

**Donauausbau  
Straubing – Vilshofen**  
Wasserstraßenausbau  
und Hochwasserschutz  
im ersten Teilabschnitt  
Straubing – Deggendorf

**Polder Steinkirchen**

Der Polder Steinkirchen ist mittlerweile durch den Ende 2018 fertig gestellten Deich Natternberg-Ort vom Polder Natternberg/Fischerdorf getrennt. Für den beim Hochwasser 2013 schwer getroffenen Bereich Natternberg/Fischerdorf ist der Hochwasserschutz bereits durch frühere Maßnahmen sowie durch den Deich Natternberg-Ort, durch das neue Siel Saubach und die Sicherung des Deichabschnitts beim Schöpfwerk Natternberg hergestellt.

Im Polder Steinkirchen ist das Herzstück des Hochwasserschutzes der Erhalt des größten Hochwasserretentionsraumes zwischen Straubing und Vilshofen. Dieser kann künftig über ein regulierbares Ein- und Auslaufbauwerk neben der Autobahnbrücke Metten aktiviert und gesteuert werden. Die besiedelten Bereiche in Bergham und Fehmbach sowie Natternberg sind dann mit zweiten – im Binnenland verlaufenden – Deichlinien geschützt. Mit dem Bau konnte bereits im Sommer 2017 durch eine vorläufige Anordnung begonnen werden. Die Maßnahmen (Bauvolumen rund 19,5 Mio. Euro) sind bereits abgeschlossen. Im weiteren Verlauf werden auch der Deich im Ortsbereich Steinkirchen erhöht, das Schöpfwerk Natternberg I ertüchtigt sowie die Schöpfwerke Steinkirchen und Natternberg II neu gebaut. Der heutige Donaudeich zwischen Steinkirchen und der A 3 bleibt wie bisher bestehen.

Geplante Bauzeit:	Sommer 2020 – Frühjahr 2028
Vorgezogene ökol. Ausgleichsmaßnahmen seit:	2015
Deicherhöhung/Deichneubau:	1,5 km / 3,7 km
Neubau Schöpfwerke:	2 (Steinkirchen, Natternberg II)
Ausbau Schöpfwerke:	1 (Natternberg I)
Sonderbauwerke:	4 Sielbauwerke, 1 Ein-/Auslaufbauwerk
Erhaltener Retentionsraum:	21,1 Mio. Kubikmeter
Baukosten Hochwasserschutz inkl. Grunderwerb:	49,2 Mio. Euro (brutto) (Kostenstand Flyer Juni 2024)

**Polder Sand/Entau**

Das Hochwasserschutzsystem für den Polder Sand/Entau erstreckt sich am rechten Donauufer von der Hafeneinfahrt Straubing-Sand bis hinunter nach Irlbach, wo der Anschluss an den bereits auf ein 100-jährliches Hochwasser ausgebauten Ortsschutz von Irlbach erfolgt. Neben Irlbach sind auch die Donaudeiche von Hermannsdorf bis Ainbrach bereits ausgebaut worden. Die Überflutungshöhe im Polder Sand/Entau würde bei einem hundertjährigen Hochwasser der Donau aktuell trotzdem bis zu drei Metern betragen.

Da das weitläufige und unbesiedelte Hinterland von Hermannsdorf, Ainbrach und Sophienhof/Entau als Hochwasserretentionsraum erhalten bleibt, besteht das künftige Schutzsystem aus drei Bereichen. Der Schutz der Siedlungsbereiche von Sand wird durch eine neue Deichlinie vom Hafen, um Sand herum bis hinter nach Asham sowie einen kleinen Deichabschnitt bei Hunderdorf sichergestellt. Hinzu kommt ein komplexes Binnenentwässerungssystem mit mehreren kleinen Pumpstationen. Für die Bereiche Hermannsdorf/Ainbrach sowie Sophienhof/Entau wird jeweils eine um die Orte laufende Ringbedeichung neu gebaut. Dazu gehören auch mehrere Siele, ein neues Schöpfwerk in Entau sowie die ca. 1,5 km lange Deichrückverlegung Sophienhof. Die Straße SR 12 alt wird erhöht und mit einem Brückenbauwerk über dem künftigen Einlaufbauwerk des Retentionsraumes versehen.

Geplante Bauzeit:	Sommer 2021 – Sommer 2027
Vorgezogene ökol. Ausgleichsmaßnahmen seit:	Frühjahr 2019
Deicherhöhung/Deichneubau:	1,6 km / 11,8 km
Neubau Schöpfwerke:	2 (Sand, Entau)
Sonderbauwerke:	7 Sielbauwerke, 3 Schöpfstellen, 1 erodierbare Überlaufstrecke mit erhöhtem Brückenbauwerk, Straßenaufhöhung SR 12 alt
Erhaltener Retentionsraum:	12,3 Mio. Kubikmeter
Baukosten Hochwasserschutz inkl. Grunderwerb:	87,7 Mio. Euro (brutto) (Kostenstand Flyer Juni 2024)

**Polder Offenberg/Metten**

Das Hochwasserschutzsystem für den Polder Offenberg/Metten beginnt an der Landkreisgrenze am linken Schwarzachufer und führt über den linken Schwarzachdeich sowie entlang der Donau bis zum Anschluss an den bereits ausgebauten Hochwasserschutzdeich Deggendorf West vor dem Scharerholz. Die Deiche halten heute in etwa einem 50-jährlichen Hochwasser stand. Ausgebaut auf ein 100-jährliches Hochwasser sind in diesem Bereich bereits die Hochklauendeiche des Mettenbaches. Im Falle eines 100-jährlichen Hochwassers wäre der Wasserstand im Polder bis zu drei Meter hoch.

Künftig wird der Polder durch ein neues Deichsystem geschützt, das westlich von Offenberg an der A 3 beginnt, sich dann südlich Richtung Kleinschwarzach und weiter entlang der Donau bis oberhalb Deggendorf zieht. Durch den neuen Binnendeich bei Kleinschwarzach kann ein Teil der dortigen Überflutungsflächen als wichtiger Retentionsraum erhalten werden. Dessen Überflutung stellt künftig keine Gefahr mehr für besiedelte Gebiete dar. Bei Kleinschwarzach, bei Zeitldorf und südöstlich von Metten wird der Donaudeich leicht zurückverlegt, in allen anderen Bereichen wird der Deich erdbaulich erhöht und verbreitert. Das Hochwasserschutzsystem komplettieren die neuen Schöpfwerke Metten, Kläranlage Metten und Kleinschwarzach sowie einige Sielbauwerke.

Geplante Bauzeit:	Sommer 2020 – Winter 2026
Vorgezogene ökol. Ausgleichsmaßnahmen seit:	April 2016
Deicherhöhung/Deichneubau:	5 km / 3,9 km
Deichabtrag:	2,6 km
Neubau Schöpfwerke:	3 (Metten, Kläranlage Metten, Kleinschwarzach)
Sonderbauwerke:	4 Sielbauwerke, 1 Druckstollen mit Auslaufbauwerk, 1 erodierbare Überlaufstrecke, 1 temporäre Auslaufstelle
Erhaltener Retentionsraum:	4,3 Mio. Kubikmeter
Baukosten Hochwasserschutz inkl. Grunderwerb:	75,7 Mio. Euro (brutto) (Kostenstand Flyer Juni 2024)

**Polder Sulzbach**

Das Hochwasserschutzsystem für den Polder Sulzbach erstreckt sich am linken Donauufer vom südlichen Ortsende Pfelling über gut 11,5 Kilometer bis zur Schwarzachmündung sowie noch rund 3,5 Kilometer entlang der Schwarzach bis zur A3. Mit Ausnahme der bereits ausgebauten Deiche im Ortsbereich von Mariaposching sowie der Deichrückverlegung an der Schwarzachmündung bei Sommersdorf weisen die Deiche durchwegs nur einen Schutzgrad vor einem etwa 30-50 jährlichen Hochwasser auf. Die Überflutungshöhe im Polder Sulzbach würde bei einem 100-jährlichen Hochwasser der Donau aktuell bis zu vier Metern betragen.

Mit Ausnahme kleinerer Bereiche bei Lenzing und Sommersdorf sowie des Ortsbereichs Mariaposching wird der Donaudeich auf etwa acht Kilometern Länge um bis zu 400 Meter zurückverlegt. Damit können die Wasserspiegellagen der Donau bei Hochwasser abgesenkt werden. Die rückverlegten Deiche werden rund einen Meter höher und komplett mit einer Deichinnendichtung versehen. Der rechte Schwarzachdeich wird zwischen der A3 und dem Schöpfwerk Sulzbach in der bestehenden Trasse erhöht und verbreitert. Die drei Schöpfwerke Waltendorf, Mariaposching und Sommersdorf werden an den heutigen Standorten abgebrochen und in der rückverlegten Deichtrasse mit deutlich erhöhter Leistung neu gebaut. Ebenfalls neu gebaut werden ein Schöpfwerk bei Lenzing und eine zweite Anlage am Sulzbach. Auch die Brücke über die Schwarzach wird neu errichtet.

Geplante Bauzeit:	Frühjahr 2022 – Sommer 2028
Vorgezogene ökol. Ausgleichsmaßnahmen seit:	Frühjahr 2016
Deicherhöhung/Deichneubau:	4 km / 2,5 km
Deichabtrag:	8 km
Neubau Schöpfwerke:	5 (Lenzing, Waltendorf, Mariaposching, Sommersdorf, Sulzbach II)
Ausbau Schöpfwerke:	1 (Sulzbach I)
Sonderbauwerke:	3 Sielbauwerke
Baukosten Hochwasserschutz inkl. Grunderwerb:	125,5 Mio. Euro (brutto) (Kostenstand Flyer Juni 2024)

**Polder Parkstetten/Reibersdorf**

Das Hochwasserschutzsystem Parkstetten/Reibersdorf reicht entlang des linken Donauufers vom Köbnachableiter bis zu den Rückstauedeichen des Kinsachableiters westlich von Bogen. Die Deiche der Donau weisen unterhalb Reibersdorf lediglich einen Schutzgrad vor einem etwa 30-jährlichen Hochwasser der Donau auf. Der Bereich zwischen Straubing und Reibersdorf sowie im Ortsbereich von Reibersdorf ist bereits auf die künftige Schutzhöhe hin ausgebaut. Die Überflutungshöhe im Polder beträgt bei einem 100-jährlichen Hochwasser der Donau aktuell bis zu vier Meter.

Kernstück der Hochwasserschutzmaßnahmen im Polder Parkstetten/Reibersdorf ist der Ausbau der Anlagen auf ein 100-jährliches Ereignis und der Erhalt eines Großteils des bestehenden Hochwasserrückhalteraaumes. Auf dessen westlicher Seite wird mit dem Deich Lenach ein neuer Binnendeich zum Schutz der besiedelten Gebiete gebaut. Der Donaudeich wird zwischen dem Ortsende Reibersdorf und dem Schöpfwerk Alte Kinsach erdbaulich erhöht und verbreitert. Der Donaudeich zwischen dem Schöpfwerk Alte Kinsach und dem Schöpfwerk Bogen Land sowie der rechte Kinsachdeich bleiben wie bisher bestehen. Das Wasser kann künftig ab etwa einem 30-jährlichen Hochwasser über eine neue 150 Meter breite erodierbare Überlaufschwelle im Deich in den Rückhalteraum einströmen. Der Straßendamm der B 20 Brücke wird auf der nördlichen Seite auf rund 200 Metern durch Brückenfelder ersetzt, um so der Donau bei Hochwasser mehr Platz zu geben.

Geplante Bauzeit:	Frühjahr 2022 – Sommer 2028
Vorgezogene ökol. Ausgleichsmaßnahmen seit:	Frühjahr 2016
Deicherhöhung/Deichneubau:	4 km / 2,5 km
Neubau Schöpfwerke:	2 (Alte Kinsach, Oberalteich)
Sonderbauwerke:	4 Sielbauwerke, 1 Schöpfstelle, 1 erodierbare Überlaufstrecke, 2 temporäre Auslaufstellen
Erhaltener Retentionsraum:	11,9 Mio. Kubikmeter
Baukosten Hochwasserschutz inkl. Grunderwerb:	66,3 Mio. Euro (brutto) (Kostenstand Flyer Juni 2024)

**Daten und Fakten**



<b>Donauausbau Teilabschnitt 1:</b> Gesamtkosten inkl. Ökologie, Grunderwerb und Planung: Fläche für ökologische Ausgleichsmaßnahmen: Bauzeit:	800 Mio. Euro (brutto) (Kostenstand Flyer Juni 2024) 210 Hektar Sommer 2020 – Sommer 2029
<b>Hochwasserschutz:</b> Aufhöhung bestehender Deiche: Deichneubau: Deichrückverlegungen/Deichabtrag: Schöpfwerksneubau/ausbau: Neubau von Schöpfstellen: Neubau/Ausbau Sielbauwerke:	14 Kilometer 31 Kilometer 12 Kilometer 15 4 24

<b>Wasserstraßenausbau:</b> Neubau Buhnen: Anpassung Buhnen: Neubau Parallelwerke: Anpassung Parallelwerke: Ufervorschüttungen: Sohlabtrag: Sohlsicherung: Flussinseln: Auefließgewässer: Gesamtanzahl Uferrückbauten: Gesamtlänge Uferrückbauten:	24 67 6 5 4 400.000 Kubikmeter 50.000 Kubikmeter 7 2 23 4,5 km
--	--

**Kontakt**



**Donauausbau Straubing – Vilshofen**

**Wasserstraßenausbau und Hochwasserschutz im ersten Teilabschnitt**

Gefördert durch:	Gefördert durch:
Bundesministerium für Ernährung und Landwirtschaft	Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz
aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages	aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages

mit Mitteln aus dem Sonderrahmenplan „Maßnahmen des präventiven Hochwasserschutzes“ der Gemeinschaftsaufgabe zur Verbesserung der Agrarstruktur und des Küstenschutzes zur Umsetzung des Nationalen Hochwasserschutzprogramms (NHWS)

<b>WIGES</b> Vertreter der Bauherrn und Herausgeber:	WIGES Wasserbauliche Infrastrukturgesellschaft mbH Blütenburgstraße 20 80636 München
Internet: Mail: Stand:	www.lebensader-donau.de info@lebensader-donau.de Juni 2024
© WIGES Wasserbauliche Infrastrukturgesellschaft mbH	

Besuchen Sie unsere Projektwebsite:  
[www.lebensader-donau.de](http://www.lebensader-donau.de)  
E-Mail: [info@lebensader-donau.de](mailto:info@lebensader-donau.de)



# Sehr geehrte Bürgerinnen und Bürger,

## Ausbau der Wasserstraße zwischen Straubing und Deggendorf

mit dem Planfeststellungsbeschluss für den Donauausbau im ersten Teilabschnitt zwischen Straubing und Deggendorf können nun die umfangreichen Baumaßnahmen zum Ausbau der Bundeswasserstraße Donau und zur Verbesserung des Hochwasserschutzes beginnen.

Mit dem flussregelnden Ausbau der Wasserstraße sollen insbesondere 20 Zentimeter mehr Abladetiefe bei Niedrigwasser verfügbar sein, was auch dazu führt, dass eine Abladetiefe von 2,50 Meter künftig an rund 200 Tagen anstatt wie bisher nur an 144 Tagen im Jahr für die Schifffahrt zur Verfügung stehen wird. Der Ausbau aller Hochwasserschutzanlagen im Projektgebiet erfolgt für bestehende Siedlungsflächen und wichtige Infrastruktureinrichtungen auf ein Schutzniveau vor einem 100-jährlichen Hochwasser der Donau.



Nach vielen Jahren der Vorplanung und des intensiven Dialogs rücken damit der für die Binnenschifffahrt wichtige Ausbau der Bundeswasserstraße sowie der für die Bewohner des Donautals lang ersehnte Hochwasserschutz ein großes Stück näher.

Dieser Flyer soll Ihnen in aller Kürze einen Überblick über die geplanten Maßnahmen, die wichtigsten Daten und Fakten sowie über die anvisierten Baukosten und Bauzeiten geben. Baumaßnahmen in dieser Größenordnung können natürlich nicht von heute auf morgen umgesetzt werden und sind phasenweise auch mit gewissen Einschränkungen für die Bevölkerung – sei es durch Baulärm, Verkehrsbelastungen, Straßensperrungen oder Umleitungen – verbunden. Die Projektpartner und die beauftragten Baufirmen sind bemüht, die Belastungen für die Bevölkerung vor Ort so gering wie möglich zu halten.

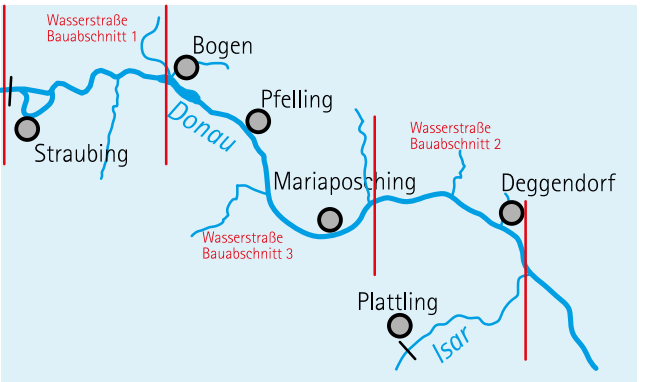
Bauherren für den Wasserstraßenbau und den Hochwasserschutz an der Donau zwischen Straubing und Vilshofen sind die Bundesrepublik Deutschland und der Freistaat Bayern, gemeinsam vertreten durch die WIGES Wasserbauliche Infrastrukturgesellschaft mbH. Die Maßnahmen werden im Falle der Deichrückverlegungen aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages auch aus dem Nationalen Hochwasserschutzprogramm des Bundes finanziell gefördert. Die Anrainergemeinden an der Donau sind jeweils anteilig an den Kosten beteiligt.

Bei Fragen können Sie sich gerne über die in diesem Flyer angegebene Kontaktadresse an uns wenden. Wir kümmern uns gerne um Ihr Anliegen und versuchen, Ihnen schnellstmöglich zu helfen.

Der Ausbau der Bundeswasserstraße Donau zwischen Straubing und Vilshofen erfolgt durchgehend mit flussregelnden Maßnahmen. Die Erhöhung der Fahrrinntiefe wird durch Regelungsbauelemente wie z. B. Buhnen und Parallelwerke, die für eine Reduzierung der Fließbreiten bei Niedrigwasser (Wasserspiegelstützung) sorgen, in Verbindung mit Sohlbaggerungen erreicht. Im Wesentlichen werden dabei die bestehenden Regelungsbauelemente angepasst oder durch neue Bauwerke ersetzt, nur vereinzelt sind neue Regelungsbauelemente vorgesehen. Zusätzlich sind zur Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse Sohl-sicherungsmaßnahmen (Verfüllung von Übertiefen) erforderlich. Die vorhandene Fahrrinnenbreite von ca. 70 m bleibt weitgehend unverändert. Nautisch schwierige Stellen werden durch Aufweitung oder leichte seitliche Verlegung der Fahrrinne bestmöglich entschärft.

In dem etwa 9,7 km langen Streckenabschnitt von der Schleuse Straubing bis zum Hafen Straubing-Sand ist es mit flussregelnden Maßnahmen möglich, die Abladetiefe bei Niedrigwasser um 65 Zentimeter statt der im restlichen Streckenverlauf üblichen 20 Zentimeter, zu erhöhen.

Im Teilabschnitt 1 von Straubing bis Deggendorf werden von den insgesamt 136 bestehenden Buhnen 67 angepasst und 6 zurückgebaut. 24 Buhnen werden neu gebaut. Von den 22 bestehenden Parallelwerken werden 5 angepasst, 6 Parallelwerke werden neu hergestellt. Zudem sind 4 Ufervorschüttungen vorgesehen. Das Gesamtvolumen des erforderlichen Sohlabtrags zur Herstellung der künftigen Fahrrinntiefe beträgt etwa 400.000 m³, die Sohl-sicherungsmaßnahmen umfassen etwa 50.000 m³.



Der Wasserstraßenbau im Teilabschnitt 1 erfolgt in drei Bauphasen. Um die Westanbindung des Hafens Straubing-Sand schnellstmöglich zu verbessern, wird mit der Teilstrecke von der Schleuse Straubing bis zur Hafeneinfahrt begonnen. Danach folgen der Ausbau von der Schwarzachmündung bis Deggendorf und schließlich die mittlere Teilstrecke von Bogen bis zur Schwarzachmündung.

Nach Abschluss der Ausbaumaßnahmen zwischen Straubing und Vilshofen erhöht sich die Abladetiefe bei Niedrigwasser von aktuell 1,60 auf 1,80 Meter. Für die Binnenschifffahrt wird eine Abladetiefe von 2,50 Meter künftig an rund 200 Tagen (statt an 144) im Jahr verfügbar sein.

Baukosten Wasserstraße (inkl. Grunderwerb):	66,9 Mio. Euro (Kostenstand Flyer Juni 2024)
Bauzeit Straubing bis Bogen	Sommer 2021 – Winter 2023
Bauzeit Schwarzachmündung bis Deggendorf	Sommer 2025 – Sommer 2027
Bauzeit Bogen bis Schwarzachmündung	Sommer 2027 – Sommer 2030
Abladetiefe bei Niedrigwasser Straubing bis Hafen Straubing-Sand:	Plus 65 Zentimeter
Abladetiefe bei Niedrigwasser Hafen Straubing-Sand bis Deggendorf:	Plus 20 Zentimeter



### Legende:

**Schifffahrtsstraße:**

- Fahrrinne **neu**
- Kolkverbau / Kolkverfüllung / Tertiärabdeckung **neu**
- Buhne / Parallelwerk / Wellenschlagschutz Ufervorschüttung **anzupassen / neu**
- Auftrag Kies **neu**
- Abtrag Kies / Fels **neu**

**Hochwasserschutz:**

- Bestehender Hochwasserschutz auf Schutzgrad HQ<sub>100</sub>
- Vorgezogene Hochwasserschutzmaßnahmen auf Schutzgrad HQ<sub>100</sub> im Bau bzw. im Verfahren bis 2014
- Deichabtrag vorgezogene Hochwasserschutzmaßnahmen
- Hochwasserschutzmaßnahmen auf Schutzgrad HQ<sub>100</sub> **neu**
- Bestehend bleibender Hochwasserschutz auf Schutzgrad HQ<sub>30-50</sub>
- Deichabtrag **neu**
- Vorland **neu**
- Hochwasserrückhalteraum zwischen Straubing und Deggendorf mit kontrollierter Flutung durch Überlaufstrecken oder regulierbarem Ein- und Auslaufwerk

**Polder**

- Polderbezeichnung
- Schöpfwerk (SW) bestehend
- Schöpfwerk (SW) **rückzubauen**
- Schöpfwerk (SW) Schöpfstelle (SSt) **neu**
- Schöpfwerk (SW) **anzupassen / zu sanieren**
- Siel **neu / anzupassen**
- Landkreisgrenze
- Berechnetes künftiges Überschwemmungsgebiet Donaubetonantes Hochwasser Basis: Stationäre HQ<sub>100</sub>-Berechnung mit 2d-Modell der RMD, in Ableitern nur Rückstau der Donau berücksichtigt. Berechnung 124 vom 18.03.2014 (Ausbauzustand) inklusive Anpassungen
- Darstellungsgrenze Überschwemmungsgebiet