

Fragen und Antworten

Inwieweit leidet die Natur unter dem Ausbau und was wird dagegen unternommen?

Die Donau zwischen Straubing und Vilshofen mit ihren Altwassersystemen und Auen sowie dem besonderen Bereich um die Larmündung hat eine herausragende Bedeutung für den Erhalt der biologischen Vielfalt in Deutschland. Teile der Region sind als EU-Vogelschutzgebiet (SPA) sowie als FFH-Gebiet ausgewiesen. Durch den Ausbau wird der Schutzstatus dieser Gebiete nicht gefährdet. Zwar kommt es unvermeidbar zu erheblichen Beeinträchtigungen, diese sind aber nach Art und Umfang zu kompensieren. Hierzu werden zum Beispiel neue Auswälder und Flussinseln angelegt oder artspezifische Maßnahmen wie das Anlegen von Trockenbiotopen für Zaunleichen ergriffen.

Wodurch entstehen der meiste Flächenverbrauch und die meisten Kosten?

Der größte Anteil des Flächenbedarfs, der Kosten und auch der Eingriffe in die Natur sind nicht auf den Ausbau der Wasserstraße zurückzuführen, sondern auf die Maßnahmen zur Verbesserung des Hochwasserschutzes. In diesem Zusammenhang ist es sinnvoll, den Ausbau der Wasserstraße und des Hochwasserschutzes gemeinsam vorzunehmen, um die angestrebten Verbesserungen mit möglichst wenig Aufwand zu erreichen.

Werden die durch Deichrückverlegungen entstehenden neuen Vorlandflächen für die Ausgleichsmaßnahmen genutzt oder ist hier weiterer Flächenbedarf erforderlich?

Die neu entstehenden Vorlandflächen, die der Landwirtschaft in weiten Teilen verloren gehen, werden natürlich soweit wie möglich für die notwendigen ökologischen Ausgleichsmaßnahmen herangezogen. Dadurch reduziert sich der Flächenbedarf für die Ausgleichsmaßnahmen entsprechend.

Schifffahrt auf der Donau – lohnt sich der ganze Aufwand überhaupt?

Der Anteil der Binnenschifffahrt am Transportaufkommen wird oft unterschätzt. Ein durchschnittliches Binnenschiff kann so viel Ladung transportieren wie 90 LKW. Insofern stellt die Schifffahrt auf der Donau eine Entlastung des Güterverkehrs auf der Straße und der Schiene dar. Der Nutzen wurde mit einer Verkehrsprognose und Wirtschaftlichkeitsbetrachtung 2012 im Rahmen der EU-Studie nachgewiesen. Auch im Vergleich mit der Bahn schneiden das Güterschiff sehr gut ab. Die Bahnstrecke von Nürnberg über Regensburg nach Passau und weiter nach Österreich ist bereits heute völlig überlastet. Das prognostizierte steigende Güteraufkommen kann von der Bahn allein nur schwer kompensiert werden.

Welche Voraussetzungen müssen erfüllt sein, damit die Maßnahmen möglichst schnell in Angriff genommen werden können?

Kernvoraussetzungen für den schnellen Ausbau der Wasserstraße und des Hochwasserschutzes sind zügige Genehmigungsverfahren und die Verfügbarkeit der für den Ausbau benötigten Grundstücke. Es wird daher angestrebt, die benötigten Flächen durch die Bundesrepublik Deutschland und den Freistaat Bayern zu erwerben oder zu tauschen. In einer gemeinsamen Arbeitsgruppe des Umweltministeriums, des Landwirtschaftsministeriums und des Finanzministeriums finden hierzu Gespräche mit dem Bayerischen Bauernverband statt, um grundsätzliche Fragen zu klären und einvernehmliche Lösungen zu finden. Ziel ist es, die erforderlichen Grundstücke erwerben zu können, ohne die Landwirte in ihrer Existenz zu gefährden. Gleichzeitig sind die für den Grunderwerb zuständigen Mitarbeiter der RMD Wasserstraßen GmbH permanent in der Region unterwegs und führen konkrete Verhandlungen mit den Grundstückseigentümern.

Es fahren doch jetzt auch schon Schiffe auf der Donau zwischen Straubing und Vilshofen. Warum muss die Donau dann ausgebaut werden?

Der Ausbau der Donau zwischen Straubing und Vilshofen dient nur zu einem Teil der Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse, sondern vor allem auch dem zukünftigen Schutz vor einem 100-jährlichen Hochwasser. Was den Ausbau der Wasserstraße betrifft, so verbessert sich damit die Anbindung Niederbayerns an die Donaunahranstaaten und außerdem die durchgehende Verbindung der Transuropäischen Wasserstraße. Denn derzeit steht die Donau zwischen Straubing und Vilshofen an nicht einmal halb so viel Tagen zuverlässig für die Binnenschifffahrt in vergleichbarem Umfang zur Verfügung wie die ausgebauten Bereiche der Main-Donau-Wasserstraße. Damit ist dieses rund 70 Kilometer lange Nadelöhr zwischen Straubing und Vilshofen für die gesamte Rhein-Main-Donau-Wasserstraße bei Niedrig- und Mittelwasserverhältnissen abladebestimmend.

Wie wirkt sich ein Donaus Ausbau auf den Tourismus in der Region aus?

An allen Wasserstraßen findet Tourismus statt; dies gilt insbesondere für Flüsse. Die niederbayerische Donau verfügt bereits heute über eine große Attraktivität für die Naherholung, aber auch für Flusskreuzfahrten. Die Tourismuszahlen verdeutlichen, dass dieser Donauschnitt sowohl für Einheimische, als auch für Urlauber sehr beliebt ist. Der Tourismus ist ein wesentlicher Wirtschaftsfaktor der Donauregion. Ein Ausbau der Donau erhöht zudem die Sicherheit und die Zuverlässigkeit für Flusskreuzfahrten. Die Fahrgastschiffahrt großer Hotel- und Kabineschiffe wird sogar gefördert.

