

WSD Süd/M 231.2-DoA-VU/2 II	Donauausbau Straubing – Vilshofen Vertiefte Untersuchungen	Stand: 27.05.1999 Redaktionell über- arbeitet: Juni 2001
--------------------------------	---	--

Kurzbeschreibung der Planungsvarianten

Variante D1: Zwei-Staustufen (Waltendorf, Osterhofen) mit einem Seitenkanal sowie flussregelnde Maßnahmen

Grundgedanke der Variante D1 ist es, auf möglichst langen Strecken mit dem geregelten Fluss als Fahrrinne auszukommen und nur dort, wo dies aus schiffahrtstechnischen und flussmorphologischen Gründen nicht mehr möglich ist, mit niedrigen, räumlich begrenzten Staus die erforderliche Tiefe und Breite der Schifffahrtsrinne herzustellen und die erosionsgefährdeten Bereiche zu stabilisieren. Unterhalb der Mühlhamer Schleife werden Eingriffe in die Donau durch einen 9 km langen Seitenkanal weitgehend vermieden.

Gegenüber der bereits im Raumordnungsverfahren dargestellten Lösung können – insbesondere auf Grund geänderter Vorgaben für die Fahrrinnenbreiten – Optimierungen zu Gunsten ökologischer Belange erfolgen. Auch das Stauziel der Staustufe Waltendorf wurde aus ökologischen Gründen jetzt gegenüber der ROV-Lösung um 0,75 m auf NN+ 313,00 m abgesenkt. Der Ausbaustandard der Variante D1 entspricht der Wasserstraßenklasse VI b, wobei in den engen Kurven der Flussstrecken Begegnungseinschränkungen vorhanden sind. Im Einzelnen ist vorgesehen:

Strecke Straubing – Isarmündung

1. Die Errichtung eines Wehres bei ca. Do-km 2301,7 nahe Waltendorf.
Das Maß der Staustützung muss so gewählt werden, dass die Wasserstände in der erosionsgefährdeten Straubinger Donauschleife und in der anschließenden Krümmungsstrecke mit bereits heute in den Tertiär reichenden Kolken, zumindest bei Nieder- und Mittelwasser gestützt werden.
Es wird vorerst von einem festen Stauziel auf NN+ 313,00 m ausgegangen. Damit wird bei Do-km 2319,0 der RNW 97 künftig um ca. 0,8 m angehoben. Wasserstände über MW bleiben weitgehend unverändert. An der Stufenstelle wird der RNW 97 um ca. 2,3 m, das MW um ca. 1,1 m höher liegen als bisher. Bereits Abflüsse zwischen MW und 1-jährlichem HW laufen am Wehr ungestaut ab.
Durch das niedrige Stauziel wird die Donau nur innerhalb der bestehenden Ufer angehoben.
2. Die Schleuse ist in einem kurzen Durchstich auf der linken Donauseite neben dem Wehr vorgesehen.
3. In der Stauhaltung sind bei den Kurven mit engen Radien zur Herstellung der erforderlichen Fahrrinnenbreite Abgrabungen am Innenbogen erforderlich.
Die vorhandenen Tertiärkolke in den Kurven unterhalb von Straubing, die durch das niedrige Stauziel nicht ausreichend eingestaut sind, müssen – wie bei den anderen Varianten - durch Kolkverfüllungen gesichert werden.
Bei Hochwasser werden die Vorländer wie bisher überströmt. Der Grundwasserstand oberhalb des Wehres auf der rechten Donauseite wird über einen neu anzulegenden Graben reguliert. Er beginnt bei ca. Do-km 2303,0 bezieht Altwasserrinnen ein und mündet in freier Vorflut in das Unterwasser des Wehres. Durch die Schaffung dieses Ersatzfließgewässers wird auch die Verbindung Ober-/Unterwasser gewährleistet.
Die bestehenden Gräben und Schöpfwerke der Binnenentwässerung werden, soweit für die Erhaltung der mittleren Grundwasserstände erforderlich, angepasst. Die Maßnahmen werden durch den niedrigen und nur temporären Stau minimiert.

Strecke Isarmündung – Vilshofen

1. Mit der Errichtung eines Wehres bei Do-km 2268,0 wird die erosionsgefährdete Mühlhamer Schleife eingestaut.
Es wird vorerst von einem festen Stauziel auf NN+ 309,00 m ausgegangen.
Das Stauziel liegt ca. 0,7 m über dem HNN 97. Der bisherige Mittelwasserstand wird um ca. 3,4 m angehoben.
Für die Wahl des Stauzieles ist, wie bereits unter Variante C beschrieben, die nautische und flussmorphologische Problemstrecke an der Isarmündung maßgebend.
2. Durch einen rd. 9 km langen Durchstich, der oberhalb des Wehres von der Donau abzweigt und nördlich des Kraftwerkes Pleinting wieder in diese einmündet, wird die nautisch schwierige Kurvenstrecke zwischen Winzer und Pleinting umgangen.
3. Der Oberkanal wird von Seitendämmen mit einer Höhe auf $HW_{100} + 1,0$ m begrenzt. Der hydrostatische Stau liegt etwa 2 m über Gelände. Der Oberkanal wird, soweit erforderlich, gedichtet.
Die Schleuse liegt nördlich von Arbing.
Für die Höhe der Seitendämme des Unterkanals auf $HW_{100} + 1,0$ m ist der Donauwasserstand an der Ausmündung beim Kraftwerk Pleinting maßgebend.
Da die mittleren Wasserstände im Unterkanal unter dem mittleren Grundwasserhorizont liegen, ist beidseitig eine Dichtungswand zur Stützung des Grundwassers vorgesehen.
In der freien Fließstrecke vom Kraftwerk Pleinting bis zur Stauwurzel des Kachletstaus bei Vilshofen besteht die Flusssohle zum Großteil aus Fels. An Maßnahmen zur Herstellung der erforderlichen Fahrrinne kommen Sohleintiefungen und Anpassung bzw. Neubau von Regelungsbauwerken in Betracht.
Die Wasserspiegelabsenkung durch die Sohleintiefung soll durch Regelungsbauwerke minimiert werden.
4. Durch den Schleusenkanal entsteht eine 11,3 km lange Fließstrecke ohne Schifffahrt vom Wehr bis zum Kraftwerk Pleinting. Die in den Tertiär reichenden Kolke in den engen Kurven zwischen dem Wehr und Hofkirchen werden durch erosionsstabile Kolkverfüllungen gesichert. Ansonsten ist zu erwarten, dass der Erosion weitgehend durch Rückbau von Regelungsbauwerken, Schaffung von Nebengerinnen und Querschnittserweiterungen wirksam entgegengewirkt werden kann. Die Strecke unterhalb Hofkirchen liegt im erosionsstabilen Fels.