

# Stellungnahme

## des Regionalen Planungsverbandes „Donau-Wald“ zum Raumordnungsverfahren Donauesaubau:

Der geplante Ausbau der Wasserstraße Donau betrifft mehrere regionalplanerische Zielkomplexe. Aus Sicht des Regionalen Planungsverbandes sollte diejenige Ausbauvariante verwirklicht werden, die die bestmögliche Synthese der Zielvorstellungen darstellt. Der Donauesaubau muss dabei den Anforderungen des Hochwasserschutzes ebenso genügen, wie verkehrlichen Anforderungen und dies mit möglichst geringen Eingriffen in Natur und Landschaft. Die wichtigste Entscheidungsgrundlage ist das RP-Ziel B X 4.1. Hier sind für den Donauesaubau insbesondere die zentralen Begriffe „naturschonend“ und „bedarfsgerecht“ auszulegen.

Hinsichtlich des Kriteriums „naturschonend“ ist festzuhalten, dass die Variante A die geringsten negativen Auswirkungen auf Natur und Landschaft mit sich bringt. Wenn das Ausgleichskonzept umgesetzt wird, sind aber auch die erheblichen Eingriffe in Natur und Landschaft der Varianten C und C<sub>2,80</sub> ausgleichbar. Allein bei der Variante D2 können nicht alle Eingriffe ausgeglichen werden, was als erheblicher Zielkonflikt auch zu RP-Ziel B I 2.1.4 zu werten ist.

Hinsichtlich des Kriteriums „bedarfsgerecht“ ist festzuhalten, dass die Ausbauvariante A die prognostizierte Transportnachfrage nicht abdecken kann und für die Schifffahrt nicht kalkulierbar genug ist, da nur an 185 Tagen im Jahr eine Abladetiefe von 2,5 m oder mehr erreicht wird. Die Variante A kann daher die regionalplanerische Zielvorgabe nicht erfüllen. Die Variante C bietet mit einer 60-prozentigen jährlichen Verfügbarkeit der notwendigen Abladetiefe aus verkehrlicher Sicht ebenfalls keine hinreichende Lösung. Auch die Variante C<sub>2,80</sub> erreicht keine ganzjährige Abladetiefe von 2,5 m; aus Sicht des Regionalen Planungsverbandes ist allerdings mit 290 Tagen im Jahr eine hinreichende Kalkulierbarkeit der Wasserstraße gegeben. Die Variante D2 bietet ganzjährig eine entsprechende Abladetiefe, allerdings werden mit der 3-Stufen-Lösung auch Kapazitäten geschaffen, die weit über den prognostizierten Bedarf hinausgehen und daher nicht mehr als „bedarfsgerecht“ anzusehen sind.

Die Variante C<sub>2,80</sub> bringt zusätzlich auch eine Verbesserung der Sicherheit der Schifffahrt durch Beseitigung der Engstellen und Verbreiterung der Schifffahrtsstrecke im Bereich der Stauhaltung Aicha.

In Abwägung der unterschiedlichen Belange erscheinen aus Sicht des Regionalen Planungsverbandes Donau-Wald daher die Ausbauvarianten C und C<sub>2,80</sub> die besten Varianten zu sein, wobei eine Präferenz für die Variante C<sub>2,80</sub> besteht. Gestärkt wird diese Auffassung dadurch, dass das Nutzen-Kosten-Verhältnis, das den volkswirtschaftlichen Nutzen mit dem hierfür notwendigen Aufwand in Relation setzt, für die Variante C<sub>2,80</sub> (11,16) mit Abstand das günstigste ist. Die Variante C und D2 sind in etwa gleichwertig einzustufen (8,77 bzw. 8,96) erreichen aber nicht das Niveau von Variante C<sub>2,80</sub>. Die Variante A kommt lediglich auf einen Wert von 6,77 und bringt auch absolut gesehen den mit Abstand geringsten Nutzen mit sich. Zu beachten ist hierbei, dass in die Betrachtung des volkswirtschaftlichen Nutzens auch Komponenten eingehen, die (vermeidene) Umweltbelastungen wie z.B. Brennstoffverbrauch, Abgas-, oder Geräuschbelastung abbilden. Dieser „umweltbezogene Nutzen“ macht bei allen Varianten etwas mehr als die Hälfte des Gesamtnutzens aus. Dem „umweltbezogenen Nutzen“ stehen bei allen Varianten erhebliche direkte und indirekte Eingriffe in Natur und Landschaft gegenüber. Wie oben

ausgeführt sind diese Eingriffe bei den Varianten A, C und C<sub>2,80</sub> voll ausgleichbar. Die Eingriffe in Natur und Landschaft sind bei der Variante D2 hingegen nicht in vollem Umfang an Ort und Stelle ausgleichbar. Bei der Realisierung dieser Variante ist daher die Bereitstellung der erforderlichen zusätzlichen Ersatzflächen sicherzustellen.

Maßnahmen des Hochwasserschutzes sind – auch unabhängig von einer Verwirklichung der Ausbaumaßnahmen – von vordringlicher Wichtigkeit für die Region und sind daher schnellstmöglich umzusetzen. Dabei ist auszuschließen, dass es zu einer Verschlechterung der Hochwassersituation für die Unterlieger kommt.

Nach dem Hochwasserschutzkonzept soll nördlich von Winzer ein neuer Deich errichtet werden. Die in den Planunterlagen dargestellte Deichlinie betrifft ein im Regionalplan dargestelltes Vorranggebiet für den Abbau von Kies und Sand, KS 11 Altenufer (Markt Hengersberg, Landkreis Deggendorf).

Es ist sicherzustellen, dass die Rohstofflagerstätte vor Baubeginn des Deiches soweit als möglich ausgebeutet werden kann.

Außerdem soll nach dem Hochwasserschutzkonzept nordwestlich des Autobahndreiecks Deggendorf, zwischen der A3 und der Donau, eine Deichlinie zurückverlegt werden. Die in den Planunterlagen dargestellte Deichlinie betrifft das im Regionalplan dargestellte Vorbehaltsgebiet für die gewerbliche Siedlungstätigkeit G 4, Deggendorf/Stephansposching. Nach RP-Ziel B II 1.2 soll in den Vorbehaltsgebieten für gewerbliche Siedlungsentwicklung der gewerblichen Nutzung bei der Abwägung mit konkurrierenden Nutzungsansprüchen ein besonderes Gewicht beigemessen werden. Durch die Deichrückverlegung wird das gewerbliche Entwicklungspotenzial deutlich reduziert.

Es ist durch geeignete Maßnahmen sicherzustellen, dass die Deichlinie so weit wie möglich an der Donau verläuft um das gewerbliche Entwicklungspotenzial im Vorbehaltsgebiet G 4 so umfangreich wie möglich zu erhalten. Allerdings darf sich diese Änderung nicht negativ auf die Hochwassersituation, insbesondere für die Unterlieger, auswirken.