BR vom 20.05.2022,

Donauausbau zwischen Straubing und Deggendorf liegt im Zeitplan

Mehr als 1,4 Miliarden Euro sollen der derzeit laufende Ausbau der Donau und die begleitenden Hochwasserschutzmaßnahmen zwischen Straubing und Deggendorf kosten. Die Bauarbeiten liegen im Zeitplan - trotz diverser Probleme.

Von

Christian Riedl

Die Arbeiten zur im Rahmen des Donauausbaus geplanten Verbesserung des Hochwasserschutzes im Landkreis Deggendorf liegen im Zeitplan. Das bestätigte ein Sprecher der für die Bauarbeiten verantwortlichen Gesellschaft WIGES (Wasserbauliche Infrastrukturgesellschaft) am Freitag bei einer Baustellenbesichtigung. Zwar spürten die beauftragten Unternehmen den aktuellen Mangel bestimmter Baumaterialien wie zum Beispiel Stahl, man könne dies aber durch Umplanungen bisher gut auffangen, sagt WIGES-Sprecher Dominik Zehatschek.

Gesamtkosten: 1,4 Milliarden Euro

Aktuell sind die Arbeiten am Schöpfwerk in Metten (Lkr. Deggendorf) und der Neubau von Deichen donauaufwärts zwischen Metten und Offenberg die größten Baustellen. Die Kosten für den Bau des sogenannten Polders Offenberg/Metten betragen fast 54 Millionen Euro. Insgesamt sind für den Donauausbau zwischen Straubing und Deggendorf samt der Verbesserung des Schutzes vor einem hundertjährlichen Hochwasser mehr als 1,4 Milliarden Euro veranschlagt.

Neues Schöpfwerk in Metten

Parallel zu den Baumaßnahmen an insgesamt fünf Poldern zum Hochwasserschutz wird auch die Donau selbst ausgebaut. Zwischen dem Hafen Straubing und der Schleuse Straubing wird die Fahrrinne ausgebaggert und um 60 Zentimeter vertieft. In Metten im Landkreis Deggendorf wird bis zum Herbst ein neues Schöpfwerk fertiggestellt. Die Pumpen dort haben eine Förderleistung von bis zu zehn Kubikmeter Wasser pro Sekunde. Das Mettener Schöpfwerk ist damit eines der größten in Bayern, sagt Dominik Zehatschek.

Neuer Deich bei Kleinschwarzach

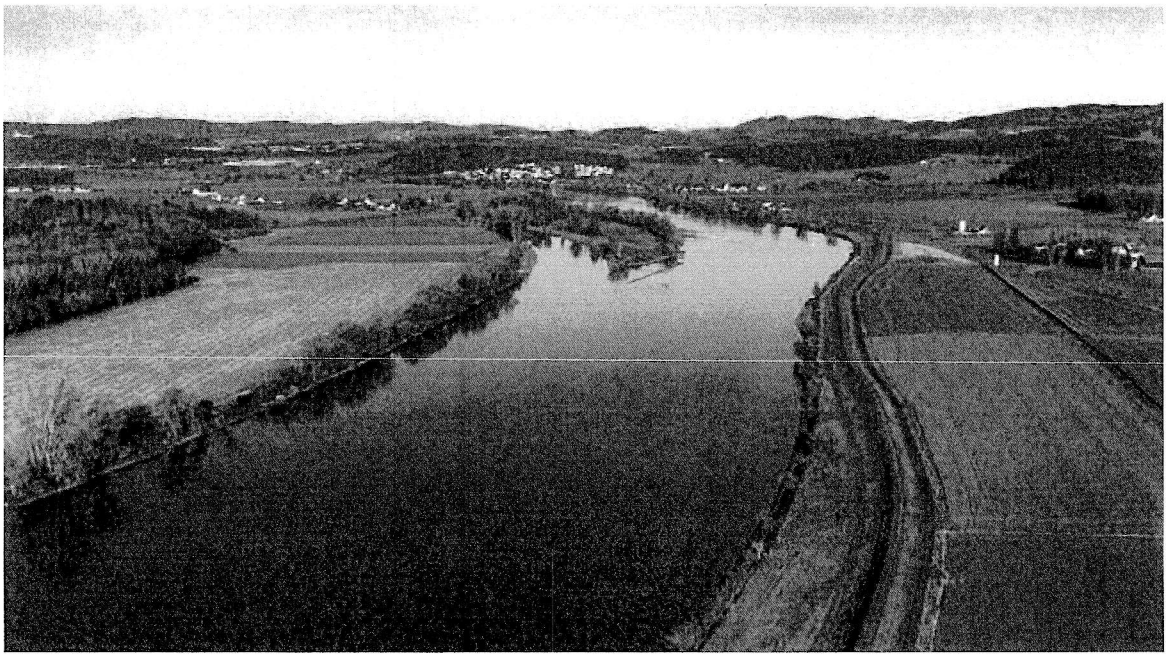
Deutlich sichtbar und verbunden mit großen Erdbewegungen ist außerdem die Deichrückverlegung bei Kleinschwarzach an der Grenze der Landkreise Deggendorf und Straubing-Bogen. Dort werden ein über fünf Meter hoher Deich neu aufgebaut und eine Kreisstraße um rund 200 Meter zurückverlegt, um der Donau im Hochwasserfall mehr Raum zu geben.

Süddeutsche Zeitung vom Samstag, 14. Mai 2022

Hochwasserschutz: CSU sorgt sich um Donauausbau

13. Mai 2022, 16:55 Uhr

Lesezeit: 1 min



Die Donau fließt am Rande des Bayerischen Waldes durch Niederbayern und soll nach aktuellen Plänen hochwasserfest gemacht werden.

(Foto: Armin Weigel/dpa)

Das Bundesverkehrsministerium prüft offenbar, ob die Bauarbeiten an dem Fluss in Niederbayern noch wirtschaftlich sind. Wird das Großprojekt zu teuer?

Von Andreas Glas

In der Staatsregierung geht die Sorge um, dass die Bundesregierung den Donauausbau in Niederbayern teilweise oder komplett stoppen könnte. Vor allem in Reihen der CSU kursieren seit ein paar Tagen entsprechende Gerüchte. Die Hintergründe dieser Spekulationen: Nach SZ-Informationen aus Regierungskreisen führt das Bundesverkehrsministerium derzeit eine Wirtschaftlichkeitsprüfung für den Ausbau und den Hochwasserschutz des knapp 70 Kilometer langen Flussabschnitts zwischen Straubing und Vilshofen durch. Die Prüfung soll demnach mit den zuletzt massiv gestiegenen Baupreisen

zu tun haben sowie mit der Corona-Krise, dem Krieg gegen die Ukraine und den daraus resultierenden Kosten für den Bund.

Ein Ergebnis der Wirtschaftlichkeitsprüfung gibt es dem Vernehmen nach aber noch nicht - und damit keine belastbaren Hinweise, dass das Projekt wirklich gefährdet ist.

Ein Stopp des Donauausbaus wäre eine späte Wendung in der an Wendungen nicht armen Historie dieses Großprojekts, das jahrzehntelang ein Streitthema war. Während der Freistaat Millionensummen in Studien zum Ausbau investierte und die CSU vehement für den Bau einer Staustufe und eines Kanals warb, lehnten Umweltschützer eine Kanalisierung des Flussabschnitts mit Staustufen vehement ab.

Seehofer setzte 2013 einen sanften Ausbau durch

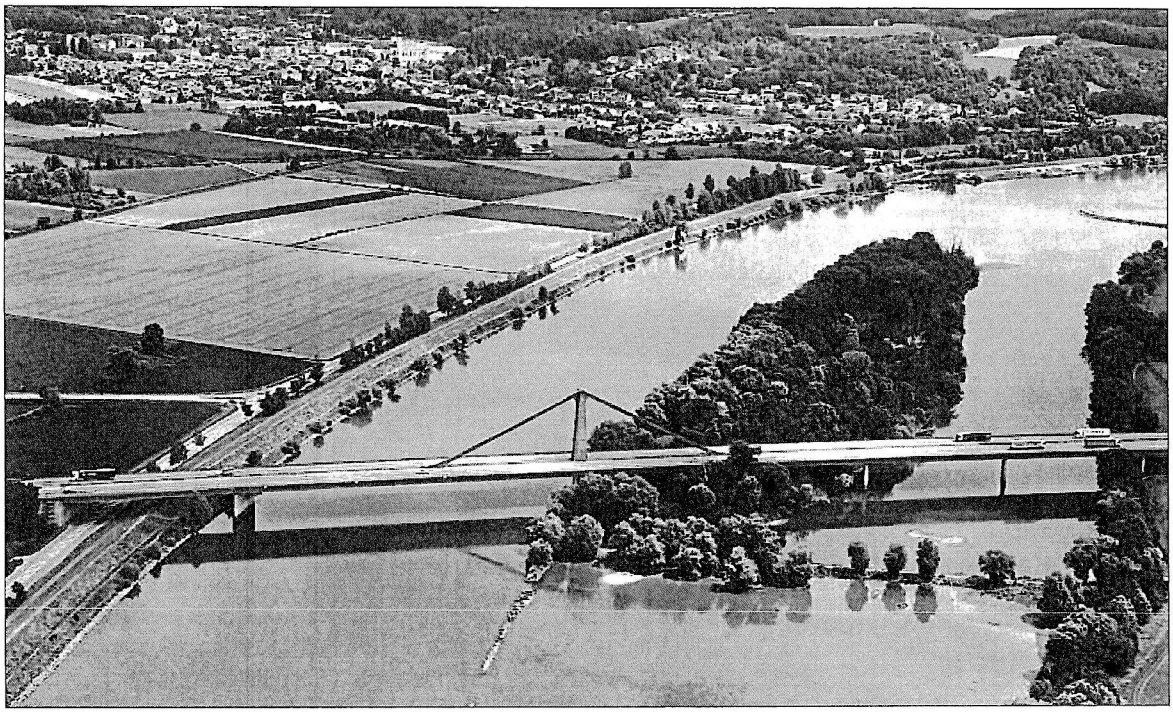
Beeindruckt von den Protesten setzte der damalige Ministerpräsident Horst Seehofer (CSU) dann im Jahr 2013 eine sanfte, naturnahe Variante des Donauausbaus durch, ohne Staustufen. Der Spatenstich erfolgte im Sommer 2020, zunächst für den 38 Kilometer langen Teilabschnitt zwischen Straubing und Deggendorf. Hochwasser soll in dem Gebiet, so lautet das Versprechen, nur noch alle 100 statt wie bisher alle 30 Jahre auftreten. Dazu soll die Vergrößerung der Fahrrinnentiefe großen Frachtern helfen, das bislang für die Schifffahrt komplizierte und unfallträchtige Donau-Teilstück besser befahren zu können.

Nach dem Willen der Politik soll der Donauausbau auch die parallel zum Fluss verlaufende Autobahn A 3 entlasten und damit einen Beitrag zur Verlagerung des Straßenverkehrs leisten. Der Ausbau der Wasserstraße und die Verbesserung des Hochwasserschutzes an der Donau sind mit Kosten von insgesamt rund 1,43 Milliarden Euro veranschlagt.

Kommt der Donauausbau ins Stocken?

Bundesverkehrsministerium prüft offenbar Wirtschaftlichkeit – Alarmstimmung in München

Von Alexander Kain



Der sanfte Ausbau der Donau – hier ein Abschnitt bei Metten – steht im Bundesverkehrswegeplan 2030 unter „vordringlichem Bedarf". Nun gibt es Spekulationen, ob die Maßnahme aus Kostengründen teilweise oder ganz gestoppt wird. – Foto: Binder

München. Es waren jahrelange, heftig geführte Streitigkeiten bis weit über Niederbayern hinaus, ehe die Entscheidung beim Donauausbau zwischen Straubing und Vilshofen feststand. Mittlerweile steht der sogenannte „sanfte Ausbau", der viel von der bisherigen Natur belässt, der Donauschifffahrt aber nicht wirklich übermäßig hilft, im Bundesverkehrswegeplan 2030. Der listet die wichtigsten Verkehrsprojekte des Bundes auf. Dort wird der Donauausbau sogar unter „vordringlicher Bedarf" geführt und ist damit zu den Projekten, die möglichst rasch durchgeführt werden sollen, wenn Geld da ist. Abschnittweise sind die Arbeiten bereits in vollem Gange.

Nun allerdings ist im politischen Betrieb zu vernehmen, dass es Probleme beim Donauausbau geben könnte – weil das Bundesverkehrsministerium wohl der Auffassung ist, dass der Donau-Ausbau in Niederbayern eine angepasste Wirtschaftlichkeitsberechnung aufgrund der allgemeinen Baukostensteigerungen sowie Corona und des Ukraine-Kriegs erfordert.

Glauber: „Es darf zu keinen Verzögerungen kommen"

Allerdings, auch das ist klar zu vernehmen, seien die Diskussionen zur Wirtschaftlichkeitsberechnung noch nicht abgeschlossen und eine Entscheidung über das weitere Vorgehen damit noch nicht gefallen. Neben der Frage, wie in Zukunft der Wasserverkehr auf der Donau funktionieren soll, könnte der Vorgang vor allem in einer Hinsicht Probleme aufwerfen: Der Ausbau des Hochwasserschutzes entlang der Donau ist mit dem eigentlichen Donauausbau planerisch verknüpft.

In München herrscht mittlerweile Alarmstimmung. „Die Gerüchte sind auch dem Bayerischen Umweltministerium bekannt", bestätigt man dort auf Nachfrage. „Belastbare Daten liegen dem Ministerium aber nicht vor. Nächster Schritt sind direkte Gespräche des Ministeriums mit dem Verkehrsministerium des Bundes. Die aktuellen Baumaßnahmen und Planungen laufen jedenfalls uneingeschränkt weiter", so ein Sprecher.

Relevanz hätten Änderungen beim Donauausbau auch für den Hochwasserschutz. „Hochwasserschutz ist eines unserer zentralen Themen. Der Hochwasserschutz entlang der niederbayerischen Donau ist integraler Bestandteil des Donauausbaus und hat elementare Bedeutung für die Sicherheit der Menschen. In zehn Jahren soll der Grundschutz für die Menschen an der Donau fertiggestellt sein. Es darf hier zu keinen Verzögerungen kommen", warnt Umweltminister Thorsten Glauber (Freie Wähler). Der Bund müsse sicherstellen, „dass auch im zweiten Bauabschnitt die bisherige Dynamik beim Ausbau bestehen bleibt. Der Freistaat steht zu seinen Zusagen. Wir erwarten jetzt auch vom Bund Vertragstreue." Der Hochwasserschutz an der Donau sei „notwendig und dringlich", so Glauber. Er kündigte an: „Das werden wir auf Bundesebene noch einmal sehr deutlich machen. Es ist für mich eigentlich unvorstellbar, dass der Bund dieses Thema noch einmal aufmacht."

Auch bei der CSU ist man längst hellhörig geworden: „Der sanfte Donauausbau mit dem damit verbundenen Hochwasserschutz, ein wichtiges umweltpolitisches Vorhaben, steht in Berlin offenbar unter Vorbehalt. Das ist kein ermutigendes Signal für Bayern", sagte Wissenschaftsminister Markus Blume (CSU) bei einem Besuch in der Region.

Unter den CSU-Bundesverkehrsministern seien „die Weichen gestellt und das Projekt aufgegleist" worden. „Wir haben, gerade beim Donauausbau, für einen klaren Fahrplan gesorgt, für Hochwasserschutz und einen vertretbaren ökologischen Ausbau. Dass hier der Rotstift angesetzt wird, ist nicht nur ein tiefes Misstrauen gegenüber Bayern, sondern nach meiner Meinung auch ein Versündigen an unserer Zukunft", sagte Blume.

Scheuer: „Spiel mit Menschenleben"

Auch der niederbayerische CSU-Bezirksvorsitzende und vormalige Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer äußert sich zum Thema: „Sollte die Ampelregierung in Berlin tatsächlich das Ziel haben, den Ausbau der niederbayerischen Donau zusammen mit dem Hochwasserschutz nicht weiter zu verfolgen und sogar einzustellen, dann spielt die Bundesregierung mit dem Leben der Menschen, die entlang der Donau wohnen und arbeiten". Spätestens nach dem Hochwasser 2013 und den dramatischen Überschwemmungen in Fischerdorf, Niederalteich und Passau habe parteiübergreifend Konsens bestanden, dass der Hochwasserschutz zwischen Straubing und Vilshofen schnell umgesetzt werden müsse. Mit mit der Variante A-plus sei ein sanfter Ausbau mit den Bürgern, Initiativen und Verbänden in einem breiten Konsens nach Jahrzehnten der Diskussion vereinbart worden. Scheuer: „Ich habe kein Verständnis, wenn das Argument der Wirtschaftlichkeit für das mit 1,43 Milliarden Euro veranschlagte Gesamtprojekt kommt: Der Schutz von Menschenleben ist mit Geld nicht aufzurechnen." – str

Deggendorfer Zeitung vom 05.05.22

Heuer 540 Lkw-Fahrten für den Hochwasserschutz

WIGES informiert Gemeinden und Bürger

Stephansposching. Die WIGES Gmbh hat kürzlich die Gemeinde über das Verkehrsaufkommen infolge der Hochwasserschutzmaßnahmen Deich und Schöpfwerk im Polder Steinkirchen informiert. Bürgermeisterin Jutta Staudinger (CSU) gab die Zahlen in der Sitzung am Dienstagabend bekannt.

WIGES teilt mit: „Um die Deiche, Straßen, Wege und den Massivbau herstellen zu können, müssen die Baustoffe per Lastwagen antransportiert werden. Die ausführende Firma Max Streicher GmbH & Co. bezieht diese von nördlich beziehungsweise östlich liegenden Lieferwerken. Insgesamt müssen im Jahr 2022 etwa 3000 Kubikmeter Erdbaustoffe und 1300 Kubikmeter Beton angeliefert werden. In den Jahren 2023 und 2024 werden noch etwa 13 500 Kubikmeter Erdbaustoffe dazu kommen." Hierzu ergeht zu gegebener Zeit eine gesonderte Mitteilung.

Für Anlieferung und Leerrückfahrten werden 2022 folgende Straßen benutzt: Staatsstraße St 2074 und Kreisstraße DEG 4 vom und zum Kieswerk Hacker Deggendorf/Natternberg, insgesamt etwa 375 Lkw-Fahrten für Erdbaustoffe; Staatsstraße St 2125, Staatsstraße St 2074 und Kreisstraße DEG 4 oder Staatsstraße St 2125, Autobahnen A 3 und A 92, Bundesstraße B 8 und DEG 4 von und zu TBG Deggendorfer Transportbeton GmbH Offenberg, insgesamt etwa 165 Lkw-Fahrten für Beton.

Die WIGES GmbH sei bemüht, für die betroffenen Anlieger und Kommunen die Beeinträchtigungen möglichst gering zu halten. „Allerdings sind diese nicht gänzlich zu vermeiden", heißt es. Bürgermeisterin Staudinger lobte dabei das Unternehmen, das kürzlich bei einem Beschwerdefall sofort reagiert und das Problem behoben habe. – chh

Statement zu Medienberichten hinsichtlich Donauausbau/Hochwasserschutz CSU Niederbayern

PRESSEMITTEILUNG

Zu Medienberichten, wonach das Bundesverkehrsministerium den Ausbau und den Hochwasserschutz an der niederbayerischen Donau auf seine Wirtschaftlichkeit hin prüfen und nicht weiter verfolgen möchte, erklärt der niederbayerische CSU-Bezirksvorsitzende Andreas Scheuer, MdB:

„Sollte die Ampelregierung in Berlin tatsächlich das Ziel haben, den Ausbau der niederbayerischen Donau zusammen mit dem Hochwasserschutz nicht weiter zu verfolgen und sogar einzustellen, dann spielt die Bundesregierung mit dem Leben der Menschen, die entlang der Donau wohnen und arbeiten. Spätestens nach dem Hochwasser 2013 und den dramatischen Überschwemmungen in Fischerdorf, Niederalteich und Passau bestand parteiübergreifend Konsens, dass der Hochwasserschutz zwischen Straubing und Vilshofen schnell umgesetzt werden muss. Zugleich wird mit dem Hochwasserschutz die Baulandentwicklung der Anrainerkommunen wieder ermöglicht, so dass für junge Familien wieder Bauland geschaffen werden kann. Hinzu kommt die Verbesserung der klimafreundlichen europäischen Schifffahrtsstraße um das letzte Nadelöhr zwischen Nordsee und Schwarzem Meer zu ertüchtigen. Hier ist mit der Variante A-plus ein sanfter Ausbau mit den Bürgern, Initiativen und Verbänden in einem breiten Konsens nach Jahrzehnten der Diskussion vereinbart worden. Bei der Vorgänger-Bundesregierung gab es für dieses Projekt immer ein klares Ja und Spatenstiche.

Ich habe kein Verständnis, wenn das Argument der Wirtschaftlichkeit für das mit 1,43 Milliarden Euro veranschlagte Gesamtprojekt kommt: Der Schutz von Menschenleben ist mit Geld nicht aufzurechnen. Das Hochwasser 2013 hat allein im Landkreis Deggendorf eine halbe Milliarde Euro Schaden verursacht, zusätzlich unermessliches menschliches Leid und psychische Belastungen bis zum heutigen Tag. Die Bundesregierung scheint alles daran zu setzen, ihrem Ruf einer Anti-Bayern-Koalition vollauf gerecht zu werden. Sie sollte sich vielmehr dafür einsetzen, dass der Ausbau des Hochwasserschutzes nun auch im Teilbereich zwischen Deggendorf und Vilshofen zügiger erfolgen kann. Dann wäre den Menschen in der Region tatsächlich geholfen.

Ich fordere, dass der in Bayern für den Hochwasserschutz zuständige Umweltminister Thorsten Glauber (FW) sofort mit Berlin Klarheit für Niederbayern schafft – pro Donauausbau und Hochwasserschutz."

CSU-Bezirksverband Niederbayern