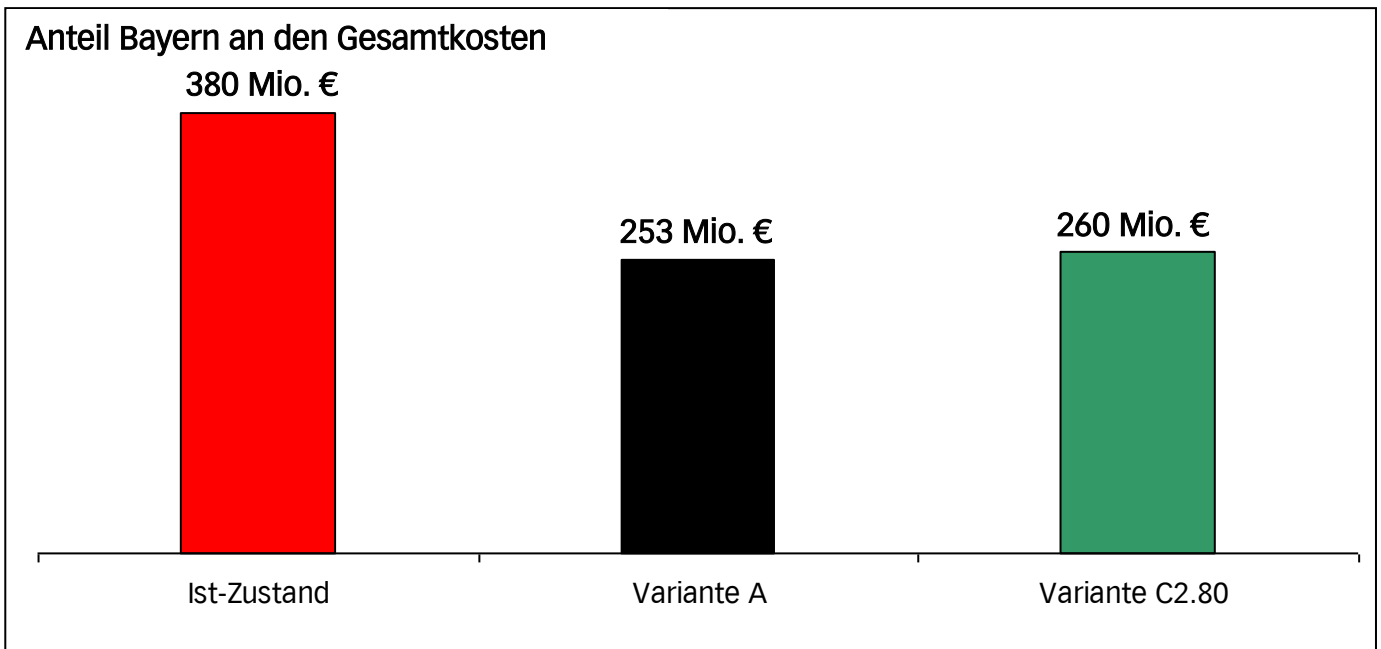


Ergebnisse der Variantenunabhängigen Untersuchungen zum Ausbau der Donau zwischen Straubing und Vilshofen

Kosten aus Sicht Bayerns

	Variante A	Variante C _{2.80}
Kosten Wasserstraße	160 Mio. €	320 Mio. €
davon ausbaubedingter Hochwasserschutz	80 Mio. €	60 Mio. €
nicht-ausbaubedingter Hochwasserschutz	300 Mio. €	280 Mio. €
Abzug EU-Förderung	0 €	- 100 €
Gesamtkosten	460 Mio. €	500 Mio. €



Zusammenfassung

- **Ist-Zustand:** Bayerischer Finanzierungsanteil **380 Mio. €** für Hochwasserschutz - kein verkehrlicher Nutzen
- **Variante A:** Bayerischer Finanzierungsanteil **253 Mio. €** - verkehrlicher Nutzen rd. **722 Mio. €**
- **Variante C_{2.80}:** Bayerischer Finanzierungsanteil **260 Mio. €** - verkehrlicher Nutzen rd. **1,7 Mrd. €**
- Vergleicht man alle Entscheidungsoptionen, so muss Bayern im Landesinteresse, aus finanziellen, ökonomischen und ökologischen Gründen einen Ausbau nach Variante C_{2.80} fordern.

Fakten gegen Aussagen

➤ Variante A und Variante C_{2,80} sind bereits verkehrlich und ökologisch optimiert!

Zitat Staatsminister Dr. Huber

„[...] der sogenannte sanfte Ausbau ist nicht optimal. Aus der Studie lassen sich Elemente für ein wirklich gutes Konzept ableiten: [...] Ich nenne es das „bessere Donaukonzept“ [...]. Die Donau zwischen Straubing und Vilshofen ist ein Unfallschwerpunkt, den wir entschärfen müssen. Dazu brauchen wir die eine oder andere Ausweichbucht [...].“
(* Quelle)

Richtig ist

Die ökologische und verkehrliche Optimierung beider Varianten war Kernaufgabe der EU-Studie und ist erfolgt. **Ein weiterer Bau von Ausweichbuchten** wegen des Verfalls des Wasserspiegels **ist nicht möglich**. Zusätzliche Ausweichstellen würden das scharfe Regelungskonzept reduzieren und damit die Wassertiefe verringern. Die ökologische Aufwertung von Altwässern, Redynamisierung von Auwäldern und die Schaffung ökologischer Uferstrukturen war Gegenstand der EU-Studie und ist planerisch umgesetzt. **Eine weitere Optimierung beider Varianten ist nicht möglich!** Die Einführung eines neuen Begriffs führt allenfalls zu Verzögerungen. Ein größerer Nutzen wird nicht erreicht.

➤ Variante C_{2,80} bietet viel mehr Chancen für die Ökologie!

Zitat Staatsminister Dr. Huber

„Dieses einzigartige Ökosystem würde, wie die Studie zeigt, durch die Variante C_{2,80} massiv leiden, [...].“
(* Quelle)

Richtig ist

Variante A und Variante C_{2,80} verursachen beide erhebliche ökologische Eingriffe. Mehr als **die Hälfte** der **ökologischen Auswirkungen** sind dabei auf die **Hochwasserschutzmaßnahmen** des Freistaates Bayern zurückzuführen. Der Charakter der freifließenden Donau wird bei Variante C_{2,80} **nicht** gravierend über weite Strecken verändert. Auf ca. 61 km bleibt die Fließgeschwindigkeit nahezu gleich wie im Ist-Zustand. Nur auf 9 km wird die Fließgeschwindigkeit im staugestützten Bereich deutlich reduziert, aber sie ist immer noch mindestens so hoch wie bereits heute oberhalb der Isarmündung bis Straubing.

➤ Flach gehende Binnenschiffe sind bei wirtschaftlich relevanten Abladetiefen unrentabel!

Zitat Staatsminister Dr. Huber

„Wenn Fluss und Schiff nicht zusammenpassen, heißt es automatisch, wir müssen den Fluss umbauen [...]. Der Klimawandel wird uns künftig häufiger Niedrigwasser bringen [...]. Deshalb dürfen wir nicht immer noch größere Schiffe bauen [...].“
(* Quelle)

Richtig ist

Ein Beispiel für eine gewichtsoptimierte Bauweise ist ein Binnenschiff (Flachgehendes Binnenschiff) der Rosslauer Schiffswerft GmbH. Dieser Schiffstyp wurde speziell für den Einsatz auf der Elbe konzipiert und bietet einen 10 cm geringeren Tiefgang. Die max. Abladetiefe von 2 m bewirkt jedoch, dass bei wirtschaftlich relevanten Abladetiefen keine zusätzliche Tragfähigkeit gewonnen wird. Gegenüber traditionellen Schiffen kann ein flach gehendes Binnenschiff bei höheren Wasserständen ca. 500 Tonnen weniger an Ladung aufnehmen, die Tragfähigkeit ist auf max. 1680 Tonnen beschränkt. Dies zeigt, dass flach gehende Binnenschiffe bei den Transportrelationen der Donau **keine wirtschaftliche Alternative** darstellen.