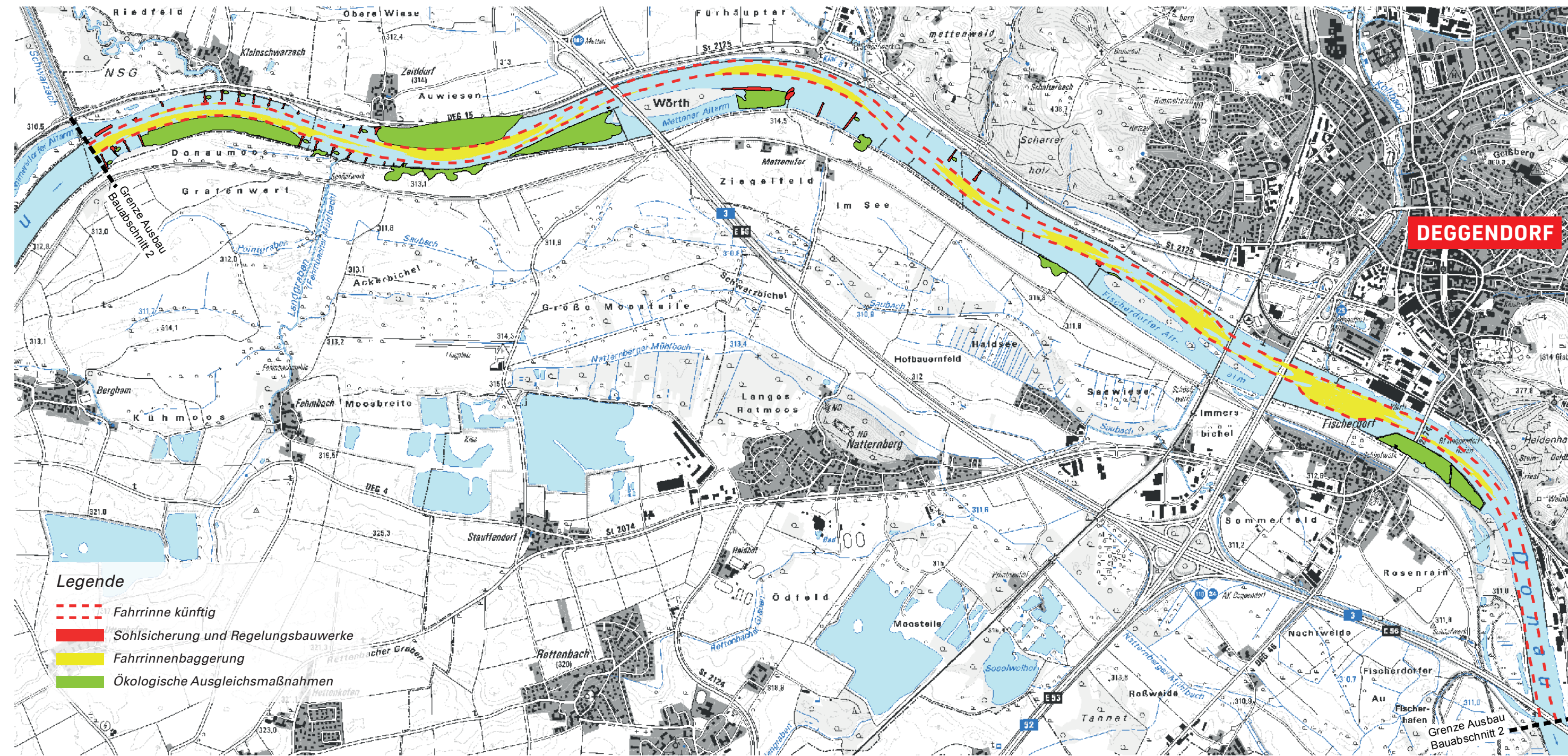


Lageplan der Maßnahme



Vorgeschichte und Ausbauziel

Die Donau in Niederbayern ist Teil der 3.500 Kilometer langen Transeuropäischen Wasserstraße, die von Rotterdam an der Nordsee über den Rhein, den Main, den Main-Donau-Kanal und die Donau bis ins Schwarze Meer führt. Sie verbindet damit die Handelszentren im Binnenland mit den großen Seehäfen an der Nordsee und am Schwarzen Meer.



▲ Lageplan aller 3 Bauabschnitte im Teilabschnitt 1 Straubing – Deggendorf



▲ Buhnen als Teil des flussregelnden Ausbaus

Innerhalb dieser gesamten Wasserstraße stellt die 69 Kilometer lange Teilstrecke zwischen der Staustufe Straubing und Vilshofen den maßgeblichen Engpass für die Schifffahrt dar. Die geringe Tiefe, die beengten Fahrrinnenverhältnisse und die stark schwankenden Wasserstände beeinträchtigen die Schifffahrt hier stark. Die für die Binnenschifffahrt wichtige Abladetiefe (Eintauchtiefe eines beladenen Schiffes in Ruhe) von 2,50 Metern steht hier im Schnitt nur an 144 Tagen im Jahr zur Verfügung. Bei Niedrigwasser der Donau ist nur eine Abladetiefe von 1,60 Metern vorhanden.

Um den Fließcharakter der Donau zu erhalten, wird der Ausbau ausschließlich mit flussregelnden Maßnahmen durchgeführt. Gleichzeitig werden die Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs verbessert. Die Donau wird gegen fortschreitende Sohlerosion geschützt und die Fahrrinnenunterhaltung optimiert.

In einem ersten Bauabschnitt konnte zwischen Sommer 2021 und Winter 2023/2024 der rund zehn Kilometer lange Streckenabschnitt von der Schleuse Straubing bis zur Eisenbahnbrücke Bogen ausgebaut werden. Bis zum Hafen Straubing-Sand wurde die Fahrrinntiefe sogar um 65 cm erhöht. Hier wird die Abladetiefe von 2,50 Metern jetzt an rund 300 Tagen im Jahr erreicht, bei Niedrigwasser stehen noch 2,35 Meter Abladetiefe zur Verfügung. Die Westanbindung des Hafens Straubing-Sand wird damit wesentlich verbessert.

Vom Hafen Straubing-Sand flussabwärts bis Deggendorf wird nach Umsetzung der Maßnahmen im Schnitt an 200 Tagen pro Jahr eine Abladetiefe von 2,50 Metern sichergestellt. Bei Niedrigwasser wird hier immerhin noch 1,80 Meter zur Verfügung stehen.

Die umweltfreundliche und energiearme Berufsschifffahrt profitiert neben der Erhöhung der Transportkapazität von einer verlässlicheren Abschätzung der Fahrwassertiefen bereits bei der Ladungsaufnahme am Ausgangspunkt.



Donauausbau
Straubing – Vilshofen
Wasserstraßenausbau
Bauabschnitt 2
Schwarzachmündung
bis Deggendorf

Beschreibung der Maßnahme

Baub Abschnitt 2

Der zweite Bauabschnitt des Wasserstraßenausbaus beginnt an der Mündung der Schwarzach in die Donau und endet kurz oberhalb der Isarmündung bei Deggendorf. Der Großteil der Arbeiten findet donauaufwärts von Deggendorf statt.

Zusätzlich finden Materialumschläge an den Steinlagerplätzen Pfelling und Metten sowie zwischen mehreren Bühnenfeldern bei Waltendorf etwas oberhalb des Bauabschnitts 2 statt.

Allgemeine Maßnahmen zum flussregelnden Ausbau Neubau/Ausbau von Regelungsbauwerken

Buhnen sind linienförmige, dammartige Bauwerke aus Wasserbausteinen quer zur Fließrichtung. Die Aufgabe der Buhnen besteht darin, vor allem bei niedrigen Wasserständen das Wasser zur Mitte eines Flusses zu lenken und damit eine möglichst hohe Wassertiefe in der Fahrrinne der Schifffahrt zu erzeugen (Wasserspiegelstützung). Bereits bei Mittelwasser werden die Buhnen deutlich überströmt und behindern den Hochwasserabfluss dadurch nicht.

Im Gegensatz zu Buhnen sind Parallelwerke linienförmige, dammartige Bauwerke aus Wasserbausteinen, welche nicht quer, sondern in Fließrichtung gebaut werden. Die Funktionsweise ist allerdings dieselbe. Das Wasser soll bei niedrigen Wasserständen in der Fahrrinne konzentriert werden. Die klassischen Regelungsbauwerke werden in ökologisch hochwertigen aquatischen Bereichen von Uferverschüttungen ergänzt. Diese bestehen aus einer flach geneigten Kiesschüttung und einem Wellenschlagschutzelement zur Fahrrinne hin mit ähnlicher wasserlenkender Funktion. Vereinzelt werden auch neue Flussinseln errichtet.

Sicherung der Donausohle

In einem Flussbett können je nach Strömungsverteilung punktuelle Erosionen der Gewässersohle – so genannte Kolke – entstehen. Zur Stabilisierung des Wasserspiegels und zur Vermeidung weiterer Erosion im Flussbett werden die Übertiefen in besonders gefährdeten Sohlbereichen teilweise verfüllt oder gegen ein unkontrolliertes Eintiefen gesichert (Teilverbau, Teilverfüllung).



Ein Binnenschiff passiert eine Bühnengruppe

Sohlbaggerungen zur Erhöhung der Fahrrinntiefe

Ein weiterer Baustein zur Erhöhung der Abladetiefe ist die Vertiefung der Fahrrinne mithilfe von Baggerungen.

Beschreibung der Maßnahmen

Im Bauabschnitt 2 wird die bestehende Fahrrinntiefe durch Flussbaggerungen sowie durch diverse flussbauliche Maßnah-

men um 20 cm erhöht. Die erhöhte Fahrrinntiefe ist jedoch erst verfügbar und für die Schifffahrt nutzbar, wenn die Gesamtstrecke Straubing – Vilshofen fertig ausgebaut ist.

Im Vergleich zum ersten Bauabschnitt mit hohen Baggertiefen wird im zweiten Abschnitt der Wasserspiegel bei niedrigen Abflüssen vermehrt mit Regelungsbauwerken erhöht.

So werden 24 Buhnen entweder angepasst oder neugebaut, zwei Parallelwerke neugebaut, eine Flussinsel mit Regelungswirkung sowie eine Flussinsel ohne Regelungswirkung errichtet.

Ökologischer Ausgleich

Neben der Vermeidung und Minimierung der baulichen Eingriffe durch den flussregelnden Ausbau werden umfangreiche ökologische Maßnahmen zur Verbesserung bestehender und Schaffung von neuen, hochwertigen, aquatischen und terrestrischen Lebensräumen vorgesehen. Verbleibende unvermeidbare Eingriffe sowie baubedingte Eingriffe können dadurch ausgeglichen werden.

Über die gesamte Strecke verteilt werden an mehreren Stellen die Ufer bereichsweise rückgebaut und abgeflacht. Gegenüber von Kleinschwarzach und bei Zeitldorf werden zwei neue Flussinseln angelegt. Hinter mehreren Leitwerken erfolgt unter anderem durch den Einbau von Totholzstrukturen die Schaffung von Schutzräumen. Weiter werden durch Buhnenkerben Übertiefen als Fischhabitate hergestellt.

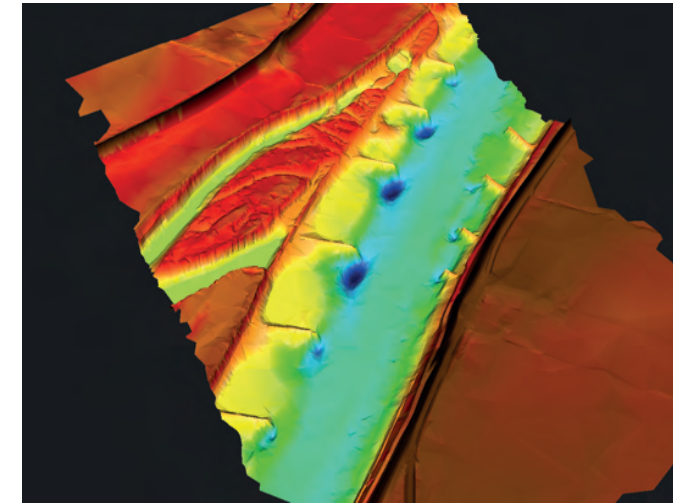
Finanzierung, Planung und Abwicklung der Maßnahme

Die Arbeiten im zweiten Bauabschnitt haben ein Investitionsvolumen von rund 26,5 Millionen Euro (brutto), die auch zu einem nennenswerten Anteil auf ökologische Ausgleichsmaßnahmen entfallen. Die Kosten für den technischen Wasserstraßenausbau werden zu zwei Dritteln über das Bundesministerium für Verkehr von der Bundesrepublik Deutschland und zu einem Drittel über das Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr vom Freistaat Bayern getragen. Die Kosten für den ökologischen Ausgleich teilen sich die Bundesrepublik Deutschland und der Freistaat Bayern.



Beispiel eines Parallelwerks

Beispiel eines Uferrückbaus bei Straubing (Bauabschnitt 1)



Grafische Darstellung von Kolken (Übertiefen) an Buhnen (blau)

Bauherr für den Wasserstraßenausbau ist die Bundesrepublik Deutschland. Für die ökologischen Ausgleichsmaßnahmen sind die Bauherren die Bundesrepublik Deutschland und der Freistaat Bayern.

Beide Vorhabensträger werden durch die WIGES Wasserbauliche Infrastrukturgesellschaft mbH vertreten, die Planung und Abwicklung einschließlich Grunderwerb, Bauüberwachung und Abrechnung übernimmt.

Weiterer Ausblick

Nach Abschluss des zweiten Bauabschnitts ist für den Zeitraum von Mitte 2027 bis Mitte 2030 die Umsetzung des dritten Bauabschnitts zwischen der Eisenbahnbrücke Bogen und der Schwarzachmündung vorgesehen. Dieser Bauabschnitt ist ebenfalls bereits planfestgestellt. Für den Teilabschnitt zwischen Deggendorf und Vilshofen (ebenfalls drei Bauabschnitte) läuft aktuell das Planfeststellungsverfahren.

Technische Daten:

Buhnenneubau:	7
Buhnenanpassung:	17
Neubau Parallelwerke:	2
Länge der Uferrückbauten:	1.000 m
Gesamtlänge der Flussinseln:	2.000 m
Sohltrag (v.a. Fahrrinnenbaggerung):	85.000 m³
Aushub Kies/Sand/Auelehm insgesamt:	230.000 m³
Einbau Wasserbausteine/Grobkies insgesamt:	35.000 m³

Geplante Bauzeit Bauabschnitt 2:

Sommer 2025 bis Sommer 2027



Flussbaggerungen



Bayerische Staatsregierung



Donauausbau Straubing – Vilshofen Wasserstraßenausbau Bauabschnitt 2 Schwarzachmündung bis Deggendorf



Vertreter des Bauherrn und Herausgeber:
WIGES Wasserbauliche Infrastrukturgesellschaft mbH
Blutenburgstraße 20
80636 München

Internet: www.lebensader-donau.de
Mail: info@lebensader-donau.de
Stand: Winter 2024

© WIGES Wasserbauliche Infrastrukturgesellschaft mbH



Fachverwaltung des Bundes:
Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Donau MDK
Erlanger Straße 1
93059 Regensburg