

# Niederschrift

## über die Sitzung des Regionalen Planungsausschusses der Region Donau-Wald am 22. April 2005 in Passau

---

### Anwesend waren:

1. Verbandsvorsitzender, Landrat Alfred Reisinger
2. SG-Leiter (SG 350), RD Dr. Weber,  
Regionsbeauftragter, Herr Schmauß,  
Herr ORR Schmid,  
Regierung von Niederbayern
3. Prof. Dr. Schaller,  
Herr Rachl,  
Planungsbüro Schaller
4. Herr Sonnleitner,  
RMD Wasserstraßen GmbH
5. Herr Ebner,  
Wasserwirtschaftsamt Deggendorf
6. 22 Mitglieder des Planungsausschusses der Region Donau-Wald
7. Presse: Passauer Neue Presse (Herren Geisler und Riedlaicher)  
Team von Tele Regional Passau 1 (TRP 1)

Die Sitzung begann um 9.00 Uhr; sie war öffentlich.

## TOP 1 Begrüßung und Information

Nach der Begrüßung der Anwesenden stellte der Vorsitzende, Herr Landrat Reisinger, die Beschlussfähigkeit des Planungsausschusses fest.

Er bedankte sich ausdrücklich für das Erscheinen der Vertreter der Regierung von Niederbayern, des Wasserwirtschaftsamtes, des Planungsbüros Schaller sowie der RMD Wasserstraßen GmbH, die für Fragen zur Verfügung stünden.

Herr Landrat Hanns Dorfner sprach ein kurzes Grußwort.

## TOP 2 Raumordnungsverfahren Donauausbau zwischen Straubing und

### Vilshofen

### Anhörung und Beschlussfassung

Zu diesem TOP ging den Ausschussmitgliedern ein umfangreicher Sachbericht bzw. Diskussionsvorschlag vor der Sitzung zu.

Der 1. Geschäftsführer, Herr RD Lerner, referierte ausführlich über den Gegenstand des ROV (Ablauf und Zweck, Gegenstand und räuml. Ausdehnung des Vorhaben, inklusive Hochwasserschutz...). Er verglich die Varianten A, C, C 2,80 und D2 hinsichtlich der Auswirkungen bzgl. Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse, Kosten/Nutzen, Ökologie, Wasserspiegelverlauf, u.a. und bezog die regionalplanerischen Zielvorstellungen

-Raumstruktur

-Natur und Landschaft (Hinweis: Im ROV wird keine formelle Prüfung der FFH-Verträglichkeit durchgeführt, diese erfolgt erst auf der Stufe des Planfeststellungsverfahrens.)

-Verkehr

-Wasserwirtschaft

in diese Darstellungen mit ein.

(Sehen Sie hierzu bitte die in der Homepage des Regionalen Planungsverbandes zum Protokoll veröffentlichte detaillierte umfangreiche Anlage dieses Referates.)

### **Zusammenfassend verlas er folgende erarbeitete Stellungnahme als Beschlussvorschlag und stellte sie zur Diskussion:**

(Hinweis: Entgegen dem übersandten Beschlussvorschlag ergingen noch 2 angefügte Absätze als Ergänzungen bzgl. des Hochwasserschutzes und 2 kleine Änderungen im 3. Absatz, 3.+4. Zeile; „185 Tagen“ statt „180 Tagen“ und „nicht erfüllen“ statt „nicht voll erfüllen“.)

„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 Donauausbau 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 Donauausbau 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 C2,80 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 C2,80 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.

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 D<sub>2</sub> 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 (vermiedene) 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 D<sub>2</sub> hingegen nicht in vollem Umfang ausgleichbar, so dass bei einer Realisierung umfangreiche Ersatzmaßnahmen nötig wären. Aus diesem Grunde genügt die Variante D<sub>2</sub> nicht mehr dem Kriterium eines möglichst „naturschonenden“ Ausbaus der Donau.

Maßnahmen des Hochwasserschutzes sind –auch unabhängig von einer Verwirklichung der Ausbaumaßnahmen- von vordringlicher Wichtigkeit für die Region und sind daher schnellstmöglichst 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.“**

Anschließend folgte nur noch eine kurze Diskussion:

Frau OB Eder, Deggendorf, regte an, bei der vorgeschlagenen Stellungnahme noch 2 Sätze umzuformulieren. Man einigte sich auf folgenden Wortlaut:

**„Die Eingriffe in Natur und Landschaft sind bei der Variante D<sub>2</sub> hingegen nicht in vollem Umfang an Ort und Stelle ausgleichbar. Bei der Realisierung dieser Variante ist daher die Bereitstellung der erforderlichen zusätzlichen Ersatzflächen sicherzustellen.“**

Herr Bgm. Zirngibl, Ascha, interessierte, ob mit 1 oder 4 Varianten in die Planfeststellung gegangen werde.

Herr Dr. Weber, Regierung v. Ndb., erklärte dazu, dass zu den einzelnen Varianten –unter fachlichen Kriterien- eine raumordnerische Beurteilung abgegeben werde. Bund und Land –müssten dann anschließend auf der Basis dieser Beurteilungsgrundlage das Einvernehmen herstellen. Projektträger sei der Bund, das Einvernehmen mit dem Land Bayern sei aber erforderlich. Es gebe Verträge mit Finanzierungsaufteilungen zwischen Bund und Land. Beim Donauausbau selbst zahle der Bund 2/3 und das Land 1/3 und bei den Hochwasserschutzmaßnahmen das Land 2/3 und der Bund 1/3. Das Einvernehmen könne nicht ersetzt werden. Nachdem sich Bund und Land auf eine Variante geeinigt

hätten, würden sie mit dieser in das Planfeststellungsverfahren gehen. Sollte es zu keiner Einigung kommen, werde es nichts mit einer schnellen Verwirklichung des Ausbaus.

Der Vorsitzende, Herr Landrat Reisinger, schlug noch folgende Ergänzung in der Stellungnahme vor: **„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.“**

**Folgende Stellungnahme wurde mit 1 Gegenstimme dann beschlossen:**

**„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 Donauausbau 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 Donauausbau 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 (vermiedene) 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.“

Der Vorsitzende bedankte sich für die Mitarbeit und schloss um 10.15 Uhr die Sitzung.

Reisinger, Landrat  
Verbandsvorsitzender

Lermer, RD  
1. Geschäftsführer

Mann  
Protokoll