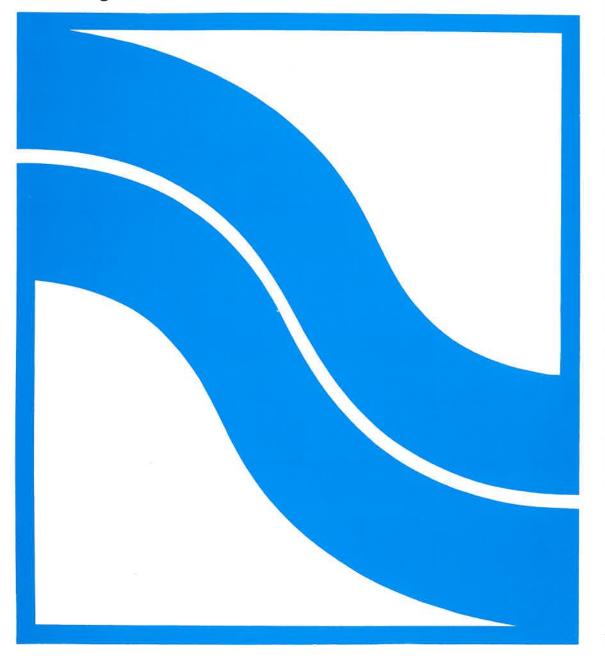
Deutscher Wasserstraßenund Schiffahrtsverein Rhein-Main-Donau e.V. (DWSV)

Mitteilungsblätter

113



Mitteilungsblätter August 2005 Nummer 113

Deutscher Wasserstraßenund Schiffahrtsverein Rhein-Main-Donau e.V. Nürnberg (DWSV) Geschäftsstelle: Rotterdamer Straße 2 90451 Nürnberg Telefon: 09 11/814 95 09

Fax: 09 11 / 86 46 66

schiffahrtsverein@t-online.de www.schiffahrtsverein.de



Inhaltsverzeichnis

Vorwort von Dr. Roland Fleck, Vorsitzender des DWSV	4
Donauausbau Straubing – Vilshofen Vorstellung der Varianten im Raumordnungsverfahren DiplIng. Alfred Baumeister Geschäftsführer der RMD Wasserstraßen GmbH	7
Stellungnahmen zum Raumordnungsverfahren "Ausbau der Bundeswasserstraße Donau zwischen Straubing und Vilshofen"	
• Deutscher Wasserstraßen- und Schiffahrtsverein Rhein-Main-Donau e.V. (DWSV)	24
Bundesverband der Deutschen Binnenschiffahrt e.V. (BdB)	27
EBU European Barge Union	34
• Verein für europäische Binnenschiffahrt und Wasserstraßen e.V. (VBW)	36
• Industrie- und Handelskammer für Niederbayern in Passau	39
Handwerkskammer Niederbayern-Oberpfalz	44
Zweckverband Donauhafen Deggendorf	47
Zweckverband Industriegebiet mit Donauhafen Straubing-Sand	48
Zusammenfassung der Verfahrensschritte zum Planfeststellungsverfahren Regierungsdirektorin Marion Kutschkow, Wasser- und Schifffahrtsdirektion Süd	51

Raumordnungsverfahren Straubing - Vilshofen



Ein langer Fluss - ein langer Prozess

Die Beseitigung Engpasses auf der deutschen Donau zwischen Straubing und Vilshofen ist nach Fertigstellung des Main-Donau-Kanals die noch verbliebene Aufgabe aus dem 1966 geschlossenen Duisburger Vertrag. Diese 69 km lange Donaustrecke bietet mit Abstand die ungünstigsten Schifffahrtsverhältnisse auf der 3.500 km langen Wasserstraßen-Verbindung zwischen der Nordsee und dem Schwarzen Meer. Sie muss ausgebaut werden, um möglichst einheitliche Bedingungen für die Schifffahrt auf der gesamten Strecke zu schaffen.

Noch 1992 beantragte deshalb die Rhein-Main-Donau AG ein Raumordnungsverfahren, mit dem ein staugestützter Ausbau der Engstelle mit zwei - in Relation zu den bisher gebauten - extrem niedrigen Staustufen bei Waltendorf und Osterhofen vorgesehen wurde. Diese Planung war das Ergebnis fünfjähriger Voruntersuchungen, bei denen 30 Varianten mit und ohne Stau untersucht wurden. Auf die Erzeugung elektrischer Energie wurde von vorneherein verzichtet. In den Voruntersuchungen nahmen die Prüfung von wasserwirtschaftlichen, landeskulturellen und ökologischen Auswirkungen sowie der Hochwasserschutz einen besonders großen Raum ein. Dennoch wurde das Verfahren mit immer neuen Widerständen und Vorschlägen über angeblich sanfte Ausbaumaßnahmen durch den Verbands-Naturschutz begleitet und schließlich zum Stillstand gebracht. Eine politische Grundsatzentscheidung erfolgte nicht.

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

- 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 Ausbauschritts soll im Jahr 2000 unter Berücksichtigung der weiteren verkehrlichen Entwicklung auf der Donau erfolgen. Zur Vorbereitung dieser Entscheidung sind weitere vertiefte Untersuchungen in enger Zusammenarbeit zwischen Bund und Bayern durchzuführen.

Diese vertieften Untersuchungen wurden durch die Fachbehörden, durch Lehrstühle und Fachfirmen unter Berücksichtigung aller relevanten Parameter mit einer Gründlichkeit und Intensität durchgeführt, wie sie sicher bisher in der Welt für einen Flussabschnitt einmalig sind. Die Wasser- und Schifffahrtsdirektion Süd erarbeitete aus den vertieften Untersuchungen, Gutachten und Naturversuchen den Schlussbericht. Er wurde im Sommer 2001 vorgelegt. Die Untersuchungen führten zu zwei grundlegenden Ergebnissen:

- Das verkehrswirtschaftliche Ausbauziel einer nahezu ganzjährigen Abladetiefe von 2,50 m kann nur erreicht werden mit einer Kombination von flussregelnden Maßnahmen mit zwei oder drei Staustufen von sehr geringer Höhe (Untersuchungsvarianten D₁ oder D₂).
- Diese Staustufen, die lediglich zeitweise die Funktion von Stützschweilen unter Mittel-

wasser darstellen, können so errichtet werden, dass die ökologische Wertigkeit der heute gegebenen Natur- und Landschaftsverhältnisse gewahrt bleibt.

Es folgte eine Expertenanhörung beim Ausschuss für Verkehr-, Bau und Wohnungswesen am 20.02.2002 in Berlin. 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 einzuleitende Raumordnungsverfahren getroffen.

Im August 2003 vereinbarten Bund und Bayern die Vorbereitung der Raumordnungsunterlagen durch die RMD Wasserstraßen GmbH:

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

Im November 2003 verständigten sich Bund und Bayern auf die Einleitung des Raumordnungsverfahrens für den Donauausbau Straubing – Vilshofen. Am 12.11.2003 erfolgte der Antrag der RMD für die Durchführung des Raumordnungsverfahrens bei der Regierung von Niederbayern.

Mit Schreiben vom 1.12.2003 bestätigte die Regierung von Niederbayern die Einleitung des Raumordnungsverfahrens, in dem neben der Variante A auch die Varianten C und D2 einer landesplanerischen Überprüfung unterzogen werden.

Das eingeleitete Raumordnungsverfahren

Mit Schreiben vom 14.01.2005 forderte die Regierung von Niederbayern beteiligte Gemeinden, Behörden, Verbände, Kammern und Institutionen auf, ihre Stellungnahme zum Donauausbau Straubing – Vilshofen bis zum 28.04.2005 abzugeben. Mit dem Abschluss des Raumordnungsverfahrens ist nach Verlautbarungen im Herbst 2005 zu rechnen.

Aufgabe des Raumordnungsverfahrens ist die die Prüfung der Raumverträglichkeit der eingebrachten Varianten. Eine Abwägung von Vor- und Nachteilen oder gar Entscheidung über die zu bauende Variante ist nicht Sache des Raumordnungsverfahrens. Weitere Schrit-

te bleiben dem sich anschließenden Planfeststellungsverfahren vorbehalten, dessen Durchführung in die Zuständigkeit der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Süd fällt. Einen Überblick über die Verfahrensschritte des Planfeststellungsverfahrens gibt der Beitrag von Frau Regierungsdirektorin Marion Kutschkow von der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Süd.

Differenzierte Argumentation

Das vorliegende Mitteilungsblatt beinhaltet die Palette der Argumente pro staugestütztem Donauausbau anhand uns vorliegender Stellungnahmen, die wir mit Genehmigung der jeweiligen Verfasser abdrucken. Es stellt ganz bewusst auf die Stellungnahmen der Befürworter ab – von den Ausbaugegnern ironisch als "Betonlobby" verunglimpft –, um einen Eindruck von der Sorgfalt und Differenziertheit der Argumentation zu vermitteln. Die fundierte Auseinandersetzung mit den Contra-Argumenten der Ausbaugegner bleibt einer gesonderten Ausgabe vorbehalten.

Die Grundlage der Darstellung im vorliegenden Mitteilungsblatt bildet die Darstellung der in das Verfahren eingebrachten Varianten von Dipl.-Ing. Alfred Baumeister, Geschäftsführer der RMD Wasserstraßen GmbH.

Die Position des DWSV zum Donauausbau gibt die vom *DWSV* im März 2005 bei der Regierung von Niederbayern eingereichte Stellungnahme wieder, die den Mitgliedern bereits als Mitgliederbrief zuging und hier der Vollständigkeit halber nochmals abgedruckt wird.

Die Notwendigkeit eines nachhaltigen Donauausbaus als Voraussetzung für die Wettbewerbsfähigkeit des ökologischen Verkehrsträgers Binnenschiff betonen die Stellungnahmen des BdB Bundesverband der Deutschen Binnenschiffahrt, Duisburg, und der EBU European Barge Union, Brüssel.

Das Potenzial der Rhein-Main-Donau-Wasserstraße zur umweltfreundlichen Bewältigung des Verkehrswachstums und zur Sicherung der Zukunftsfähigkeit einer fortschrittlichen Gesellschaft hebt der VBW Verein für europäische Binnenschiffahrt und Wasserstraßen e.V., Duisburg, in seiner Stellungnahme besonders hervor.

Die Bedeutung des Donauausbaus für die Verbesserung der Wirtschaftsstruktur und der wirtschaftsbezogenen Infrastruktur für den Raum Niederbayern steht im Mittelpunkt der Stellungnahme der Industrie- und Handelskammer für Niederbayern in Passau. Auch die Handwerkskammer Niederbayern-Oberpfalz sieht in der Donau die Verkehrsalternative der Zukunft und hält in ihrer Stellungnahme die verstärkte Verkehrsnutzung der Donau für volkswirtschaftlich unverzichtbar.

Die Beurteilung der vom Donauausbau unmittelbar betroffenen *Häfen Deggendorf* und *Straubing* geben die Beschlüsse der jeweiligen Zweckverbände wieder.

Mut zur Entscheidung

Die aufgezeigte Chronologie des Donauausbaus lässt klar erkennen, dass für zukunftsorientierte und richtungsweisende Entscheidungen neben fundierten Erkenntnissen und vertieften Untersuchungsergebnissen eines wesentlich ist: der Mut zur Entscheidung!

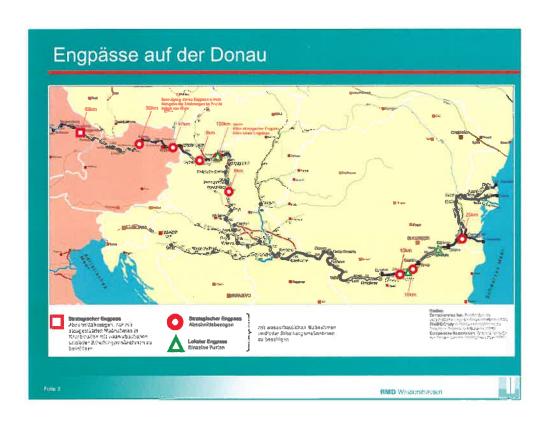
> Dr. Roland Fleck Vorsitzender des DWSV

Donauausbau Straubing – Vilshofen Vorstellung der Varianten im Raumordnungsverfahren

Dipl.-Ing. Alfred Baumeister Geschäftsführer der RMD Wasserstraßen GmbH



Europäische Transportachse Verkehrsrechtliche Vorgaben des TEN: Van-Miert-Kommission der EU empfiehlt Donauausbau zwischen Straubing und Vilshofen mit einem Mindesttiefgang von 2,5 m als eines von 30 vorrangigen Vorhaben. WEISSRUSSLAND REPUBLIK BUNDESREPUBLIK POLEN 23534 UKRAINE REPUBLIK DEUTSCHLAND MOLDAU **ÓSTERREICH** SCHWEIZ KROATIEN BOSNIEN HERZEGOWINA STATE B. R. JUGOSLAWIEN RMD Washington

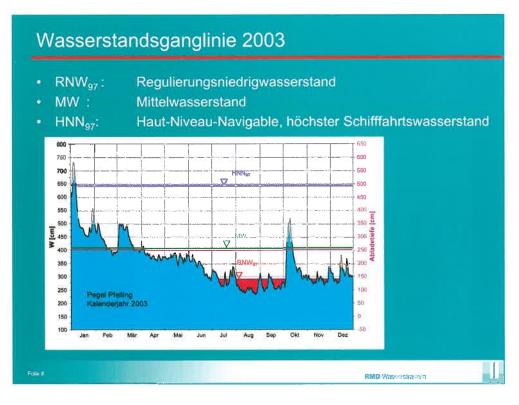


Ort	Abfluss	
Straubing	ca. 200 m ³ /s	
Vilshofen	ca. 300 m³/s	
Wachau, Wien	ca. 900 m ³ /s	
Slowakei, Ungam	> ca. 1000 m ³ /s	

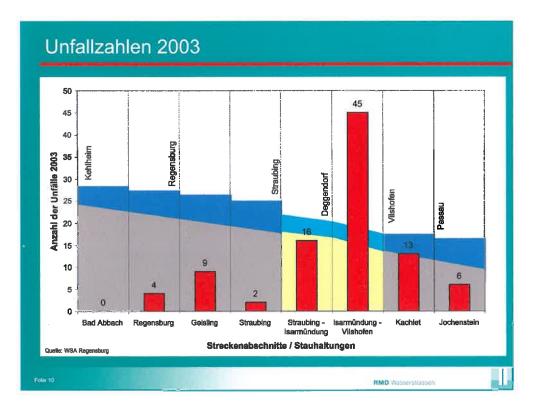


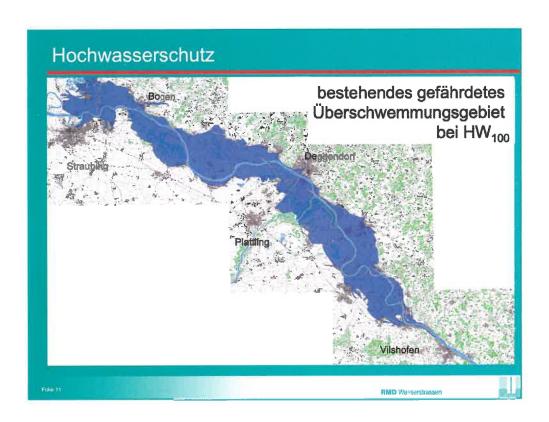
Wasserstandsganglinie 2001 RNW₉₇: Regulierungsniedrigwasserstand MW: Mittelwasserstand HNN₉₇: Haut-Niveau-Navigable, höchster Schifffahrtswasserstand 600 650 500 250 egel Pfelling alenderjahr 2001 50 200 150 RMD Wassershrasen

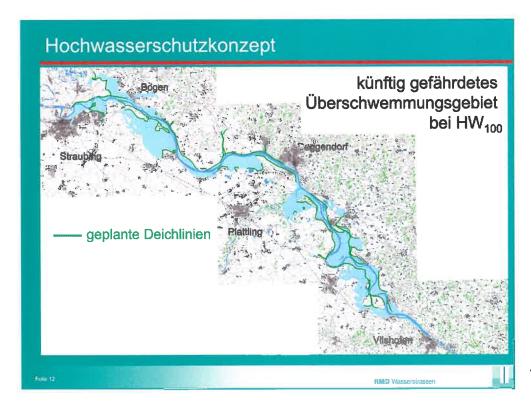
• RNW₉₇: Regulierungsniedrigwasserstand • MW: Mittelwasserstand • HNN₉₇: Haut-Niveau-Navigable, höchster Schifffahrtswasserstand • HNN₉₇: Haut-Niveau-Navigable, höchster Schifffahrtswasserstand ### Abladetiefe < 2,5 m | Paget Pleting | Richard | RMB Wasserstand | RMB Wasser



Wasserstandsganglinie 2003 Regulierungsniedrigwasserstand RNW₉₇: MW: Mittelwasserstand HNN₉₇: Haut-Niveau-Navigable, höchster Schifffahrtswasserstand 600 750 700 550 600 550 400 Abladetiefe < 2,5 m 350 E 500 ₩ 450 × 400 300 = 250 8 400 200 150 150







Ziele des Hochwasserschutzkonzeptes

- ➤ Entsprechend dem Landesentwicklungsprogramm Bayern (LEP) und den gesetzlichen Vorgaben des Wasserhaushaltsgesetzes (WHG) sind die Ziele des Hochwasserschutzkonzeptes folgende:
- Geschlossenen Siedlungsbereiche, Gewerbegebiete, sowie wichtige Verkehrsverbindungen vor einem 100-jährlichen Hochwasser (HW₁₀₀) schützen.
- Natürliche Überschwemmungsflächen erhalten und wieder herstellen.
- Nachteilige Auswirkungen auf Unterlieger vermeiden.
- Ökologische Verhältnisse in den Auegebieten verbessern.

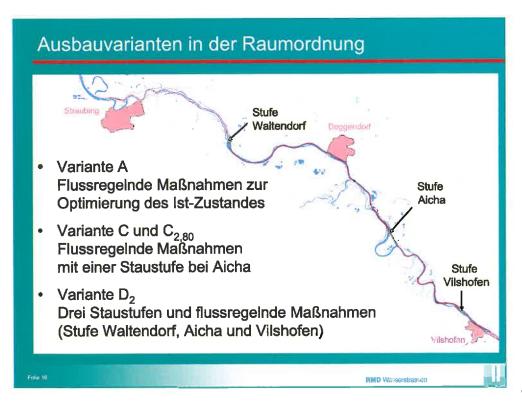
Familta

RMD Wasserstrassen

Ausbauvarianten in der Raumordnung



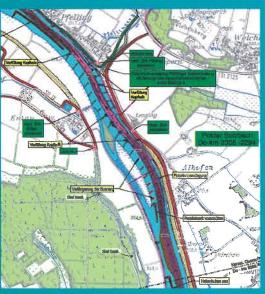






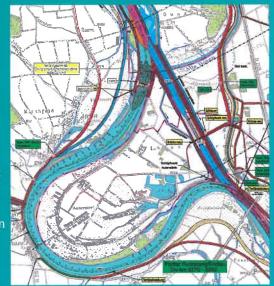
Variante A: Flussregelnde Maßnahmen

- "Optimierung des Ist – Zustandes"
- Ergänzung bestehender Buhnen und Parallelwerke
- Laufender Unterhalt: Fahrrinnenbaggerung und Geschiebebewirtschaftung
- Erreichbarer Zustand: Abladetiefe bei RNW_{gr}; Verbesserung um 0,2 m auf 1,8 m
- Abladetiefe von 2,50 m an 185 Tagen im Jahr
- Fahrrinnenbreite von ≤ 70,0 m entspricht dem IST – Zustand
- 46 vorhandene Engstellen werden nicht beseitigt



Varianten C und C_{2,80}: 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 schifffahrtsfrei und renaturiert
- Umgehungsgerinne an der Stufenstelle als Fischaufstieg
- restliche Strecke mit flussbaulichen Maßnahmen wie Variante A
- Fahrrinnenbreite im staugestützten Bereich ≥ 80,0 m ansonsten wie Variante A (Begegnung von GMS u. 2-er SV auf ca. 73% der Strecke möglich)



Folia 19

RMD Wasperstrassen

Varianten C und C_{2,80}: Flussregelung und eine Stufe

Vergleich der Varianten C und C_{2,80}

	Fahrrinnen- tiefe	Unterhalts- baggerungen	Abladetiefe bei RNW ₉₇	Abladetiefe ≥ 2,5m
С	2,40 m	140.000 m ³	2,0 m	220 d
C _{2,80}	2,65 m	155.000 m ³	2,3 m	290 d

Francisco

RMD W.c (erstrasson



Höhenvergleich der Staustufen

Kachlet, Straubing und Aicha





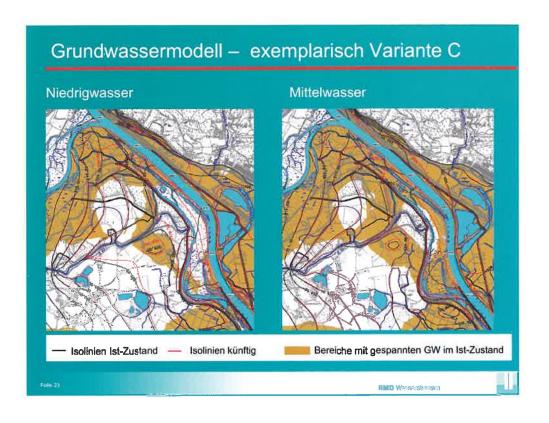
Fitte 21

RMD Wasserstranien

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 schifffahrtsfrei und renaturiert
- Umgehungsgerinne / Fischaufstiege an den Stufenstellen
- Abladetiefe ≥ 2,50 m ganzjährig für alle Schiffstypen
- Fahrrinnenbreite auf der gesamten Strecke ≥ 80,0 m







Fazit der ökologischen Verträglichkeit

- Bei allen Ausbauvarianten ist von erheblichen Auswirkungen auf die Bestandsziele und Lebensraumtypen der Pflanzenwelt und der Tierarten (FFH-,Vogelschutzrichtlinie innerhalb der gemeldeten "Natura 2000" Gebiete) auszugehen.
- Bei Variante A, C und C2,80 können jedoch alle Eingriffe und Umweltauswirkungen in vollem Umfang ausgeglichen werden, Ersatzmaßnahmen sind nicht erforderlich.
- Die Variante D2 schneidet aus ökologischer Sicht insgesamt deutlich ungünstiger ab als A und C, nicht alle Eingriffe sind hier ausgleichbar, d.h. zusätzliche Ersatzmaßnahmen sind erforderlich.
- Potentiale für Ausgleich und Ersatz sind für alle Varianten im erforderlichen Umfang im Untersuchungsraum vorhanden.
 (Beispiel: Schaffung von Stillgewässerlebensräumen in den neuen Vorländern als Ersatz für verlorenen Fließgewässerlebensraum

Fille 25

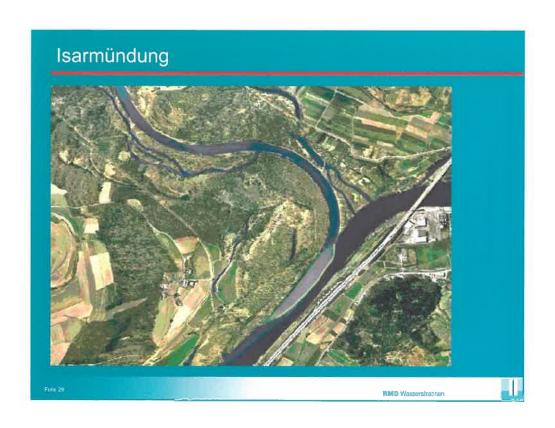
RMD Wasserstrasson

Fazit der ökologischen Verträglichkeit

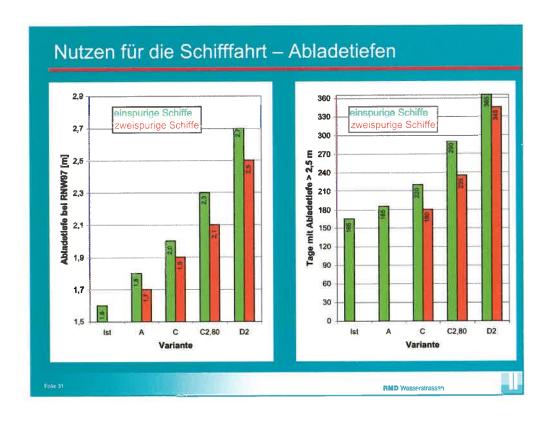
- Bei Variante C und C2,80 wird bei Realisierung des umfangreichen Ausgleichskonzeptes die Kohärenz des Netzes Natura 2000 für Fauna und Flora gesichert, bzw. in Teilbereichen sogar erheblich verbessert.
- Durch den Bau von neuen Fließgewässern ergibt sich ein Aue-Ökosystem, das in seiner gesamt-ökologischen Funktionsfähigkeit deutlich näher am Zustand der historischen Donau liegt, als der Ist-Zustand.

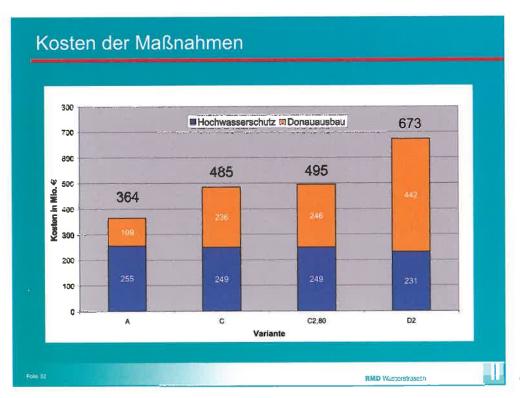


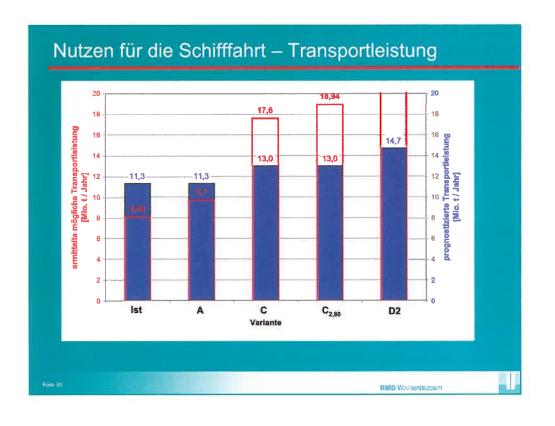


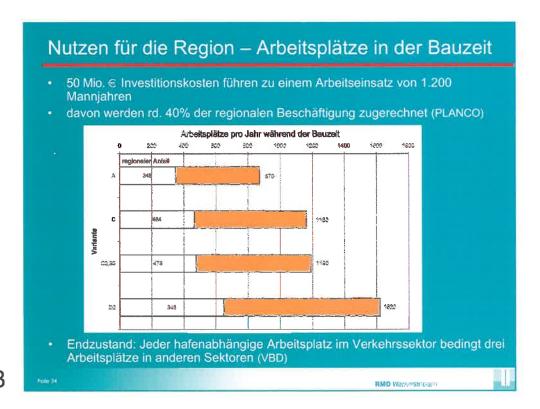












Stellungnahme des Deutschen Wasserstraßenund Schiffahrtsvereins Rhein-Main-Donau e.V. (DWSV)



Präambel

Der Deutsche Wasserstraßen- und Schifffahrtsverein Rhein-Main-Donau e.V. (DWSV) setzt sich als gemeinnütziger Verein seit mehr als 112 Jahren für die Förderung der Erziehung, Volks- und Berufsbildung sowie des Naturschutzes, der Landschaftspflege und des Hochwasserschutzes ein. Er tut dies durch Information über den gesamtwirtschaftlichen und ökologischen Nutzen leistungsfähiger Wasserstraßen, insbesondere der Main-Donau-Wasserstraße. In Erfüllung seiner satzungsmäßigen Aufgaben fördert der DWSV aufklärend durch Veröffentlichungen und allgemeine Informationen und im Dialog mit der Fachwissenschaft das Bewusstsein der Bevölkerung und die gesellschaftliche Akzeptanz für die Bedeutung von Wasserstraßen sowie Gewässer- und Hochwasserschutz.

Nach Fertigstellung des Main-Donau-Kanals stehen der Mainausbau und insbesondere der Donauausbau Straubing - Vilshofen im Zentrum der Informationsarbeit des DWSV. Der DWSV tritt seit Beginn der Diskussion für eine sachgerechte Beseitigung dieses 69 km langen Engpasses ein, denn nur durch eine nachhaltige Lösung kann die Main-Donau-Wasserstraße in ihrer Gesamtheit die volle Leistungsfähigkeit entfalten. Daher begrüßt der DWSV ausdrücklich, dass in das Raumordnungsverfahren nicht nur die seitens des Bundes beantragte Variante A, sondern auch die auf den wissenschaftlichen Ergebnissen der vertieften Untersuchungen basierenden Varianten C und D2 eingebracht wurden. Der DWSV fordert den Ausbau der Engpassstrecke Straubing - Vilshofen unter Beachtung wirtschaftlicher und ökologischer Gesichtspunkte sowie der Belange des Hochwasserschutzes. Aber auch europäische Auswirkungen sowie die sinnvolle Verwendung von Geldern der öffentlichen Hand müssen ausreichend berücksichtigt werden. Im Einzelnen begründen wir dies wie folgt:

Ökonomische Gesichtspunkte

Die investierten Mittel müssen für die Schifffahrt <u>nachhaltige</u> und <u>dauerhafte</u> Verbesserungen bringen. Hier bietet die Variante D2 deutliche Vorteile gegenüber den anderen Varianten. Sie garantiert allen auf der Donau verkehrenden Schiffen die notwendige Abladetiefe von 2,50 Metern an 365 Tagen im Jahr. Bei Variante A ist dies bei Gütermotorschiffen und 2er Schubverbänden an nur 185 Tagen der Fall. Koppelverbände erreichen diese Abladetiefe an 0 Tagen im Jahr.

Die Baukosten der Variante D2 sind mit 673,1 Mio. EUR zwar höher als die der Variante A mit 363,8 Mio. EUR. Das Nutzen-Kosten-Verhältnis stellt sich jedoch bei D2 deutlich günstiger dar. Die Variante D2 erreicht ein verkehrliches Nutzen-Kosten-Verhältnis von 5,35 und eine Nutzen-Kosten-Differenz von 1.367,7 Mio. EUR während die Variante A lediglich Werte von 4,95 und 348,1 Mio. EUR aufweisen kann.

Legt man die Nutzen-Kosten-Verhältnisse und Nutzen-Kosten-Differenzen unter Berücksichtigung der Emissionen für HC (VOC), NOx und Ruß (PM) sowie der Geräuschbelästigung zugrunde, so kommt eine Untersuchung des Europäischen Entwicklungszentrums für Binnen- und Küstenschifffahrt VBD, Duisburg, vom Oktober 2004 sogar zu folgenden Ergebnissen:

	Variante A	Variante D2
Nutzen-Kosten-Verhältnis Nutzen-Kosten-Differenz (Mio. DM) Verlagerungspotential LKW=0%	6,77 994	8,96 4.897
Nutzen-Kosten-Verhältnis Nutzen-Kosten-Differenz (Mio. DM) Verlagerungspotential LKW=10%	7,00 1.034	9,96 5.511
Nutzen-Kosten-Verhältnis Nutzen-Kosten-Differenz (Mio. DM) Verlagerungspotential LKW=20%	7,24 1.072	10,96 6.124

Besonderes Gewicht kommt dem Faktor Zuverlässigkeit zu. Nur die Variante D2 bringt mit einer garantierten Abladetiefe für alle Schiffe von 2,50 m an 365 Tagen die notwendige Zuverlässigkeit für die Verlagerung der Verkehrszuwächse als Voraussetzung für eine Änderung des Modal-Split zugunsten von Schiffstransporten. Außerdem wird durch die Fahrrinnenbreite von 80 m auf der gesamten Strecke die nautische Befahrbarkeit verbessert und damit das Havarie-Risiko deutlich gesenkt.

Logistikaspekte

Nur eine zukunftsorientierte Lösung bringt die gewünschte Umweltentlastung für die Region und ermöglicht ihre wirtschaftliche Stärkung, auch im Hinblick auf die bereits vorhandene Hafen- und Güterverkehrs-Infrastruktur: Mit verlässlichen Logistik-Systemen, die mit dem Ausbau der Donau nach der Variante D2 erreichbar werden, können multimodale Logistik-Dienstleistungsunternehmen ganzjährig Services für die Verladerschaft anbieten und damit das Abreißen von logistischen Transportprozessen vermeiden. Damit steigt die Akzeptanz des Verkehrsträgers Binnenschiff durch die Verlader und damit ist eine positive Arbeitsplatzwirkung in Häfen und logistiknahen Branchensektoren zu erwarten. Das Verhältnis hierbei ist, dass auf einen Hafenarbeitsplatz bis zu drei Arbeitsplätze in Industrie und Handel geschaffen werden. Daher wird der vom Donauausbau betroffene Raum positiv von der Ausbauvariante D2 profitieren.

Hochwasserschutz

Ein wichtiges Thema beim Donauausbau ist der Hochwasserschutz. Bei Variante A muss die durch Einbau von zusätzlichen Buhnen und Leitwerken entstehende Wasserspiegelanhebung um 20 cm durch Deichrückverlegungen und Polder ausgeglichen werden, um Hochwasserneutralität zu erreichen. Der damit für Variante A erforderliche höhere Hochwasserschutz wurde für alle Varianten zugrunde gelegt. Den für Variante A veranschlagten Kosten von 255,3 Mio. EUR stehen bei Variante D2 231,2 Mio. EUR gegenüber. Außerdem reduziert die Variante D2 das Hochwasserrisiko bei einem hundertjährigen Hochwasser (HW₁₀₀) um mehr als 30 cm im Vergleich zu Variante A.

Ökologische Gesichtspunkte

Hierzu verweisen wir zunächst auf die oben ausgeführte Nutzen-Kosten-Betrachtung unter Berücksichtigung der HC (VOC), NOx und Ruß-Emissionen sowie Geräuschbelästigung (aktuell: "Kyoto-Protokoll").

Darüber hinaus ist die Variante A in ihren ökologischen Auswirkungen nicht sanft, denn auch sie greift in Lebensräume (FFH- und Vogelschutz-Richtlinie innerhalb der gemeldeten "Natura 2000" Gebiete) ein und bietet diesbezüglich nur marginale Vorteile gegenüber der staugestützten Variante D2. Sie erhöht die Fließgeschwindigkeit der Donau und greift durch den zusätzlichen Einbau von Buhnen und Leitwerken verstärkt in den aquatischen Lebensraum ein.

Die Variante D2 greift maßvoll in das bestehende Regime der Donau ein, erhält jedoch durch die niedrigen Staustufen eine deutliche Fließdynamik und hat bei höheren Abflüssen (ab MW) keine Stauauswirkungen. Außerdem besteht durch umfangreiche Ausgleichsmaßnahmen, wie z.B. eine 6,5 km lange schifffahrtsfreie Donaustrecke (Mühlhamer Schleife), die renaturiert werden könnte, sowie die Umgehungsgewässer an jeder Staustufe die Möglichkeit, den Ist-Zustand ökologisch sogar noch zu verbessern.

Ergänzend sei gesagt, dass es sich beim Donauraum keinesfalls um eine unberührte Naturlandschaft handelt, wie fälschlicherweise von Ausbaugegnern immer wieder behauptet, sondern um eine von Menschen gestaltete Sekundärlandschaft. Nur die Variante D2 bietet mit dem vorgesehenen Seitenkanal die Chance, sich dem Zustand eines unberührten Lebensraumes an der Donau wieder anzunähern. Die Variante A hilft dem in der räumlichen Enge begründeten Konfliktpotential zwischen wirtschaftlicher und ökologischer Funktion nicht ab.

Als Fazit sei herausgestellt, dass die Variante D2 einerseits raumverträglich ist und durch die Herstellung der zuverlässigen, ganzjährigen Befahrbarkeit der Donau mit einer Abladetiefe von 2,50 m eine Transportverlagerung auf das umweltfreundliche Binnenschiff erst ermöglicht und so den ökologisch günstigen Verkehrsträger Binnenschiff fördert.

Aspekte der europäischen Integration

Das Wasserstraßennetz der Donau ist ein wichtiger Teil der Transeuropäischen Netze. Die EU will die vorhandenen Engpässe beseitigen, u.a. durch das vorrangige Vorhaben Straubing – Vilshofen, das vor 2010 begonnen

werden soll. Die hochrangige Expertengruppe aus den Verkehrsministerien der Mitgliedsstaaten unter der Leitung von Karel van Miert hat in ihrem Abschlussbericht festgestellt, dass die Variante A keinesfalls ausreicht, um die geforderte ganzjährige Abladetiefe von 2,50 Meter zu erreichen. Die erfolgreiche wirtschaftliche Integration der neuen und zukünftigen EU-Beitrittsstaaten entlang der Donau - eine Vorgabe und ein Hauptanliegen der Europäischen Union - kann daher nur über die Variante D2 erreicht werden. Die Variante D2 steht auch für die Übernahme der Verantwortung, dass die deutschen Nachbarstaaten entlang der Donau die Möglichkeit zur wirtschaftlichen Entwicklung durch ungehinderten Warenaustausch erhalten. Dass in diesen Donauanrainerstaaten situationsadäquate Ausbauvorhaben realisiert werden, zeigen die Wichtigkeit und die Notwendigkeit der Donau auch als Verkehrsträger und Integrationshilfe.

Sinnvolle Verwendung von öffentlichen Mitteln

Zum Abschluss unserer Begründung geben wir zu bedenken, dass in den Ausbau von Main, Main-Donau-Kanal und Donau zwischen Regensburg und Straubing bereits mehr als 3 Mrd. EUR öffentliche Mittel investiert wurden. Die Donaustrecke zwischen Straubing und Vilshofen ist der letzte noch verbliebene Engpass, der die Leistungsfähigkeit der gesamten Main-Donau-Wasserstraße nachhaltig beeinträchtigt. Gerade in Zeiten knapper finanzieller Mittel können alle Steuerzahler mit Recht eine sinnvolle Verwendung ihrer Steuergelder verlangen, die eine vernünftige und zuverlässige Beseitigung dieser Engpassstrecke ermöglicht. Dies ist nach unserer Auffassung mit der Realisierung der raumverträglichen Variante D2 gegeben.

Stellungnahme des Bundesverbandes der Deutschen Binnenschiffahrt e.V. (BdB) Duisburg



I. Allgemeine Vorbemerkungen

"Die dauerhafte Sicherung der Mobilität ist das oberste verkehrspolitische Ziel der Bundesregierung. Politik für eine leistungsfähige Infrastruktur – das ist aktive Wirtschaftspolitik, sie stärkt den Wirtschaftsstandort Deutschland und sichert die Zukunft unseres Landes".

Dies sind Aussagen als Teil der Einleitung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen im Entwurf des Bundesverkehrswegeplanes 2003.

Der Güterverkehr in Deutschland und in Europa wächst und wächst. Mit dem politischen und ökonomischen Wandel in Osteuropa haben die Transportverflechtungen zwischen den Staaten der EU und den ehemaligen RGW-Staaten enorm zugenommen und wachsen mit der weiteren wirtschaftlichen Entwicklung der osteuropäischen Länder massiv an.

Nach vorliegenden Prognosen soll der Güterverkehr in Europa in den nächsten 10 Jahren um über 60 % wachsen.

Die Nachfrage nach Verkehrsleistungen wird deshalb erheblich zunehmen. Hierdurch wird die Engpassproblematik der Straße weiter verschärft.

Das Spannungsverhältnis zwischen einer Gesellschaft, die einerseits nach immer mehr Mobilität verlangt und der öffentlichen Meinung, die zunehmend Anstoß an der mäßigen Leistung, die bestimmte Verkehrsdienste erbringen, nimmt, wird immer größer.

Vor diesem Hintergrund kommt den verstärkten Nutzungsmöglichkeiten anderer Verkehrsträger, wie der Binnenschifffahrt, eine immer größere Bedeutung zu. Dies hat die Politik erkannt und hat deshalb deutlich gemacht, Verkehre von der Straße auf Schiene und Wasserstraßen zu verlagern.

II. <u>Binnenschifffahrt als bedeutender Verkehrsträger – ökonomisch und ökologisch</u>

1. Ökonomischer Verkehrsträger Binnenschifffahrt

Die Binnenschifffahrt transportierte in den letzten fünf Jahren auf den Wasserstraßen des Bundesgebietes jährlich zwischen rund 218 und 242 Mio. Tonnen Güter und erbrachte eine jährliche Verkehrsleistung zwischen 58 und 66 Mrd. Tonnenkilometern. Dies entspricht zu 90 % der Verkehrsleistung der Bahn.

Die Leistung des Verkehrsträgers Binnenschifffahrt könnte noch erheblich gesteigert werden. Die Kapazitäten des Verkehrsträgers sind ausreichend vorhanden; sie könnten kurzfristig optimiert und ausgeweitet werden. Deshalb sind Verkehrsverlagerungen auf die Wasserstraßen von der Seite her betrachtet durchaus auch in größerem Umfang möglich. Dazu sind jedoch noch entsprechende politische Rahmenbedingungen notwendig.

2. Ökologischer Verkehrsträger Binnenschifffahrt

Aus dem Bericht des Umweltbundesamtes geht hervor, dass generell mit einem weiteren CO₂-Anstieg zu rechnen ist.

Damit steht die Umwelt- und die Verkehrspolitik in den nächsten Jahrzehnten angesichts der prognostizierten Zuwachsraten im Verkehr vor einer großen Bewährungsprobe. Die Folgen sind bekannt: Kilometerlange Staus auf überfüllten Straßen mit langen Wartezeiten und bereits erkennbar werdende Kapazitätsgrenzen bei der Bahn auf ihren Hauptrelationen.

Die Binnenschifffahrt bietet sich deshalb gerade aus ökologischen Gründen an, das geschilderte Problem mit lösen zu können.

Die Vorteile des Binnenschiffes lassen sich wie folgt umschreiben:

- Das Binnenschiff ist in der Lage, große Mengen kostengünstig zu transportieren, so kann beispielsweise ein Schubverband mit 6 Leichtern bis zu 16.000 Tonnen befördern und damit 650 Lkw-Ladungen oder 400 Eisenbahn-Waggons ersetzen.
- Die Binnenschiffe weisen die geringste Lärmund Schadstoffemission von allen Verkehrsträgern auf. Der CO₂-Ausstoß verhält sich beim Binnenschiff zur Bahn und zum Lkw mit 1:1,44:4,9
- Die externen Kosten betragen pro 1.000 Tonnenkilometer für das Binnenschiff 5 EUR, für die Eisenbahn 12,35 EUR und für den Lkw 24,12 EUR.

Der spezifische Energieverbrauch liegt beim Lkw um das knapp 5fache und bei der Bahn um das 1,2fache über dem des Binnenschiffes.

III. <u>Infrastruktur als Eckpfeiler der Wettbewerbsfähigkeit</u>

Die Infrastrukturbedingungen in Europa unterscheiden sich in den verschiedenen Ländern und Korridoren deutlich voneinander. Das Rückgrat des Wasserstraßennetzes bilden leistungsfähige Flüsse, vor allem der Rhein und die Donau, die gute Hinterlandverbindungen an die Seehäfen darstellen. Diese werden durch ein System weiterer Wasserstraßen ergänzt.

Entscheidend für die Zukunft sind einheitliche Austauschstandards, da Binnenschiffstransporte überwiegend Langstreckentransporte sind und die Ladekapazität der eingesetzten Schiffe vom größten Engpass bzw. vom schwächsten Glied der Kette auf der gesamten Route bestimmt wird.

Die Leistungskraft der Binnenschifffahrt ist stark genug um Verkehre von der Straße oder Schiene aufzunehmen. Dazu sind allerdings gewisse Rahmenbedingungen notwendig und ein wesentliches Element dabei ist die Schaffung einer guten Infrastruktur:

Nur wenn die Binnenschifffahrt ganzjährig verlässlich ihre Transportleistung erbringen kann, ist sie für ihre Nachfrager, die Verlader, ein Partner, dem sie ihre Ladung anvertrauen.

IV. <u>Donau zwischen Straubing und Vilshofen</u> ein wichtiges Bindeglied im Korridor VII

A) Ist-Zustand

Mit den neuen Richtlinien zum Aufbau eines Transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN) hat die Europäische Union ein internes Verkehrsnetz erarbeitet, das künftig einen reibungslosen Ablauf des Binnenmarktes und die Förderung des wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhalts ermöglichen soll.

Dieses Korridorkonzept bietet die Basis für eine wirtschaftliche und sinnvolle Entwicklung des bestehenden transeuropäischen Verkehrsnetzes in Richtung der ab Mai 2004 zur EU beigetretenen Staaten und darüber hinaus zu den Drittländern.

Einen wichtigen Korridor in diesem Konzept stellt der Korridor VII dar, der für die Binnenschifffahrt eine große Verkehrsmagistrale von der Nordssee zum Schwarzen Meer bildet.

Dieser Wasserstraßenkorridor von einer Länge von 3.469 km verbindet Wirtschaftsräume mit über 200 Mio. Menschen. Gerade in diesem Bereich werden große Ausweitungen der Handelsbeziehungen erwartet.

Mehr Handel bedeutet mehr Verkehr!

Deshalb ist es wichtig – nicht zuletzt auch weil die Zuwächse des Verkehrs gerade im Korridor VII nicht nur auf Straße und Schiene abgewickelt werden können – die Wasserstraßeninfrastruktur auf einen guten Standard zu bringen.

Der größte Engpass im Wasserstraßeninfrastrukturnetz des Korridors VII ist der Engpass zwischen Straubing und Vilshofen mit 69 km. Die Leistungsfähigkeit dieses Wasserstraßenabschnittes hängt neben den Strömungsverhältnissen in erster Linie von dem für die Schifffahrt zur Verfügung stehenden Fahrwasserquerschnitt (Fahrrinne) ab.

Der Fahrwasserquerschnitt wird gebildet aus der Fahrwassertiefe und der Fahrwasserbreite.

Die tatsächliche Fahrwassertiefe und der hiervon abhängige maximale Schiffstiefgang innerhalb des durch die Fahrwasserbreite festgelegten Fahrwasserquerschnittes hängt vom jeweiligen Wasserstand ab.

Die Abladetiefe der Schiffe nach Eröffnung des Main-Donau-Kanals im Jahr 1992 und der damit verfügbaren Verkehrsmagistrale von der Nordsee bis zum Schwarzen Meer war bisher durch den Engpass Straubing – Vilshofen erheblich eingeschränkt.

Im Abschnitt Straubing – Vilshofen erreichen einspurige Fahrzeuge bei Niedrigwasser nur eine mittlere Abladetiefe von 1,6 m. Nur an etwa 160 Tagen im Jahr können vergleichbare Abladetiefen wie in den ausgebauten Streckenbereichen erzielt werden. Aus fahrdynamischen Gründen ergeben sich für zweispurige Fahrzeuge selbst bei Mittelwasser keine wesentlich größeren Abladetiefen als 2,0 m. In Jahren mit niedrigen Wasserständen wie 1997, 1998 und 2003 kam die Schifffahrt zeitweise sogar zum Erliegen.

Die Wettbewerbsfähigkeit des Verkehrsträgers Binnenschifffahrt war damit in großem Maße beeinträchtigt.

In einer europäischen Ministerkonferenz (CEMT) in Helsinki wurde bereits 1954 festgelegt, international wichtige Wasserstraßen nach den Wasserstraßenklassen Va / Vb auszubauen.

Dies bedeutet, dass voll abgeladene Großmotorgüterschiffe (110 x 11,40 m) und Zweier-Koppelverbände (185 x 11,40 m) ohne Probleme mit einem Tiefgang von 2,80 m ganzjährig verkehren können.

Selbst bei einem ins Auge gefassten Ausbau der Donau auf eine ganzjährige Abladetiefe der Schiffe von 2,50 m wird damit schon erheblich von dieser Festlegung abgewichen.

Unabhängig davon haben Berechnungen ergeben, dass die Abladeverluste der Binnenschifffahrt durch die nicht ausgebaute Donau zwischen Straubing und Vilshofen auch in der Differenz von "nur" 2,50 m und den Gegebenheiten der letzten Jahre enorm hoch sind.

Ein modernes Binnenschiff hat heute eine Tragfähigkeit bei einem Dezimeter von rund 130 Tonnen.

Die Abladeverluste durch die fehlende Abladetiefe zwischen Straubing und Vilshofen nur im Vergleich zu einer Abladetiefe von 2,50 m lagen in den letzten fünf Jahren insgesamt bei ca. 4.5 Mio. Tonnen.

Dies entspricht einem Anteil am Gesamtverkehr über die Schleuse Kelheim in diesem Zeitraum von 15,7 %!

Der hierdurch entstandene Ausfall an Fehlfracht beziffert sich auf über 60 Mio. Euro. Hinzu kommen Leichterkosten in Höhe von ca. 5 Mio. Euro und Anschlussfrachten in Höhe von ca. 15 Mio. Euro.

In diesem Verlust ist nicht das Minderabladerisiko eingerechnet, das beispielsweise bei Transporten von ARA-Häfen zur Donau ganzjährig entsteht, nachdem es sich hier um Langstreckentransporte handelt und das Abladeproblem auf der Gesamtstrecke ständig vorhanden ist. Die Schifffahrt muss daher entweder bei der Beladung ein relativ hohes Sicherheitsmaß berücksichtigen oder an der Donau ggf. leichtern. Beides bedeutet eine erhebliche Beeinträchtigung der Wettbewerbsfähigkeit durch zusätzliche Kosten.

Unabhängig von permanent vorhandenen Niedrigwasserverhältnissen an der Donau zwischen Straubing und Vilshofen sind es nicht allein die schlechten Pegelstände, die die Situation für die Binnenschifffahrt in der Praxis beeinträchtigen, sondern auch die immer wieder vorkommenden "Wasserstandssprünge" an der Donau im Bereich Straubing – Vilshofen innerhalb von nur wenigen Stunden am Tag, die eine Festlegung einer festen Abladetiefe immer wieder erschweren.

Nicht zuletzt auch hierdurch sind Unfälle und Havarien vorprogrammiert. Aufgrund der schwierigen Fahrrinnenverhältnisse ereigneten sich auf der ungestauten Flußstrecke der Donau im Durchschnitt dreimal so viele Unfälle wie auf den staugeregelten Donauabschnitten.

Alles in Allem entstehen für die Binnenschifffahrt durch die schlechten Abladeverhältnisse an der Donau zwischen Straubing und Vilshofen im Durchschnitt jährliche Einnahmeverluste von ca. 20 Mio. Euro. Diese Verluste

steigern sich in Extrem-Kleinwasserjahren, wie z. B. im Jahr 2003, um ein Vielfaches. Diese Einnahmeverluste schränken die Wettbewerbssituation der Binnenschifffahrt extrem ein. Die Kosten werden vom Verlader nur zu einem Bruchteil ersetzt.

Mühsam aufgebaute Transportketten über das Wasser sind so in den letzten Jahren wieder zusammengebrochen und andere Verkehre sind auf Dauer weiter gefährdet.

Die von den Ausbaugegnern der Donau immer wieder gemachte Behauptung, die schlechten Fahrwasserverhältnisse seien auch am Rhein vorhanden, stimmt nicht.

Der Rhein verfügt über Jahrzehnte hinweg über eine wesentlich gleichmäßigere Wasserführung als die Donau.

Niedrigwasserperioden treten im Gegensatz zur Donau in der Regel – wenn überhaupt – (Extremjahr 2003 als Ausnahme) nur in bestimmten Zeitabschnitten auf. Die Abladetiefen in Verbindung mit der Fahrrinnenbreite ist am Rhein ganzjährig durchgehend weit besser als an der Donau.

Die nachfolgenden Beispiele verdeutlichen dies:

Vergleichspegel in Bezug auf die Abladetiefe

Pegelstände	Pegel Kaub unter 141 cm Tage	Pegel Pfelling unter 401 cm Tage
1998	58	356
1999	12	155
2000	O	166
2001	3	172
2002	1	80
2003	169	275
2004	78	297
gesamt	321	1.501

In diesem Zusammenhang ist einer weiteren Behauptung entgegenzutreten, die besagt, dass die Strecke Straubing – Vilshofen nicht die einzige Engstelle auf der Donau sei und die Schifffahrtsbedingungen bei Niedrigwasser nicht durch diese Strecke limitiert seien:

Dazu ist folgendes festzustellen:

Die Schifffahrtsstraße Donau ist durch mehrere lokale und abschnittsbezogene Engpässe eingeschränkt. Diese Engpässe wurden zuletzt von der EU dokumentiert. Ihre Beseitigung wurde von der sog. van-Miert-Kommission als vorrangige Projekte mit Baubeginn bis 2010 empfohlen. Mit der Beseitigung mancher Engpässe wurde bereits begonnen.

Die Charakteristik der Engpässe ist wesentlich von den jeweiligen örtlichen Abflussverhältnissen geprägt. Die bayerische Donau führt bei Niedrigwasser oberhalb der Isarmündung etwa 200 m³/s, unterhalb der Isarmündung rund 300 m³/s. Mit jedem weiteren Zufluss auf der Strecke bis zum Schwarzen Meer erhöht sich der Donauabfluss entsprechend und beträgt bei Niedrigwasser ein Vielfaches gegenüber der Strecke Straubing – Vilshofen.

Deshalb kann auf der Donau von Österreich bis zum Schwarzen Meer relativ kurzfristig mit flussbaulichen Maßnahmen eine ausreichende Wassertiefe bei Niedrigwasser für die Schifffahrt erreicht werden. Österreich hat entschieden, die Donau unterhalb von Wien bis zur Landesgrenze mit flussbaulichen Maßnahmen für Abladetiefen von 2,50 m bei Niedrigwasser auszubauen. Dies entspricht auch dem Ausbauziel der Variante D2.

Insgesamt ist festzustellen, dass die derzeitigen und seit Jahren bestehenden Fahrwasserverhältnisse an der Donau zwischen Straubing und Vilshofen einen Verkehrsengpass im Korridor VII darstellen, der mit oberster Priorität beseitigt werden muss.

Wenn der Verkehrsträger Binnenschifffahrt Verkehre von der Straße und Schiene übernehmen soll, muss ihm ganzjährig eine Mindestabladetiefe der Schiffe von 2,50 m mit modernen Schiffen und Koppelverbänden möglich sein.

Nur so kann er wettbewerbsmäßig bestehen und damit Verkehre erhalten und hinzugewinnen.

B) Notwendiges Ausbauziel

Die politische Vereinbarung zwischen der Bundesregierung Deutschland und dem Freistaat Bayern hat den Ausbau der Donau auf eine ganzjährig mögliche Abladetiefe moderner Schiffe von 2,50 m festgeschrieben. Parallel dazu hat gerade erst in jüngster Zeit die EU-Kommission im Rahmen der neuen Leitlinien der transeuropäischen Verkehrsnetze (TEN) einige Wasserstraßenabschnitte als vorrangige Vorhaben in die Prioritätenliste mit aufgenommen, so auch den Abschnitt zwischen Straubing und Vilshofen im Korridor VII mit der Festschreibung einer ebenfalls ganzjährig möglichen Abladetiefe der Schiffe auf 2,50 m.

Diesem gesamtpolitischen Willen, der gleichzeitig auch der Forderung des europäischen Binnenschifffahrts-Gewerbes gleichkommt, muss nun Rechnung getragen werden.

Es ist unbestritten – und das haben mehrere Gutachten bestätigt – dass dieses Ziel nur mit der Ausbauvariante D (hier im Raumordnungsverfahren D2) zu erreichen ist.

Von den im Raumordnungsverfahren zu untersuchenden Ausbauvarianten A, C und D2 bringt nur die Ausbauvariante D2 die notwendige, dringend geforderte und sinnvolle ganzjährige Abladetiefe von 2,50 m, die von der Binnenschifffahrt gebraucht wird.

Dazu folgende Anmerkungen:

Zur Ausbau-Variante A:

Bei dieser flussbaulichen Variante kommt es in erster Linie zur Vergrößerung der Fahrrinnentiefe durch Flussbaggerungen.

Zusätzlich werden die bestehenden Buhnen und Parallelwerke ergänzt und erneuert.

Die Fahrrinnentiefe kann dadurch gegenüber dem Ist-Zustand nur um 20 cm auf 2,2 m unter RNW vergrößert werden.

Die Abladetiefe bei RNW wird für einspurige Schiffstypen wie das Großmotorgüterschiff und einen einspurig-zweigliedrigen Schubverband ebenfalls nur um 20 cm auf 1,80 m verbessert.

Ein Koppelverband erreicht bei RNW eine Abladetiefe von 1,70 m.

Der zweispurig-eingliedrige Schubverband kann bei Niedrigwasser an rund 70 Tagen eines Jahres überhaupt nicht fahren, weil die erforderliche Mindestwassertiefe nicht vorhanden ist. Bei Mittelwasser können einspurige Schiffe mit einer Abladetiefe von 2,60 m und zweispurige Schiffe mit einer Abladetiefe von 2,10 m verkehren.

Eine Abladetiefe von 2,50 m erreichen einspurige Fahrzeuge nur an ca. 180 Tagen im Jahr, zweispurige an 0 Tagen im Jahr.

Zur Ausbau-Variante C:

Bei der Variante C wird die Fahrrinnentiefe durch Staustützung, durch Ergänzung bestehender Buhnen und Parallelwerke sowie durch Flussbaggerungen in der Strecke oberhalb der Isar-Mündung gegenüber dem Ist-Zustand um 40 cm, auf 2,4 m unter RNW, in der Strecke unterhalb des Schleusenkanals um 45 cm auf 2,45 m vergrößert. Die Abladetiefe bei RNW wird für einspurige Schiffe um 40 cm auf 2,0 m verbessert. Zweispurige Verbände können bei RNW mit einer Abladetiefe von 1.9 m verkehren.

Einspurige Fahrzeuge erreichen an ca. 220 Tagen im Jahr eine Abladetiefe von 2,5 m. Zweispurige Verbände erreichen an ca. 180 Tagen im Jahr eine Abladetiefe von rund 2,5 m.

Die Variante C unterscheidet sich im Wesentlichen durch die größere Baggertiefe von 2,80 m, damit wird die Abladetiefe bei RNW für einspurige Schiffe um 70 cm auf 2,3 m verbessert. Einspurige Fahrzeuge erreichen bei Variante C an ca. 290 Tagen im Jahr eine Abladetiefe von 2,50 m, zweispurige Verbände erreichen diese an 235 Tagen im Jahr.

Bei den Varianten C sind wie bei der Variante A Unterhaltsbaggerungen in der Fahrrinne und Geschiebezugaben zur Sohlstabilisierung erforderlich.

Zur Ausbau-Variante D2:

Bei der Variante D2 ist oberhalb der Isar-Mündung eine Staustützung bei Waltendorf vorgesehen. In der Strecke unterhalb der Isarmündung ist eine Stufe mit einem Schleusenkanal bei Aicha analog der Varianten C geplant. Unterstrom der Stufe Aicha wird die erforderliche Fahrrinnentiefe durch eine dritte Stufe oberhalb der Stadt Vilshofen erreicht.

Das Stauziel der Stufe Waltendorf liegt auf 313,0 m ü. NN. Infolge des niedrigen Staues bleibt die Donau in ihrem heutigen Flussbett, das heißt, die Vorländer werden nicht überstaut. Das Mittelwasser wird an der Stufen-

stelle um ca. 1,1 m, der RNW um ca. 2,3 m angehoben.

Wie bei Variante C liegt das Stauziel der Stufe Aicha auf 309,0 m ü. NN ca. 0,7 m unter dem einjährlichen Hochwasser. Das Mittelwasser wird an der Stufe um ca. 1,7 m der RNW um ca. 2,8 m angehoben. Durch den 2,3 km langen Schleusenkanal wird die enge Mühlhamer Schleife schifffahrtsfrei und renaturiert. Die Abflussverhältnisse in der Mühlhamer Schleife bleiben unverändert.

Das Stauziel der Stufe Vilshofen auf 303,0 m ü. NN liegt auf Höhe des höchsten schiffbaren Wasserstandes (HNN). Das heutige Mittelwasser wird an der Stufenstelle um ca. 1,6 m, der RNW um ca. 2,5 m angehoben.

Bei allen Stufen handelt es sich um eine temporäre Staustützung für den Bereich zwischen Niedrigwasser und Mittelwasser. Bei größeren Abflüssen ist keine Staustützung mehr wirksam, das Fließverhalten und die Wasserstände bleiben gegenüber heute unverändert.

Die erzielbaren Fahrrinnenbreiten ≥ 80 m oberhalb und ≥ 82 m unterhalb der Isarmündung ermöglichen außer in den engen Kurven die Begegnung aller heute auf der Donau verkehrenden Schiffe und Schiffsverbände.

An der Engstelle Isarmündung wird die Fahrrinne um 20 m auf 60 m verbreitert.

Die Fahrrinnentiefe wird durch die Staustützung und durch Sohlbaggerungen auf 3,0 m unter RNW vergrößert. Eine Abladetiefe von ≥ 2,5 m erreichen einspurige Schiffe an 365 Tagen im Jahr, zweispurige an 340 Tagen im Jahr.

Darauf hinzuweisen ist noch, dass es sich bei den geplanten Stufen um kleine Staustufen mit geringer Fallhöhe handelt:

Waltendorf 1,1 m; Aicha 1,7 m; Vilshofen 1,6 m; zum Vergleich Straubing 5,4 m (jeweils bei Mittelwasser).

Die geplanten Stauhöhen sind damit niedriger als die bestehenden Donauufer.

Die Donau bleibt in den staugestützten Bereichen im heutigen Mittelwasserbett.

Durch die nur geringe Anhebung des Wasserspiegels an den Wehren sind die staugestütz-

ten Bereiche sehr kurz und werden auch bei Niedrigwasser deutlich durchströmt. Beispielsweise sind selbst unmittelbar oberhalb der Stufe Aicha die Fließgeschwindigkeiten bei Niedrigwasser noch so groß wie im Ist-Zustand im Bereich Deggendorf. Es entstehen keine Stauseen sondern staugestützte Fließstrecken.

Die Durchgängigkeit der Donau wird bei Umsetzung des vorgeschlagenen Ausgleichskonzeptes an den Stufenstellen durch Umgehungsgewässer und Fischaufstiegsanlagen sichergestellt. Zwischen der Isarmündung und Winzer bietet sich dabei sogar die Möglichkeit, durch den Neubau eines Umgehungsgewässers den Ist-Zustand im Sinne der naturschutzfachlichen Zielvorstellungen (FFH-Richtlinie) deutlich zu verbessern.

Resümee:

Der Nutzen für die Güterschifffahrt liegt in der Leistungssteigerung der Wasserstraßen durch den Ausbau. Die Abladetiefe und die Zuverlässigkeit der Wasserstraße sind hierbei entscheidende Faktoren.

Nur die Variante D2 bringt in diesem Sinne deutlich Vorteile gegenüber dem Ist-Zustand und den anderen Varianten für die Binnenschifffahrt. Im Prinzip garantiert diese Variante allen auf der Donau verkehrenden Schiffen die notwendige Abladetiefe von 2,50 m an 365 Tagen.

Die Baukosten der Variante D2 sind mit 673,1 Mio. EUR zwar höher als die der Variante A mit 363,8 Mio. EUR. Das Nutzen-Kosten-Verhältnis stellt sich jedoch bei D2 deutlich günstiger dar. Die Variante D2 erreicht ein verkehrliches Nutzen-Kosten-Verhältnis von 5,35 und eine Nutzen-Kosten-Differenz von 1.367,7 Mio. EUR während die Variante A lediglich Werte von 4,95 und 348,1 Mio. EUR aufweisen kann.

Legt man die Nutzen-Kosten-Verhältnisse und Nutzen-Kosten-Differenzen unter Berücksichtigung der Emissionen für HC (VOC), NOx und Ruß (PM) sowie der Geräuschbelästigung zugrunde, so kommt eine Untersuchung des Europäischen Entwicklungszentrums für Binnenund Küstenschifffahrt VBD, Duisburg vom Oktober 2004 sogar zu folgenden Ergebnissen:

	Variante A	Variante D2
Nutzen-Kosten-Verhältnis	6,77	8,96
Nutzen-Kosten-Differenz (Mio. DM)	994	4.897
·		4.007
Verlagerungspotential LKW 0 =%		
Nutzen-Kosten-Verhältnis	7,00	9,96
Nutzen-Kosten-Differenz /		
(Mio. DM)	1,034	5.511
Nutzen-Kosten-Verhältnis	7,24	10,96
Nutzen-Kosten-Differenz		<u> </u>
(Mio. DM)	1.072	6.124
Verlagerungspotential		
LKW= 20 %		

Die bayerische Donau dient zum einen als europäischer Transitverkehrweg im Korridor VII.

Ein überwiegender Anteil der Frachten, die die "Grenzen" zum Main-Donau-Kanal und nach Österreich passieren, wird auch in den bayerischen Donauhäfen umgeschlagen. Für die regionale Wirtschaftsentwicklung spielen die bayerischen Häfen eine herausragende Rolle. Alleine die Landeshäfen, auf deren Areal knapp 500 Unternehmen ansässig sind, bieten mehr als 11.000 Arbeitsplätze. Diese sind längst nicht nur auf den Verkehrssektor beschränkt. Jeder hafenabhängige Arbeitsplätze im Verkehrssektor bedingt drei Arbeitsplätze in anderen Sektoren. Damit bilden die Häfen wichtige Gewerbegebiete für die Städte und Gemeinden eines regionalen Raumes.

Gutachten haben im Übrigen auch bewiesen, dass bestehende Wasserversorgungsanlagen, Brunnen und Wasserschutzgebiete durch bauliche Maßnahmen nicht beeinträchtigt werden. Dies gilt auch für die vorhandenen Abwasserbeseitigungsanlagen.

Bezogen auf die gesamte landwirtschaftlich nutzbare Fläche im Untersuchungsgebiet wird ein relativer Flächenanteil von 2,1 % (Variante A), 2,8 % (Varianten C) bzw. 3,1 % (Variante D2) durch den Donauausbau und die Hochwasserschutzmaßnahmen in Anspruch genommen. Im Hinblick auf die mögliche Beeinträchtigung landwirtschaftlicher Flächennutzungspotentiale sind entweder keine oder nur geringfügige Auswirkungen zu erwarten. Für die Waldbewirtschaftung ergeben sich keine nennenswerten Beeinträchtigungen, da die im Sinne der Nutzfunktion bewirtschafteten Wälder von den geplanten Maßnahmen kaum betroffen sind.

Der Hochwasserschutz wird auch bei der Variante D2 voll berücksichtigt. Bei der Variante A ist der HW₁₀₀ bedingt durch die Wasserspiegelanhebung durch Einbau von zusätzlichen Buhnen und Leitwerken um 20 cm höher. Dieser erhöhte Wert wurde beim Hochwasserschutz für alle Varianten zugrunde gelegt. Den für Variante A veranschlagten Kosten von 255,3 Mio. EUR stehen bei Variante D2 231,2 Mio. EUR gegenüber. Außerdem reduziert die Variante D2 das Hochwasserrisiko bei einem hundertjährigen Hochwasser (HW₁₀₀) um mehr als 30 cm im Vergleich zu Variante A.

Insgesamt stellen wir fest, dass die zu investierenden Mittel für die Schifffahrt nachhaltige und dauerhafte Verbesserungen bringen müssen.

Dabei ist auch zu berücksichtigen, dass in den Ausbau von Main, Main-Donau-Kanal und Donau zwischen Regensburg und Straubing bisher bereits mehr als 3 Mrd. EUR öffentliche Mittel investiert wurden.

Die Donaustrecke zwischen Straubing und Vilshofen ist der letzte noch verbliebene Engpass, der die Leistungsfähigkeit der gesamten Main-Donau-Wasserstraße nachhaltig beeinträchtigt. Gerade in Zeiten knapper finanzieller Mittel können alle Steuerzahler mit Recht eine sinnvolle Verwendung ihrer Steuergelder verlangen, die eine vernünftige und zuverlässige Beseitigung dieser Engpassstrecke ermöglicht. Dies ist nach unserer Auffassung mit der Realisierung der raumverträglichen Variante D2 gegeben.

Umso mehr empfehlen wir, die Donau nach der Ausbau-Variante D2 auszubauen.

Stellungnahme der Europäischen Binnenschiffahrts Union, Brüssel European Barge Union (EBU)



Die EBU European Barge Union, Brüssel, stellt einleitend Binnenschifffahrt und Wasserstraße in den Kontext der europäischen Verkehrspolitik. Im übrigen macht sich die EBU die Argumentation des Bundesverbandes der Deutschen Binnenschiffahrt BdB vollinhaltlich zu eigen.

Um Wiederholungen zu vermeiden, werden nachfolgend lediglich die Allgemeinen Vorbemerkungen im Wortlaut abgedruckt. Für die weiteren Ausführungen der Stellungnahme verweisen wir auf die zuvor abgedruckte Stellungnahme des BdB.

Allgemeine Vorbemerkungen

Vor einigen Jahren hat die Europäische Kommission ihre neue Verkehrspolitik für die kommenden zehn Jahre vorgestellt. Im Weißbuch "Die europäische Verkehrspolitik bis 2010: Weichenstellung für die Zukunft" hat die Kommission ihre Zukunftsvisionen für die Lösung der verkehrswirtschaftlichen Probleme dargestellt.

Das Weißbuch geht von einer Anzahl von Feststellungen als Bilanz der Verkehrspolitik der letzten Jahre aus, die zu den Schlussfolgerungen hinsichtlich der neuen europäischen Verkehrspolitik führen.

Die Bilanz der uneinheitlichen Verkehrspolitik der vergangenen Jahre weist die Schwachstellen auf, die als Ursache der großen derzeitigen Probleme des europäischen Verkehrssystems gelten.

Die Engpassproblematik des Straßengüterverkehrs verschärft sich immer mehr, die Wettbewerbsfähigkeit der Wirtschaft ist ernsthaft bedroht.

So weist die Kommission in ihrem Weißbuch auch darauf hin, dass die Möglichkeiten der Binnenschifffahrt zur Entlastung der an der Kapazitätsgrenze angelangten Straßenverkehrsinfrastruktur bislang unzureichend genutzt würden.

Deshalb hat sie sich das Ziel gesetzt, mehr Verkehr auf die Wasserstraße zu verlagern.

Die Europäische Kommission hat gleichzeitig dabei festgestellt, dass das Infrastrukturnetz der Binnenschifffahrt bei einigen Wasserstraßenabschnitten, so auch zwischen Straubing und Vilshofen, verbessert werden muss, und dabei auch den Schluss gezogen, dass eine moderne leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur Voraussetzung für ein produktives und wettbewerbsfähiges Europa bei wirtschaftlichem Wachstum und Wohlstand ist.

Der Güterverkehr in Deutschland und in Europa wächst und wächst. Mit dem politischen und ökonomischen Wandel in Osteuropa haben die Transportverflechtungen zwischen den Staaten der EU und den ehemaligen RGW-Staaten enorm zugenommen und wachsen mit der weiteren wirtschaftlichen Entwicklung der osteuropäischen Länder massiv an.

Nach vorliegenden Prognosen soll der Güterverkehr in Europa in den nächsten 10 Jahren um über 60% wachsen.

Die Nachfrage nach Verkehrsleistungen wird deshalb erheblich zunehmen. Hierdurch wird die Engpassproblematik der Straße weiter verschärft.

Das Spannungsverhältnis zwischen einer Gesellschaft, die einerseits nach immer mehr Mobilität verlangt und der öffentlichen Meinung, die zunehmend Anstoß an der mäßigen Leistung, die bestimmte Verkehrsdienste erbringen, nimmt, wird immer größer.

Vor diesem Hintergrund kommt den verstärkten Nutzungsmöglichkeiten anderer Verkehrsträger, wie der Binnenschifffahrt, eine immer größere Bedeutung zu.

Dies hat die Politik erkannt und hat deshalb deutlich gemacht, Verkehre von der Straße auf Schiene und Wasserstraße zu verlagern.

Stellungnahme des Vereins für europäische Binnenschiffahrt und Wasserstraßen e. V. (VBW)



Für die Gelegenheit, anhand der uns übermittelten Unterlagen zum Raumordnungsverfahren Stellung nehmen zu dürfen, sagen wir besten Dank.

Nach gründlicher Abwägung aller Aspekte spricht sich unsere Organisation für die **Realisierung der Variante D 2** aus.

Bestimmend für die Position unseres Verbandes im Vergleich der verschiedenen Ausbauvarianten im Raumordnungsverfahren sind folgende Gesichtspunkte und Beurteilungsansätze:

- Die der Bewertung der Rhein-Main-Donau-Wasserstraße zugrundeliegende Konzeption in ihrer heutigen Bedeutung für Europa.
- II. Die Chance, die Rhein-Main-Donau-Wasserstraße zur Bewältigung des Verkehrswachstums nutzen zu können.
- III. Die Gewichtung von Ökonomie und Ökologie am Maßstab des Interesses einer fortschrittlichen Gesellschaft an der Sicherung ihrer Zukunftsfähigkeit.

Zu I:

Übergeordnetes Ziel aller Planungen zum (Aus-)Bau von Main, Main-Donau-Kanal und Donau war seit jeher die Verknüpfung der Flusssysteme von Rhein und Donau und damit die Schaffung einer durchgehenden europäischen Großschifffahrtsstraße von der Nordsee bis zum Schwarzen Meer. Der Vertrag von 1921 zwischen dem Deutschen Reich und dem Freistaat Bayern lässt an dieser Intention keinen Zweifel. Sie ist über Jahrzehnte konsequent verfolgt und – vordergründig

betrachtet – mit der Fertigstellung des Main-Donau-Kanals im September 1992 verwirklicht worden. Allein die europäische Dimension des Wasserstraßenprojektes liefert die volkswirtschaftliche Rechtfertigung für die getätigten – nach damaligen Baupreisen – gewaltigen Investitionen in einer Größenordnung von deutlich über 1,5 Mrd. Euro nur für die Kanalstrecke zwischen Bamberg und Kelheim.

Von einer durchgehenden, ganzjährig gleichmäßig befahrbaren europäischen Wasserstra-Be kann jedoch trotz der Fertigstellung des Main-Donau-Kanals bis heute nicht wirklich gesprochen werden. Angesichts der fehlenden Gleichwertigkeit des noch nicht staugeregelten Bereichs zwischen Straubing und Vilshofen mit den wesentlich günstigeren Abladeverhältnissen sowohl oberhalb von Straubing und wie auch unterhalb von Vilshofen ist die gesamte Strecke von Rotterdam bis zum Schwarzen Meer anzusehen wie eine noch nicht vollständig fertiggestellte Brücke. deren starke Äste von beiden Ufern in der Mitte durch ein schmales und nur an wenigen Tagen im Jahr voll belastbares Zwischenstück miteinander verbunden sind.

Die Europäische Kommission hat durch die Aufnahme dieser 69 km langen Schwachstelle zwischen Straubing und Vilshofen – das sind 2 % der rund 3.500 km langen Schifffahrtsstraße – in die Prioritätenliste derjenigen Projekte, die sie zur Schaffung eines Transeuropäischen Netzes für unverzichtbar hält, die vollständige Umsetzung der ursprünglichen Projektidee angemahnt.

Zu II:

Die Donau als paneuropäische Wasserstraße hat ihr Verkehrspotential bisher nicht annä-

hernd entfalten können. Die Ursache ist allein in der Schwachstelle Straubing - Vilshofen zu suchen. Die kurzfristigen und oft erheblichen Wasserstandsschwankungen an der Donau, die dort voll zum Tragen kommen, erlauben der Schifffahrt nach dem statistischen Durchschnitt nur an weniger als 30 Tagen im Jahr eine Abladung der Fahrzeuge auf 2,50 m. Während der übrigen Zeit liegt die Abladung rund 0.50 m niedriger. Bei dieser Ausgangslage kann die Schifffahrt den Anforderungen der verladenden Wirtschaft nur schwer gerecht werden, die von jedem Verkehrsträger - abgesehen von marktgerechten Preisen in erster Linie Zuverlässigkeit in der Transportdurchführung und in der Bedienung des Kunden verlangt. Auch der zunehmenden Erwartung der Wirtschaft, im Rahmen von logistischen Ketten Liniendienste mit festen Abfahrts- und Ankunftszeiten einzurichten, lässt sich mit Blick auf die Engstelle zwischen Straubing und Vilshofen so gut wie nicht entsprechen.

Ein Verkehrssystem, das diese Kriterien der Wirtschaft nicht erfüllt, hat von vornherein einen schweren Stand im Wettbewerb mit anderen Verkehrsträgem.

Nicht nur der Nachteil der "gebremsten" Transportnachfrage der Verlader macht der Schifffahrt zu schaffen. Sie hat zusätzlich mit den nachteiligen Folgen zu kämpfen, die sich aus stark schwankenden Wasserständen für die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs ergeben. Zu Beeinträchtigungen der Sicherheit des Schiffsverkehrs kommt es u.a. durch eine zu geringe Fahrwasserbreite, die sichere Begegnungen erschwert, Richtungsverkehre mit der Folge von Zeitverlusten erfordert und mit Blick auf die Krümmungsradien die Gefahr von Festfahrungen erhöht.

Ein zu geringer Sohlenabstand erschwert generell die nautische Führung.

Die Fernstreckennetze und Magistralen aller Verkehrsträger werden vor allem in den grenzüberschreitenden europaweiten Relationen dem Verkehrsbedarf angepasst, und zwar bei der Bahn durch Beseitigung von LangsamStrecken und durch Mehrspurigkeit, bei der Straße durch die Erweiterung von Richtungsfahrbahnen von zwei auf drei Spuren.

Das im Weissbuch der Europäischen Kommission vom September 2001 prognostizierte

Verkehrswachstum von 38 % bis zum Jahre 2010 kann ohne weiteres zu einem großen Teil von der Wasserstraße aufgenommen werden. Das setzt voraus, dass dort- parallel zur Herstellung der Mehrspurigkeit bei Bahn und Straße - Anpassungen der Infrastruktur erfolgen, wie sie der Modernität dieses Verkehrsträgers entsprechen. Dies muss maßgeblich über die Abladetiefe geschehen. Da die Rhein-Main-Donau-Verbindung als Wasserstraße der höchsten Kategorie anzusehen ist - dies kommt in der Einschätzung der Europäischen Kommission als prioritäre transeuropäische Wasserstraße zum Ausdruck -, ist eine Abladetiefe von 2,50 m als dem Stand der Technik dieses Verkehrsträgers gemäß anzusehen.

Es bedarf keiner prophetischen Gabe, um mit Sicherheit sagen zu können, dass bei einer garantierten ganzjährigen Abladetiefe von 2,5 m

- a) das Transportangebot der Schifffahrt von der verladenden Wirtschaft wesentlich stärker angenommen werden wird; der Entlastungseffekt insbesondere für den Straßenverkehr wäre deutlich spürbar
- b) die wirtschaftliche Situation der Binnenschifffahrt sich allein aufgrund der Optimierungen im Schiffsbetrieb unmittelbar verbessern wird
- c) der schon vorhandene Verkehr auf der Donau leichter und sicherer ablaufen wird.

Speziell vor dem Hintergrund der Belastung des Straßengüterverkehrs mit Maut würde sich das erhöhte Interesse der Verladerschaft nach der Möglichkeit, den Wasserweg zu nutzen, in konkreten Transportaufträgen niederschlagen. Heute nimmt die verladende Wirtschaft in vielen Fällen noch nolens volens davon Abstand, weil sie die Zuverlässigkeit in der Bedienung des Kunden nicht ohne weiteres als gegeben ansehen kann.

Zu III:

Es steht außer Frage, dass bauliche Maßnahmen einen Eingriff in die Natur darstellen und das Bemühen dahin gehen muss, die Eingriffe so gering wie möglich zu halten. Dem stehen ökonomische Aspekte gegenüber. In die Abwägung zwischen Ökologie und Ökonomie fließen jedoch grundsätzliche Gesichtspunkte ein, die die Zukunft einer Gesellschaft beeinflussen.

Entscheidungen von heute sind in ihrer Wirkung auf die Zukunft abzuschätzen. Die Langwierigkeit der Verkehrsplanung und der Vorbereitung von Investitionsentscheidungen zeigt, dass Korrekturen nur mit großer Verzögerung wirken. Die Gesellschaft von heute kann sich solche Korrekturen angesichts des finanziellen Umfangs von Investitionen noch weniger leisten als dies früher der Fall war.

Deshalb sind Bauentscheidungen von vornherein weitgreifender zu treffen.

Das Angebot der Europäischen Kommission zu einer Mitfinanzierung prioritärer Verkehrsprojekte wie im Fall der Verkehrsachse Donau gilt heute und bietet eine Chance, die Investitionskosten nicht zuletzt mit Rücksicht auf einen sparsamen Umgang mit gesellschaftlichen Ressourcen vergleichsweise niedrig zu halten.

Investitionsentscheidungen in grenzüberschreitende Infrastrukturprojekte sind im europäischen Kontext zu sehen. Der Planungswille der europäischen Staatengemeinschaft lässt sich nicht ignorieren. Ihm kann unterstellt werden, dass auch dort eine Abwägung nach ökonomischen und ökologischen Kriterien stattgefunden hat.

Die Reduzierung der der Gesamtbevölkerung durch den Verkehr auf der Straße auferlegten externen Kosten – in Form von Lärmemission und in Folge von Staus sowie von Unfällen mit Vermögens- und Gesundheitsschäden – ist ebenso zu berücksichtigen wie die nachteiligen Folgen eines verschwenderischen Umgangs mit Energie. Beide Aspekte sprechen für eine Stärkung der Binnenschifffahrt, die nur nachhaltig durch Gewährleistung einer ganzjährigen Abladetiefe von 2,50 Metern erreicht werden kann.

Im übrigen machen wir uns in vollem Umfang die Argumentation zu eigen, die nach den wissenschaftlichen Gutachten diverser anerkannter Institute für einen Ausbau der Schwachstelle Straubing Vilshofen gemäß der Variante D2 sprechen.

Stellungnahme der Industrieund Handelskammer für Niederbayern in Passau



Die Industrie- und Handelskammer für Niederbayern, als Körperschaft des öffentlichen Rechts, hat sich in ihrer neutralen und objektiven Funktion als Vertretungsorgan der regionalen Wirtschaft intensiv mit den Inhalten des Raumordnungsverfahrens auseinandergesetzt. Nach eingehender Beratung mit Präsidium und den regionalen Industrie- und Handelsgremien Deggendorf und Straubing sind wir zu folgender Bewertung gelangt.

Niederbayern ist eine Wirtschaftsregion, die immer noch erhebliche Strukturdefizite aufweist und hinsichtlich der die Wirtschaft bestimmenden volkswirtschaftlichen Größen hinter dem Landes- und Bundesdurchschnitt zurückliegt. Weitere Verbesserungen der Wirtschaftsstruktur und der wirtschaftsbezogenen Infrastruktur sind deshalb von eminenter Wichtigkeit. Mit der Erweiterung der Europäischen Union nach Ost und Südosten erhalten insbesondere die überregionalen Verkehrstrassen für das geografisch von einer Randlage in eine Drehscheibenfunktion gelangte Niederbayern eine neue und gegenüber der Vergangenheit sogar noch größere Bedeutung. Von den derzeit zur Verfügung stehenden Verkehrswegen erfüllt derzeit keine die Voraussetzungen für den auch in Zukunft weiter stark zunehmenden Verkehr, so dass dadurch die weitere Entwicklung Niederbayerns gefährdet bzw. zumindest limitiert wird. Der Verkehrsträger Donau stellt für Niederbayern einen der ohnehin wenigen natürlichen Standortvorteile der Region dar. Ihn gerade im niederbayerischen Teil nicht leistungsfähig genug bzw. weniger leistungsfähig als in den anderen Teilen der Schifffahrtsstrasse zur Verfügung zu haben, ist ein gravierendes Manko. Hier deutliche Verbesserungen zu erreichen würde die Standortbedingungen Niederbayerns entscheidend verbessern und damit notwendige Voraussetzungen für eine weitere wirtschaftliche Aufwärtsentwicklung des Bezirkes schaffen.

Die niederbaverische Wirtschaft sieht im nun eingeleiteten Verfahren einen wichtigen Schritt hin zu einer bereits längst überfälligen Entscheidung für eine nachhaltige Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse auf der Donau zwischen Straubing und Vilshofen und damit der Förderung der berechtigten Interessen der Binnenschifffahrt, der ansässigen Unternehmen und Logistikeinrichtungen. Das umweltfreundliche und wirtschaftliche Binnenschiff mit seinen erheblichen Leistungsreserven als gleichwertigen Partner in die logistischen Abläufe besser integrieren zu können, entspricht einer jahrzehntelangen Forderung unseres Hauses. Der fehlende Ausbau der Donau im Untersuchungsraum stellt jedoch für die Schifffahrt ein nicht kalkulierbares Hindernis dar, das diese Zielsetzung entscheidend negativ beeinflusst.

Mit Öffnung der Märkte in den neuen Mitgliedsstaaten der Europäischen Union und den Reformländern Mittel- und Südosteuropas ist es im Rahmen einer fortschreitenden internationalen Arbeitsteilung zu einem rasanten Anstieg des Handelsvolumens gekommen, das es transporttechnisch zu bewältigen gilt.

Niederbayern liegt an einer Nahtstelle des beständig zunehmenden Güteraustausches, der derzeit bekanntlich weit überwiegend über die Straße abgewickelt wird. Die Wirtschaft in Niederbayern hat ebenfalls in bedeutendem Umfang Geschäftsbeziehungen in die neuen Märkte aufgebaut und nutzt die sich ergebenden Chancen. Gleichzeitig ist die Region durch den zunehmenden Transitverkehr

bayerischen Donauhäfen bedeutet diese Entwicklung eine erhebliche Herausforderung und zugleich Chance, verstärkt in die Transportabläufe eingebunden zu werden. Die Häfen Deggendorf und Straubing liegen aber unmittelbar in dem von Niedrigwasser betroffenen Donauabschnitt, während die Anfahrt zu den Häfen Regensburg und Kelheim aus östlicher bzw. bei Passau aus westlicher Richtung deutlich eingeschränkt ist. Ungeachtet der unmittelbaren Effekte durch eine Stärkung der Umschlagstätigkeit wird die erfolgreiche Ansiedlung von weiteren Unternehmen mit binnenschiffsaffinen Gütern künftig letztlich von einer dauerhaften und verlässlichen Erreichbarkeit aller ostbayerischen Häfen abhängen. Die Beseitigung der Einschränkungen für die Schifffahrt sind daher unerlässlich. Die Bedeutung der Binnenschifffahrtsstraße Donau nimmt als Teil der transeuropäischen Rhein-Main-Donau-Schifffahrtsverbindung nicht nur in Blickrichtung auf die Märkte in den osteuropäischen Nachbarstaaten beständig zu. Insbesondere die zunehmenden Kapazitätsengpässe bei den übrigen Verkehrsträgern, die zunehmende Belastung des gewerblichen Güterkraftverkehrs durch zusätzliche Abgaben, wie die Lkw-Maut, lassen das kostengünstige und zudem umweltfreundliche Binnenschiff zunehmend an Attraktivität gewinnen. Nicht zuletzt deshalb hat auch die Europäische Union den Ausbau der Donau als vorrangiges Projekt im Rahmen des transeuropäischen Netzes (TEN) eingestuft und die durchgängige Befahrbarkeit mit Binnenschiffen und einem Mindesttiefgang von 2,50 m gefordert.

bereits jetzt erheblich belastet. Für die nieder-

Moderne Binnenschiffe sind in der Lage, den heutigen, hohen Anforderungen an Transportund Logistikabläufe zu genügen. Container und Stückgutverkehre ergänzen zunehmend die traditionelle Beförderung von Massengütern per Binnenschiff. Die spezialisierten Häfen in Niederbayern sind technologisch auf diese Entwicklung eingestellt. Selbst just-intime Belieferungen sind mit dem Binnenschiff möglich - ausreichende Planungssicherheit bei den Wasserverhältnissen vorausgesetzt. Beispielhaft sei auch der prosperierende Ro/ Ro-Verkehr zwischen Passau und Vidin genannt, dessen Katamarane in der Lage sind, mit einem Leistungseinsatz von gerade 2.500 PS die Ladung von 49 Lkw zu übernehmen. die ansonsten wenigstens mit der 5 bis 6fachen Energie und damit entsprechenden Schadstoffemissionen bewegt werden müssten. Unter ökologischen, aber zunehmend auch ökonomischen Gesichtspunkten ist das Binnenschiff, sofern es system- und verkehrstechnisch zum Einsatz kommen kann, konkurrenzlos.

Das Verkehrsaufkommen auf der deutschen Donau hat sich in den vergangenen Jahren bereits beachtlich erhöht. Vor 1992 und damit vor Fertigstellung des Main-Donau-Kanals lagen die Verkehrszahlen bei etwa 3 Mio. t pro Jahr. Bis zum Jahr 2004 mit 8,4 Mio. t, hat sich der Verkehr inzwischen fast verdreifacht. Dieses Aufkommen bewältigten rund 9.900 Güterschiffe und entspricht der Kapazität von rund 350.000 Lkw. Die Kapazitäten sind jedoch bei weitem nicht ausgeschöpft, die Wasserstraße könnte als Alternative durchaus weitere Anteile des Straßengüterverkehrs – noch dazu äußerst wirtschaftlich und umweltfreundlich – übernehmen.

Davon könnten auch die niederbayerischen Donauhäfen und wirtschaftlichen Nebenbetriebe, die ansässigen Verlader und Niederbayern als Standort insgesamt, verbunden mit der Qualität einer Logistikdrehscheibe zu den erstarkenden Märkten, erheblich profitieren. Insofern ist die Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse auf der Donau eine Angelegenheit von nationaler und internationaler Dimension, aber auch von erheblicher regionalwirtschaftlicher Bedeutung.

Die vorliegenden Unterlagen des Raumordnungsverfahren kommen zu dem Schluss, dass sich alle untersuchten Ausbauvarianten A, C, C₂₈₀ und D₂ positiv auf die Wirtschaftsstruktur auswirken, sich regionaler Nutzen für die Region ableiten lässt und sich letztlich auch die Chancen für Neuansiedelungen von Betrieben verbessern. Diese Auffassung wird von uns geteilt. Eine Verbesserung der Schifffahrtsbedingungen wird die Attraktivität der Donauwasserstraße in ihrer Gesamtheit stärken, die Akzeptanz des Binnenschiffes bei den verladenden Unternehmen erhöhen und sich insgesamt positiv auf die Entwicklung des Standortes Niederbayern auswirken.

Die Nachhaltigkeit der Wirkung der einzelnen untersuchten Varianten auf die Entwicklungs-

möglichkeiten der ansässigen Wirtschaft in Abhängigkeit von den tatsächlich erreichbaren Verbesserungen für die Schifffahrt und das Kosten-/Nutzenverhältnis der einzelnen Maßnahmen im Vergleich zum Ist-Zustand, ist aus unserer Sicht allerdings äußerst differenziert zu betrachten.

I. Ist-Situation

Im Abschnitt Straubing - Vilshofen erreichen derzeit einspurige Fahrzeuge bei Niedrigwasser (RNW₉₇ = Fahrrinnentiefe 2 m) nur eine durchschnittliche Abladetiefe von ca. 1,60 m. Dies gilt nach den erstellten Untersuchungen durchschnittlich an 165 Tagen im Jahr und führt dazu, dass Binnenschiffe diese Strecke nur mit einem Teil ihrer üblichen Ladung passieren können. Bei einem Standardbinnenschiff ist von einer üblichen Abladetiefe (Eintauchtiefe) von 2,50 m auszugehen. Dies erfordert eine Wassertiefe von rund 2,80 m, da aus fahrdynamischen Gründen wenigstens 30 cm Flottwasser unter dem Kiel notwendig sind. Modellrechnungen zeigen, dass - um eine um 10 cm geringere Abladetiefe kompensieren zu können - ein Schiff je nach Typ auf ca. 100 to Ladung verzichten muss. Erreichbare Abladetiefen von 1.60 m führen dazu, dass Schiffe an nahezu der Hälfte eines Jahres rund 900 t Ladekapazität bzw. je nach Schiffstyp ein Drittel bis zur Hälfte ihrer Tragfähigkeit nicht nutzen können.

Selbst bei Mittelwasser können - aus fahrdynamischen Gründen - derzeit kaum größere Abladetiefen als 2,0 m erreicht werden. Die im übrigen Flusslauf der Main-Donau-Wasserstraße bereits erreichte Abladetiefe von 2,50 m wurde im untersuchten Streckenabschnitt beispielsweise im Jahr 2003 nur an 90 Tagen, oder 25 % des Jahres, erreicht. Die untersuchte Strecke weist aber noch ein weiteres Problemfeld auf. Die Breite der Fahrrinne in der Ausbaustrecke beträgt über weite Strecken nur ca. 70 m, zwischen Winzer und Isarmündung sogar nur 40 m. Damit ist i.d.R. Begegnungsverkehr von 2 Schiffen nicht möglich. Derzeit werden rund 50 Abwarteplätze genutzt, um talfahrende Schiffe passieren zu lassen. Diese Situation, als auch die allgemeine Niedrigwasserlage im Untersuchungsgebiet, sind ursächlich für relativ hohe Unfallzahlen. Havarien sind im betroffenen Abschnitt rund

dreimal häufiger zu registrieren als in sonstigen Flussabschnitten.

Die Transportzeiten von Binnenschiffen sind im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern, systembedingt relativ länger. Die bekannt unwägbaren Bedingungen des Wasserstandes der Donau zwischen Straubing und Vilshofen wirken sich daher auf die gesamte Logistikkette, in die das Binnenschiff integriert ist, negativ aus. Entweder ist die Beladung des Schiffes bereits bei Abfahrt auf zu erwartende Untiefen abzustellen oder es besteht die Gefahr. dass bei eintretender Niedrigwassersituation eine Teilentladung (Leichterung) der Schiffe erforderlich wird. Beide Maßnahmen beeinflussen negativ die Wirtschaftlichkeit des Gesamttransportes und führen zu Laufzeitüberschreitungen. Insgesamt wird damit die Wettbewerbsfähigkeit des Binnenschiffes im Verhältnis zu anderen Verkehrsträgern entscheidend geschwächt.

II. <u>Ausbauvariante A</u> (weiter optimierter lst-Zustand)

Bei der flussbaulichen Variante werden bestehende Regelungswerke (Buhnen und Regelungswerke) ergänzt und erneuert. Die Fahrrinnenbreite bleibt konstant, so dass sich an der Situation der eingeschränkten Begegnungsverkehre und der Gefahr von Schiffsunfällen keine Verbesserung ergeben dürfte. Nach den Ergebnissen des Raumordnungsverfahrens kann die Fahrrinnentiefe gegenüber dem Ist-Zustand um 20 cm auf 2,20 m (unter RNW₉₇) verbessert werden. Damit erreicht ein Schiff eine Abladetiefe von rund 1.80 m bei Niedrigwasser und 2,60 m bei Mittelwasser. Die durchgängig erforderlich Abladetiefe von 2,50 m erreichen einspurige Schiffe an ca. 185 Tagen und damit durchschnittlich an rund 20 Tagen pro Jahr oder 12,1 % häufiger im Verhältnis zur Ist-Situation. Für Koppelverbände würde keine Verbesserung gegenüber dem aktuellen Zustand erreicht.

III. <u>Ausbauvarianten C und C₂₈₀</u> (<u>flussregelnde Maßnahmen mit einer Staustufe bei Aicha</u>)

Die Varianten C und C₂₈₀ unterscheiden sich lediglich durch eine Vertiefung der Fahrrinne

bei C₂₈₀ auf 2,80 m. Die absolute Engstelle an der Isarmündung wird von 40 m auf 60 m verbreitert, ansonsten ist eine Verbreiterung der Fahrrinne von 70 auf 80 m zu erreichen. Dies würde bereits erhebliche Vorteile beim Begegnungsverkehr mit sich bringen.

- a) Mit Variante C wäre eine Abladetiefe von 2,50 m an 220 Tagen des Jahres zu erreichen / für Koppelverbände gilt dies an rund 180 Tagen.
- b) Mit Variante C₂₈₀ wird dies an 290 Tagen gewährleistet / für Koppelverbände an rund 235 Tagen.

IV. <u>Ausbauvariante D₂ (3 Staustufen und flussregelnde Maßnahmen)</u>

Die Ausbauvariante D_2 ist nach den Ergebnissen des Raumordnungsverfahrens die untersuchte Trasse, die allein eine ganzjährige Abladetiefe von 2,50 m für einspurige Schiffe gewährleistet. Koppelverbände könnten nach dem Gutachten an 340 Tagen des Jahres die Strecke uneingeschränkt nutzen. Gegenüber

dem Ist-Zustand wäre damit eine Optimal-Lösung für einspurige Schiffe und eine entscheidende Verbesserung für Koppelverbände verbunden.

Die Fahrrinnenbreiten würden auf 80 m oberhalb und 82 m unterhalb der Isarmündung verbreitert, die Engstelle an der Isarmündung auf 60 m. Begegnungsverkehr von Schiffen wären damit weitgehend unproblematisch möglich und Unfallgefahren würden deutlich reduziert.

V. Kosten-Nutzen Verhältnis:

Nach den Einschätzungen der Gutachter werden sich die Kosten für die Ausbauvariante A auf rund 364 Mio. €, bei den Varianten C und C₂₈₀ auf 485 /bzw. 495 Mio. € und bei der Variante D₂ auf rund 673 Mio. € belaufen. Legt man als Maßstab für die Wirksamkeit der eingesetzten Mittel lediglich die erreichbaren Durchschnittswerte der Befahrbarkeit der Donau für einspurige Fahrzeuge zu Grunde, ergibt sich folgendes Bild:

	Mitteleinsatz in Mio. €	Erreichte Abladetiefe von 2,50 m Basis 365 Tage = 100	Basispunkte der Verbesserung gegenüber dem lst-Zustand	Mitteleinsatz je erreichten zusätzlichen Basispunkt
Ist-Zustand	-	45	0	0
Variante A	364	51	6	60,7 Mio. €
Variante C	485	60	15	32,3 Mio. €
Variante C ₂₈₀	495	79	24	20,6 Mio. €
Variante D ₂	673	100	55	12,2 Mio. €

Die alleinige Darstellung des Mitteleinsatzes für die Verbesserung der Schifffahrtsbedingungen ist für sich genommen aber noch nicht ausreichend, um das Kosten/Nutzen-Verhältnis der geplanten Maßnahme ausreichend zu definieren. Vielmehr steigt die Akzeptanz des Schiffsverkehrs mit zunehmender Verlässlichkeit überproportional an. Insofern liegt der Gesamtnutzen der eingesetzten Mittel bei einer möglichst optimalen Gestaltbarkeit der Logistikabläufe noch deutlich über der angestellten, vereinfachten Darstellung.

VI. Gesamtbewertung:

Die IHK für Niederbayern hat bisher stets davon abgesehen, sich im Vorfeld des Raumordnungsverfahrens für eine einzelne Ausbauvariante auszusprechen. Auch kann es nicht Aufgabe der Wirtschaft sein, im Rahmen des laufenden Verfahrens die technische Machbarkeit einzelner Varianten zu überprüfen oder Einzelergebnisse der erstellten, vorrangig technischen Gutachten in Frage zu stellen. Für die Beurteilung durch die Wirtschaft werden die Darlegungen des Verfahrens als objektiv richtig unterstellt.

Unter dieser Prämisse und unter Berücksichtung der Bedeutung der Binnenschifffahrt für unsere Region wird folgendes festgestellt:

- Die Ausbauvariante A ist nach unserer Auffassung nicht geeignet, in ausreichendem Maße die Schifffahrtsverhältnisse auf der Donau bedarfsgerecht zu verbessern. Die Unwägbarkeiten der Wasserstände zwischen Straubing und Vilshofen werden nicht merklich verbessert. Ein deutlicher Vertrauenszuwachs der Verlader in das Verkehrsmittel Binnenschiff ist nicht zu erwarten. Insofern sind auch positive Auswirkungen für die ansässigen Häfen als zu gering zu bewerten, als dadurch wirtschaftlich verbesserte Rahmenbedingungen und damit beschäftigungswirksame Impulse verbunden wären.
- Ausbauvariante C / C₂₈₀
 Ähnlich, wenngleich abgeschwächt, sind die Auswirkungen der Ausbauvariante C zu beurteilen.

Lediglich die Ausbauvariante C₂₈₀ bringt bereits deutliche Verbesserungen gegenüber der Ist-Situation mit sich. Positive Auswirkungen auf die Hafenwirtschaft und die ansässigen Verlader sind durchaus zu erwarten. Allerdings ist diese Maßnahme ebenfalls noch nicht geeignet, gleichwertige Schifffahrtsverhältnisse auf der Donau, wie im Ober- und Unterlauf der Niedrigwasserstrecke herzustellen. Nachdem, zumindest auf dem deutschen Streckenabschnitt der Donau, der Ausbau nach den Standards für ein Binnenschiff mit einer Abladetiefe von 2.50 m bereits vollzogen ist und in Nachbarstaaten am Erreichen dieses Ziels ebenfalls festgehalten wird, würde eine bloße

Umsetzung der Variante C₂₈₀ weiter und nachhaltig Unwägbarkeiten der Schifffahrtsverhältnisse für die gesamte Donaustrecke mit sich bringen.

Das günstigste Verhältnis des erreichbaren Nutzens für die Wirtschaft zu den eingesetzten Mitteln und ein Höchstmaß an Verlässlichkeit der Donauwasserstraße für die Binnenschifffahrt, lässt sich nach unserer Auffassung mit Umsetzung der Ausbauvariante D2 erreichen. Die Zielsetzung eines barrierefreien Schiffsverkehrs zwischen Straubing und Vilshofen korrespondiert auch mit den konkreten Planungen eines Ausbaus der gesamten Donau im Rahmen der transeuropäischen Netze. Für die Einbindung des Schiffsverkehrs in die Transportabläufe würden ebenso optimale Voraussetzungen geschaffen, wie notwendige Impulse für die wirtschaftliche Entwicklung und die Beschäftigung in den Donauhäfen, den angegliederten Nebenbetrieben, ansässigen Verladern und Logistikbetrieben.

Nach den Ergebnissen des Raumordnungsverfahrens kommen wir aus Sicht der Regionalwirtschaft in Niederbayern insgesamt zu dem Schluss, dass ausschließlich die Ausbauvariante D₂ mit ihren Parametern geeignet ist, die Entwicklungsziele für unsere Region uneingeschränkt zu unterstützen und eine bestmögliche Nutzung der Donauwasserstraße zu gewährleisten. Wir fordern deshalb einen Ausbau der Donau in dieser Form.

Unsere Stellungnahme wurde wegen der unmittelbaren Auswirkungen mit allen anderen bayerischen Industrie- und Handelskammern einvernehmlich abgestimmt.



Die Donau ist die Verkehrsalternative der Zukunft.

Dieser zweitlängste Strom Europas ist durch die Verbindung über die Main-Donau-Wasserstraße zum Rhein die einzige Binnenwasserstraße im Netz der paneuropäischen Verkehrskorridore.

Die künftig verstärkte Verkehrsnutzung der Donau ist volkswirtschaftlich unverzichtbar. Eisenbahn- und Straßengüterverkehr stoßen zunehmend an ihre Grenzen.

Die Donau eröffnet die Chance, wesentliche Bereiche des wachsenden Verkehrs wirtschaftlich günstig und ökologisch schonend aufzunehmen.

Für die Donau bedeutet dies, dass neben Verkehrswachstum und Verkehrsverlagerung auch die gesamte damit zusammenhängende Infrastruktur inklusive der Häfen systematisch optimiert werden muss.

Die bisherige Entwicklung ist unzulänglich und bedarf erheblicher Anstrengungen, um die Donaueuropäischen Länder im gemeinsamen Markt der Europäischen Union zusammen zu führen.

Damit die Donau das leisten kann, sind nicht nur kleine Korrekturen, sondern situationsadäquate Ertüchtigungsmaßnahmen notwendig. Dies wird im Einzelnen wie folgt begründet:

1. Ganzjährige Befahrbarkeit der Donau

Die Wasserstraße Donau muss im Abschnitt Straubing-Vilshofen so ausgebaut werden, dass möglichst gleichmäßig über das gesamte Jahr hinweg eine Mindestabladetiefe von 2,50 m gesichert ist. Nur wenn zuverlässig an 365 Tagen von der Befahrbarkeit ausgegangen werden kann, ist mit einer Verlagerung der Verkehrszuwächse zugunsten von Schiffstransporten zu rechnen.

Darüber hinaus ist eine Fahrrinnenbreite auf der Gesamtstrecke von 80 m anzustreben, damit die nautische Befahrbarkeit verbessert wird und damit auch das Havarierisiko deutlich gesenkt werden kann.

Im Übrigen wird die ganzjährige Abladetiefe von 2,50 m auch von der Expertengruppe der EU, unter Leitung von Karel van Miert, gefordert, da es sich beim Wasserstraßennetz der Donau um einen wichtigen Teil der Transeuropäischen Netze handelt. Eine erfolgreiche wirtschaftliche Integration der bisherigen und auch künftigen EU-Beitrittsstaaten entlang der Donau kann nur über einen Donauausbau der geforderten ganzjährigen Abladetiefe erreicht werden.

Bereits jetzt kann zwischen Mainz und Straubing auf einer Flussstrecke von ca. 650 km eine Abladetiefe von 2,50 m garantiert werden. Die Donau-Anrainerstaaten realisieren ebenfalls ein solches Ausbauvorhaben, was die Wichtigkeit und Notwendigkeit der Donau als Verkehrsträger und europäische Integrationshilfe unterstreicht. Eine Negierung der Bedeutung einer ganzjährigen Binnenschifffahrt zeigt fehlende europäische Verantwortung. Nur ohne gravierende mobilitätshemmende Engpässe sind Güteraustauschprozesse ungehindert möglich und behindern nicht die Integrationsanstrengungen der neuen EU-Mitglieder.

2. Erschließungseffekte

Der Donauausbau Straubing – Vilshofen soll dazu beitragen, dass die Wirtschaftskraft des ostbayerischen Raumes durch die bessere Einbindung innerhalb Deutschlands und der Europäischen Gemeinschaft gestärkt wird.

Die Chancen für eine Neuansiedlung von Betrieben im Einzugsbereich des Donauausbaus werden sich nur dann wesentlich verbessern, wenn für die Wirtschaftsunternehmen erkennbar ist, dass die Donau ein verlässlicher Verkehrsweg ist, also das gesamte Jahr die gleich guten, zuverlässigen Voraussetzungen bietet.

Durch die Verbesserung der Standortvorteile für die Region trägt das Vorhaben auch dazu bei, quantitativ und qualitativ ein verbessertes Angebot an Arbeitsplätzen zu schaffen.

Bei einem größeren Verkehrsaufkommen profitieren besonders die Häfen Straubing und Deggendorf, die bereits mit hohem Investitionsaufwand für eine ganzjährig befahrbare Donau gerüstet sind. Sie können die ihnen zugedachte Rolle nur dann im vollen Umfang erfüllen, wenn sie ganzjährig für voll beladene Schiffe erreichbar sind. Die Hafenanlagen sind Schnittstellen der kombinierten Verkehre und können künftig bei optimaler Nutzung der Wasserstraße zusätzliche Arbeitsplätze schaffen. Mit einem verstärkten Schifffahrtsaufkommen werden auch die Logistikdienstleistungen für die Binnenschifffahrt stärker nachgefragt und somit ergeben sich gewichtige indirekte Beschäftigungsauswirkungen, wie z. B. Beschäftige in den Häfen, Güterverkehrszentren oder bei dort angesiedelten Unternehmen.

Gerade nach der EU-Erweiterung liegt der bayerische Wirtschaftraum zentral in Mitteleuropa. Durch den Ausbau der Donau können die Häfen zwischen Regensburg und Passau immer mehr zum Gateway zwischen Ost und West aber auch zwischen Nord und Süd werden. Durch die Verbindung der drei Verkehrsträger Straße, Schiene und Wasserstraße eröffnen sich neue, dringend benötigte Chancen für den Wirtschaftsraum Ostbayern.

3. Umweltverträglichkeit

Im Vergleich zum LKW ist das Binnenschiff ein umweltfreundlicher Verkehrsträger, der das Potential hat, die Fernstraßen zu entlasten und damit Emissionen zu reduzieren. Dabei gehen wir davon aus, dass der Gesetzgeber auch die Binnenschiffe zu einer entsprechenden Dieseltechnik verpflichtet, um den Feinstaub-Ausstoß zu reduzieren. Zu berücksichtigen ist, dass die Wassertiefe Einfluss auf die Kosten des Transports und die Emissionen mit dem Schiff hat. Es gilt die Regel: Je niedriger der Wasserstand, umso höher die Emissionen, da der Brennstoffverbrauch bei den Schiffen von der jeweiligen Wassertiefe abhängt. Umgekehrt, je höher der Wasserstand, umso niedriger ist der Brennstoffverbrauch und damit umso geringer sind die Emissionen. Das heißt, ökologisch sinnvoll ist die Variante, die das ganze Jahr einen möglichst konstanten Wasserstand gewährleistet.

Das große Ziel "Umweltschutz" kann langfristig nur erreicht werden, wenn die Massengüter und zeitlich unproblematischen Güter so weit wie möglich auf dem Wasserweg transportiert werden, um die schon jetzt zum Teil überfüllten und mit Staus überzogenen Straßen zu entlasten und dadurch die Gesellschaft und ihre Umwelt vor den negativen Effekten des Straßenverkehrs zu schützen.

4. Bewirtschaftungskosten

Da durch die flussbaulichen Maßnahmen künftig verstärkt mit dem Ausbleiben natürlicher Geschiebefrachten zu rechnen ist, sind entsprechende Maßnahmen erforderlich. Dabei ist darauf zu achten, dass dieser Bewirtschaftungsfaktor in die Planung einbezogen wird und bei der Abwägung der Ausbauvariante der Vorzug zu geben ist, die die geringsten Geschiebezugaben und Unterhaltsbaggerungen hat und somit pro Jahr die geringsten Kosten verursachen wird.

Um ein Kosten/Nutzen-Verhältnis ausreichend zu definieren, ist auch die Ermittlung der abgezinsten Gesamtkosten über die Nutzungsdauer der Schifffahrtsstraße in die Abwägung einzustellen.

5. Nachhaltigkeit

Beim Donauausbau handelt es sich um eine Jahrhundertmaßnahme mit entsprechend großem finanziellen Aufwand. Deshalb muss einer Ausbauvariante der Vorzug gegeben werden, die mehreren Generationen in den Donauländern gerecht wird und auch der künftigen Verkehrsentwicklung entspricht. Ein Donauausbau, der im Wesentlichen nur am Ist-Zustand festhält, schadet der Umwelt, der Verkehrslogistik und dem Arbeitsmarkt. Überdies wird das Gebot der nachhaltigen Entwicklung missachtet. Nicht nur die Bürger, sondern auch die zu unterstützenden südosteuropäischen Nachbarn haben Anspruch darauf.

6. Hochwasserschutz

Die geplanten Hochwasserschutzmaßnahmen sind notwendig und zeitnah umzusetzen, damit auch außerhalb der Städte ein durchgehender Hochwasserschutz gegen ein hundertjährliches Hochwasserereignis gegeben ist. Es sind nicht nur geschlossene Siedlungen und Gewerbegebiete, sondern auch alle wichtigen Verkehrsverbindungen und Infrastruktureinrichtungen zu schützen. Die Baumaßnahmen für das Hochwasserschutzkonzept sind vom eigentlichen Donauausbau abzukoppeln und möglichst schnell umzusetzen.

7. Verwendung von öffentlichen Mitteln

Der rund 70 km lange Donauabschnitt Straubing-Vilshofen ist der letzte noch verbliebene Engpass der rund 750 km langen Main-Donau-Wasserstraße von Mainz bis Jochenstein. Dieser Flaschenhals ist die am schwerwiegendsten wirkende Behinderung der gesamten schiffbaren Donaustrecke. Gerade in Zeiten knapper finanzieller Mittel ist darauf zu achten, dass die Steuergelder sinnvoll Verwendung finden. Für die Donau gilt wie für jeden anderen Lebensbereich: "Jede Kette ist so stark wie ihr schwächstes Glied". Das bedeutet, dass die Engpassstelle der Donau der Forderung einer langfristigen Wirtschaftlichkeit und der ökologischen Qualität gerecht werden muss. Dies wird nach unserer Auffassung nur dann erfüllt, wenn an 365 Tagen im Jahr eine durchgängige Befahrbarkeit der Donau mit der optimalen Traglast der jeweiligen Standard-Binnenschiffe gewährleistet ist.

Für Ausbaumaßnahmen, die diese Forderungen nicht erfüllen, werden somit die öffentlichen Mittel nur bedingt zielführend eingesetzt, was den jetzigen und den zukünftigen Generationen nicht zuzumuten ist.

Stellungnahme des Zweckverbandes Donau-Hafen Deggendorf



Beschluss:

Die Verbandsversammlung des Zweckverbandes Donau-Hafen Deggendorf nimmt im Rahmen der Anhörung zum Raumordnungsverfahren "Ausbau der Bundeswasserstraße Donau zwischen Straubing und Vilshofen; Varianten A, C und D2" gemäß Anschreiben der Regierung von Niederbayern vom 14.01.2005, AZ: 350-8263-11 wie folgt Stellung:

Variante A

erreicht auch für einspurige Schiffe an mindestens 180 Tagen (ca. 6 Monate) keine Abladetiefe von 2,50 m.

Bei RNW97 ist nur mit einer Verbesserung der Abladetiefe um ca.0,20 m (auf 1,80 m) für einspurige Schiffe zu rechnen.

Die Fahrrinnenbreite verbleibt beim IST-Zustand von ≤ 70,0 m.

Hinderliche Engstellen werden nicht beseitigt.

Die Variante A ist aus schiffahrts- und hafenspezifischer Sicht ungeeignet, um die Bundeswasserstraße Donau zu einer ganzjährig, wirtschaftlich zu befahrenen Flussstrecke auf der Basis einer zu fordernden Abladetiefe von 2,50 m zu ertüchtigen.

Variante C

erreicht auch für einspurige Schiffe an 145 Tagen (ca. 5 Monate) keine Abladetiefe von 2,50 m.

In der Untervariante C 2,80 wird dies bereits wesentlich verbessert. Hier wird eine Abladetiefe von 2,50 m nur noch an 75 Tagen (ca. 2,5 Monate) für einspurige Schiffe verfehlt.

C erreicht bei RNW97 für einspurige Schiffe eine Verbesserung der Abladetiefe um ca. 0,40 m (auf 2,00 m). In der Untervariante C 2,80 wird dies ebenfalls verbessert. Hier wird ein Wert von 2,30 m erreicht.

Bei beiden C-Varianten beträgt die Fahrrinnenbreite im staugestützten Bereich ≥ 80,0 m und verbleibt ansonsten beim derzeitigen IST-Zustand von ≤ 70,0 m.

(Begegnung von Gütermotorschiffen u. 2-er Schubverbänden sind damit auf ca. 73% der Strecke möglich).

Die beiden C-Varianten stellen den Versuch eines Kompromisses zwischen einem vollen staugestützten Ausbau (D2) und der Variante A (flussregulierende Maßnahmen) dar.

Gegenüber C wartet aus schifffahrts- und hafenspezifischer Sicht die Untervariante C 2,80 mit wesentlich besseren Ergebnissen auf. Sie ist daher (sollte die aus der Sicht des Zweckverbandes optimale Variante D2 nicht verwirklicht werden) der ursprünglichen Variante C vorzuziehen.

Variante D2

erreicht die Abladetiefe von 2,50 m für einspurige Schiffe ganzjährig.

Die Abladetiefe von 2,50 bei RNW97 wird auch für 2-spurige Schiffe erreicht.

Die Fahrrinnenbreite beträgt auf der gesamten Strecke ≥ 80,0 m, was auch Begegnungsverkehre ermöglicht.

Die Variante D2 ist daher aus schifffahrtsund hafenspezifischer Sicht zu bevorzugen.

Stellungnahme des Zweckverbandes Industriegebiet (ZVI) mit Donau-Hafen Straubing-Sand



Die Verbandsversammlung des Zweckverbandes Industriegebiet mit Donau-Hafen Straubing-Sand beschließt, im Rahmen der Anhörung zum Raumordnungsverfahren "Ausbau der Bundeswasserstraße Donau zwischen Straubing und Vilshofen" gemäß Schreiben der Regierung von Niederbayern vom 14.01. 2005 wie folgt Stellung zu nehmen:

a) Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit und Wirtschaftlichkeit des Hafens Straubing-Sand

Der Zweckverband Industriegebiet mit Donauhafen Straubing-Sand (ZVI) hat in den Hafenneubau und in Grundstücke sowie deren Erschließung rund 40 Millionen € investiert. Im Umfeld des Hafens entstand auf einer Fläche von netto ca. 90 Hektar zusätzlich ein moderner Industrie- und Logistikpark.

Die öffentlichen Investitionen in Grundstücke, Infra- und Suprastruktur des Hafens und des Industrie-/Logistikparks haben Investitionen von Ansiedlungsbetrieben im finanziellem Ausmaß von zusätzlich mindestens 150 Millionen Euro initiiert. In Straubing-Sand wurden bis jetzt ca. 2.000 Arbeitsplätze geschaffen, davon 2/3 in Verkehrs- und Logistikbereich. In den unmittelbar im Kaibereich angesiedelten 6 Betrieben arbeiten ca. 130 Beschäftigte.

Der ZVI hat die Führung des Hafens der Hafen Straubing-Sand GmbH übertragen. Deren Gesellschafter sind die Stadt Straubing, der Landkreis Straubing-Bogen sowie die Gemeinde Aiterhofen.

Die schifffahrtsseitigen Behinderungen auf dem Streckenabschnitt Straubing-Vilshofen tangieren wesentlich die Wirtschaftlichkeit und Wettbewerbsfähigkeit sowohl des Maßnahmeträgers (ZVI)/Hafenbetreibers, als auch der angesiedelten Unternehmen.

Im einzelnen ist zu bemerken:

Schifffahrtsbehinderungen

- Mangelnde Auslastung der Tragfähigkeit von Binnenschiffen, damit einhergehend höhere Kosten je Tonnageeinheit
- Einschränkung der Wettbewerbsfähigkeit der Binnenschifffahrt gegenüber LKW und Bahn
- Zeitliche Unvorhersehbarkeit der Ereignisse (z. B wegen ca. 9-tägigem Vorlauf Rotterdam –Straubing)
- Notwendigkeit für Leichterungen, Zusatzkosten für Auftraggeber
- Wirtschaftlicher Einsatz eines Binnenschiffes setzt verlässliche Schifffahrtsbedingungen voraus; nur dann kostengünstige Frachtraten

- Wirtschaftlichkeit

- Amortisation des investierten privaten und öffentlichen Kapitals des Hafenträgers und der Ansiedlungsbetriebe
- Auslastungsziele der Betriebe können extern verursacht – nicht erreicht werden
- Hafenansiedlungsbetriebe sind gegenüber der Hafengesellschaft verpflichtet, bestimmte Garantiemengen umzuschlagen. Die Betriebe laufen Gefahr, bei ungünstigen Schifffahrtsverhältnissen für Defizitmengen Strafentgelte leisten zu müssen.

- Wettbewerbsfähigkeit

 Sowohl die einzelnen Binnenhäfen, als auch deren Ansiedlungsbetriebe stehen im ständigen Wettbewerb, der durch die unterschiedlichen Wasserstandsverhältnisse von und zu den Hafenstandorten verzerrt wird.

- Wettbewerbsnachteile der Binnenschifffahrt und damit auch deren wasseraffine Partner ergeben sich gegenüber den Verkehrsträgern Straße und Schiene
- Nachhaltiges Verlagerungspotential, insbesondere von der Straße auf das Binnenschiff, ergibt sich erst dann, wenn der Binnenschifffahrt ganzjährig ausreichende Abladetiefen, und das sind 2.50 m, eingeräumt werden können.

Erhaltung/Sicherung und Schaffung von Arbeitsplätzen

Die Beseitigung des Schifffahrtsengpasses zwischen Straubing- und Vilshofen ist Grundvoraussetzung für eine nachhaltige Sicherung von Arbeitsplätzen im und am Hafen Straubing. Neue Arbeitsplätze werden nur entstehen, wenn gegenüber dem Istzustand der Schifffahrtsverhältnisse durch Ausbaumaßnahmen bedeutende Verbesserungen eintreten werden.

- Neuansiedlungen im Kaibereich

- Im Hafen Straubing stehen noch Grundstücke im Ausmaß von 50.000 qm auf einer Kailänge von ca. 250 m zu Verfügung. Bei Ansiedlungsverhandlungen kann nicht verschwiegen werden, dass der Hafen Straubing nicht ganzjährig mit 2,50 m Abladetiefe angefahren werden kann. Dieses Manko verhinderte bisher die Vermarktung weiterer Ansiedlungsflächen.

Schiffsgüterumschlag für den BioEnergiepark Straubing

Im sog. Hafenrandgebiet entwickeln wir derzeit den sog. Bio-Energiepark. Auf einer Fläche von ca. 18 Hektar sollen und werden sich Betriebe ansiedeln, die Nachwachsende Rohstoffe für stoffliche und energetische Zwecke verarbeiten.

Im I. Bauabschnitt wird derzeit Europas größte Fertigungsstätte für Holzpellets (120.000 jato) errichtet. 2006 wird ein großes Biomasseheizkraftwerk in Betrieb gehen. Derzeit laufen erfolgsversprechende Verhandlungen über die Ansiedlung von Unternehmen zur Erzeugung von Biodiesel (aus Raps oder Rapsöl) und Bioethanol (aus Weizen). Nachhaltig werden ca 250 zusätzliche, teilweise hochqualifizierte Arbeitsplätze entstehen.

Wir gehen davon aus, dass sich daraus für die Ver- und Entsorgung der Werke ein zusätzlicher jährlicher Schiffsgüterumschlag von 250.000-300.000 Tonnen ergeben wird.

Die Chance, dass Straubing als Ansiedlungsstandort ausgewählt wird, steht und fällt mit der nachhaltigen Gewährleistung von effizienten Fahrwasser- und Abladetiefen zum und vom Hafen Straubing.

- Entwicklung von Straubing-Sand als Flottenwechsel- und Leichterungshafen

Durch die Verbesserung der Fahrrinnenverhältnisse im Streckenabschnitt Schleuse Straubing – Hafeneinfahrt, kann sich der Hafen Straubing – neben Kelheim und Regensburg – als weiterer Standort für die gewollte Brechung von Langstreckenverkehren profilieren. Wir denken hierbei insbesondere an Schiffsgüterumschläge im Zusammenhang mit einem Wechsel der Reederei, z. B. Umschlag von einem holländischen Großschiff auf Schiffseinheiten aus den EUBeitritts-Staaten oder -Kandidaten

b) Stellungnahme aus hafen- und schifffahrtsspezifischer Sicht zu den Ausbauvarianten

Variante A

erreicht auch für einspurige Schiffe an mindestens 180 Tagen (ca. 6 Monate) keine Abladetiefe von 2,50 m

Bei RNW97 ist nur mit einer Verbesserung der Abladetiefe um ca.0,20 m (auf 1,80 m) für einspurige Schiffe zu rechnen.

Die Fahrrinnenbreite verbleibt beim IST-Zustand von ≤ 70,0 m

Hinderliche Engstellen werden nicht beseitigt.

Die Variante A bringt aus hafen- und schifffahrtsspezifischen Aspekten gegenüber dem Istzustand nur unwesentliche Verbesserungen der Fahrrinnen- und Schiffsabladeverhältnisse.

Variante C

erreicht auch für einspurige Schiffe an 145 Tagen (ca. 5 Monate) keine Abladetiefe von 2,50 m

In der Untervariante C 2,80 wird dies bereits wesentlich verbessert. Hier wird eine Abladetiefe von 2,50 m nur noch an 75 Tagen (ca. 2,5 Monate) für einspurige Schiffe verfehlt.

C erreicht bei RNW97 für einspurige Schiffe eine Verbesserung der Abladetiefe um ca. 0,40 m (auf 2,00 m). In der Untervariante C 2,80 wird dies ebenfalls verbessert. Hier wird ein Wert von 2,30 m erreicht.

Bei beiden C-Varianten beträgt die Fahrrinnenbreite im staugestützten Bereich ≥ 80,0 m und verbleibt ansonsten beim derzeitigen IST-Zustand von ≤ 70,0 m

(Begegnung von Gütermotorschiffen u. 2-er Schubverbänden sind damit auf ca. 73% der Strecke möglich) Die beiden C-Varianten sind ein Kompromiss zwischen der Variante A (flussregelnde Maßnahmen) und der Variante D 2 (3 Staustufen und flussregelnde Maßnahmen).

Variante C ergibt bezüglich der Fahrrinnenund Abladetiefe nicht befriedigende Ergebnisse für die Häfen und die Binnenschifffahrt.

Die Variante C 2,80 bringt wesentlich bessere Ergebnisse. C 2,80 stellt aus hafenund schifffahrtsspezifischen Aspekten jedoch eine Mindestanforderung an den Ausbauzielen dar.

Variante D2

erreicht die Abladetiefe von 2,50 m für einspurige Schiffe ganzjährig.

Die Abladetiefe von 2,50 bei RNW97 wird auch für 2-spurige Schiffe erreicht.

Die Fahminnenbreite beträgt auf der gesamten Strecke ≥ 80,0 m, was auch Begegnungsverkehre ermöglicht.

Unter hafen- und schifffahrtstechnischen Aspekten, ist die Variante D 2 gegenüber den übrigen Ausbauvarianten zu bevorzugen.

Zusammenfassung der Verfahrensschritte zum Planfeststellungsverfahren

Regierungsdirektorin Marion Kutschkow, Wasser- und Schiffahrtsdirektion Süd

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 notwenigen technischen, ökologischen und sonstigen Unterlagen detaillierter auszuarbeiten, insbesondere im Hinblick auf die landschaftspflegerische Begleitplanung bedarf es noch weiterer Konkretisierung.

Das Vorhaben ist außerdem auf jeden Fall einer Umweltverträglichkeitsprüfung, unabhängig von der 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.

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

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

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

ISSN: 1433-1381

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