verordnung noch die FFH-Verträglichkeit überprüft. Dies bleibt dem eigentlichen Genehmigungs- bzw. einem evtl. erforderlichen naturschutz-

rechtlichen Änderungs- oder Befreiungsverfahren vorbehalten.

### **Einordnung der Verfahren<sup>5</sup>**

Verkehrswege werden in Deutschland in einem mehrstufigen Verfahren geplant und genehmigt. Dies gilt auch für Bundeswasserstraßen.

Ausgangspunkt ist der Bundesverkehrswegeplan. Die aktuelle Fassung ist aus dem Jahre 2003 und gibt den Rahmen für die Investitionen des Bundes in den kommenden Jahren vor. Die Vorhaben werden unter verschiedenen Gesichtspunkten bewertet:

- Monetär anhand einer Nutzen-Kosten-Analyse (NKA)
- Nicht monetär anhand einer Raumwirksamkeitsanalyse mit Umweltrisikoeinschätzung (URE) mit FFH-Verträglichkeitseinschätzung (FFH-VE)

Auch wenn der Bundesverkehrswegeplan als Planungsinstrument des Bundes bereits raumordnerische Elemente enthält, ist die zweite Planungsstufe, die konkrete raumbezogene Planung, in einem Raumordnungsverfahren Angelegenheit der Länder. In einer landesplanerischen Beurteilung mit integrierter Umweltverträglichkeitsprüfung werden Aussagen über die Raumverträglichkeit des Vorhabens und die Umweltauswirkungen getroffen, soweit dies der Detaillierungsgrad der Planung zulässt.

### **Nachgeschaltete Verfahren<sup>6</sup>**

Die dritte Planungsstufe ist die Fachplanungsebene. Das konkrete Vorhaben wird im Rahmen eines Planfeststellungsverfahrens einer detaillierten Prüfung unterzogen.

Dabei sind die Ergebnisse der zweiten Planungsstufe zwar nicht verbindlich, müssen aber im Rahmen der Abwägung mit dem entsprechenden Gewicht berücksichtigt werden.

Nach der Entscheidung im Raumordnungsverfahren muss die endgültige Zulassungsentscheidung für den Wasserstraßenausbau in einem *Planfeststellungsverfahren* nach dem Bundeswasserstraßengesetz und dem Verwaltungsverfahrensgesetz des Bundes getroffen werden.

Für das Planfeststellungsverfahren sind die notwendigen technischen, ökologischen und sonstigen Unterlagen detaillierter auszuarbeiten, insbesondere im Hinblick auf die landschaftspflegerische Begleitplanung bedarf es noch weiterer Konkretisierung. Das Vorhaben ist auf jeden Fall einer

*Umweltverträglichkeitsprüfung*, unabhängig von derjenigen im Raumordnungsverfahren, zu unterziehen. Für die Umweltverträglichkeitsprüfung sind voraussichtlich noch weitere Untersuchungen durchzuführen. Im Rahmen des so genannten *Scopingtermins* nach § 5 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) werden dazu u.a. die Naturschutzbehörden, betroffene Gemeinden und auch Naturschutzverbände angehört und über den vorgesehenen Untersuchungsumfang unterrichtet. Anschließend wird von der Planfeststellungsbehörde der Untersuchungsumfang festgelegt und dem Vorhabensträger mitgeteilt.

Erst nach Abschluss der Untersuchungen kann der Vorhabensträger die Planfeststellungsunterlagen fertig stellen und das *Planfeststellungsverfahren* beantragen.

# Gegenstand des Vorhabens

## **Donauausbau Straubing – Vilshofen**

Gegenstand des Vorhabens, das diesem Raumordnungsverfahren zugrunde liegt, ist der Ausbau der Donau von der Staustufe Straubing (Donau-km 2321,6) bis Vilshofen (Donau-km 2249,9).

Die Main-Donau-Wasserstraße wurde in den letzten Jahrzehnten bis auf die Strecke Straubing – Vilshofen auf eine Abladetiefe von mind. 2,50 m ausgebaut. Dagegen erreicht der Donauabschnitt von Straubing bis Vilshofen trotz der durchgeführten Niedrigwasserkorrektur nur eine Abladetiefe von ca. 1,60 m bei Niedrigwasser. Auch die Fahrrinnenbreite ist mit ca. 70 m (an der Isarmündung ca. 40 m) für einen reibungslosen Gegenverkehr nur bedingt geeignet. Enge Kurvenradien und ein stärkeres Gefälle unterhalb der Isarmündung beeinträchtigen Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs und damit die Leistungsfähigkeit der Main-Donau-Wasserstraße. Die Notwendigkeit, die Schifffahrtsverhältnisse in diesem Abschnitt zu verbessern, ist fachlich wie politisch nicht umstritten.

Neben der Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse dient das Vorhaben der Herstellung eines Hochwasserschutzes für geschlossene Siedlungen, wichtige Verkehrsverbindungen und Struktureinrichtungen gegen ein 100-jährliches Hochwasserereignis sowie der Korrektur des gestörten flussmorphologischen Gleichgewichts.<sup>7</sup>

Auf diese Ziele – Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse, Hochwasserschutz und Korrektur des gestörten flussmorphologischen Gleichgewichts – werden die nachfolgend beschriebenen drei Varianten im Raumordnungsverfahren überprüft.

## **Beschreibung der Varianten**

Die in das Raumordnungsverfahren eingebrachten und geprüften Varianten D2, C/C<sub>2,80</sub> und A, wurden im Mitteilungsblatt Nr. 113 des DWSV bereits ausführlich und mit grafischen Darstellungen erläutert. Deshalb werden nachfolgend lediglich die in der Landesplanerischen Beurteilung aufgeführten Kurzbeschreibungen wiedergegeben<sup>8</sup> ergänzt um die jeweiligen grafischen Darstellungen auf den Seiten 21-24 dieses Mitteilungsblattes.

### **Variante D2**

Variante D2 sieht neben einer Staustufe mit Seitenkanal bei Aicha a.d. Donau auch Staustufen bei Waltendorf und oberhalb von Vilshofen an der Donau vor.

Bei der geplanten Staustufe Aicha (Do-km 2273,1) werden der Mittelwasserstand (MW) um ca. 1,7 m und der Niedrigwasserstand (RNW<sub>97</sub>) um ca. 2,8 m angehoben. Im Bereich der Mühlhamer Schleife ist ein 2,3 km langer Schleusenkanal mit einer Fahrrinnenbreite von 70 m vorgesehen, der oberhalb des Wehres bei Do-km 2273,6 von der Donau abzweigt und bei Do-km 2266,7 wieder in die Donau einmündet. Die Stauhöhen der Stufen Waltendorf (Do-km 2301,7) und Vilshofen (Do-km 2252,0) liegen bei MW bis zu 60 cm, bei RNW<sub>97</sub> bis zu 50 cm unter der in Aicha geplanten Stufe. Neben den Schleusen- und Wehrbauwerken sind v.a. in den nichtstaugestützten Bereichen Baggerungen und andere flussregelnde Maßnahmen vorgesehen.

Mit dieser Variante ist eine Fahrrinntiefe von 3,0 m bzw. Abladetiefen von 2,5 m unter RNW<sub>97</sub> selbst für zweispurige Verbände möglich. Die Fahrrinnenbreiten sind – mit

Ausnahme der Engstelle Isarmündung – größer 80 m, was bis auf engere Kurven den Begegnungsverkehr aller heute auf der Donau verkehrenden Schiffe und Schiffsverbände ermöglicht.

#### **Variante C/C<sub>2,80</sub>**

Wegen des großen Gefälles und der starken Strömung ist der Abschnitt Isarmündung – Winzer sowohl für die Schifffahrt als auch aus flussmorphologischer Sicht der kritischste. Ziel der Variante C (flussregelnde Maßnahmen mit einer Staustufe bei Aicha) ist es, diese Problemstrecke durch eine Staustufe bei Aicha a.d. Donau (Do-km 2273,1) zu entschärfen. Diese Staustufe mit Schleusenkanal entspricht der bereits bei Variante D2 beschriebenen Staustufe Aicha. In den Strecken oberhalb der Isarmündung und unterhalb des geplanten Schleusenkanals wird der Ausbau weitgehend analog zur nachfolgend beschriebenen Variante A mit flussbaulichen Mitteln durchgeführt.

Bei der Variante C wird eine Erhöhung der Fahrrinntiefe um ca. 0,4 – 0,45 m auf etwa 2,4 – 2,45 m erwartet; damit kann – je nach Schiffstyp – eine Abladetiefe von 1,9 – 2,0 m unter RNW<sub>97</sub> erreicht werden. Die Fahrrinnenbreite von etwa 70 m bleibt oberhalb der Isarmündung und unterhalb des Schleusenkanals unverändert; an der Engstelle Isarmündung wird die Fahrrinne um 20 m von 40 m auf 60 m verbreitert. Im staugestützten Bereich – von der Staustufe Aicha bis zur Isarmündung – ergibt sich eine Verbreiterung der Fahrrinne auf 80 m und mehr. Die Variante C<sub>2,80</sub> stellt eine Untervariante von C dar und unterscheidet sich im Wesentlichen nur durch eine größere Fahrrinntiefe von 2,65 m. Fahrrinnen- und Abladetiefen erhöhen sich bei dieser Untervariante um ca. 20-30 cm gegenüber der Variante C.

Die Bezeichnung C<sub>2,80</sub> ergibt sich aus der bei dieser Variante geplanten, hydraulisch wirksamen Baggertiefe von 2,80 m.

#### **Variante A**

Ziel der Variante A (weiter optimierter Ist-Zustand) ist es, die derzeit vorhandenen Fahrrinnen-/Abladetiefe mit der Ergänzung bestehender Buhnen und Parallelwerke sowie mit Fahrrinnenbaggerungen zu verbessern. Zu diesen Nachregelungsmaßnahmen zählen insbesondere der Bau neuer Buhnen und Leitwerke, die Verlegung, Verlängerung und Erhöhung bestehender Buhnen und Leitwerke, Baggerungen, die Verfüllung von Buhnenkopfkolken sowie der teilweise Einbau von Wasserbausteinen bei natürlichen Übertiefen.

Mit diesen Maßnahmen kann nach den in den Unterlagen enthaltenen Berechnungen die Fahrrinntiefe von 2,0 m im Ist-Zustand auf 2,2 m unter RNW<sub>97</sub> verbessert werden. Die Abladetiefe erhöht sich damit – je nach Schiffstyp – von derzeit 1,6 m auf 1,7 – 1,8 m unter RNW<sub>97</sub>. Die bestehenden Fahrrinnenbreiten bleiben unverändert.

Um nachteilige Sohlerosionen, mit denen aufgrund des Ausbleibens natürlicher Geschiebefrachten künftig verstärkt zu rechnen ist, zu vermeiden, sind bei allen drei Varianten entsprechende Maßnahmen, insbesondere abschnittsweise Geschiebewartung und Kolkverbau vorgesehen.

#### **Hochwasserschutzkonzept<sup>9</sup>**

Das Hochwasserschutzkonzept ist mit den Maßnahmen des Donauausbaus zur Verbesserung der Schifffahrtsbedingungen vielfach verknüpft. Das Hochwasserschutzkonzept, das dem Raumordnungsverfahren zugrunde liegt, ist mit dem Freistaat Bayern erarbeitet

worden. Der Vorhabensträger hat die technische Lösung des Hochwasserschutzkonzeptes an die einzelnen Varianten D2, C/C<sub>2,80</sub> und A angepasst.

Das vorhandene Hochwasserschutzsystem an der Donau wurde in den Jahren 1927 – 1956 errichtet und diente zunächst der Sicherung der Versorgung mit Lebensmitteln, aber auch dem Schutz vieler historischer Ortschaften im Donautal. Nach Ausbau des Hochwasserschutzes setzte der Ausbau der Infrastruktur sowie der Siedlungen im Donautal ein. Diese irreversible Entwicklung ist bei den Ausbauplanungen des Hochwasserschutzes zu berücksichtigen.

Nach heutigen Erkenntnissen besteht beim Ausbaustandard der vorhandenen Hochwasserschutzdeiche nur ein Schutzgrad gegen ein etwa 30-jährliches Donauhochwasser (HQ<sub>30</sub>). Maßstab für den Hochwasserschutz ist nach heutigen Kriterien jedoch das Bemessungshochwasser HQ<sub>100</sub>.

Das dem Raumordnungsverfahren zugrunde liegende Hochwasserschutzkonzept ist nach folgenden wesentlichen Grundsätzen entwickelt worden:

- Beschränkung des Ausbaus zum Schutz gegen HQ<sub>100</sub> auf Siedlungen, Industrie- und Gewerbeanlagen sowie hochwertige Infrastruktureinrichtungen
- Weitgehender Erhalt der Rückhalteräume in den nicht auf HQ<sub>100</sub> zu schützenden Bereichen
- Wiederherstellung von natürlichen Rückhalteflächen durch Deichrückverlegungen

Das Hochwasserschutzkonzept zeigt die grundsätzliche Lösung des Hochwasserschutzes für die einzelnen Polder auf, lässt jedoch auf der Ebene der Detailplanung noch Optimierungen zu.

## Vorgeschichte und Verlauf des Verfahrens

Das nunmehr abgeschlossene Raumordnungsverfahren Donauausbau Straubing – Vilshofen hat eine lange Vorgeschichte, die bereits im Mitteilungsblatt Nr. 113 des DWSV dargestellt wurde. Nachfolgend die wesentlichen Ereignisse in chronologischer Reihenfolge<sup>10</sup>:

Im Duisburger Vertrag von **1966** ist der Ausbau der 69 km langen Engpassstrecke auf der deutschen Donau zwischen Straubing und Vilshofen vertraglich vereinbart.

Im Jahr **1992** wurde für den Ausbau der Donau zwischen Straubing und Vilshofen ein erstes Raumordnungsverfahren eingeleitet. Vorgesehen waren seinerzeit der Bau von zwei Staustufen bei Waltendorf und Osterhofen sowie eines ca. 9,5 km langen Seitenkanals bei Osterhofen. Diese Planung war das Ergebnis fünfjähriger Voruntersuchungen, bei denen 30 Varianten mit und ohne Stau untersucht wurden. Auf die Erzeugung elektrischer Energie wurde von vornherein verzichtet. In den Voruntersuchungen nahmen die Prüfung von wasserwirtschaftlichen, landeskulturellen und ökologischen Auswirkungen sowie der Hochwasserschutz einen besonders großen Raum ein. Aufgrund immer neuer Widerstände und Vorschläge über angeblich sanfte Ausbaumaßnahmen durch den Verbands-Naturschutz kam das Verfahren schließlich zum Stillstand.

Ende **1993** wurde der vom Verbands-Naturschutz vorgeschlagene Prof. Ogris aus Wien gebeten, seine Vorstellungen eines alternativen Flussbaus zu konkretisieren.

Nach Prüfung seines im **Januar 1995** vorgelegten Gutachtens durch verschiedene

Wasserbauexperten wurde die „Methode Ogris“ verworfen, da sie aus verkehrswasserbaulicher, ökologisch-landeskultureller und wasserwirtschaftlicher Sicht keine zufriedenstellende Alternative darstellte.

Im **Juli 1995** vereinbarten Bund und das Land Bayern – parallel zum wieder aufgenommenen Raumordnungsverfahren – ergänzende Untersuchungen oberhalb der Isarmündung in Auftrag zu geben; die Ergebnisse sollten zeigen, ob eine flussbauliche Alternative für den oberen Bereich in das Raumordnungsverfahren aufgenommen werden kann.

Am **17. Oktober 1996** vereinbarten der damalige Bundesminister für Verkehr Wissmann und der Ministerpräsident des Freistaats Bayern Dr. Stoiber:

- Bund und Bayern halten an dem Ausbauziel von 2,50 m Abladetiefe gemäß Duisburger Vertrag fest;
- sie sehen keine gesicherte Möglichkeit, diese Abladetiefe allein mit flussbaulichen Methoden zu erreichen;
- in den Jahren 1998 und 1999 sind Optimierungsmaßnahmen mit einer Investition von 24 Mio. DM durchzuführen;
- die Entscheidung über die Art des zweiten Ausbaus schritt soll im Jahr 2000 unter Berücksichtigung der weiteren verkehrlichen Entwicklung auf der Donau erfolgen. Zur Vorbereitung dieser Entscheidung sind weitere vertiefte Untersuchungen in einer Zusammenarbeit zwischen Bund und Bayern durchzuführen.

Am **22.10.1996** wurde deshalb das erste Raumordnungsverfahren eingestellt.

Von **1997 bis 2000** wurden die vertieften Untersuchungen durch die Fachbehörden,

durch Lehrstühle und Fachfirmen unter Berücksichtigung aller relevanten Parameter mit einer Gründlichkeit und Intensität durchgeführt, wie sie bisher in der Welt für einen Flussabschnitt einmalig sind. Die Wasser- und Schifffahrsdirektion Süd, in deren Zuständigkeitsbereich der auszubauende Donauabschnitt liegt, erarbeitete aus den vertieften Untersuchungen, Gutachten und Naturversuchen den Schlussbericht.

Im **Juli 2001** wurden die Ergebnisse der interessierten Öffentlichkeit bei einem Workshop in Deggendorf präsentiert. Neben dem optimierten Ist-Zustand (Ist-Zustand 2000) wurden folgende Planungsvarianten untersucht:

- Variante A: weiter optimierter Ist-Zustand (flussregelnde Maßnahmen)
- Variante B: verschärfte Flussregelung
- Variante C: flussregelnde Maßnahmen mit einer Staustufe bei Aicha
- Variante D1: zwei Staustufen (Waltenforf, Osterhofen mit Seitenkanal) und flussregelnde Maßnahmen
- Variante D2: drei Staustufen (Waltendorf, Aicha und Vilshofen an der Donau) und flussregelnde Maßnahmen

Im **Februar 2002** fand eine Anhörung zu dem Vorhaben im Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestages statt. Ohne jedoch die Argumentationen der Expertenanhörung zu beachten, wurde durch die seinerzeitigen Fraktionsvorsitzenden der rot-grünen Koalition Struck und Schlauch die Vorfestlegung auf die flussbauliche Variante A für das ein-

zeitende erneute Raumordnungsverfahren getroffen.

Im **Juni 2002** hat der Deutsche Bundestag den Antrag Drs. 14/8589 mit der Beschlussempfehlung auf Drs.14/9251 in der folgenden Form beschlossen: „Der Deutsche Bundestag fordert daher die Bundesregierung auf, nunmehr das Raumordnungsverfahren und weitere Planungen für den Ausbau der Donau zwischen Straubing und Vilshofen einzuleiten und dabei ausschließlich die Ausbauvariante A (nach dem Schlussbericht der Vertieften Untersuchungen der Wasser- und Schifffahrsdirektion Süd vom Mai 2001) zugrunde zu legen.“

Im **August 2003** vereinbarten Bund und Bayern, dass der Bund die Kosten der Raumordnungsunterlagen für Variante A alleine trägt, da Bayern mit einer Untersuchung ausschließlich der Variante A nicht einverstanden ist. Im Gegenzug trägt Bayern die Kosten der Erstellung von Unterlagen für die Varianten C und D2, deren Überprüfung aus Gründen der besseren Vergleichbarkeit für notwendig erachtet wird. Daraus folgte die Vorbereitung der Raumordnungsunterlagen durch die RMD Wasserstraßen GmbH, und zwar

- für den Bund die Variante A
- für Bayern die Varianten C und D2.

Mit Schreiben vom **12.11.2003** beantragte die RMD Wasserstraßen GmbH für die Bundesrepublik Deutschland die Durchführung eines Raumordnungsverfahrens für das Vorhaben „Donauausbau und Hochwasserschutz nach Variante A“. Auf diesen Antrag hin leitete die Regierung von Niederbayern das Raumordnungsverfahren für diese Variante mit Schreiben vom **01.12.2003** ein. Die



RMD Wasserstraßen GmbH wurde gleichzeitig gebeten, geeignete und vollständige Unterlagen für Variante A vorzulegen.

Zeitgleich und ebenfalls mit Schreiben vom **01.12.2003** leitete die Regierung von Niederbayern das Raumordnungsverfahren für die Varianten C/C<sub>2,80</sub> und D2 von Amts wegen ein. Das Bayerische Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie wurde gebeten zu veranlassen, dass der Regierung die hierfür erforderlichen Unterlagen zur Verfügung gestellt werden.

Der Vorhabensträger wurde von der Regierung von Niederbayern in zwei Besprechungen am **21.01.2004** und am **08.03.2004** über den voraussichtlichen Untersuchungsrahmen unterrichtet und die Landräte der betroffenen Landkreise am **05.02.2004** von den Planungen informiert. Im Laufe des Jahres 2004 wurde die Bearbeitung der Raumordnungsunterlagen einschließlich Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) sowie die Planungen zum Hochwasserschutz abgeschlossen. Am **03.12.2004** wurden die kommunalen Mandatsträger der vom Vorhaben betroffenen Städte, Märkte und Gemeinden über den Stand der Planungen informiert.

Am **14.01.2005** wurden die Raumordnungsunterlagen versandt. Im Rahmen des bereits eingeleiteten Verfahrens bat die Regierung von Niederbayern um schriftliche Stellungnahme zu dem Vorhaben bis zum 31.03.2005. Während der Anhörungsfrist wurde eine Vielzahl von Informationsveranstaltungen für kommunale Entscheidungsträger und die Öffentlichkeit vor Ort durchgeführt. Nachdem eine Reihe von Beteiligten um Ter-

minverlängerung gebeten hatte, wurde die Frist für die Abgabe der Stellungnahmen für alle Beteiligten bis zum **28.04.2005** verlängert.

Nach Auswertung der eingegangenen Stellungnahmen wurde eine Reihe von Besprechungen notwendig, um fachlich z.T. noch differierende Auffassungen hinsichtlich der Auswirkungen des Vorhabens zu koordinieren. Auch wurde der RMD Wasserstraßen GmbH als Planfertiger ein Fragenkatalog zugeleitet. Nach Auswertung dieser sonstigen ermittelten Tatsachen konnte das Raumordnungsverfahren abgeschlossen werden.

**Beteiligte**<sup>11</sup> am Raumordnungsverfahren waren: der Bezirk Niederbayern, der Regionale Planungsverband Donau-Wald, die in der Planungsregion gelegenen Landratsämter und Landkreise sowie 22 im unmittelbaren Einzugsgebiet des Vorhabens gelegene Städte und Gemeinden. Außerdem die Bayerischen Staatsministerien des Innern, Landwirtschaft und Forsten sowie Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz. Des Weiteren die zuständige Industrie- und Handelskammer, Handwerkskammer sowie mehr als 60 Verbände, Ämter, Behörden, Institutionen und Unternehmen. Die insgesamt mehr als 100 Beteiligten sind in der Landesplanerischen Beurteilung der Regierung von Niederbayern namentlich aufgeführt.

Gemäß Art. 23 Abs. 7 Bayerisches Landesplanungsgesetz, alte Fassung (BayLplG a.F.), ist im Rahmen des Raumordnungsverfahrens die **Öffentlichkeit** grundsätzlich einzubeziehen, wenn von dem Vorhaben erhebliche Auswirkungen auf die Umwelt zu erwarten sind.

Die beteiligten Kommunen wurden deshalb gebeten, das zugestellte Papierexemplar der Projektunterlagen spätestens drei Wochen nach Zugang während eines Zeitraums von einem Monat zur Ansicht auszulegen und ortsüblich bekannt zu machen. Die Auslegung der Unterlagen erfolgte im Zeitraum vom 10.02. – 10.03.2005. Die Öffentlichkeit wurde darauf hingewiesen, dass bis spätestens 14 Tage nach Beendigung der Auslegung Gelegenheit zur Äußerung besteht. Die vorgebrachten Äußerungen wurden – teilweise unter Beigabe einer eigenen Stellungnahme – der Regierung von Niederbayern als Höherer Landesplanungsbehörde übermittelt.

Zahlreiche Bürger nahmen die Möglichkeit wahr, Einsicht in die Raumordnungsunterlagen zu nehmen. Viele äußerten sich auch in Stellungnahmen; sofern diese Stellungnahmen Argumente bzw. Aspekte enthalten, die von den Fachstellen nicht vorgebracht wurden, werden diese in der als Anlage zur Landesplanerischen Beurteilung beigefügten Zusammenfassung der Stellungnahme wiedergegeben und als sonstige ermittelte Tatsachen in die Abwägung mit einbezogen<sup>12</sup>.

Die wesentlichen Ergebnisse der Anhörung sind im 86-seitigen Anhang zur Landesplanerischen Beurteilung der Regierung von Niederbayern zusammengefasst.

## Raumordnerische Bewertung

Bei der raumordnerischen Bewertung gelten „raumbezogene *überfachliche*“ und „raumbezogene *fachliche*“ Belange als Maßstab für die Beurteilung.

### Raumbezogene überfachliche Belange

Die überfachlichen Belange leiten sich aus dem Landesentwicklungsprogramm Bayern (LEP) sowie aus dem für die Region aufgestellten Regionalplan (RP) her. Die für das Vorhaben relevanten Belange sind in der Landesplanerischen Beurteilung ausführlich dargestellt und werden nachfolgend gekürzt wiedergegeben.<sup>13</sup>

- Die Belange der Ökologie, der Ökonomie sowie des Sozialwesens und der Kultur sollen miteinander vernetzt sowie bei Entscheidungen zur Raumnutzung gleichrangig eingestellt und ihre Wechselwirkungen beachtet werden.
- Die Voraussetzungen für die Nutzung der wirtschaftlichen Entwicklungsmöglichkeiten infolge der geplanten Osterweiterung der Europäischen Union und die Öffnung der sonstigen Ost- und südosteuropäischen Bezugs- und Absatzmärkte sollen geschaffen werden.
- Die neuen osteuropäischen Beitrittsstaaten der EU sind rasch in die mitgliedstaatliche Zusammenarbeit bei der Raumentwicklung einzubeziehen und dabei die Chancen Bayerns aus seiner Brückenfunktion zu nutzen.
- Bayern soll als gesunder Lebensraum, Wirtschaftsstandort und Kulturraum, insbesondere hinsichtlich seiner Konkurrenzfähigkeit und Attraktivität im räumlichen Wettbewerb in Deutschland, im EU-Binnenmarkt und den weiteren europäischen und außereuropäischen Wirtschaftsräumen gesichert und weiterentwickelt werden. Gleichzeitig soll die Funktionsfähigkeit seiner Teilräume gewährleistet werden.
- Der ländliche Raum soll als eigenständiger gleichwertiger Lebens- und Arbeitsraum bewahrt und unter Wahrung seiner kulturellen Eigenarten weiterentwickelt werden.
- In den Regionen, die dem Strukturwandel besonders unterliegen, sind lagebedingte Nachteile auszugleichen und sich ergebende Entwicklungschancen zu nutzen.
- Die zentralen Orte sollen ihre Standortfaktoren für Industrie, Handwerk, Dienstleistungsbereich sowie Forschung kontinuierlich verbessern und aktuellen Anforderungen anpassen.
- Entwicklungsachsen sollen im Hinblick auf Siedlungsentwicklung, Freiraumsicherung und Infrastrukturausbau zu einer geordneten und nachhaltigen raumstrukturellen Entwicklung Bayerns und seiner Teilräume beitragen sowie deren Einbindung in die Bandinfrastruktur Deutschlands und der Nachbarstaaten gewährleisten.
- Die wirtschaftlichen Entwicklungsimpulse, die von den Standortvorteilen der Donauachse ausgehen, sollen für eine eigenständige gewerblich-industrielle Entwicklung der gesamten Region nutzbar gemacht werden.
- Der Funktion des Donautals und des Raumes südlich der Donau als überregional

bedeutsames landwirtschaftliches Produktionsgebiet soll weitgehend Rechnung getragen werden.

- Die ökologisch empfindlichen Bereiche der Region im Bayerischen Wald, im Donaoraum, am unteren Inn und an der Isarmündung sollen als großflächige ökologische Ausgleichsräume bewahrt werden. Der weitere Ausbau der Donau soll so Natur schonend wie möglich erfolgen.

### **Raumbezogene fachliche Belange**

Die raumbezogenen fachlichen Belange sind formuliert im Raumordnungsgesetz (ROG), im Bayerischen Landesplanungsgesetz (BayLplG), im Landesentwicklungsprogramm (LEP) sowie im Regionalplan (RP). Sie gelten als Maßstab für die raumordnerische Beurteilung der geprüften Varianten D2, C/C<sub>2,80</sub> und A. Sie sind in der Landesplanerischen Beurteilung auf den Seiten 20 ff am Beispiel der Variante D2 ausführlich beschrieben und werden dann für die Beurteilung der Varianten C/C<sub>2,80</sub> und A analog angewendet. Nachfolgend sind die Belange im Überblick in Stichworten dargestellt.

#### **Verkehr**

- Gute Erreichbarkeit aller Teilräume untereinander durch Personen- und Güterverkehr
- Schaffung von Voraussetzungen zur Verlagerung von Verkehr auf umweltverträglichere Verkehrsträger wie Schiene und Wasserstraße
- Volkswirtschaftlich zweckmäßiges Zusammenwirken der Verkehrsträger

- Gewährleistung der für die gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Bedürfnisse notwendigen Mobilität und Kommunikation durch Verkehrswege, Verkehrsmittel und Informationssysteme
- Stärkung der umweltfreundlicheren Verkehrsträger Schiene und Wasserstraße sowie öffentlicher Personennahverkehr und Radverkehr und Erhaltung eines funktionsfähigen Straßennetzes auch bei wachsendem Verkehr
- Weiterer Ausbau der überregionalen und weiträumigen Verkehrswege Bayerns zum In- und Ausland
- Im Rahmen der Gesamtkonzeption der Main-Donau-Wasserstraße sollen der Main und die Donau, insbesondere zwischen Straubing und Vilshofen, bedarfsgerecht und naturschonend weiter ausgebaut werden. Die Häfen sollen entsprechend dem Bedarf zu trimodalen Schnittstellen ausgebaut werden.

#### **Gewerbliche Wirtschaft**

- Schaffung von günstigen Voraussetzungen für eine räumlich ausgewogene, langfristig wettbewerbsfähige Wirtschaftsstruktur sowie für ein qualitativ und quantitativ ausreichendes Angebot an Arbeits- und Ausbildungsplätzen.
- Vorhaltung von erforderlichen Flächen zum Ausbau und zur Verbesserung der wirtschaftsnahen Infrastruktur
- Nachhaltige Stärkung der wirtschaftlichen Entwicklung der Nachbarregionen zur Tschechischen Republik, zu Sachsen und Thüringen
- Verstärkte Nutzung der günstigen Voraussetzungen für industriell-gewerbliche Vorhaben entlang der Donau

### **Siedlungswesen und Denkmalpflege**

- Erhalt von gewachsenen Kulturlandschaften in ihren prägenden Merkmalen sowie Kultur- und Naturdenkmälern und Förderung der Baukultur unter Beachtung des charakteristischen Orts- und Landschaftsbildes, auch mit Blick auf die Stärkung der Attraktivität des ländlichen Raumes
- Erhalt der gewachsenen Siedlungsstruktur unter Wahrung der natürlichen Lebensgrundlagen und Weiterentwicklung entsprechend den Bedürfnissen von Bevölkerung und Wirtschaft

### **Fremdenverkehr und Erholung**

- Langfristige Sicherstellung und Ausbau der Wettbewerbsfähigkeit der Tourismuswirtschaft durch Erhaltung der Attraktivität des Raumes für den Tourismus
- Schaffung einer sicheren und attraktiven Fahrradinfrastruktur und eines regionalen Wanderwegesystems auch entlang der Donau und ihrer Nebenflüsse
- Erhalt und sinnvolle Ordnung der Erholungsfunktion bestehender Gewässer
- Verbesserung der Voraussetzungen für Städte- und Schiffstourismus im Donautal, insbesondere in den Oberzentren Passau, Straubing und Deggendorf/Plattling

### **Land- und Forstwirtschaft, gewerbliche Fischerei**

- Für land- und forstwirtschaftliche Nutzung geeignete Böden sollen nur in unbedingt notwendigem Umfang für andere Nutzungen vorgesehen werden.
- Erhalt und Vermehrung des Grünlands in standortbedingten Grünlandbereichen
- Der Wald soll in seiner Flächensubstanz möglichst erhalten werden. Auwälder sollen auf geeigneten Standorten wieder begründet werden.

- Das Standortpotenzial und das natürliche Artengefüge sollen nicht nachteilig verändert, die natürliche Waldverjüngung soll gewährleistet werden.
- Für die gewerbliche Fischerei in Flüssen gibt es keine speziellen landesplanerischen Erfordernisse, jedoch sind hierfür die ökologischen Belange wesentlich.

### **Umweltrelevante Schutzgüter**

#### *Tiere und Pflanzen (Natur und Landschaft)*

- Natur und Landschaft einschließlich Gewässer, Wald und Meeresgebiete sind dauerhaft zu schützen, zu pflegen, zu entwickeln und, soweit erforderlich, möglich und angemessen, wiederherzustellen. Dabei ist dem Biotopverbund Rechnung zu tragen.
- Die Landschaft und das Gleichgewicht des Naturhaushalts sollen nicht nachteilig verändert werden. Unvermeidbare wesentliche Beeinträchtigungen sind durch Landschaftspflegerische Maßnahmen möglichst auszugleichen.
- Die Lebens- bzw. Teillebensräume, insbesondere Rast-, Brut-, Mauser und Überwinterungsgebiete, der wild lebenden Arten sollen so gesichert werden, dass das genetische Potenzial der Arten erhalten bleibt.
- Die Nutzungsansprüche an die Landschaft sollen mit der Nutzungsfähigkeit der Naturgüter so abgestimmt werden, dass die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts auf Dauer erhalten bleibt.
- Die durch den Ausbau der Rhein-Main-Donau-Wasserstraße bedingten unmittelbaren und mittelbaren Auswirkungen auf den Naturhaushalt und das Landschaftsbild sollen auf das unbedingt notwendige Maß beschränkt und so weit wie möglich ausgeglichen werden .

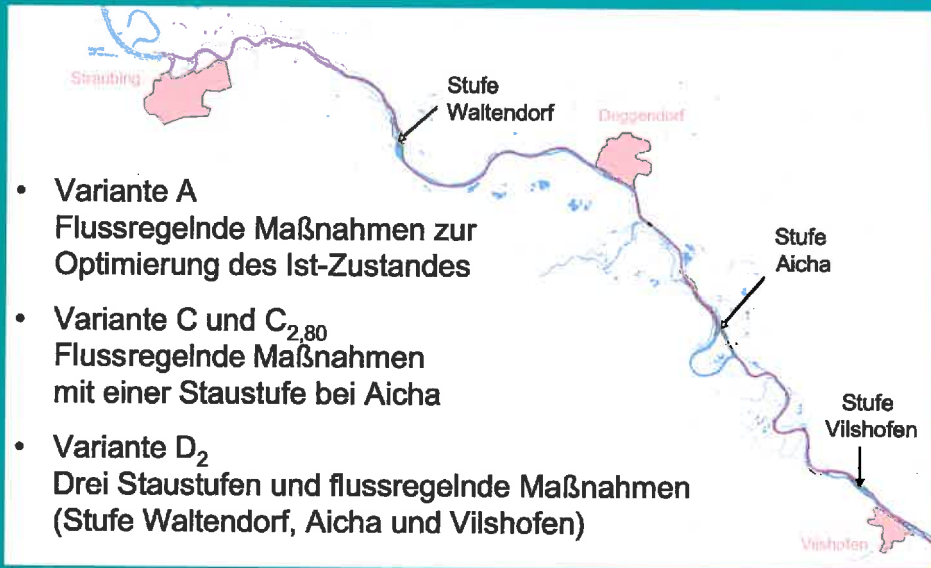
# Engpässe auf der Donau



# Abflussmenge der Donau bei Niedrigwasser

Ort	Abfluss
Straubing	ca. 200 m <sup>3</sup> /s
Vilshofen	ca. 300 m <sup>3</sup> /s
Wachau, Wien	ca. 900 m <sup>3</sup> /s
Slowakei, Ungarn	> ca. 1000 m <sup>3</sup> /s

## Ausbauvarianten in der Raumordnung



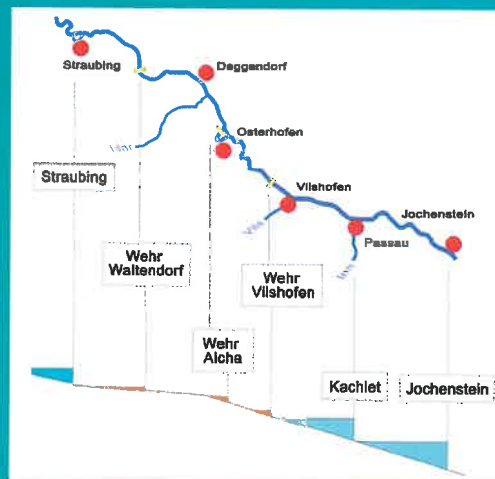
- Variante A  
Flussregelnde Maßnahmen zur Optimierung des Ist-Zustandes
- Variante C und C<sub>2,80</sub>  
Flussregelnde Maßnahmen mit einer Staustufe bei Aicha
- Variante D<sub>2</sub>  
Drei Staustufen und flussregelnde Maßnahmen (Stufe Waltendorf, Aicha und Vilshofen)

Folie 16

RMD Wasserströmen

## Variante D2: 3 Stufen und flussregelnde Maßnahmen

- 3 Staustufen
  - Waltendorf 1,1 m (MW)  
2,3 m (RNW)
  - Aicha 1,7 m (MW)  
2,8 m (RNW)
  - Vilshofen 1,6 m (MW)  
2,5 m (RNW)
- Mühlhamer Schleife wird schiffahrtstfrei und renaturiert
- Umgehungsgerinne / Fischaufstiege an den Stufenstellen
- Abladetiefe  $\geq 2,50$  m ganzjährig für alle Schiffstypen
- Fahrrinnenbreite auf der gesamten Strecke  $\geq 80,0$  m

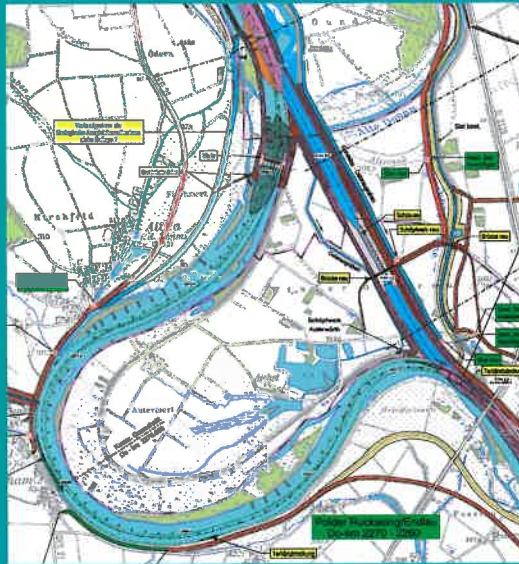


Folie 22

RMD Wasserströmen

## Varianten C und C<sub>2,80</sub>: Flussregelung und eine Stufe

- Niedrige Stufe bei Aicha, Stauhöhe bei MW 1,7 m, bei RNW 2,80 m
- Staustützung bei MW bis zur Isarmündung
- Mühlhamer Schleife wird schiffahrtstfrei und renaturiert
- Umgehungsgerinne an der Stufenstelle als Fischaufstieg
- restliche Strecke mit flussbaulichen Maßnahmen wie Variante A
- Fahrrinnenbreite im staugestützten Bereich  $\geq 80,0$  m ansonsten wie Variante A (Begegnung von GMS u. 2-er SV auf ca. 73% der Strecke möglich)



Folie 19

RMD Wasserstrassen

## Varianten C und C<sub>2,80</sub>: Flussregelung und eine Stufe

### Vergleich der Varianten C und C<sub>2,80</sub>

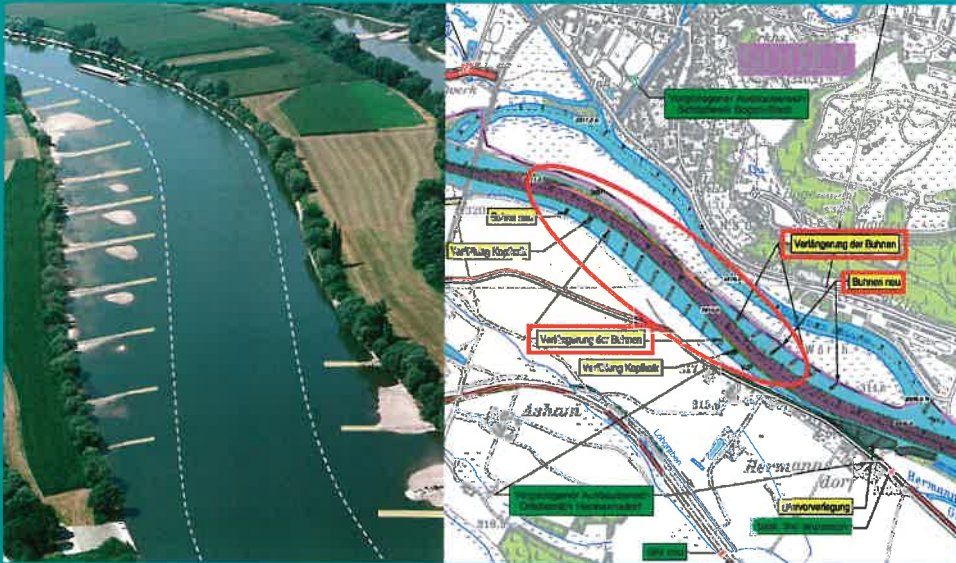
	Fahrrinnentiefe	Unterhaltsbaggerungen	Abladetiefe bei RNW <sub>97</sub>	Abladetiefe $\geq 2,5$ m
C	2,40 m	140.000 m <sup>3</sup>	2,0 m	220 d
C <sub>2,80</sub>	2,65 m	155.000 m <sup>3</sup>	2,3 m	290 d

Folie 20

RMD Wasserstrassen



## Variante A: Flussregelnde Maßnahmen

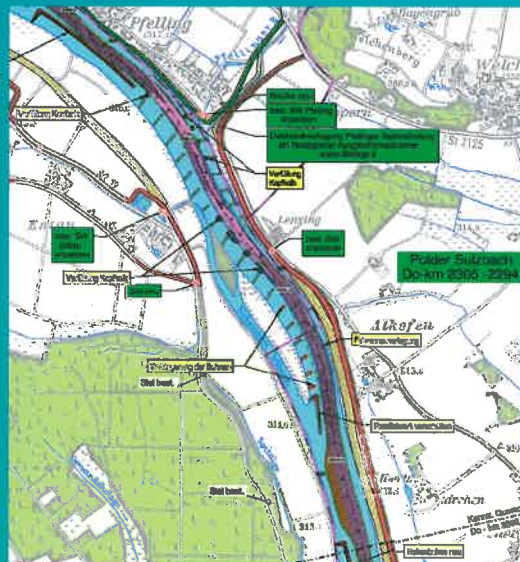


Folie 17

RMD Wasserstraßen

## Variante A: Flussregelnde Maßnahmen

- „Optimierung des Ist – Zustandes“
- Ergänzung bestehender Bunnen und Parallelwerke
- Laufender Unterhalt: Fahrrinnenbaggerung und Geschiebemanagement
- Erreichbarer Zustand: Abladetiefe bei  $RNW_{97}$ : Verbesserung um 0,2 m auf 1,8 m
- Abladetiefe von 2,50 m an 185 Tagen im Jahr
- Fahrrinnenbreite von  $\leq 70,0$  m entspricht dem Ist – Zustand
- 46 vorhandene Engstellen werden nicht beseitigt



Folie 18

RMD Wasserstraßen

### **Schutzgut Wasser**

(Oberflächengewässer, Grundwasser, Hochwasserschutz)

- Bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen ist darauf hinzuwirken, dass u.a. die Erfordernisse der Wasserwirtschaft und die Belange eines geordneten Wasserhaushalts in der Landschaft berücksichtigt werden; dazu gehören insbesondere die Versorgung der Bevölkerung und der Wirtschaft mit Wasser in ausreichender Menge und Güte, die Reinhaltung des Grundwassers und der oberirdischen Gewässer sowie der Hochwasserschutz.
- Die aquatischen Ökosysteme und die von ihnen abhängigen Feuchtgebiete und Landökosysteme sollen geschützt und verbessert werden, die vielfältigen Gewässerlandschaften mit ihren Auen als Lebensräume und Landschaftsteile in ihrer ökologischen Funktionsfähigkeit erhalten und wo erforderlich wieder hergestellt werden.
- Erhalt und Entwicklung von naturnahen Fließgewässersystemen; Entwicklungsmöglichkeiten für naturraumtypische Fließgewässerlandschaften und -lebensgemeinschaften in Ausleitungsstrecken durch entsprechend bemessenes Restwasser.
- Naturnahe Gestaltung und Unterhaltung von Gräben und deren Uferbereichen
- Durch Baumaßnahmen im Grundwasser soll dieses nicht nachteilig verändert werden.
- Flussbauliche Sanierungsmaßnahmen bei drohenden Schäden für die Gewässerlandschaft; Entgegenwirken von Sohlein-tiefungen.
- Vorbeugender Hochwasserschutz an der Küste und im Binnenland, vor allem durch

Sicherung oder Rückgewinnung von Auen, Rückhalteflächen und überschwemmungsgefährdeten Bereichen.

- In der Regel kein Hochwasserschutz für landwirtschaftliche Flächen; aber Schutz geschlossener Siedlungen in den Talräumen von Donau, Isar und Inn.

### **Schutzgut Mensch (Lärm, Erschütterungen), Luft und Klima**

- Schutz der Bevölkerung durch dauerhaft wirksame Maßnahmen vor schädlichen Einflüssen durch Lärm und Erschütterungen.
- Erhalt und Verbesserung von Luft und Klima.
- Verminderung und Minimierung der Emissionen aus Einzelanlagen und flächenhafter Emissionen insbesondere im Verkehrsbereich und in der Landwirtschaft.

### **Schutzgut Boden (inkl. Altlasten)**

- Sparsame und schonende Inanspruchnahme der Naturgüter, insbesondere Wasser und Boden, bei Siedlung und Infrastruktur
- Verluste an Substanz und Funktionsfähigkeit des Bodens, insbesondere durch Versiegelung, Erosion, Auswaschung und Schadstoffanreicherung, sollen bei allen Maßnahmen und Nutzungen minimiert werden.
- Altlastverdacht soll geklärt sowie Altlasten saniert werden.

### **Schutzgebiete**

- Gebiete von besonderer Schönheit und Eigenart und Naturdenkmale sind möglichst unberührt zu erhalten und zu schützen.
- Für Pflanzen und Tiere, die auf nicht oder nur extensiv genutzte Landschaftsteile angewiesen sind, sollen Lebensräume in

- ausreichender Größe erhalten, gesichert und zu einem Biotopverbundsystem bei Unterstützung der ökologischen Kohärenz der Natura 2000-Gebiete weiterentwickelt werden.
- Geschützte und schutzwürdige Flächen sollen nach Bedarf so gepflegt und in ihrem Zustand verbessert werden, dass die für Pflanzen und Tiere lebensraumtypischen Standortverhältnisse und das charakteristische Erscheinungsbild langfristig erhalten bleiben.
  - Eine weitere Absenkung des Grundwasserspiegels soll insbesondere im Zuge der Isarsanierung vermieden werden. Auf die Erhaltung der ökologischen Ausgleichsfunktionen der Flussauen, vor allem der Auwälder und Altwässer, soll hingewirkt werden.

- Als Naturschutzgebiete sollen insbesondere folgende naturnahe Bereiche gesichert und entsprechend gepflegt werden: Altwässer, Auwälder und Streuwiesen an Donau, Isar und Inn; Trockenrasen, Halbtrockenrasen und Hangwälder an der Donau.

#### ***Sonstige raumbezogene fachliche Belange***

- Den Streitkräften soll die Erhaltung bestehender und bei Bedarf die Schaffung neuer Infrastruktur ermöglicht werden
- In den Vorranggebieten soll bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen der Gewinnung von Bodenschätzen der Vorrang eingeräumt werden.

## Die Bewertung der Varianten im Überblick

In der nachfolgenden Tabelle sind die im Raumordnungsverfahren geprüften Varianten D2, C/C<sub>2,80</sub> und A entsprechend der zuvor aufgeführten *überfachlichen* und *fachlichen* Belange der Raumordnung nebeneinander gestellt. Dadurch wird im direkten Vergleich veranschaulicht, inwieweit sie diesen Belangen entsprechen.

Dabei können die individuellen Begründungen in der Tabelle zugunsten eines leicht erfassbaren Überblicks nicht in allen Details berücksichtigt werden. Die Bewertung wird in der nachfolgenden Tabelle dementsprechend mit folgenden Formulierungen wiedergegeben:

- *positiv* wenn sie uneingeschränkt den Erfordernissen entsprechen
- *negativ*, wenn sie mit den Erfordernissen nicht in Einklang zu bringen sind

- *positiv (mit Maßgaben)* wenn sie den Erfordernissen weitgehend entsprechen und zusätzliche Maßgaben erfolgen
- *noch positiv (durch Maßgaben)* wenn durch Maßgaben negative Auswirkungen so deutlich reduziert werden können, dass ein Widerspruch zu den Zielen der Raumordnung nicht mehr vorliegt.<sup>14</sup>

Die in der Tabelle auf Seite 28 aufgeführten raumordnerischen Belange sind für die Gesamtbewertung von unterschiedlicher Bedeutung. Dies wird auch in der raumordnerischen Gesamtabwägung der Landesplanerischen Beurteilung deutlich, die im Anschluss an die tabellarische Übersicht auf den Seiten 29-35 dieses Mitteilungsblattes im Wortlaut wiedergegeben wird.

## Bewertung in der Übersicht

	Varianten		Variante A
	Variante D2	Variante C/C2,80	Variante A
<b>Raumordnerische Belange</b>			
<b>Überfachliche Belange</b>			
ökologisch	negativ	positiv	positiv
ökonomisch	positiv	positiv	negativ
<b>Fachliche Belange</b>			
Verkehr	positiv	C2,80 positiv	negativ
Gewerbliche Wirtschaft	positiv	C2,80 positiv	negativ
Siedlungswesen	positiv (mit Maßgaben)	positiv (mit Maßgaben)	positiv (mit Maßgaben)
Denkmalpflege	noch positiv (durch Maßgaben )	noch positiv (durch Maßgaben)	noch positiv (durch Maßgaben)
Fremdenverkehr/Erholung	positiv (mit Maßgaben)	positiv (mit Maßgaben)	positiv (mit Maßgaben)
Landwirtschaft	noch positiv (durch Maßgaben)	positiv (mit Maßgaben)	positiv (mit Maßgaben)
Forstwirtschaft	noch positiv (durch Maßgaben )	positiv (mit Maßgaben)	positiv (mit Maßgaben)
gewerbliche Fischerei	noch positiv (durch Maßgaben )	positiv (mit Maßgaben)	positiv (mit Maßgaben)
Umweltrelevante Schutzgüter			
Tiere und Pflanzen (Natur und Landschaft)	negativ	noch positiv (durch Maßgaben)	positiv (mit Maßgaben)
Wasser			
Hochwasserschutz	positiv	positiv	positiv
Gewässerökologie	negativ	noch positiv (durch Maßgaben)	noch positiv (durch Maßgaben)
Mensch			
Lärm- und Klimaschutz	positiv (mit Maßgaben)	positiv (mit Maßgaben)	positiv (mit Maßgaben)
Luftreinhaltung	positiv (mit Maßgaben)	positiv (mit Maßgaben)	negativ
Boden	noch positiv (durch Maßgaben)	positiv (mit Maßgaben)	positiv (mit Maßgaben)
Schutzgebiete	negativ	noch positiv (durch Maßgaben)	positiv (mit Maßgaben)

## Raumordnerische Gesamtabwägung

Die Landesplanerische Beurteilung kommt zu folgender Zusammenfassung der Ergebnisse der Raumordnung und deren Gesamtabwägung für die einzelnen Varianten.<sup>15</sup>

### **Variante D2<sup>16</sup>**

Variante D2 wirkt sich in hohem Maße positiv auf die ökonomisch-strukturell geprägten Belange der Raumstruktur, die Belange des Verkehrs, der gewerblichen Wirtschaft sowie des Hochwasserschutzes aus.

Variante D2 könnte für einige Belange unter Berücksichtigung von Maßgaben mit den Erfordernissen der Raumordnung in Einklang gebracht werden. Hierzu zählen das Siedlungswesen, der Fremdenverkehr, Freizeit und Erholung, der Lärmschutz, die Luftreinhaltung und der Klimaschutz.

Variante D2 wirkt sich auf eine Reihe von Belangen negativ aus, wobei die Auswirkungen durch Maßgaben z.T. deutlich reduziert werden können. Hierbei handelt es sich um die Belange der Denkmalpflege, der Land- und Forstwirtschaft (inkl. der gewerblichen Fischerei) sowie des Bodenschutzes.

Variante D2 wirkt sich auf eine Reihe anderer Belange negativ aus, bei denen diese Auswirkungen auch durch Maßgaben nicht reduziert werden können. Hierzu zählen Natur und Landschaft (inkl. Tiere und Pflanzen), die Gewässerökologie sowie die betroffenen Schutzgebiete.

Die Rhein-Main-Donau-Achse stellt eine der wichtigsten transeuropäischen Verkehrsverbindungen dar. Der bedarfsgerechte und naturschonende Ausbau der Donau zwischen Straubing und Vilshofen als wichtiger Bestandteil dieser Achse ist Ziel der bayrischen Landesplanung. Mit dem Ausbau der Binnenwasserstraße besteht die Möglichkeit, die bereits eingetretenen und noch zu erwartenden Verkehrssteigerungen im

Güterverkehr vom vorhandenen Schienen- und Straßennetz auf das umweltfreundliche Binnenschiff zu verlagern.

Variante D2 ermöglicht durch die drei Stau-stufen als einzige der raumgeordneten Varianten eine ganzjährige Abladetiefe von 2,50 m und damit absolut verlässliche Schifffahrtsverhältnisse. Die Fahrrinnenbreite liegt – mit Ausnahme der Isarmündung – bei über 80 m, was die Engstellenproblematik deutlich entschärft. Auch unter dem Gesichtspunkt der verkehrlichen Leistungsfähigkeit erscheint Variante D2 nahezu ideal: sie schafft die größten Verlagerungspotentiale von Straße und Bahn auf das Binnenschiff, erhöht die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs signifikant und kann damit einen wesentlichen Beitrag zur Entlastung der anderen Verkehrsträger entlang der Donauachse liefern. Diese maßgebliche Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse wird weitere wirtschaftliche Entwicklungsimpulse in den ostbayerischen Raum bringen und insbesondere die Standortbedingungen in den Hafenstädten verbessern. Mit einer Stärkung der Oberzentren Straubing, Deggendorf/Plattling und Passau in ihrer Funktion ist zu rechnen.

Die bei Variante D2 geplanten drei Stau-stufen bei Waltendorf, Aicha und oberhalb Vilshofen an der Donau sowie dem Schleusenkanal bei der Stufe Aicha wirken sich dagegen auf die Bereiche Gewässerdurchgängigkeit, Fließgewässerlebensraum Donau, Auentwicklung und Ausgleichbarkeit der Eingriffe deutlich negativ aus. Bei Realisierung dieser Variante ist damit zu rechnen, dass die biologische Gewässergüte abschnittsweise um eine Gütestufe nach Gewässergütekategorie II-III (kritisch belastet) abgewertet wird. Bei einem Umbau der Donau auf gut 60% der Gesamtstrecke wird sich die Situation für die Fischfauna und das

Makrozoobenthos drastisch verschlechtern. Die Verinselungseffekte durch den dreifachen Staustufenbau sind signifikant. Die Eingriffe in den Naturhaushalt, insbesondere in mittlerweile seltene Auenlebensräume (Naturschutzgebiete, EU-Schutzgebiete), sind sowohl von der Flächigkeit als auch der Intensität von solcher Erheblichkeit, dass ein Ausgleich durch Kompensationsmaßnahmen nicht mehr möglich ist. Dies gilt auch für die Unterbrechung der biologischen Durchgängigkeit an den drei Stauwehren. Die Veränderungen (Anhebungen) der Grundwasserstände gehen in den Staubecken von Waltendorf und Vilshofen an der Donau z.T. über die Vorländer hinaus und können nur mit aufwändigen Maßnahmen der Binnenentwässerung beherrscht werden. Besonders negativ zu bewerten ist das Ergebnis, dass die mit Variante D2 verbundenen Eingriffe nicht ausgleichbar sind. Da die Eingriffe auch in höchst wertvollen Lebensräumen stattfinden, die z.T. als Schutzgebiete bereits ausgewiesen sind bzw. noch festgesetzt werden sollen, ist diese fehlende Ausgleichbarkeit, die auch die Kohärenz der vorhandenen Natura 2000-Gebiete gefährden könnte, mit erheblichem Gewicht in die Abwägung einzustellen.

Auch die Belange der Land- und Forstwirtschaft sind durch Landverbrauch und Bewirtschaftungserschwernisse in besonderer Weise negativ von Variante D2 betroffen. Gleiches gilt für den Bodenschutz sowie die Denkmalpflege, bei der durch die Veränderung des Landschaftsbildes der Kulturland des Donautals technisch – und damit negativ – überprägt wird.

Bei Gegenüberstellung der für und gegen das Vorhaben sprechenden Gesichtspunkte ergibt sich, dass den dem Vorhaben entgegenstehenden Gesichtspunkten ein größeres

Gewicht beizumessen ist als der Summe der für das Vorhaben sprechenden Belange. Entscheidend hierfür sind die zu erwartenden wesentlichen und langfristigen Beeinträchtigungen der Donau als Fließgewässer sowie ihrer Auenbereiche, die in großen Bereichen noch naturnah erhalten und ökologisch bedeutsam sind. Trotz des hohen Gewichts der für Variante D2 sprechenden Belange im wirtschaftlichen und verkehrsstrukturellen Bereich überwiegen im Sinne einer nachhaltigen Raumentwicklung die substanziell beeinträchtigten Belange von Natur und Landschaft sowie der Gewässerökologie.

*Der Ausbau der Donau zwischen Straubing und Vilshofen an der Donau in Form der Variante D2 entspricht nicht den Erfordernissen der Raumordnung.*

#### **Variante C/C<sub>2,80</sub>**<sup>17</sup>

Die Untervariante C<sub>2,80</sub> wirkt sich in hohem Maße positiv auf die Belange der gewerblichen Wirtschaft und des Hochwasserschutzes aus.

Die Untervariante C<sub>2,80</sub> wirkt sich positiv auf die überfachlichen Belange sowie die fachlichen Belange des Verkehrs aus.

Die Variante C wirkt sich in hohem Maße positiv auf den Hochwasserschutz und grundsätzlich noch positiv auf die überfachlichen Belange sowie die fachlichen Belange des Verkehrs und der gewerblichen Wirtschaft aus. Variante C/C<sub>2,80</sub> kann für einige Belange unter Berücksichtigung von Maßgaben mit den Erfordernissen der Raumordnung in Einklang gebracht werden. Hierzu zählen das Siedlungswesen, die Land- und Forstwirtschaft (inkl. der gewerblichen Fischerei), der Fremdenverkehr, Freizeit und Erholung, der Lärmschutz, die Luftreinhaltung, der Boden- und Klimaschutz.

Variante C/C<sub>2,80</sub> wirkt sich auf eine Reihe von Belangen negativ aus, wobei die Auswirkungen durch die festgesetzten Maßgaben z.T. deutlich reduziert werden können. Ein Widerspruch zu den Zielen der Raumordnung liegt nicht vor. Hierbei handelt es sich um die Belange der Denkmalpflege, von Natur und Landschaft (inkl. Tiere und Pflanzen), der Gewässerökologie sowie der betroffenen Schutzgebiete.

Wesentliches Kennzeichen der Variante C/C<sub>2,80</sub> ist der Bau einer Staustufe bei Aicha sowie ein Schleusenkanal im Bereich der Mühlhamer Schleife. Damit kann der am schwierigsten zu befahrende Abschnitt zwischen der Isarmündung und Winzer entschärft sowie Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs deutlich erhöht werden. Etwa zwei Drittel der Strecke bleiben bei dieser Variante freifließend; die Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse erfolgt in diesen Abschnitten durch klassische flussbauliche Maßnahmen.

Variante C ermöglicht durch die geplante Staustufe und den Seitenkanal bei Aicha eine Abladetiefe von etwa 2,0 m und verbessert damit moderat die Schifffahrtsverhältnisse in diesem Streckenabschnitt. Mit Untervariante C<sub>2,80</sub> wird eine Abladetiefe von ca. 2,3 m erreicht, was bereits als sehr deutliche Steigerung (+0,7 m) zum Ist-Zustand bezeichnet werden kann. Wenn auch bei Variante C/C<sub>2,80</sub> die Beschränkungen im Begegnungsverkehr außerhalb des staugestützten Bereiches erhalten bleiben, so ist doch von einer erheblichen Steigerung der Leistungsfähigkeit und der Transportkapazitäten auszugehen.

Insbesondere bei der Untervariante C<sub>2,80</sub> mit gewissen Einschränkungen auch noch bei der Variante C, werden nach Auffassung eines

Großteils der Beteiligten die erwünschten wirtschaftlichen und verkehrlichen Effekte eintreten. Mit einer maximalen durchschnittlichen Transportleistung von 17,6 Mio. t/a (Variante C) bzw. 18,9 Mio. t/a (Untervariante C<sub>2,80</sub>) wird die prognostizierte Verkehrsnachfrage für das Jahr 2015 von 13,0 Mio. t/a (ifo) bei den C-Varianten deutlich übertroffen. Selbst für die nur bei Variante D2 prognostizierte Nachfrage von 14,7 Mio. t/a würde dies noch zutreffen. Dies zeigt, dass Variante C/C<sub>2,80</sub> unter dem Gesichtspunkt der Bedarfsgerechtigkeit sehr gut geeignet ist, die prognostizierten Verkehre auf der Donau zu bewältigen, wenn auch hinsichtlich Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs auch weiterhin Abstriche erforderlich sein werden.

Diese maßgebliche Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse wird weitere wirtschaftliche Entwicklungsimpulse in den ostbayerischen Raum bringen und insbesondere die Standortbedingungen in den Hafenstädten verbessern. Mit einer Stärkung der Oberzentren Straubing, Deggendorf/Plattling und Passau in ihrer Funktion ist zu rechnen.

Variante C/C<sub>2,80</sub> ist auch in der Lage, die landesplanerischen Zielsetzungen hinsichtlich des Hochwasserschutzes wie auch der Sohl-sicherung in vollem Umfang zu gewährleisten. Die bei Variante C/C<sub>2,80</sub> geplante Staustufe bei Aicha sowie der Schleusenkanal wirken sich jedoch auf die Bereiche Gewässerdurchgängigkeit, Fließgewässerlebensraum Donau und Entwicklung der Auenlebensräume negativ aus. Bei Realisierung dieser Variante ist zwar nicht damit zu rechnen, dass sich Stoffhaushalt und die derzeitige biologische Gewässergüteklasse II (mäßig belastet) durch den Ausbau verändern werden; innerhalb der Klassengrenzen ist jedoch insbesondere bei



Niedrigwasser mit einer zeitweisen Verminderung der Wasserqualität zu rechnen. Die Donau als Fließgewässerlebensraum für Fische und Makrozoobenthos wird vor allem im Bereich der Staustufe beeinträchtigt, wobei die wesentlichen Veränderungen – anders als bei Variante D2 – auf einen im Vergleich zur Gesamtstrecke verhältnismäßig kleinen Flussabschnitt auftreten. Auch die Auenlebensräume werden in den sehr donanahen Abschnitten der Stauhaltung am stärksten betroffen; in der freifließenden Strecke, wo die Grundwasserdynamik ungeschmälert erhalten bleibt, wird es bei Wasserspiegelabsenkungen – insbesondere bei Untervariante C<sub>2,80</sub> – zu Verlagerungen von Auenstandorten kommen.

Das in der UVS enthaltene Ausgleichskonzept (Wiederherstellung der Durchgängigkeit und Schaffung von Fließgewässerlebensraum durch ein ökologisch gestaltetes Umgebungsgewässersystem) kann zu einer deutlichen Verringerung der Auswirkungen führen, die durch die Stauhaltung Aicha auftreten werden. Wenn auch im Raumordnungsverfahren von verschiedenen Seiten die Wirksamkeit dieses Ausgleichskonzeptes bezweifelt wurde, so werden bei einer sachgerechten Ausführung der umfangreichen Maßnahmen sowohl die Durchgängigkeit des Fließgewässersystems weitgehend wiederhergestellt als auch Auenlebensräume funktionsfähig erhalten bzw. neu begründet werden. Eine ständige Beobachtung der Eingriffsauswirkungen sowie der Wille und die Möglichkeit, das ökologische Gesamtsystem Isarmündung – Staatsaufen im Sinne einer Optimierung der Standortverhältnisse dauerhaft zu steuern, sind hierfür die Voraussetzungen.

Die mit Variante C/C<sub>2,80</sub> verbundenen Eingriffe sind somit weitgehend ausgleichbar.

Dies ist auch erforderlich, da die Eingriffe in höchst wertvollen Lebensräumen stattfinden, die z.T. als Schutzgebiete bereits ausgewiesen sind bzw. noch festgesetzt werden sollen.

Auch die Belange der Land- und Forstwirtschaft sind durch Landverbrauch und Bewirtschaftungserschwernisse negativ von Variante C/C<sub>2,80</sub> betroffen. Hier sind insbesondere bei den Hochwasserschutzmaßnahmen noch Optimierungen erforderlich, um unzumutbare Beeinträchtigungen zu vermeiden. Gleiches gilt für den Bodenschutz, die Denkmalpflege, den Fremdenverkehr, die Naherholung und das Siedlungswesen, wo durch Maßgaben nachteilige Wirkungen noch reduziert werden können.

Bei Gegenüberstellung der für und gegen Variante C/C<sub>2,80</sub> sprechenden Gesichtspunkte ergibt sich, dass den für das Vorhaben sprechenden Belangen ein größeres Gewicht beizumessen ist als den entgegenstehenden Gesichtspunkten. Entscheidend hierfür sind die zu erwartenden positiven Auswirkungen der Variante C/C<sub>2,80</sub> auf die überfachlichen sowie wirtschafts- und verkehrstrukturellen Belange. Diese überwiegen im Sinne einer nachhaltigen Raumentwicklung die zweifelsohne beeinträchtigten Belange von Natur und Landschaft sowie der Gewässerökologie, da die Beeinträchtigung dieser Belange durch die festgelegten Maßgaben noch spürbar reduziert werden kann.

*Der Ausbau der Donau zwischen Straubing und Vilshofen an der Donau in Form der Variante C/C<sub>2,80</sub> entspricht somit den Erfordernissen der Raumordnung.*

#### **Variante A<sup>18</sup>**

Variante A wirkt sich in hohem Maße positiv auf die Belange des Hochwasserschutzes aus.

Variante A kann für eine Reihe von Belangen unter Berücksichtigung von Maßgaben mit den Erfordernissen der Raumordnung in Einklang gebracht werden. Hierzu zählen die ökologisch-orientierten Belange der Raumstruktur, das Siedlungswesen, die Land- und Forstwirtschaft (inkl. der gewerblichen Fischerei), der Fremdenverkehr, Freizeit und Erholung, der Natur- und Landschaftsschutz (inkl. Tiere und Pflanzen), der Lärmschutz, der Boden- und der regionale Klimaschutz sowie die betroffenen Schutzgebiete.

Variante A wirkt sich auf eine Reihe von Belangen negativ aus, wobei diese Auswirkungen durch Maßgaben z.T. deutlich reduziert werden können. Hierbei handelt es sich um die Belange der Denkmalpflege und der Gewässerökologie.

Variante A wirkt sich auf eine Reihe (anderer) Belange negativ aus, wobei diese Auswirkungen auch durch Maßgaben nicht reduziert werden können. Hierzu zählen die ökonomisch-orientierten Belange der Raumstruktur, der Verkehr, die gewerbliche Wirtschaft und die Luftreinhaltung.

Wesentliches Kennzeichen der Variante A ist die Beschränkung auf flussregelnde Maßnahmen (weiter optimierter Ist-Zustand). Durch Ergänzung bestehender Buhnen und Parallelwerke in Kombination mit Flussbaggerungen kann die Fahrrinntiefe um 20 cm auf 2,2 m unter RNW<sub>97</sub> und die Abladetiefe auf 1,7 – 1,8 m unter RNW<sub>97</sub> – abhängig vom Schiffstyp – vergrößert werden. Der am schwierigsten zu befahrende Abschnitt zwischen der Isarmündung und Winzer bleibt weitgehend erhalten.

Wie sich im Anhörungsverfahren herausgestellt hat, kann Variante A Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs in diesem Engpass

nicht erhöhen. Die geringe Zunahme bei der Fahrrinntiefe, die unveränderte Breite und die Beibehaltung zahlreicher enger Kurvenradien mit Warteplätzen führen dazu, dass das bereits bestehende Gefahrenpotential auf diesem Streckenabschnitt zumindest nicht verringert, möglicherweise sogar erhöht wird. Auch die bestehenden Beschränkungen im Begegnungsverkehr werden nicht reduziert, was selbst bei einem nur beschränkten Anstieg der Transportkapazitäten auf der Donau zu einer Zunahme der Wartezeiten und damit zu einer Verlängerung der Transportdauer führen wird. Die Anzahl der Tage, an denen die Schiffe voll abgeladen fahren können, erhöht sich bei Variante A nur unwesentlich, was zur Konsequenz hat, dass die Unkalkulierbarkeit der Schifffahrtsverhältnisse mit all den damit verbundenen Problemen für die Schiffsführer erhalten bleibt.

Bei Variante A werden die erwünschten – und nach den Erfordernissen der Raumordnung auch anzustrebenden – wirtschaftlichen und verkehrlichen Effekte kaum eintreten. Mit einer maximalen durchschnittlichen Transportleistung von ca. 10,1 Mio. t/a werden weder die für Variante A selbst prognostizierte Verkehrsnachfrage von 11,3 Mio. t/a noch die 14,7 Mio. t/a erreicht, die das ifo-Institut bei einem optimalen Ausbau für generierbar hält. Variante A ist damit nicht in der Lage, mittel- und langfristig die vorhandene Verkehrsnachfrage zu befriedigen; potentiell mögliche Verlagerungen von Schiene und Straße auf das umweltfreundliche Binnenschiff werden angesichts der anhaltenden Unzuverlässigkeit dieses Streckenabschnitts unterbleiben. Damit stellt Variante A keinen bedarfsgerechten Ausbau im Sinne des Landesentwicklungsprogramms Bayern dar.

Die nur marginale Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse wird keine weiteren wirtschaftlichen Entwicklungsimpulse in den ostbayerischen Raum bringen und insbesondere die Standortbedingungen in den Hafenstädten nicht verbessern. Eine Stärkung der Oberzentren Straubing, Deggendorf/Plattling und Passau in ihrer jeweiligen Funktion ist kaum zu erwarten.

In wasserwirtschaftlicher Hinsicht ist von besonderer Bedeutung, dass Variante A – wie die anderen Varianten auch – in der Lage ist, die landesplanerischen Zielsetzungen hinsichtlich des Hochwasserschutzes wie auch der Sohlsicherung in vollem Umfang zu gewährleisten. Durch den Verzicht auf Staustufen und Schleusenkanal und die Beschränkung auf rein flussbauliche Methoden werden die Bereiche Gewässerdurchgängigkeit, Fließgewässerlebensraum Donau und Entwicklung der Auenlebensräume kaum negativ berührt. Bei Realisierung dieser Variante ist nicht damit zu rechnen, dass sich Stoffhaushalt und die derzeitige biologische Gewässergüteklasse II (mäßig belastet) durch den Ausbau verschlechtern werden. Die Donau als Fließgewässerlebensraum für Fische und Makrozoobenthos wird hier primär während und – für einen begrenzten Zeitraum – auch nach der Bauphase an der Flusssohle im Bereich der Fahrrinne beeinträchtigt. Die Folgen können als verhältnismäßig gering eingeschätzt werden, da hier die Chance besteht, dass sich viele aquatische Lebensräume nach der Bauphase wieder regenerieren werden. Durch den Verzicht auf eine Stauhaltung und den Erhalt der heutigen Grundwasserdynamik werden sich die Standortverhältnisse in den Auenlebensräumen kaum verschlechtern; bei Wasserspiegelabsenkungen insbesondere im oberen Abschnitt kann es zu

Verlagerungen von Auenstandorten kommen. Positiv zu bewerten ist, dass der Umfang der Wechselwasserflächen dort sogar zunehmen wird.

Unter ökologischen Gesichtspunkten kann Variante A – trotz auch hier festzuhaltender teilweise erheblicher Beeinträchtigungen v.a. durch die geplanten Hochwasserschutzmaßnahmen – als weitgehend naturnahe Variante eingestuft werden. Dies liegt daran, dass die aktuellen Grundwasserverhältnisse mit ihren Schwankungsbreiten erhalten bleiben und die derzeitige naturräumliche Ausstattung im Isarmündungsgebiet und im Staatshafen somit kaum verändert wird. Gerade in diesen, für den Naturschutz höchst repräsentativen Gebieten, ist die Aufrechterhaltung des heutigen, hochwertigen Zustands ein wichtiges Ziel, das durch Variante A nicht wesentlich beeinträchtigt wird. Auch die Aufrechterhaltung der ungeschmäleren Durchgängigkeit der Donau ist hier positiv zu bewerten. Die mit Variante A verbundenen Eingriffe sind aller Voraussicht nach voll ausgleichbar.

Negativ betroffen sind die Belange der Land- und Forstwirtschaft durch Landverbrauch und Bewirtschaftungerschwernisse bei den Hochwasserschutzmaßnahmen. Hier können Optimierungen in der Trassenführung dazu beitragen, unzumutbare Beeinträchtigungen zu vermeiden. Gleiches gilt für den Bodenschutz, die Denkmalpflege, den Fremdenverkehr, die Naherholung und das Siedlungswesen, wo nachteilige Wirkungen noch zu reduzieren wären.

Auch die Belange der Luftreinhaltung werden durch Variante A beeinträchtigt. Aufgrund der geringen Leistungsfähigkeit werden Verlagerungspotentiale von Schiene

und Straße auf das umweltfreundliche Binnenschiff nur unzureichend genutzt werden können. Ein leistungsfähiger Ausbau wäre nach Berechnungen der VBD in der Lage, Schadstoffeinsparungen zu erzielen, die fünfmal so groß wären, als man dies bei Variante A erwarten könnte.

Bei Gegenüberstellung der für und gegen Variante A sprechenden Gesichtspunkte ergibt sich, dass den gegen das Vorhaben sprechenden Belangen ein deutlich größeres Gewicht beizumessen ist als den positiv berührten Gesichtspunkten. Entscheidend hierfür ist, dass Variante A die verkehrs- und wirtschaftsstrukturellen Ziele, die mit dem Ausbau der Donau verbunden sind, nicht erfüllen kann. Ein lediglich naturverträglicher Ausbau, der aber den Anforderungen an eine bedarfsgerechte und zukunftsorientierte Lösung der Verkehrsprobleme nicht gerecht wird, kann auch keinen Beitrag zu einer nachhaltigen und positiven räumlichen Entwicklung im Donaoraum leisten.

*Der Ausbau der Donau zwischen Straubing und Vilshofen an der Donau in Form der Variante A entspricht somit nicht den Erfordernissen der Raumordnung.*

### **Hochwasserschutzkonzept**

Das Hochwasserschutzkonzept wurde nach fachlichen Kriterien geplant, die für alle untersuchten Varianten A, C/C<sub>2,80</sub> und D2 zutreffen. Nach dem Landesentwicklungsplan Bayern (LEP) ist Maßstab für den Hochwasserschutz von Siedlungen und hochwertigen Infrastruktureinrichtungen das Bemessungshochwasser HQ<sub>100</sub>.

Der Schutz gegen ein hundertjähriges Hochwasserereignis kann bei allen drei Varianten nach den Regeln der Technik und mit ausreichendem Freibord hergestellt werden. Die Hochwasserneutralität innerhalb der Ausbaustrecke kann mit hoher Wahrscheinlichkeit mit den geplanten Deichrückverlegungen vollständig erreicht werden. Die Auswirkungen des Ausbaus des Hochwasserschutzes auf die Unterlieger der Ausbaustrecke sind bei allen Varianten grundsätzlich gleich. Es wird keine erhebliche und dauerhafte Erhöhung der Hochwassergefahr prognostiziert. Zum Hochwasserabfluss sind im Detail jedoch noch weitere Untersuchungen insbesondere für instationäre Abflussverhältnisse notwendig.

*Das vorliegende Hochwasserschutzkonzept entspricht den Erfordernissen der Raumordnung.*

## Maßgaben für die Variante C/C<sub>2,80</sub> und für das Hochwasserschutzkonzept<sup>19</sup>

In ihrer Landesplanerischen Beurteilung hat die Regierung von Niederbayern die Variante C/C<sub>2,80</sub> als einzige Variante landesplanerisch positiv beurteilt, jedoch für deren weitere Realisierung Maßgaben vorgeschrieben, die wir nachfolgend im Wortlaut wiedergeben:

### Naturschutz

- Das Umgehungssystem für die Stauhaltung Aicha ist so zu planen und zu realisieren, dass die durch die Staustufe bewirkten Beeinträchtigungen und Verluste der Donau als Lebensraum und Wanderachse für die bedrohten Fischarten, Mollusken und Arthropoden (Gliederfüßer) ausgeglichen werden.
- Die hierfür erforderlichen Maßnahmen, die sich aus den Raumordnungsunterlagen, aus den Maßgaben dieser landesplanerischen Beurteilung und aus den Auflagen im nachfolgenden Planfeststellungsverfahren ergeben, sind vollständig und möglichst vor dem eigentlichen Beginn der Ausbauarbeiten zu realisieren. Sofern dies aus Gründen der Aufrechterhaltung der Schifffahrt im Einzelfall nicht möglich sein sollte, ist zumindest die Durchgängigkeit des Fließgewässers Donau zu jedem Zeitpunkt zu gewährleisten.
- Die volle Funktionsfähigkeit des Umgehungsgerinne-Systems ist auf Dauer zu gewährleisten, solange die Stauhaltung besteht. Im Bereich der Staustufe Aicha ist eine Beweissicherung für die biologische Durchgängigkeit der Umgehungsgerinne vorzusehen und ein begleitendes Monitoring der wertbestimmenden Arten zu betreiben, dessen Ergebnisse den Behörden regelmäßig zur Verfügung zu stellen sind. Im Rahmen dieses Monitoring soll auch eine Optimierung der Ausgleichsmaßnahmen geprüft werden.
- Deichrückverlegungen und -neubauten sind so zu planen, dass neben dem notwendigen Hochwasserschutz die Beeinträchtigungen für Pflanzen und Tiere so weit wie möglich minimiert werden. Die Detailplanung im Rahmen der Planfeststellung ist mit den Naturschutzbehörden abzustimmen.
- Bei allen Maßnahmen einer aktiven Begrünung (einschließlich jener auf den Deichen und Dämmen) ist darauf zu achten, dass grundsätzlich autochthones Pflanz- und Saatgut verwendet wird. Es ist dafür zu sorgen, dass möglichst vollwertige neue Lebensräume entstehen, die gerade auch den bedrohten Arten (so auch den verschiedenen Stromtalpflanzen) Lebensmöglichkeiten bieten. Als Grundlage dafür sind für jeden Lebensraumtyp in Abstimmung mit der höheren Naturschutzbehörde Zielartenlisten zu erstellen.
- Beeinträchtigungen und Verluste an Busch- und Baumweidenauen, wechsellückigen bis wechsellückigen Magerasen, Wiesen, Streuwiesen, Seggenrieden und Wechselwasserbereichen sind dort auszugleichen, wo donauauentypische Wasserstandsverhältnisse und Wasserstandsschwankungen gewährleistet sind. Zum Ausgleich für Beeinträchtigungen und Verluste an Wechselwasserbereichen sind große, zusammenhängende und offene Wechselwasserflächen zu schaffen, in denen auch künftig die Donau-Wasserstände die für den ungestauten Fluss typischen Ganglinien und Dauerlinien aufweisen.
- Bei Beeinträchtigungen von Wieserbrüteregebieten und Standorten von Stromtalpflanzen ist das westlich von Breitenhausen gelegene Wiesenareal (Gemeinden Mariaposching und Niederwinkling) als Ausgleichsschwerpunkt vorzusehen.
- Zusätzliche Deichrückverlegungen – soweit für den Ausgleich erforderlich – sind vor allem dort vorzunehmen, wo störungs-

freie Bereiche mit ungeschmälerter Wasserstandsdynamik eine weitergehende Konzentration der Ausgleichsmaßnahmen ermöglichen.

- Für die Naturschutzgebiete „Isarmündung“ und „Staatshaufen“ sowie den dazwischen liegenden Abschnitt des Projektgebiets aus dem Förderprojekt des Bundes für gesamtstaatlich repräsentative Gebiete „Mündungsgebiet der Isar“ sind Konzepte und Maßnahmen zu entwickeln, die den jeweiligen Schutz- bzw. Projektzweck und hier insbesondere den erforderlichen Wasserhaushalt sichern.
- In den neuen und bestehenden Buhnenfeldern sind an ausgewählten Standorten Maßnahmen zu treffen, die den durch erhöhten Schiffsverkehr wachsenden, gewässerökologisch negativen Wellenschlag minimieren.

#### **Wasserwirtschaft**

- In der Planfeststellung ist der Nachweis der Hochwasserneutralität in der Ausbaustrecke auch für unterschiedliche instationäre Abflüsse führen.
- Um die Auswirkungen auf die Unterlieger im Rahmen der Planfeststellung auch quantitativ beurteilen zu können, sind noch ergänzende instationäre Wasserspiegelberechnungen mit Hochwasserwellen der Donau unterschiedlicher Jährlichkeit durchzuführen. Hierbei sind auch der Einfluss der Seitengewässer und eine Überlagerung der Hochwasserwellen von Donau und Inn zu berücksichtigen.
- Bei der Geschiebewarderung ist hinsichtlich der Sohlstabilisierung auf eine Mindestüberdeckung des Tertiärs zu achten. Eine möglichst struktureiche natürliche Flusssohle soll hergestellt bzw. erhalten werden, soweit dies aus Gründen der Schifffahrt möglich ist. Im weiteren Planungsprozess ist die Schwebstoff-

und Feinsedimentproblematik insbesondere im Hinblick auf evtl. Auswirkungen auf die Unterlieger zu untersuchen.

- Die Grundwasserverhältnisse im eingedeichten Gebiet dürfen für die bestehende Bebauung einschließlich Infrastruktur, für die land- und forstwirtschaftliche Nutzung sowie für die ökologischen Gegebenheiten nicht nachteilig verändert werden. Die Binnenentwässerung ist an die veränderten Rahmenbedingungen anzupassen. Gräben und Schöpfwerke sind entsprechend den Regeln der Technik zu bemessen und auszubauen. Eine Beweissicherung ist erforderlich.
- Der Hochwasserschutz Donau ist im Bereich der Isar unter Berücksichtigung der Planungsgrundsätze des Hochwasserschutzkonzeptes zu ergänzen (Flankenschutz). Für den Polder Isarmünd ist noch eine schlüssige Gesamtplanung zu entwickeln.
- Im Abschnitt Isarmündung bis Mühlhamer Schleife ist eine Beweissicherung für die Grundwasserschwankungen im Hinblick auf atypische Lebensräume und -gemeinschaften vorzusehen. Im Rahmen eines Monitoring soll auch eine Optimierung der Ausgleichsmaßnahmen zur Wiederherstellung der Grundwasserschwankungen geprüft werden.

#### **Technischer Umweltschutz**

- Nachweise hinsichtlich der Auswirkungen von Baulärm, Anlegestellen für Fahrgastschiffe und Schleusenbetrieb sind im Planfeststellungsverfahren einzubringen.
- Eine großräumige Emissionsbilanz hinsichtlich Lärm und Luftschadstoffen soll im Rahmen der Planfeststellung erfolgen.
- An auszuwählenden Flächen sind Messungen von Temperatur sowie Windrichtung und -geschwindigkeit vorzusehen, die eventuell eintretende kleinklimatische

Veränderungen aufzeigen. Einzubeziehen sind bewohnte Flächen, landwirtschaftlich genutzte und naturbelassene Gebiete unterschiedlicher Betroffenheit.

- Betroffene Altlastenverdachtsflächen sind zu untersuchen und im Hinblick auf ihre Auswirkungen zu bewerten.
- Es ist dafür Sorge zu tragen, dass belasteter Aushub, der nicht mehr (eingeschränkt) verwertet werden kann, einer entsprechenden Entsorgung zugeführt wird.

#### **Verkehr**

- Es ist dafür Sorge zu tragen, dass die Eisenbahnbrücken bei Bogen und Degendorf entsprechend den Bedürfnissen der Binnenschifffahrt angepasst werden.

#### **Gewerbliche Wirtschaft**

- Im Zuge der Detailplanungen ist sicherzustellen, dass der Abbau der Rohstofflagerstätte im Vorranggebiet KS 11 Altenufer (Markt Hengersberg, Landkreis Degendorf) durch den geplanten Hochwasserschutzdeich so wenig wie möglich beeinträchtigt wird.

#### **Fremdenverkehr und Erholung**

- Wanderwege sollen in Flussnähe auf den Deichen geführt werden; Radwanderwege sollen zumindest abschnittsweise an geeigneten Stellen auf den Deichen geführt werden.
- Bei Ausbaumaßnahmen in Ortsbereichen ist auf eine attraktive Ufergestaltung besonderer Wert zu legen.
- Es ist zu gewährleisten, dass unmotorisierte Boote eine gesonderte Passiermöglichkeit im Bereich der Wehranlage/Schleuse erhalten.

#### **Siedlungswesen und Denkmalpflege**

- Die geplanten Hochwasserschutzmaßnahmen sind dort, wo sie sehr nah an Bebauung heranreichen (z.B. Ringbedei-

chung), von dieser möglichst etwas abzurücken, sofern dies aus wasserwirtschaftlicher Sicht vertretbar ist.

- Im Hinblick auf eine potentielle Gefährdung von Baudenkmalern sind im Genehmigungsverfahren Beweissicherungsmaßnahmen vorzusehen.

#### **Land- und Forstwirtschaft (inkl. Fischerei)**

- Bei der Detailplanung von Deichrückverlegungen sind die Belange der Landwirtschaft hinsichtlich einer effizienten Landbewirtschaftung zu beachten.
- Bei unvermeidbarer Überbauung landwirtschaftlicher Nutzflächen sind ausreichend Ersatzgrundstücke zur Verfügung zu stellen.
- Sofern negative Veränderungen hinsichtlich der Wasserversorgung landwirtschaftlicher Kulturen auftreten, sind geeignete Maßnahmen (z.B. Steuerung der Binnentwässerung) zur Reduzierung dieser Veränderungen vorzunehmen. Im nachfolgenden Genehmigungsverfahren ist zu klären, wo ein vegetationskundliches Beweissicherungsverfahren sinnvoll ist.
- Unvermeidbare Waldrodungen sind durch Ersatzaufforstungen auszugleichen. Umfang und Lage der Ersatzaufforstungen sind im Planfeststellungsverfahren festzulegen.

#### **Sonstige**

- Die Nutzung militärischer Einrichtungen, einschl. ihrer Zu- und Abfahrten darf nicht beeinträchtigt werden.
- Infrastruktureinrichtungen wie Straßen und Versorgungsleitungen sollen durch die Baumaßnahmen nicht beeinträchtigt und auch künftig funktionsfähig erhalten werden. Die entsprechenden Betreiber und Fachbehörden sind an den weiteren Planungen und Genehmigungsverfahren zu beteiligen.

## Fazit

Die Aufzählung der Maßgaben macht deutlich, mit welcher Sorgfalt – auch im Detail – bei dem Raumordnungsverfahren gearbeitet wurde. Es fanden umfangreiche Anhörungen aller Beteiligten statt, die im Anhang der Landesplanerischen Beurteilung als Zusammenfassung der Stellungnahmen auf 86 Seiten dargestellt sind. Soweit sie wichtige Aspekte enthalten, sind sie in der Landesplanerischen Beurteilung berücksichtigt und gehen in die Gesamtabwägung und auch in die oben aufgeführten Maßgaben ein.

Das eingehende Studium der Landesplanerischen Beurteilung zeigt, dass mit der Variante C/C<sub>2,80</sub> unter Einbeziehung dieser Maßgaben eine Lösung möglich ist, die den ökologischen wie ökonomischen Anforderungen gerecht wird. Dies wird auch durch die nachfolgenden Verfahren sichergestellt.



## Resolution

Anlässlich des Internationalen Binnenschiffahrtstages am 5. Oktober 2006 in Würzburg legten die national und international agierenden Binnenschiffahrtsverbände BdB, EBU, VBW und DWSV dem als Festredner anwesenden Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee folgende gemeinsame Resolution zum Donauausbau Straubing – Vilshofen vor:



Bundesverband der Deutschen  
Binnenschiffahrt e.V. (BdB)



Europäische Binnenschiffahrts  
Union (EBU)



Verein für europäische  
Binnenschiffahrt und  
Wasserstraßen e.V. (VBW)



Deutscher Wasserstraßen-  
und Schiffahrtsverein  
Rhein-Main-Donau e.V. (DWSV)

## Resolution anlässlich des Internationalen Binnenschiffahrtstages am 5. Oktober 2006 in Würzburg

Die diese Resolution tragenden Verbände stellen fest:

- Der Güterverkehr in Europa wird nach aktuellen Prognosen – nicht zuletzt wegen der EU-Erweiterung in Richtung Mittel- und Osteuropa – bis 2020 um 50 Prozent anwachsen. Die zusätzlichen Verkehrsströme können über Straße und Schiene allein nicht bewältigt werden. Der besonders umweltfreundliche Verkehrsträger Binnenschiffahrt mit seinen großen Kapazitätsreserven ist daher unverzichtbar. Voraussetzung ist jedoch vor allem eine leistungsfähige Wasserstraßeninfrastruktur.
- Die Rhein-Donau-Wasserstraßenverbindung kann als europäischer Verkehrskorridor VII einen entscheidenden Beitrag für die umweltfreundliche Bewältigung der zukünftigen Verkehrsströme von und nach Südosteuropa und den neuen Mitgliedsstaaten der EU leisten und dabei die Straße erheblich entlasten. Voraussetzung hierfür ist jedoch insbesondere die Beseitigung des 69 km langen Engpasses auf der deutschen Donau zwischen Straubing und Vilshofen, der die internationale Binnenschiffahrt wesentlich behindert und zu durchschnittlichen jährlichen Einnahmeverlusten von über 20 Mio. Euro führt.
- Nur ein bedarfsgerechter Ausbau der Wasserstraßen gewährleistet einen fairen Wettbewerb der verschiedenen Verkehrsträger im Gütertransport. Durch die Öffnung des Main-Donau-Kanals im September 1992 wurden bereits erhebliche Gütermengen auf die Wasserstraße verlagert. Eine Umkehr dieses Trends ist zu befürchten, wenn die Binnenschiffahrt, die Häfen und die verladende Wirtschaft nicht sehr schnell ausreichende ganzjährige Abladetiefen an der Donau vorfinden.
- Die Binnenschiffahrt benötigt eine ganzjährige zuverlässige Befahrbarkeit der Donau mit 2,50 m Abladetiefe, wie es mit einem Ausbau in der Variante D2 möglich wäre. Diese Einschätzung teilt auch die Europäische Union und hat mit dieser Maßgabe den Ausbau des Donauabschnitts zwischen Straubing und Vilshofen in die Liste der prioritären Vorhaben bei der Fortentwicklung der Transeuropäischen Netze aufgenommen.

- Nach Jahrzehnte langen Diskussionen und vertieften Untersuchungen mit über 30 Gutachten wurde im Jahr 2003 das Raumordnungsverfahren für den Donauausbau Straubing – Vilshofen eingeleitet. Das Ergebnis liegt seit März 2006 vor: Nur der Ausbau in der Variante C/C<sub>2,80</sub>, d.h. ein Ausbau mit flussregelnden Maßnahmen in Kombination mit einer Staustufe, wird landesplanerisch positiv beurteilt. Damit wird die Befahrbarkeit dieses Streckenabschnittes an der Donau zwar nicht wie von uns gewünscht ganzjährig, aber zumindest an 220 bzw. 290 Tagen im Jahr mit einer Abladetiefe von mindestens 2,50 Metern gewährleistet.

**Die diese Resolution tragenden Verbände fordern deshalb von den politischen Entscheidungsträgern auf Bundes- und Landesebene,**

- **die Bedeutung der Donau als international wichtigste Magistrale in einem zusammenwachsenden Europa anzuerkennen,**
- **den Ausbau der Donau ideologiefrei entsprechend den Ergebnissen des abgeschlossenen Raumordnungsverfahrens unverzüglich voran zu treiben,**
- **die finanziellen Unterstützungsangebote der Europäischen Union für die Variante C/C<sub>2,80</sub> sowohl bei den Planungs- als auch bei den Baukosten zu nutzen.**



Heinz Hofmann  
Präsident BDB und EBU



Dr. Philippe Grulois  
Präsident VBW



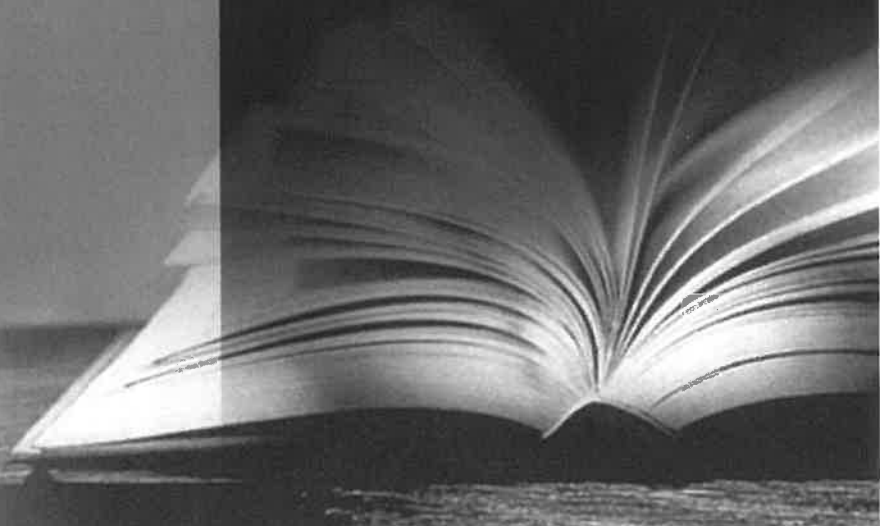
Dr. Roland Fleck  
Vorsitzender DWSV

## Verzeichnis der Endnoten:

- <sup>1</sup> Vgl. Regierung von Niederbayern, Höhere Landesplanungsbehörde, Landesplanerische Beurteilung für den Ausbau der Donau zwischen Straubing und Vilshofen an der Donau vom 08.03.2006, Az. 24-8263-11, nachfolgend zitiert LpB, S. 19.
- <sup>2</sup> Vgl. LpB, S. 9.
- <sup>3</sup> RNW<sub>97</sub> bezeichnet den Wasserstand, dessen Abfluss in der Jahresreihe 1961-1990 an 94% der Tage erreicht bzw. überschritten wurde (Regulierungsniedrigwasserstand).
- <sup>4</sup> Nachhaltigkeit als Begriff seit 1998 im deutschen Raumordnungs- und Städtebaurecht verankert. Nachhaltige Raumentwicklung soll die sozialen und wirtschaftlichen Ansprüche an den Raum mit seinen ökologischen Funktionen in Einklang bringen. Dabei dürfen die unterschiedlichen, grundsätzlich gleichwertigen Belange nicht isoliert betrachtet werden.
- <sup>5</sup> Beitrag von Reg. Dir. Marion Kutschkow, Wasser- und Schifffahrtsdirektion Süd, Würzburg.
- <sup>6</sup> Vgl. DWSV Mitteilungsblatt Nr.113, S. 51.
- <sup>7</sup> Vgl. LpB, S. 9
- <sup>8</sup> Vgl. LpB, S. 10 ff
- <sup>9</sup> Vgl. LpB, S. 11 ff.
- <sup>10</sup> Vgl. LpB, S. 12 ff.
- <sup>11</sup> Vgl. LpB, S. 14-16.
- <sup>12</sup> Vgl. LpB, S. 16 ff.
- <sup>13</sup> Vgl. LpB, S. 17 ff.
- <sup>14</sup> Vgl. LpB, S. 92, 94 und 96 ff.
- <sup>15</sup> Vgl. LpB, S. 92 ff.
- <sup>16</sup> Vgl. LpB, S. 92 ff.
- <sup>17</sup> Vgl. LpB, S. 94 ff.
- <sup>18</sup> Vgl. LpB, S. 96 ff.
- <sup>19</sup> Vgl. LpB, S. 4 ff.



**Druckpartner  
seit 1968.**




[www.verlagsdruckerei-schmidt.de](http://www.verlagsdruckerei-schmidt.de)  
e-mail: [vds@verlagsdruckerei-schmidt.de](mailto:vds@verlagsdruckerei-schmidt.de)

Text-, Bild- und Kartenmaterial mit freundlicher Genehmigung der in den jeweiligen Beiträgen genannten Autoren.

---

Herausgeber: Deutscher Wasserstraßen- und Schiffsverkehrsverein Rhein-Main-Donau e.V., Nürnberg

Druck: VDS  Verlagsdruckerei Schmidt, Neustadt a. d. Aisch

ISSN: 1433-1381

Schadenersatz für fehlerhafte, unvollständige oder nicht erfolgte Angaben ist ausgeschlossen.