

Bundeswasserstraße Donau

Ausbau der Wasserstraße und Verbesserung des Hochwasserschutzes Straubing–Vilshofen

Teilabschnitt 1: Straubing – Deggendorf

Planänderungen nach Planfeststellungsbeschluss

Erläuterung der Planänderungen im Wasserstraßenausbau

- Bauabschnitt (BA) 1 -

30.04.2021

Bundesrepublik Deutschland
Wasserstraßen- und Schifffahrts-
verwaltung des Bundes

Freistaat Bayern
Wasserwirtschaftsverwaltung

gemeinsam vertreten durch
WIGES GmbH

gez. Dr. Schmutz

gez. i.V. Dr. Fischer

Vorbemerkungen

Die nachfolgend beschriebenen Planänderungen sind im beiliegenden Übersichtslageplan verortet. Jede Planänderungsbeschreibung wird zusätzlich noch durch entsprechende Planausschnitte ergänzt, um die verbal beschriebenen Änderungen zu visualisieren. Auf eine Einarbeitung in die bisher eingereichten Planfeststellungsunterlagen wird verzichtet, die hier vorliegenden Unterlagen sind somit als Ergänzung zu den bisherigen Unterlagen zu verstehen.

Einteilung der Planänderungen durch den TdV in 3 Kategorien:

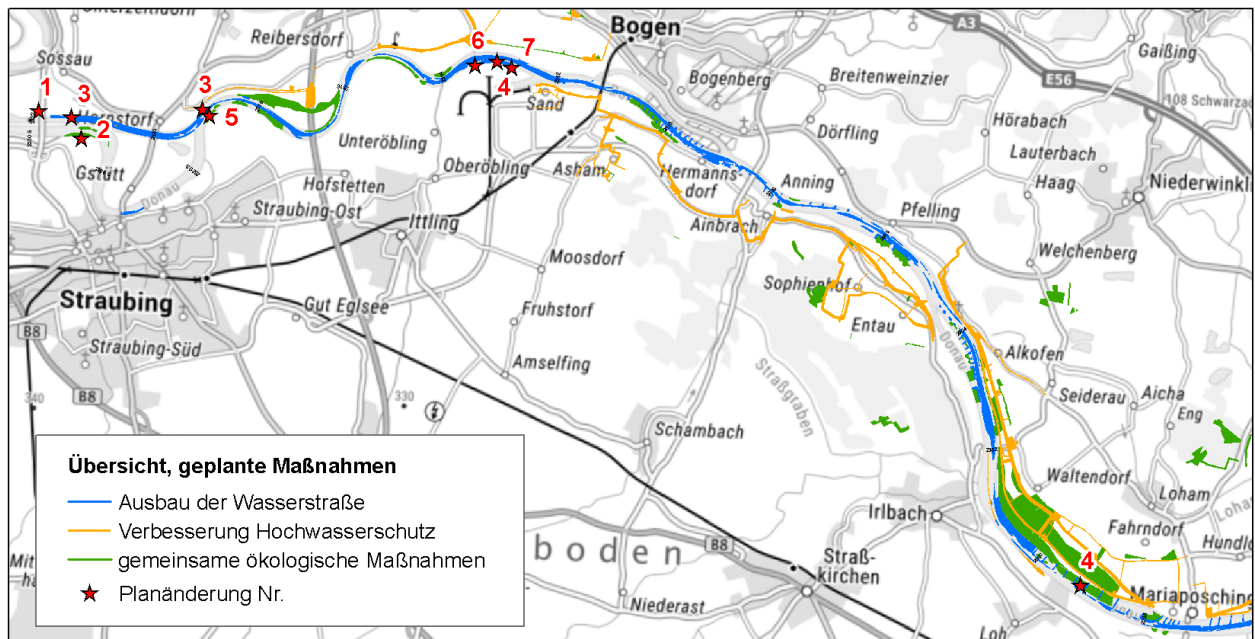
- Kat 1. Unwesentliche Planänderung (§ 76 Abs. 2 VwVfG)
ohne neue Betroffenheiten und ohne neue Umweltauswirkungen bzw. mit neuen Betroffenheiten, die Betroffenen haben der Planänderung jedoch zugestimmt.
Die Planänderungen sind anzuzeigen und darzustellen, so dass die Planfeststellungsbehörde die Unwesentlichkeit der Planänderung prüfen und feststellen kann.
- Kat 2. Unwesentliche Planänderung (§ 76 Abs. 3 VwVfG)
mit neuen Betroffenheiten und/oder Umweltauswirkungen, Betroffenheiten können klar eingegrenzt werden (z. B. Grundstückseigentümer), die Betroffenen haben der Planänderung nicht zugestimmt.
Die Planänderungen sind zu beantragen, die Planfeststellungsbehörde kann ein Planfeststellungsverfahren ohne Anhörung und ohne öffentliche Zustellung des Beschlusses durchführen.
- Kat 3. Wesentliche Planänderung (§ 76 Abs. 1 VwVfG)
bzw. Planänderungen mit umfangreichen neuen Betroffenheiten und/oder Umweltauswirkungen.
Die Planänderungen sind zu beantragen, die Planfeststellungsbehörde führt ein Planfeststellungsverfahren durch.

Wasserstraßenausbau, Bauabschnitt BA 1

Inhaltsverzeichnis

1. Baustelleneinrichtungsfläche nördlich Schleuse Straubing.....	6
2. Zufahrt Kagers.....	9
3. Verlauf der Fahrrinne	13
4. Massenkonzept: Verbringung von Feinmaterial	15
5. LBP, Uferrückbau Donau-km 2319,2 bis 2318,9	18
6. LBP, Uferrückbau Donau-km 2313,5	23
7. Technische Planung, Ufervorschüttung Sand mit Anpassung Ufer	26

Übersichtslageplan mit Kennzeichnung der Lage der Planänderungen (Kapitelnummer)



1. Baustelleneinrichtungsfläche nördlich Schleuse Straubing

Beschreibung der Planänderung

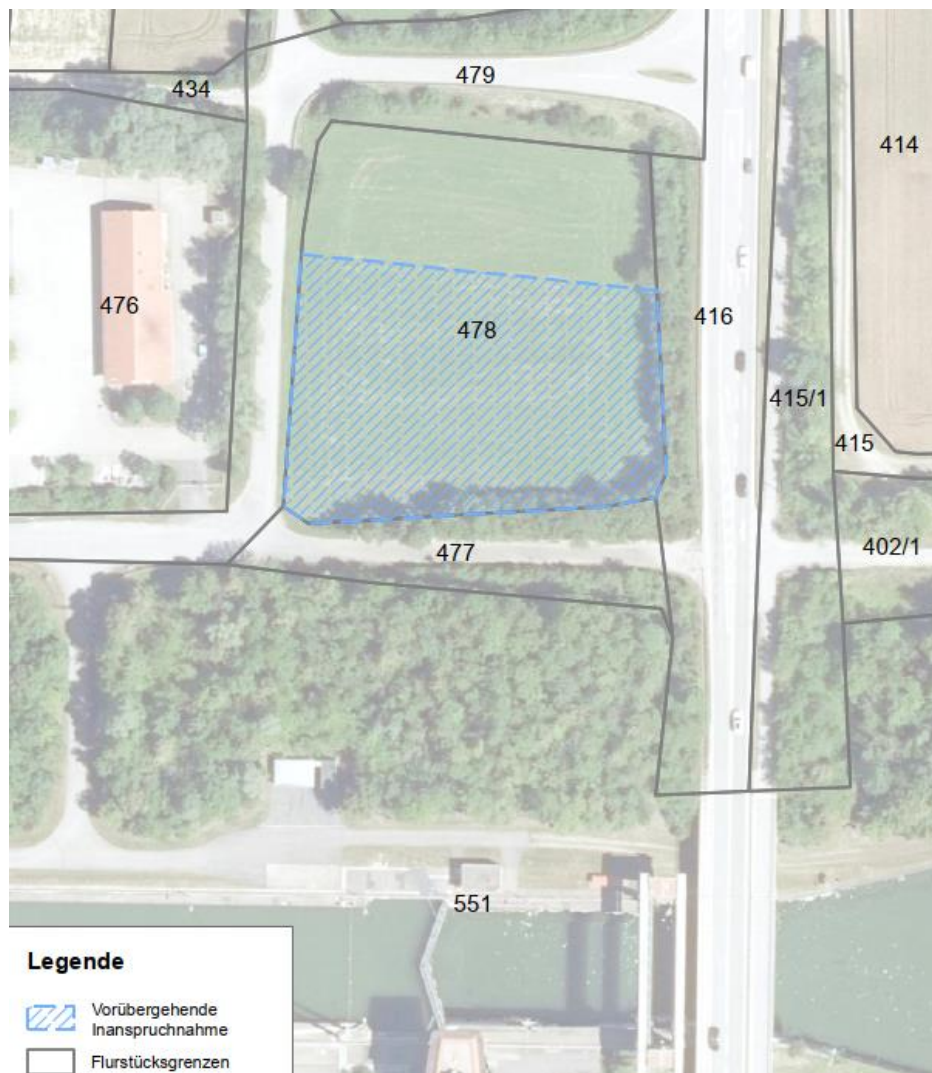
Für die Errichtung von Baubüros von Auftraggeber und Auftragnehmer sowie für die Möglichkeit, Baugeräte hochwassersicher zu lagern und Instand zu halten wird benachbart zum Außenbezirk Straubing vom WSA Donau MDK eine Fläche von 3.806 m² vom Flurstück Nr. 478 Gemarkung Hornstorf benötigt.

Diese Baustelleneinrichtungsfläche wird temporär ab etwa Mitte Juni 2021 für den Zeitraum der Bauabwicklung des ersten Bauabschnitts von Straubing bis Bogen für voraussichtlich drei Jahre benötigt.

Der nördliche Rand der Baustelleneinrichtungsfläche liegt im festgesetzten Überschwemmungsgebiet der Donau (s. Belange Dritter).

Die Fläche wird wie folgt befestigt: Der Oberboden wird abgeschoben und im nördlichen Teil der Baustelleneinrichtungsfläche in Mieten fachgerecht zwischengelagert, der Unterboden wird zum Schutz gegen Bodenverdichtung mit einer Schottertragschicht auf Geotextil überdeckt. Nach der Bauabwicklung werden die Flächen wieder in den Ausgangszustand zurückversetzt.

Lageplan erforderliche vorübergehende Baustelleneinrichtungsfläche:



Flächenverfügbarkeit

Zusätzl. Grunderwerb /-inanspruchnahme erforderlich? Ja Nein

Eigentümer der Fläche Bund / Bayern? Ja Nein teilweise

Flurstück Nr. 478 ist im Eigentum der BRD. Es ist zur Nutzung als Grünland verpachtet.

Umweltauswirkungen

Zusätzliche Umweltauswirkungen? Ja Nein

Das Flurstück liegt außerhalb der Flächen, für die der TdV Bestandsdaten erhoben hat. Der TdV sieht nach Sichtung der örtlichen Gegebenheiten keine artenschutz- und/oder gebietschutzrechtlich relevanten betroffenen Sachverhalte. Die als BE-Fläche beantragte Fläche (Grundstück Flurstück Nr. 478 Gemarkung Hornstorf) wird derzeit als Grünland genutzt und nur während der Bauzeit in Anspruch genommen. Die Mehrinanspruchnahme in Bezug auf das Schutzgut Fläche und Boden wird im Zuge der Nachbilanzierung berücksichtigt. Zusätzliche Umweltauswirkungen durch die Planänderung sind nicht zu erwarten. Sowohl HNB als auch UNB teilen diese Ansicht, wenn die Baustelleneinrichtungsfläche einen Mindestabstand von 5 m zu angrenzenden Gehölzbeständen einhält und keine größeren Rückschnitte erfolgen (s. Anlagen 01 und 02). Diese Auflage wird vom TdV beachtet. Nachteilige Auswirkungen durch Immissionen (Lärm, Staub, Erschütterungen) werden nicht auftreten.

Belange Dritter

Belange Dritter betroffen? Ja Nein

Zur Planänderung wurde eine Stellungnahme vom BLfD eingeholt, s. Anlage 03. Aufgrund der Lage des Flurstücks innerhalb der Bauflächen der Schleuse Straubing ist die Fläche frei von Bodendenkmälern. Es sind keine Auflagen zu beachten.

Der Zugang zum Flurstück wird aufgrund des Geländeverlaufs vom Südwesten her erfolgen. Aufgrund der Nutzung der Fläche als Baubüro und ggf. als hochwassersicherer Abstell- und Wartungsplatz für Baugeräte ist keine Beeinträchtigung durch Baustellenverkehr gegeben. Es werden weder Erdbaumaterialien noch Wasserbausteine an-/ abgefahren oder zwischengelagert. Die ungehinderte Zufahrt für den Pächter der landwirtschaftlich genutzten Restfläche des Flurstücks im Nordteil wird sichergestellt.

Das mit dem Pächter der Fläche, der [REDACTED], bestehende Pachtverhältnis wurde vorzeitig zum 01.06.2021 beendet, s. Anlage 04.

Trotz der Lage der BE-Fläche hinter dem Hochwasserschutzdeich liegt etwa die nördliche Hälfte des Flurstücks 478 im festgesetzten Überschwemmungsgebiet der Donau (Verordnung des LRA Straubing-Bogen über die Festsetzung des Überschwemmungsgebiets der Donau von Flusskilometer 2346,4 bis 2293,5 im Bereich der Gemeinden Kirchroth, Aholfing, Atting, Steinach, Parkstetten, Niederwinkling, Mariaposching, Aiterhofen, Irlbach, Straßkirchen und der Stadt Bogen vom 15.06.2015 (42-6451/3 - Donau). Die als BE-Fläche vorgesehene Teilfläche des Grundstücks liegt nur geringfügig innerhalb des Überschwemmungsgebiets (ca. 950 m², Retentionsvolumen etwa 315 m³). Da es sich hier um eine reine Einstaufläche (ohne Durchströmung) am Rand des Überschwemmungsgebiets mit geringen Wassertiefen von wenigen Zentimetern handelt, ergeben sich keine nachteiligen Auswirkungen auf das lokale Strömungsgeschehen. Dem - je nach Nutzung der Fläche – maximalen temporären Verlust von bis zu 315 m³

Retentionsvolumen stehen die im Rahmen des Projektes Donauausbau durchgeführten Deichrückverlegungen zur Gewinnung von zusätzlichen Retentionsflächen/ -volumina entgegenüber, die rechnerisch nachgewiesen die Wasserspiegellagen bei Hochwasser verringern. Die Maßnahme ist von den Verboten des § 78a Abs. 1 Satz 1 WHG ausgenommen (vgl. § 78a Abs. 1 Satz 2 WHG i.V.m. § 12 Abs. 7 Satz 4 WaStrG).

Belange Betrieb WSA/WWA

Belange WSA/WWA betroffen? Ja Nein

Belange des WSA und des WWA sind nicht betroffen

Zugehörige Pläne (falls erforderlich)

keine

Bewertung der Wesentlichkeit der Planänderung

Kat. 1 Kat. 2 Kat. 3

Zustimmung Betroffener eingeholt? Ja Nein nicht erforderlich

2. Zufahrt Kagers

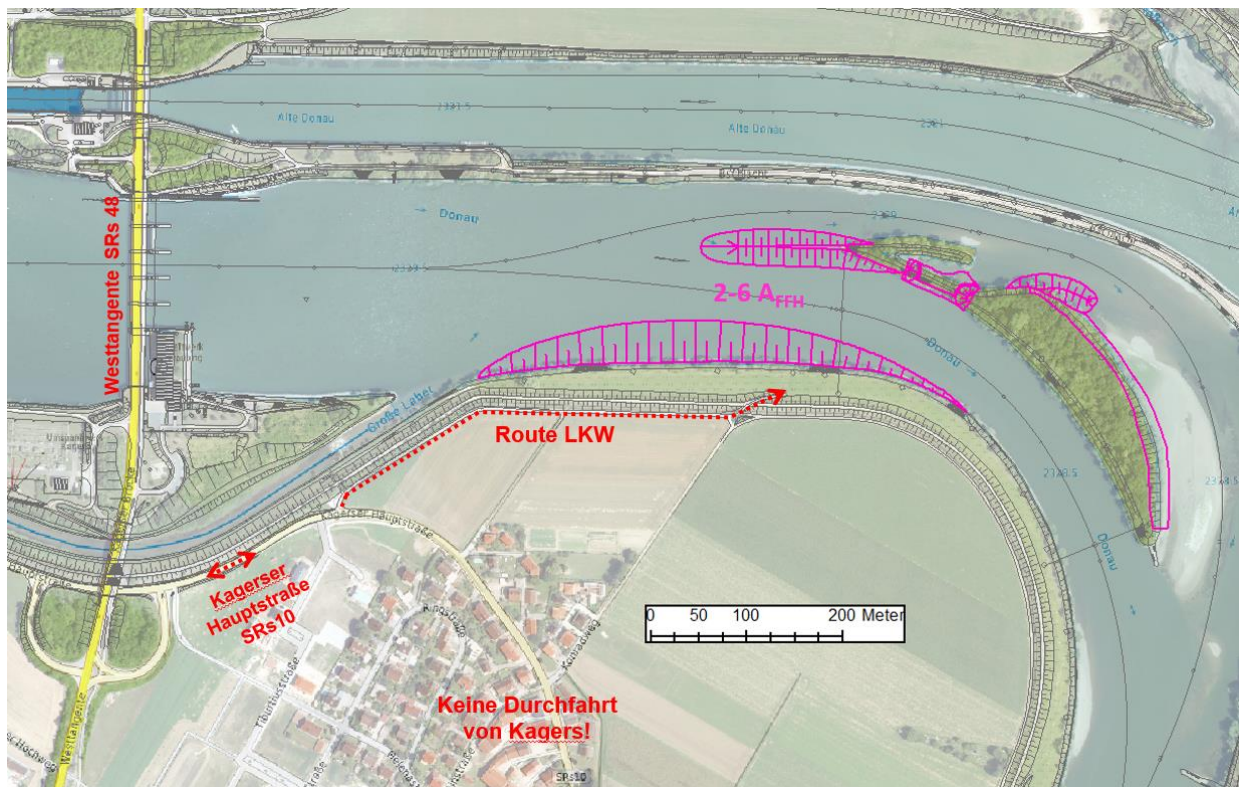
Beschreibung der Planänderung

Für die LBP Maßnahme 2-6 A_{FFH} Habitataufwertung Straubinger Schleife müssen etwa 25.000 m³ Kies in den Bereich Donau-km S 2329,4 bis S 2329,8 angeliefert werden. Der Transport soll vorzugsweise per Schiff über den Wehrarm Straubing erfolgen. Die nautischen Verhältnisse im Wehrarm sind diesbezüglich jedoch herausfordernd und aufgrund des variablen Wasserstands stark schwankend. Die Schwierigkeiten konzentrieren sich auf den Bereich oberstrom der Schlossbrücke Straubing. An der Schlossbrücke endet die Nebenwasserstraße mit 1,70 m Fahrrinntiefe bei RNW. Oberstrom gibt es keine definierten Verhältnisse mehr – die historische Fahrrinne wurde seit dem Bau der Staustufe und Schleuse Straubing nicht mehr unterhalten.

Etwa 80 % des für die LBP Maßnahme benötigten Kieses ist Nassbaggergut, das bei der Fahrrinnenvertiefung der Donausohle in schwimmenden Transportgefäßen (Schuten) anfällt. Das restliche Material ist Grobkies, das als Liefermaterial mit LKW aus Kiesgruben antransportiert werden wird – entweder durch Umschlag auf die Wasserstraße (z.B. am Steinlagerplatz Pfelling) oder durch möglichst direkte LKW Lieferung zum Einbauort in der Donau ohne Zwischenlagerung im Vorland.

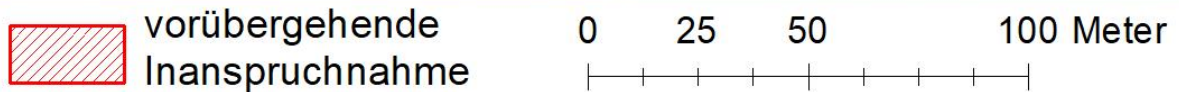
Gegenstand dieser Planänderung ist eine Baustraße zur Materiallieferung für die Habitataufwertung Straubinger Schleife über Land mit LKW. Folgende Fahrtroute ist vorgesehen: Westtangente SRs48 – Kagerser Hauptstraße SRs10 – Deichhinterweg – bestehende Deichüberfahrt – Deichvorland. Der genutzte Deichhinterweg wird nach Bauabwicklung wieder Instand gesetzt. Nachfolgender Lageplan zeigt die Route:

Übersichtslageplan LKW Route entlang Deichhinterweg



Im Deichvorland muss die Baustraße am Ufer südlich des Vegetationsgürtels bis Donau-km S 2929,3 neu angelegt werden. Nach der Bauabwicklung wird die Fläche wieder in den Ausgangszustand zurückversetzt. Bei Donau-km S 2929,3 wird der bestehende vegetationsarme Bereich um das Flusskilometerschild herum genutzt, um den Kies über die Uferböschung in die Donau zu bringen.

Detaillageplan vorübergehende Inanspruchnahme für Baustraße im Deichvorland



Der Transport würde aus naturschutzfachlichen Gründen nur zwischen 01.10.2021 und 28.02.2022 mit maximalen täglichen Arbeitszeiten von 7 bis 20 Uhr stattfinden. Als maximale Verkehrsbelastung sind 10 LKW pro Stunde und damit bei maximal 10 Arbeitsstunden pro Tag insgesamt 200 Hin- und Rückfahrten pro Tag vorgesehen.

Flächenverfügbarkeit

Zusätzl. Grunderwerb /-inanspruchnahme erforderlich? Ja Nein

Eigentümer der Fläche Bund / Bayern? Ja Nein teilweise

Alle Flächen liegen in der Gemarkung Kagers. Der Deichhinterweg (Flurstück Nr. 538/1) sowie die Überfahrt (Flurstücke Nr. 549 und 550) sind im Eigentum vom Freistaat Bayern, das Deichvorland Flurstück Nr. 551 ist im Eigentum der Bundesrepublik Deutschland.

Für die Baustraße werden von dem Deichhinterweg und der -Überfahrt 3.121 m² Fläche, vom Vorland 1.384 m² vorübergehend in Anspruch genommen.

Umweltauswirkungen

Zusätzliche Umweltauswirkungen?

Ja

Nein

Der TdV sieht nach Sichtung der örtlichen Gegebenheiten keine artenschutz- und/oder gebietschutzrechtlich relevanten betroffenen Sachverhalte. Rodungen sind nur am unmittelbaren Donauufer in geringem Umfang auf wenigen Metern erforderlich. Es sind keine hochwertigen Gehölze betroffen. Die Bilanzierung des temporären Eingriffs erfolgt im Rahmen der Nachbilanzierung.

Die UNB sieht bei Einhaltung folgender fünf Auflagen keine Bedenken (s. Anlage 05):

- Für die Zufahrt zum Donauufer und den dafür nötigen Gehölzrodungen sollen, wenn möglich, Uferabschnitte gewählt werden, in deren Bereich hauptsächlich Neophyten (*Acer negundo* — Eschenahorn) vorkommen.*
- Die für die Zufahrt nötigen Gehölzrodungen dürfen nur in der Zeit vom 01.10. bis zum 28./29.02 eines jeden Jahres erfolgen. Mögliche Quartiersbäume für Vögel, Fledermäuse u.a. (Höhlenbäume) sowie Bäume mit weiteren ökologisch relevanten (Mikro-) Habitatstrukturen sind zu erhalten.*
- Nach Abschluss der Bauarbeiten für die Habitatverbesserungen im Wehrrarm Straubing sind sämtliche Baustelleneinrichtungen und die Baustraße vollständig zu entfernen. Der ursprüngliche Zustand ist wieder herzustellen.*
- Die baubedingt nötig gewordenen Gehölzrodungen sind wieder zu ersetzen. Hierfür darf ausschließlich standortgeeignetes Baum- (Silberweiden (*Salix alba*), Schwarzpappeln (*Populus nigra*)) und Strauchmaterial autochthoner Herkunft verwendet werden. Ein entsprechender Pflanzplan ist mit der Unteren Naturschutzbehörde bei der Stadt Straubing einvernehmlich abzustimmen.*
- Die für die Baustraße in Anspruch genommenen Wiesenflächen sind ebenfalls nach Abschluss der Bauarbeiten wieder einzusäen. Hierfür darf ebenfalls nur autochthones Saatgut verwendet werden; Hierfür sind ausschließlich Arten der standorttypischen Lebensraumtypen der FFH-Richtlinie zu verwenden.*

Der Bitte der UNB, LKW-Fahrten durch Entnahme von Kiesmaterial aus den Anlandungen linksseitig der Vogelinsel zu reduzieren, kann leider nicht nachgekommen werden. Das dort angelandete Material ist vom Korndurchmesser zu fein und daher unbrauchbar. Die HNB hat sich der Stellungnahme der UNB angeschlossen (s. Anlage 06).

Für die immissionschutzrechtliche Beurteilung der Planänderung ist wesentlich, dass der Deichhinterweg Flurnummer 538/1 als öffentlicher Feld- und Waldweg gewidmet ist. Die Baustelle beginnt daher ab Deichüberfahrt, so dass erst ab hier Baulärmimmissionen relevant werden. Durch die Lage im Außenbereich sind keine nachteiligen Auswirkungen zu erwarten. Nach Einschätzung des Umweltamtes der Stadt Straubing ist die Planänderung immissionsschutzrechtlich unbedenklich (s. Anlage 07).

Belange Dritter

Belange Dritter betroffen? Ja Nein

Seitens der Straßenverkehrsaufsicht der Stadt Straubing wird ein Beweissicherungsverfahren und eine Beschilderung als Baustellenzufahrt gefordert (s. Anlage 08). Für Wege, Straßen und Brückenbauwerke, deren Nutzung als Baustraße planfestgestellt ist, ist ein Beweissicherungsverfahren durchzuführen (vgl. A.III.2, §1 (3) des Planfeststellungsbeschlusses vom 20.12.2019). Der TdV wird dementsprechend eine Beweissicherung durchführen.

Belange Betrieb WSA/WWA

Belange WSA/WWA betroffen? Ja Nein

Seitens des Wasserwirtschaftsamtes Deggendorf wird auf die jederzeit für Unterhaltung und Deichverteidigung bei Hochwasser erforderliche Befahrbarkeit hingewiesen. Es wird ebenfalls ein Beweissicherungsverfahren gefordert, um jegliche Beeinträchtigung von Deich und Deichentwässerung auszuschließen (s. Anlage 09). Der TdV wird die permanente Zugänglichkeit gewährleisten und ein Beweissicherungsverfahren durchführen (vgl. A.III.2, §1 (3) des Planfeststellungsbeschlusses vom 20.12.2019).

Zugehörige Pläne (falls erforderlich)

keine

Bewertung der Wesentlichkeit der Planänderung

Kat. 1 Kat. 2 Kat. 3

Zustimmung Betroffener eingeholt? Ja Nein nicht erforderlich

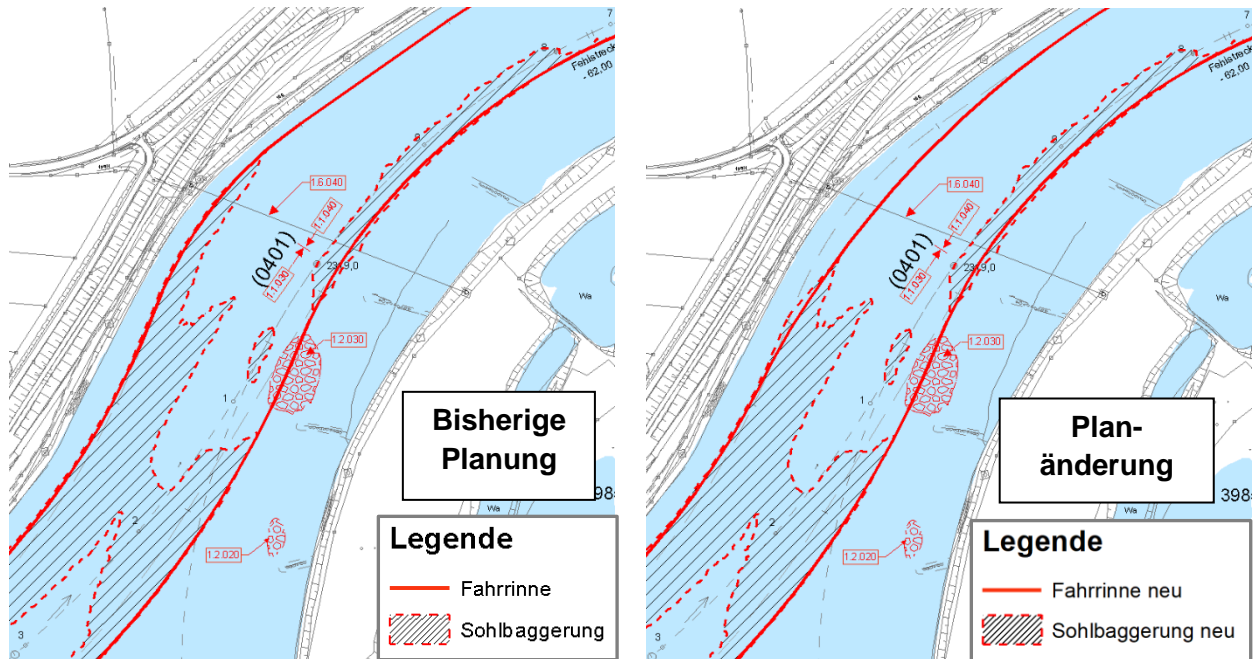
3. Verlauf der Fahrrinne

Beschreibung der Planänderung

Im Bereich Donau-km 2319,1 bis 2318,9 besteht derzeit am linken Fahrrinnenrand eine lokale Ausbuchtung, die nautisch nicht genutzt werden kann. Da hier in der Ausführungsplanung für die Herstellung der Fahrrinne lokal bisher nicht erkannte Ufereingriffe erforderlich geworden wären, wurde der künftige linke Fahrrinnenrand bis zu 13 m in Richtung Flussmitte verschoben. Dadurch sind künftig weder die Sicherheit noch die Leichtigkeit des Schiffsverkehrs eingeschränkt. Auch wenn auf die Aufweitung der Fahrrinne verzichtet wird, sind aufgrund der Vertiefung der Fahrrinne um 65 cm weiterhin Sohlbaggerungen erforderlich – nur in geringerem Umfang als in der Planfeststellungsunterlage. Dies ist anhand der Baggerflächen in nachfolgenden Abbildungen zu erkennen.

Lageplan linker Teil: Bisheriger Fahrrinnenverlauf inkl. der erforderlichen Flächen für die Sohlbaggerung nach Planfeststellung (Auszug aus Beilage 7b)

Lageplan rechter Teil: geänderter neuer Verlauf der künftigen Fahrrinne inkl. der erforderlichen Flächen für die Sohlbaggerung nach neuerer Auswertung (Auszug aus Beilage 7b)



Flächenverfügbarkeit

- Zusätzl. Grunderwerb /-inanspruchnahme erforderlich? Ja Nein
- Eigentümer der Fläche Bund / Bayern? Ja Nein teilweise

Die Flächen sind im Eigentum der Bundesrepublik Deutschland.

Umweltauswirkungen

Zusätzliche Umweltauswirkungen? Ja Nein

Es gibt keinerlei zusätzliche Umweltauswirkungen. Die in den Planfeststellungsunterlagen beantragten Eingriffsflächen verringern sich geringfügig. Durch die Reduktion der Fahrrinnenbreite ergibt sich gegenüber der planfestgestellten Fahrrinnenfläche eine Reduktion um 1894 m². Die resultierende Baggerfläche reduziert sich um ca. 1000 m². Die geringere Baggerfläche wird im Zuge der Nachbilanzierung berücksichtigt

Belange Dritter

Belange Dritter betroffen? Ja Nein

Belange Betrieb WSA/WWA

Belange WSA/WWA betroffen? Ja Nein

Durch die Verschmälerung des Fahrrinnenverlaufs sind die künftigen Flächen für die Unterhaltung geringfügig kleiner.

Zugehörige Pläne (falls erforderlich)

keine

Bewertung der Wesentlichkeit der Planänderung

Kat. 1 Kat. 2 Kat. 3

Zustimmung Betroffener eingeholt? Ja Nein nicht erforderlich

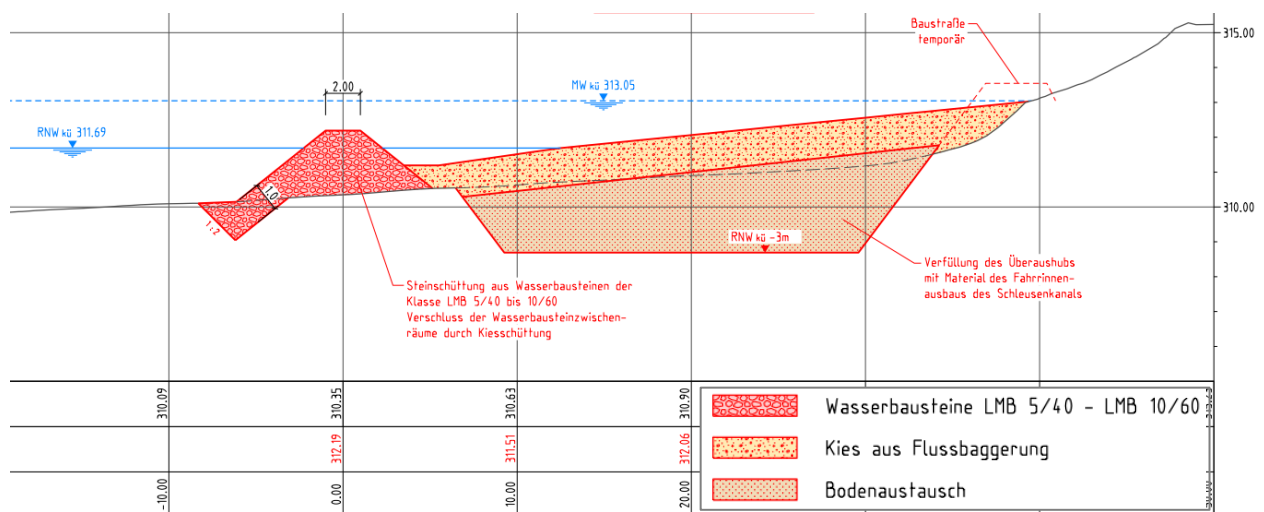
4. Massenkonzept: Verbringung von Feinmaterial

Beschreibung der Planänderung

Im Rahmen der Ausführungsplanung der Sohlbaggerungen wurden Sohlproben aus der Donau entnommen und ein Baugrundgutachten erstellt. Dabei wurde offensichtlich, dass in den planfestgestellten Flächen zur Fahrrinnenherstellung im Schleusenkanal Straubing als Baggergut neben Kies teilweise auch Feinmaterial anfallen wird (Ton / Schluff). Die Menge an Feinmaterial umfasst bis etwa 20.000 m³. Im Massenkonzepit im Erläuterungsbericht ist das Thema nicht behandelt. Das Feinmaterial wird durch Bodenaustausch in tiefliegende Zonen der Flussinsel Waltendorf bzw. der Ufervorschüttung Sand eingebracht und mit regulärem Sohlmaterial (Kies / Sand) dauerhaft überdeckt. Die planfestgestellte Geometrie an der Oberfläche und damit der für die Hochwasserabfuhr relevante Gewässerquerschnitt wird durch diesen Materialaustausch nicht verändert.

Das gewählte Vorgehen entspricht der Handlungsanweisung für den Umgang mit Baggergut aus Bundeswasserstraßen im Binnenland (HABAB-WSV 2017), veröffentlicht vom BMVI. Danach ist für Baggergut sowohl aus Unterhaltungs- aber auch Neu- und Ausbaumaßnahmen als erste Option die unmittelbare Verwendung (Umlagerung im Gewässer) zu prüfen. Das Feinmaterial wurde dazu bereits nach den geltenden Vorschriften und Richtlinien beprobt und auf Schadstoffe untersucht. Eine Verwendung im Fluss stellte sich dabei als unbedenklich und damit vorzugswürdig heraus.

Abb: Schnittdarstellung durch Ufervorschüttung zur Visualisierung des Bodenaustauschs



Flächenverfügbarkeit

Zusätzl. Grunderwerb /-inanspruchnahme erforderlich? Ja Nein

Eigentümer der Fläche Bund / Bayern? Ja Nein teilweise

Umweltauswirkungen

Zusätzliche Umweltauswirkungen? Ja Nein

Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens wurden die Umweltauswirkungen der Fahrrinnenbaggerungen sowie der Herstellung der Regelungsbauwerke und der Ausgleichsmaßnahmen im Hinblick auf das FFH-, Artenschutzrecht und die WRRL bereits behandelt. Feinmaterialanteile von wenigen Prozentanteilen bei allen Nassbaggerarbeiten sowohl im Ausbau als auch

Einbau und die damit bei Baggerarbeiten zwangsläufig verbundenen Gewässertrübung waren stets bekannt. Das Material lässt sich aufgrund der bodenmechanischen Eigenschaften problemlos mittels Bagger abbauen, fördern und wiedereinbauen. Das erkannte, lokal konzentrierte Antreffen von bis etwa 20.000 m³ Feinmaterial als Nassbaggergut stellt daher sowohl hinsichtlich der Entnahme aber auch des Wiedereinbaus keine zusätzliche Umweltauswirkung dar. Im Vergleich dazu sei hier die mittlere jährliche Schwebstofffracht in der Donau von etwa 150.000 m³ genannt, die größtenteils aus Feinmaterial (Ton/ Schluff) besteht.

Das Feinmaterial im Schleusenkanal wurde 2018 orientierend auf Schadstoffe beprobt. Zwei Bodenproben wurden nach Deklarationsanalytik nach Eckpunktepapier „Verfüllung von Gruben, Brüchen und Tagebauten“ (Bayerisches Staatsministerium für Landesentwicklung und Umweltfragen; München, Dezember 2005) als Z1.2 eingestuft, vier Bodenproben als Z1.1 und die übrigen als Z0. Es ist von keiner Gefährdung durch das Feinmaterial auszugehen. Eine uneingeschränkte Verwendung innerhalb der seitlichen Abgrenzung der Bundeswasserstraße im Rahmen einer Umlagerung ist möglich.

Das bei Sohlbaggerungen entnommene Feinmaterial aus dem Schleusenkanal Straubing wird im Bereich der Ufervorschüttung Sand oder der Flussinsel Waltendorf in Form eines Bodenaustausches in tiefere Zonen eingebracht. Das Feinmaterial wird stets mit einer 1 m dicken Schicht von Material aus der Fahrrinnenbaggerung (Kies) bzw. dem zuvor auf der Baufläche angetroffenen Material überdeckt. Eine Mobilisierung des eingebauten Feinmaterials durch Erosionsprozesse ist damit nicht möglich. Die schützende Überdeckung wird dauerhaft unterhalten, da sie jeweils eine technische und/ oder ökologische Funktion hat (s. Bauwerksverzeichnis Bw-Nr. 1.5.010 sowie LBP Maßnahmen 1-2.6 V_{FFH} und 2-1.1 A_{FFH}).

Auszüge aus dem Bauwerksverzeichnis (Beilage 193d) inkl. der neuen Ergänzungen durch die Planänderung in blauer Schriftfarbe:

Bw - Nr.	a) Fluss-km b) Deich-km	Bezeichnung	a) bisheriger b) zukünftiger Unterhaltungspflichtiger (=U) Eigentümer (=E)	Geplante Veränderungen, vorgesehene Regelungen über Kostentragung etc. <small>Soweit nicht anders geregelt trägt die Kosten der Träger des Vorhabens für den Ausbau der Wasserstraße.</small>	Beilage Nr.
1.5.010	a) Donau-km 2313,40 bis 2312,75 rechts	Ufervorschüttung	a) --- b) Bundesrepublik Deutschland	Neubau Ufervorschüttung „Sand“ Einbringen von 11.200 m ³ Kies und 7.200 m ³ Wasserbausteinen. <small>Der zum Einbau vorgesehene bzw. anstehender Kies kann im Austausch gegen Feinmaterial aus der Fahrrinnenbaggerung ersetzt werden, solange das Feinmaterial dauerhaft mit Kies übergedeckt ist. Die Kiesüberdeckung schützt das Feinmaterial vor direkter Erosion und sichert die ökologische Funktion der Fläche.</small>	9b, 11c

Bw -Nr.	a) Fluss-km b) Deich-km	Bezeichnung (LBP-Maßnahme)	a) bisheriger b) zukünftiger Unterhaltungspflichtiger (=U) Eigentümer (=E)	Geplante Veränderungen, vorgesehene Regelungen über Kostentragung etc.	Beilage Nr.
		Maßnahmen Donau			
2.1.1 2.1.1 2.1.1	a) Donau-km 2310,8 bis 2310,1 rechts	Neuanlage von Flussinseln (im Bereich von Regelungsbauewerken; Sand, Waltendorf und Fehmbach)	a) --- b) Bundesrepublik Deutschland	Siehe unter Bezeichnung	154b, 155b
	a) Donau-km 2299,7 bis 2298,6 links			Die Bühnen mit den Bauwerksnummern 1.3.035 bis 1.3.055 und die Teilverfüllungen der Bühnenkopfkolke mit den Bauwerksnummern 1.2.140 und 1.2.150 im Bereich der Flussinsel Sand von Donau-km 2310,8 bis 2310,1 rechts werden in die Flussinsel integriert. Die Bühnen mit den Bauwerksnummern 1.3.675 bis 1.3.690 im Bereich der Flussinsel Waltendorf von Donau-km 2299,7 bis 2238,6 werden in die Flussinsel integriert. Die Bühnen mit den Bauwerksnummern 1.3.285 bis 1.3.335 im Bereich der Flussinsel Fehmbach von Donau-km 2293,2 bis 2292,1 werden in die Flussinsel integriert.	162a
	a) Donau-km 2293,2 bis 2292,1 rechts			<small>Im Bereich der Flussinsel Waltendorf kann der zum Einbau erforderliche bzw. anstehender Kies im Austausch gegen Feinmaterial aus der Fahrrinnenbaggerung ersetzt werden, solange das Feinmaterial dauerhaft mit Kies übergedeckt ist. Die Kiesüberdeckung schützt das Feinmaterial vor direkter Erosion und sichert die ökologische Funktion der Fläche.</small> <small>Soweit nicht anders geregelt trägt die Kosten der Träger des Vorhabens für den Ausbau der Wasserstraße.</small>	166b, 168a

Auch in der bisherigen Unterhaltungspraxis wurde anfallendes Baggergut aus dem Schleusenkanal stets im Gewässer umgelagert. Exemplarisch sind nachfolgend alle relevanten Unterhaltungsmaßnahmen im zehnjährigen Zeitraum 2009 bis 2018 dargestellt.

- *Juli 2018: Baggerung von 1.449 m³ im Abschnitt Donau-km 2320,9 bis 2320,6 am linken Fahrrinnenrand mit Umlagerung in den Wehrraum Straubing*
- *Sept. 2015: Baggerung von 2.888 m³ im Abschnitt Donau-km 2320,93 bis 2320,61 am linken Fahrrinnenrand mit Umlagerung in den Wehrraum Straubing*
- *Sept. 2015: Baggerung von 836 m³ im Abschnitt Donau-km 2321,74 bis 2321,20 am linken Fahrrinnenrand mit Umlagerung in den Wehrraum Straubing*
- *Sept. 2015: Baggerung von 720 m³ im Abschnitt Donau-km 2321,41 bis 2321,20 am rechten Fahrrinnenrand mit Umlagerung in den Wehrraum Straubing*
- *Aug. 2012: Baggerung von 778 m³ im Abschnitt Donau-km 2321,43 bis 2321,23 am rechten Fahrrinnenrand mit Umlagerung nach Donau-km 2307,3*
- *Dez. 2011: Baggerung von 4.707 m³ im Abschnitt Donau-km 2321,05 bis 2320,71 am linken Fahrrinnenrand mit Umlagerung in den Wehrraum Straubing*

Belange Dritter

Belange Dritter betroffen? Ja Nein

Belange Betrieb WSA/WWA

Belange WSA/WWA betroffen? Ja Nein

Da über dem hocherosiven Feinmaterial immer eine ausreichende Deckschicht aus Kies vorhanden sein muss, besteht für diese Bereiche ein zusätzliches Kriterium bei der Unterhaltung. Aus Sicht des WWA ist darauf zu achten, dass durch Materialumlagerungen keine Querschnittseinengungen erfolgen.

Zugehörige Pläne (falls erforderlich)

keine

Bewertung der Wesentlichkeit der Planänderung

Kat. 1 Kat. 2 Kat. 3

Zustimmung Betroffener eingeholt? Ja Nein nicht erforderlich

5. LBP, Uferrückbau Donau-km 2319,2 bis 2318,9

Beschreibung der Planänderung

Im Rahmen der Ausführungsplanung des Uferrückbaus Maßnahme 2-2.1 A_{FFH} (Uferrückbau mit Wellenschlagschutzelementen und Entwicklung von LRT 3270) in Verbindung mit 2-2.2 A_{FFH} (Uferrückbau mit Wellenschlagschutzelementen - Böschungsbereich) bei Donau-km 2319,2 bis 2318,9 musste der Umgriff der Maßnahmenfläche vor allem innerhalb der Donau / ufernahen Wasserwechselzone vergrößert werden. Ursächlich dafür sind störende Verlandungen in den Bühnenfeldern, die für eine gute aquatische Anbindung der eigentlichen Uferrückbauten beseitigt werden müssen. Die mit dieser Planänderung beantragten zusätzlichen Nassbaggerflächen (initiale Herstellungsbaggerungen) erstrecken sich auf eine Fläche von 3.667 m², die sich an die alte Unterkante der Uferböschung auf dem Flurstück 4147/0 Gemarkung Straubing anschließen.

Des Weiteren wurde im Rahmen der Ausführungsplanung für die Errichtung des Wellenschlagschutzes bei gleichzeitiger Bereitstellung der Entwicklungsvoraussetzungen des LRT 3270 die Anlage einer durchströmbaren Rinne im Bereich des bestehenden Uferfußpunktes erforderlich. Für die Durchströmung der Rinne müssen die beiden Bestandsbuhnen bei Donau-km 2319,1 und 2319,0, an denen aus technischer Sicht keine Anpassungen erforderlich sind, gekerbt werden (s. u. Lageplan Nr. 2). Diese neuen bzw. geänderten Kerbbuhnen werden mit den Bw-Nrn. 1.3.010 und 1.3.015 in das Bauwerksverzeichnis eingefügt. Die beiden Kerben erhalten eine Höhe von RNW-0,5 m im Tiefpunkt.

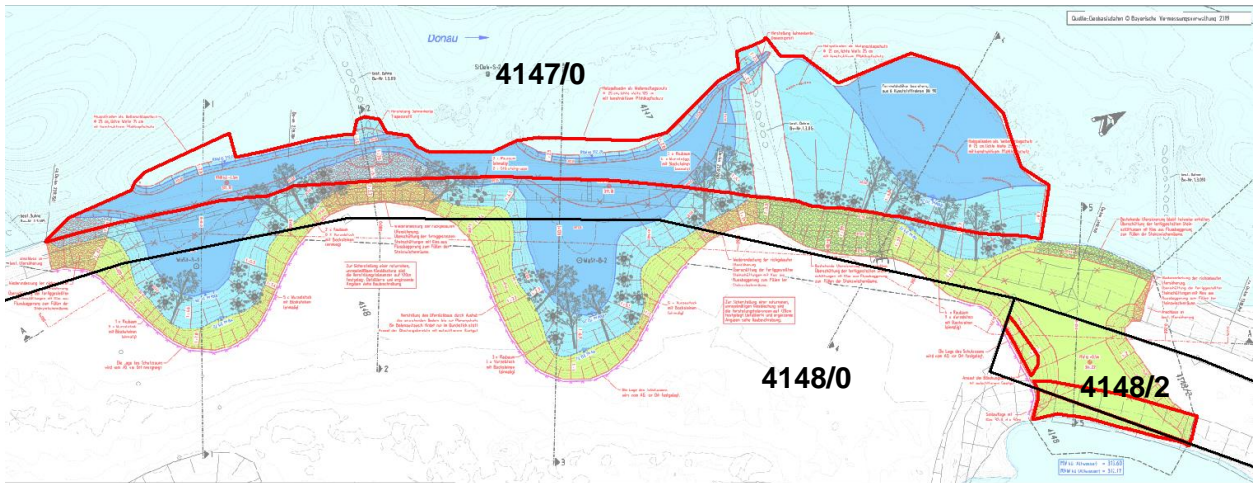
Auszug aus dem Bauwerksverzeichnis (Beilage 193d) inkl. der neuen Ergänzungen durch die Planänderung in blauer Schriftfarbe:

Bw - Nr.	a) Fluss-km b) Deich-km	Bezeichnung	a) bisheriger b) zukünftiger Unterhaltungspflichtiger (=U) Eigentümer (=E)	Geplante Veränderungen, vorgesehene Regelungen über Kostentragung etc. <small>Soweit nicht anders geregelt trägt die Kosten der Träger des Vorhabens für den Ausbau der Wasserstraße.</small>	Beilage Nr.
1.3.010	a) Donau-km 2319,10 rechts	Buhne	a) Bundesrepublik Deutschland b) Bundesrepublik Deutschland	Bestehende Buhne erhält für die Umsetzung der LBP Maßnahme 2-2.1 A _{FFH} lokal eine Kerbe auf RNW - 0,5 m. Weitere Anpassungen des Bestands erfolgen nicht. Achslänge bleibt bei 35 m	7b
1.3.015	a) Donau-km 2319,00 rechts	Buhne	a) Bundesrepublik Deutschland b) Bundesrepublik Deutschland	Bestehende Buhne erhält für die Umsetzung der LBP Maßnahme 2-2.1 A _{FFH} lokal eine Kerbe auf RNW - 0,5 m. Weitere Anpassungen des Bestands erfolgen nicht. Achslänge bleibt bei 42 m	7b

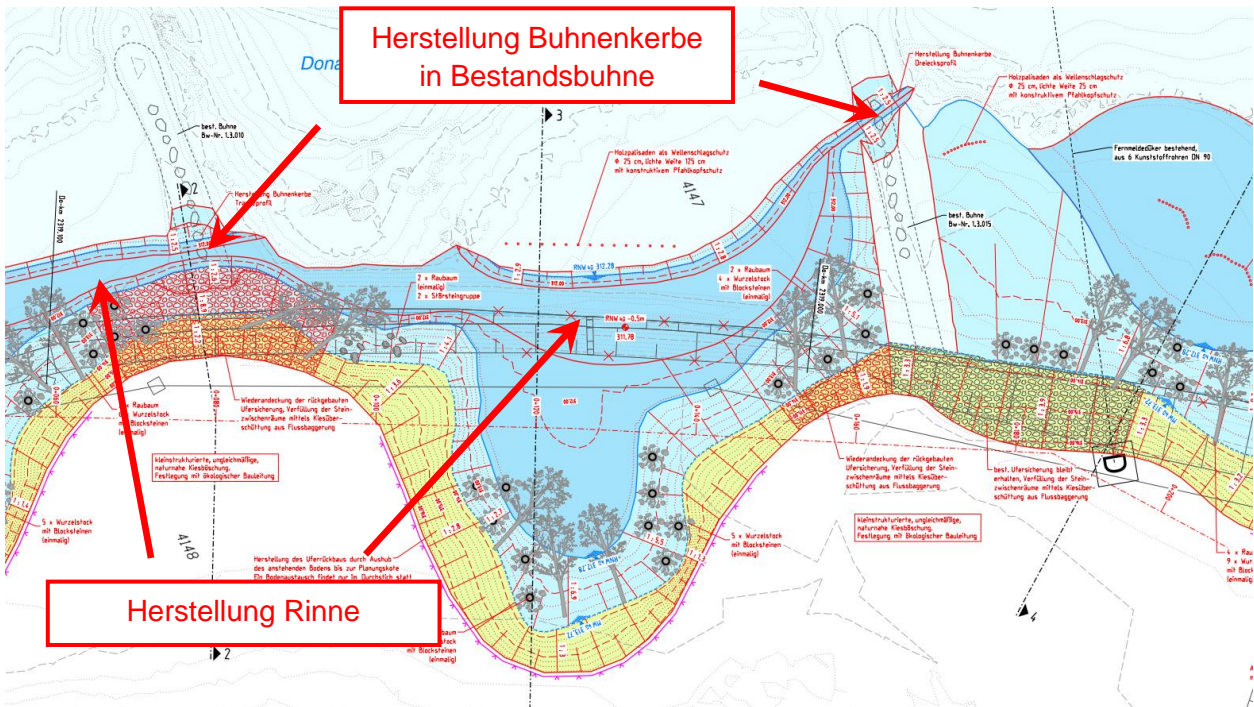
Als dritte Abweichung wird eine kleine Erweiterung des Flächenumgriffs mit knapp 300 m² für die Ausgestaltung des Altarmschlusses im nördlichen Teil des Uferrückbaus erforderlich, die die Flurstücke 4148/2 und 4148/0 der Gemarkung Straubing betrifft.

Als vierte Abweichung wird der Uferrückbau im Bereich des unterstromigen Bühnenfeldes reduziert, um die Anpassung eines alten Telekomdükers zu vermeiden. Die geringere Maßnahmenfläche wird in der gesamten Flächenbilanz der Maßnahmenfläche aller Uferrückbauten im TA1 im Zuge der Nachbilanzierung berücksichtigt

Lageplan Nr.1 Uferrückbau¹, zusätzliche Flächeninanspruchnahme rot umrandet und Flurstücksgrenzen schwarz hervorgehoben:



Lageplan Nr. 2 Uferrückbau¹, Detailschnitt Rinne und Bühnenkerben



¹ Lageplanausschnitt aus einem LBP Ausführungsplan. In den planfestgestellten Lageplänen ist die LBP Planung nur in so großem Maßstab dargestellt, dass diese Planänderung nicht erkennbar dazustellen ist.

Flächenverfügbarkeit

- Zusätzl. Grunderwerb /-inanspruchnahme erforderlich? Ja Nein
- Eigentümer der Fläche Bund / Bayern? Ja Nein teilweise

Erhöhter Flächenbedarf

- von 3.667 m² von Flurstück Nr. 4147/0 Gemarkung Straubing (Eigentümer BRD),
- von 206 m² von Flurstück Nr. 4148/2 Gemarkung Straubing (Eigentümer BRD) und
- von 87 m² von Flurstück Nr. 4148/0 Gemarkung Straubing (Eigentümer Bayern).

Umweltauswirkungen

- Zusätzliche Umweltauswirkungen? Ja Nein

Die Ausführungspläne entsprechen den Entwurfsplänen, die unter Beteiligung von BAW und BfG erarbeitet und am 14.11.2019 mit UNB, HNB, der Fachberatung für Fischerei und der GDWS (W21) abgestimmt wurden (s. Anlage 11).

Belange Dritter

- Belange Dritter betroffen? Ja Nein

Durch die Planänderung wird auch die Betroffenheit der Deutschen Telekom GmbH als Eigentümer und Unterhaltungspflichtiger des Leitungsdükers mit Fernmeldekabeln nicht verschlechtert – die Ausführungsplanung hat vielmehr Anpassungen an der Bestandsleitung bestmöglich vermieden.

Belange Betrieb WSA/WWA

- Belange WSA/WWA betroffen? Ja Nein

Das WSA war in die Planung eingebunden, die Belange des Betriebs wurden berücksichtigt. Die Unterhaltung der Rückbaufäche und der durchströmbaren Rinne unterliegt der Abstimmung mit HNB und UNB, siehe Anlage 11, Punkt 4.5 und nicht der Vorgabe aus dem Maßnahmenblatt. Die Wasserwirtschaftsverwaltung war an der Abstimmung der Entwurfsplanung mit dem Naturschutz am 14.11.2019 durch das SG 52 der Regierung von Niederbayern beteiligt. Grundsätzlich werden Hochwasserabfuhr und Wasserspiegel nicht beeinträchtigt.

Zugehörige Pläne (falls erforderlich)

Siehe Abbildungen auf den nächsten beiden Seiten

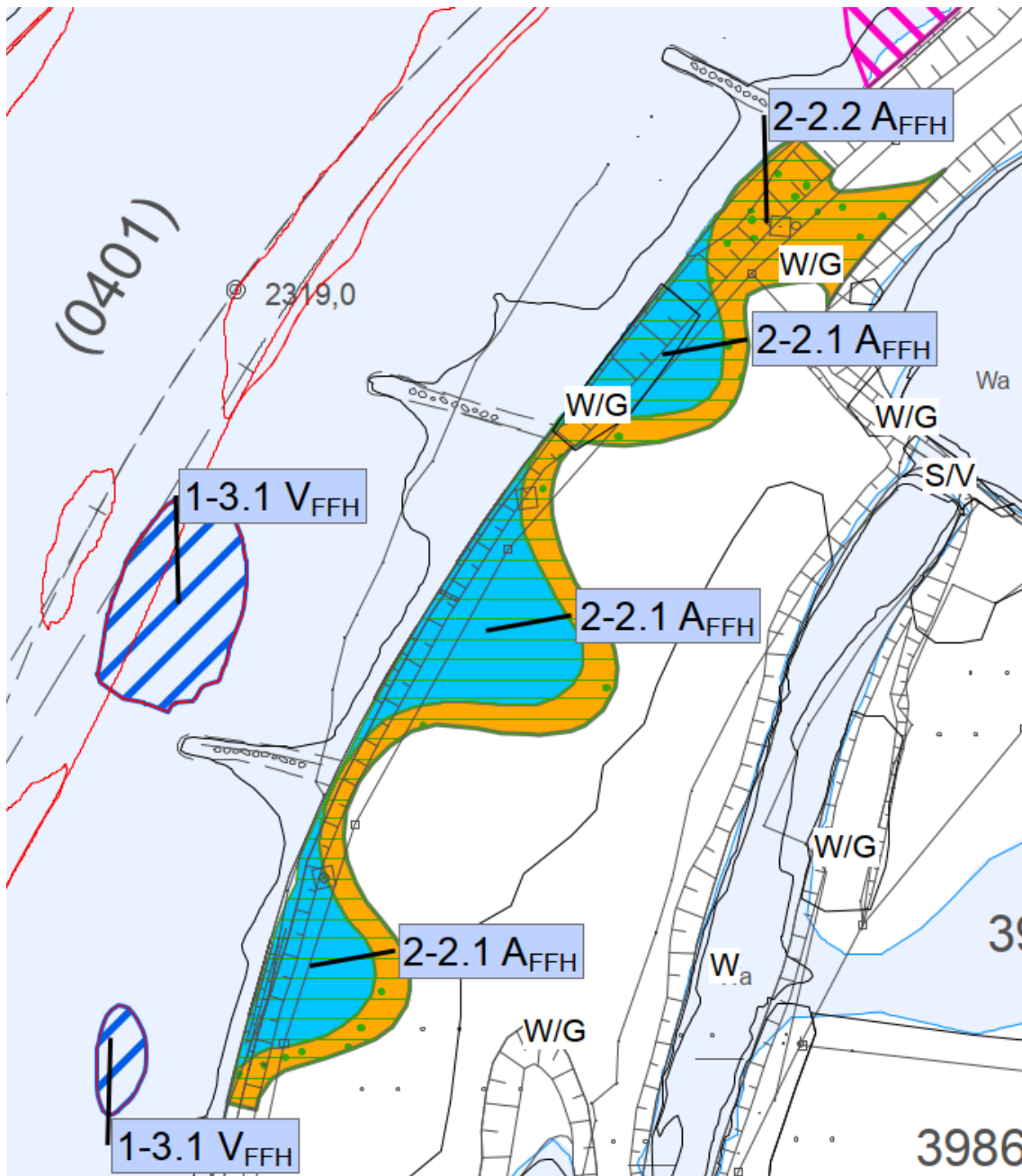
Bewertung der Wesentlichkeit der Planänderung




- Kat. 1 Kat. 2 Kat. 3

- Zustimmung Betroffener eingeholt? Ja Nein nicht erforderlich

Ausschnitt aus LBP Lageplan, Landschaftspflegerische Maßnahmen
 (Ausschnitt aus Beilage 149b) im Bereich des Uferrückbaus

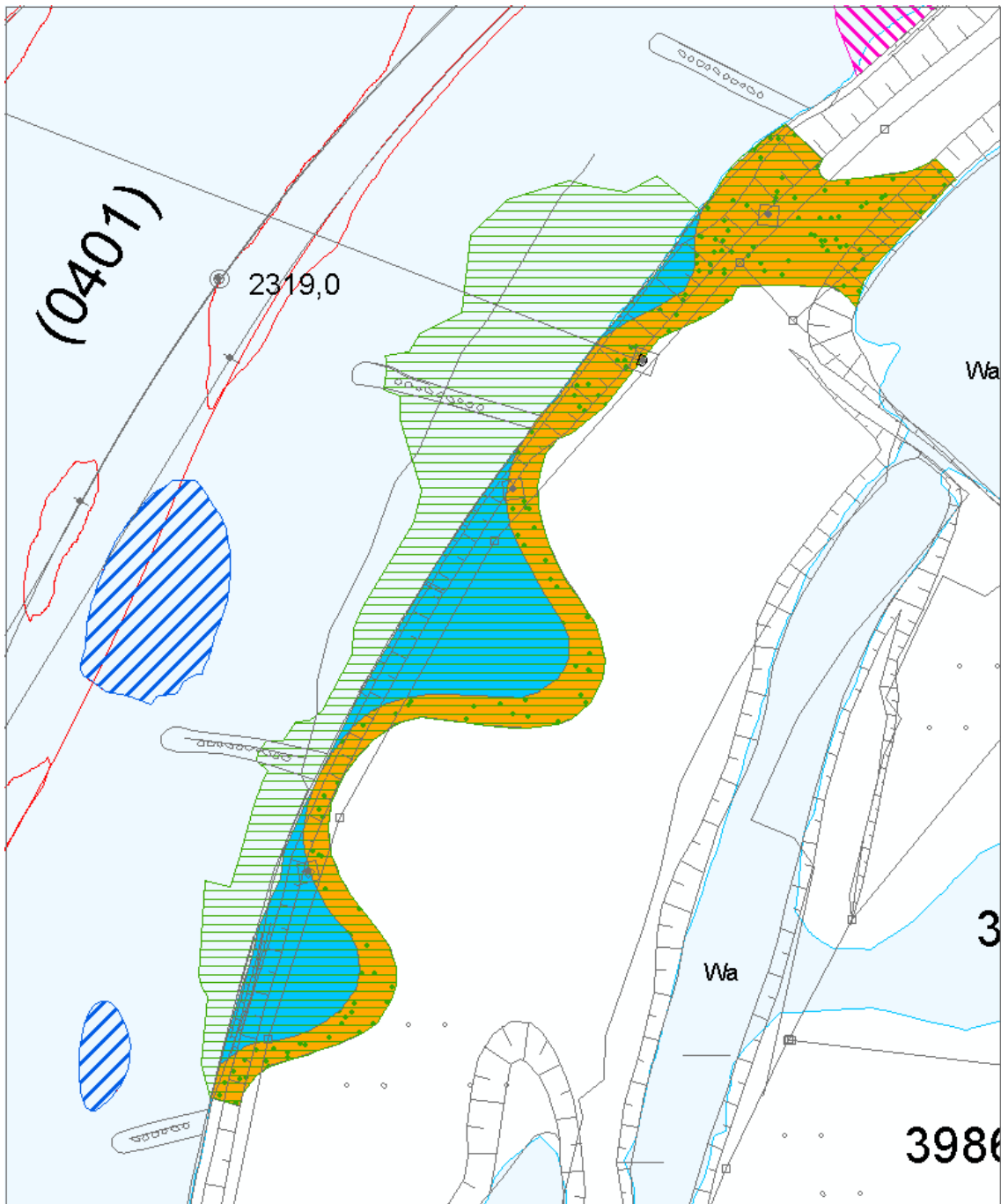
Bisherige Planung

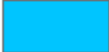




-  Anlage Fließgewässer, Nebenarm
-  Entwicklung von Staudenfluren, Röhrichten bzw. Großseggenrieden
-  Uferrückbau, Anlage Uferböschung (Kiesflächen), Anpassung Bestandsgelände

Ausschnitt aus LBP Lageplan, Maßnahmenplanung
(Ausschnitt aus Beilage 149b) im Bereich des Uferrückbaus

Planänderung



-  Anlage Fließgewässer, Nebenarm
-  Entwicklung von Staudenfluren, Röhrichten bzw. Großseggenrieden
-  Uferrückbau, Anlage Uferböschung (Kiesflächen), Anpassung Bestandsgelände

6. LBP, Uferrückbau Donau-km 2313,5

Beschreibung der Planänderung

Der Flächenumfang der LBP-Maßnahme 2-2.2 A_{FFH} (Uferrückbau mit Wellenschlagschutzelementen - Böschungsbereich) bei Donau-km 2313,5 wurde nach der Ausführungsplanung etwas größer als planfestgestellt. Die Änderung ergab sich für den Bereich der Uferabsenkung zur Verbesserung der Anbindung des Altwassers aufgrund einer neuen Geländevermessung sowie erforderlichem Abtrag für einen lokalen Bodenaustausch. Für die Bauabwicklung müssen des Weiteren vorübergehend Bauflächen in Anspruch genommen werden – s. Ausführungen zum Flurstück Nr. 369/3 unter Punkt „7 Technische Planung, Ufervorschüttung Sand mit Anpassung Ufer“.

Die Flächenänderung betrifft das Flurstück 370 der Gemarkung Reibersdorf.

Flächenverfügbarkeit

Zusätzl. Grunderwerb /-inanspruchnahme erforderlich? Ja Nein

Eigentümer der Fläche Bund / Bayern? Ja Nein teilweise

Das Flurstück 370 Gemarkung Reibersdorf ist im Eigentum [REDACTED] und bereits als Ausgleichsmaßnahme [REDACTED] genutzt. Aufgrund der bestehenden Nutzung entfällt der ursprünglich vorgesehene Erwerb der Fläche – es erfolgt eine z. T. vorübergehende und mehrheitlich dauerhafte Inanspruchnahme inkl. einer dinglichen Sicherung (Dienstbarkeit).

Gmkg.	Fl.-St. Nr.	Eigentümer Name und Anschrift	Ges.-Fläche [m ²]	Erwerb [m ²]	Vorüb. Inanspruchn. [m ²]	Dauerh.. Inanspruchn. [m ²]	Bemerkungen (Stand Grunderwerb: 01.12.2016)
Reibersdorf	370		50.070	1.743 0	0 641	0 2525	Wasserstraße

Umweltauswirkungen

Zusätzliche Umweltauswirkungen? Ja Nein

Durch den Uferrückbau kommt es nach Prüfung durch den TdV bzw. dessen Gutachter in der Ausgleichsfläche [REDACTED] zu einer Aufwertung des ursprünglichen Zielzustands, die das ursprüngliche Entwicklungsziel auch weiterhin gewährleistet. Ein Zielkonflikt mit den Ausgleichsmaßnahmen [REDACTED] besteht nicht, so dass kein weiterer Ausgleichsbedarf entsteht.

Belange Dritter

Belange Dritter betroffen? Ja Nein

Das Einverständnis [REDACTED] mit der Planänderung liegt in Anlage 10 bei.

Belange Betrieb WSA/WWA

Belange WSA/WWA betroffen? Ja Nein

Zugehörige Pläne (falls erforderlich)

Siehe Abbildungen auf nächster Seite

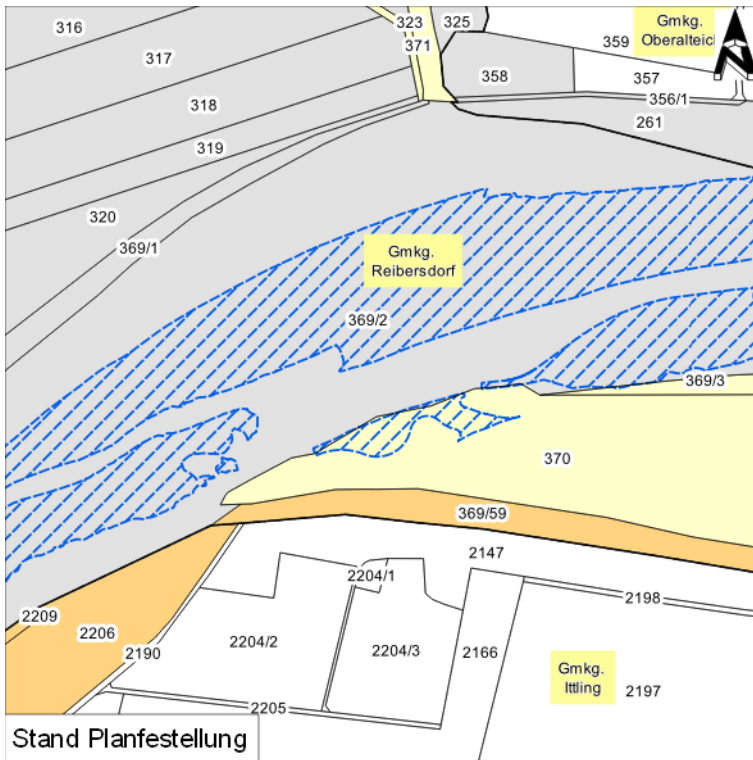
Bewertung der Wesentlichkeit der Planänderung

Kat. 1 Kat. 2 Kat. 3

Zustimmung Betroffener eingeholt? Ja Nein nicht erforderlich

Ausschnitt aus der Grunderwerbsunterlage
 (Ausschnitt aus Beilage 199b) im Bereich Uferrückbau bei Donau-km 2313,5

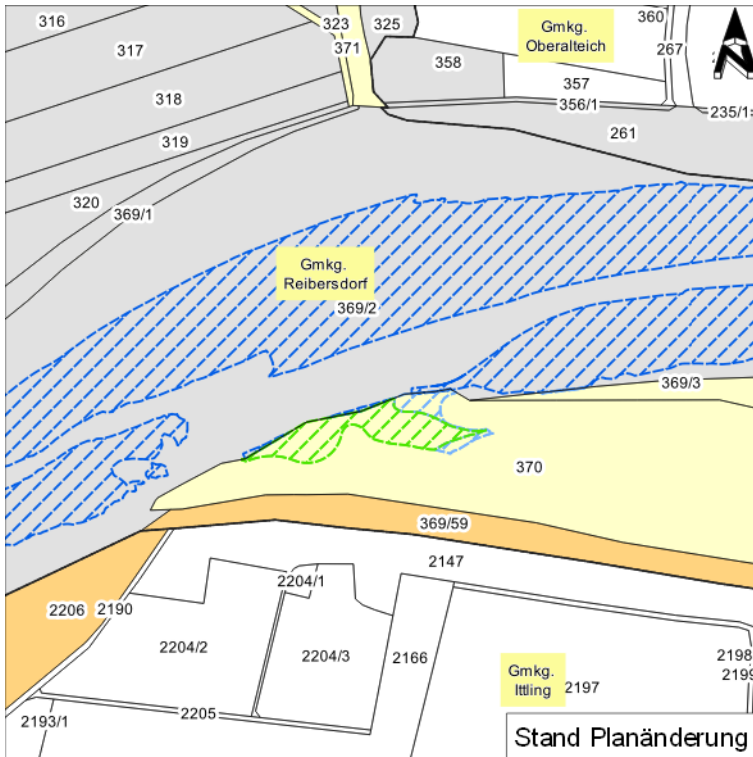
Bisherige Planung



Legende

- Wasserstraße
 (Vorhabensträger:
 Bundesrepublik
 Deutschland)**
- Erwerb
 (soweit nicht bereits im Eigentum
 des jeweiligen TdV stehend)
 - Dauerhafte Inanspruchnahme
 - Vorübergehende Inanspruchnahme
- Eigentumsverhältnisse**
- Bundesrepublik Deutschland
 (Bundeswasserstraßenverwaltung)
 - Freistaat Bayern
 (Wasserwirtschaftsverwaltung)
 - Betroffene Flurstücke Dritter

Planänderung



7. Technische Planung, Ufervorschüttung Sand mit Anpassung Ufer

Beschreibung der Planänderung

Für den Uferrückbau zur Verbesserung der Altarmenbindung (Bw-Nr. 1.6.320 sowie 1-2.6 V_{FFH}) am unterstromigen Ende der Ufervorschüttung Sand ist für die Erreichbarkeit der Baustelle eine vergrößerte vorübergehende Baufläche auf dem Flurstück Nr. 369/3 Gemarkung Reibersdorf erforderlich. Zugleich erfolgt für den schmalen Eingriff am westlichen Ende des Flurstücks Nr. 370 für die künftige Ufervorschüttung Sand (Bw-Nr. 1.5.010 sowie 1-2.6 V_{FFH}) eine z. T. vorübergehende und mehrheitlich dauerhafte Inanspruchnahme mit etwas größerem Flächenumfang – s. Ausführungen zum Flurstück Nr. 370 unter Punkt „6 I.6LBP, Uferrückbau Donau-km 2313,5“.

Die nachfolgend dargestellte Flächenänderung betrifft lediglich das Flurstück 369/3 der Gemarkung Reibersdorf.

Flächenverfügbarkeit

Zusätzl. Grunderwerb /-inanspruchnahme erforderlich? Ja Nein

Eigentümer der Fläche Bund / Bayern? Ja Nein teilweise

Das Flurstück 369/3 Gemarkung Reibersdorf ist im Eigentum von [REDACTED] und bereits als Ausgleichsmaßnahme [REDACTED] genutzt. Aufgrund der bestehenden Nutzung entfällt der ursprünglich vorgesehene Erwerb der Fläche – es erfolgt eine dauerhafte Inanspruchnahme inkl. einer dinglichen Sicherung (Dienstbarkeit).

Gmkg.	Fl.-St. Nr.	Eigentümer Name und Anschrift	Ges.-Fläche [m ²]	Erwerb [m ²]	Vorüb. Inanspruchn. [m ²]	Dauerh.. Inanspruchn. [m ²]	Bemerkungen (Stand Grunderwerb: 01.12.2016)
Reibersdorf	369/3		35.681	150 0	72 551	0 121	Wasserstraße

Umweltauswirkungen

Zusätzliche Umweltauswirkungen? Ja Nein

Durch den Uferrückbau kommt es nach Prüfung durch den TdV bzw. dessen Gutachter in der Ausgleichsfläche [REDACTED] zu einer Aufwertung des ursprünglichen Zielzustands, die das ursprüngliche Entwicklungsziel auch weiterhin gewährleistet. Ein Zielkonflikt mit den Ausgleichsmaßnahmen [REDACTED] besteht nicht, so dass kein weiterer Ausgleichsbedarf entsteht.

Belange Dritter

Belange Dritter betroffen? Ja Nein

Das Einverständnis [REDACTED] mit der Planänderung liegt in Anlage 10 bei.

Belange Betrieb WSA/WWA

Belange WSA/WWA betroffen? Ja Nein

Zugehörige Pläne (falls erforderlich)

Siehe Abbildungen auf nächster Seite

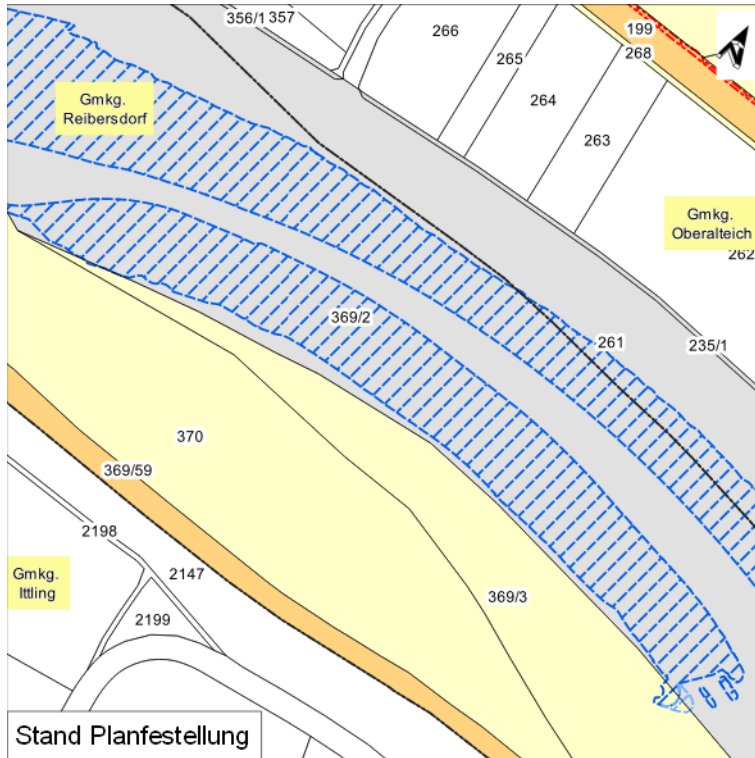
Bewertung der Wesentlichkeit der Planänderung

Kat. 1 Kat. 2 Kat. 3







Zustimmung Betroffener eingeholt? Ja Nein nicht erforderlich

Ausschnitt aus den Grunderwerbsunterlagen, Grunderwerbsstand 01.12.2016
 (Ausschnitt aus Beilagen 199b/201c, gedreht! im Bereich Ufervorschüttung Sand von Donau-km
 2313,40 bis 2312,75 bzw. Flurstück Nr. 369/3)

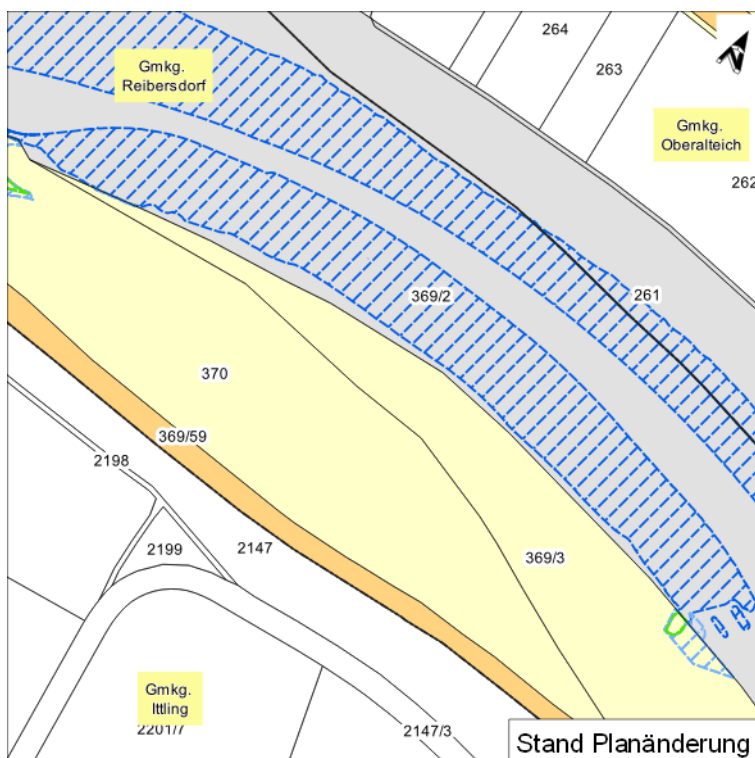
Bisherige Planung



Legende

- Wasserstraße
 (Vorhabensträger:
 Bundesrepublik
 Deutschland)**
- Erwerb
 (soweit nicht bereits im Eigentum
 des jeweiligen TdV stehend) 
 - Dauerhafte Inanspruchnahme 
 - Vorübergehende Inanspruchnahme 
- Eigentumsverhältnisse**
-  Bundesrepublik Deutschland
 (Bundeswasserstraßenverwaltung)
 -  Freistaat Bayern
 (Wasserwirtschaftsverwaltung)
 -  Betroffene Flurstücke Dritter

Planänderung



Anlagenverzeichnis

- Anlage 01 Stellungnahme BE-Fläche Fl.-Nr. 478 durch HNB, E-Mail vom 29.01.2021
- Anlage 02 Stellungnahme BE-Fläche Fl.-Nr. 478 durch UNB, E-Mail vom 29.01.2021
- Anlage 03 Stellungnahme BE-Fläche Fl.-Nr. 478 durch BlfD, E-Mail vom 28.01.2021
- Anlage 04 Einverständnis Pächter Fl.-Nr.422
- Anlage 05 Stellungnahme Zufahrt Kagers durch UNB, Brief vom 07.10.2020
- Anlage 06 Stellungnahme Zufahrt Kagers durch HNB, E-Mail vom 07.10.2020
- Anlage 07 Stellungnahme Zufahrt Kagers durch Immissionsschutz, E-Mail vom 21.12.2020
- Anlage 08 Stellungnahme Zufahrt Kagers durch Straßenverkehrsaufsicht, E-Mail vom 22.06.2020
- Anlage 09 Stellungnahme Zufahrt Kagers durch WWA, E-Mail vom 02.02.2021
- Anlage 10 Einverständnis [REDACTED]
- Anlage 11 Auszüge aus dem Ergebnisprotokoll „Vorstellung Ausführungsplanung MK2“ am 14.11.2019