

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 D2: Drei-Staustufen (Waltendorf,, Aicha, Vilshofen) sowie flussregelnde Maßnahmen

Wie bei Variante C und D1 soll auf möglichst langen Strecken der Fluss als Fahrrinne dienen 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 Schiffahrtsrinne hergestellt und die erosionsgefährdeten Bereiche stabilisiert werden. Eingriffe in die rund 6,5 km lange Mühlhamer Schleife werden wie bei Variante C durch einen kurzen Durchstich, in dem eine Schleuse angeordnet ist, weitgehend vermieden. Der Ausbaustandard der Variante D2 entspricht der Wasserstraßenklasse VI b, wobei in den engen Kurven der Flussstrecken Begegnungseinschränkungen vorhanden sind.

Im Einzelnen ist vorgesehen:

Strecke Straubing-Isarmündung

Ausbau wie bei Variante D1 mit einer Staustufe bei Waltendorf.

Strecke Isarmündung-Winzer

Ausbau wie bei Variante C mit einer Staustufe bei Aicha und einem Durchstich. Die Mühlhamer Schleife wird schiffahrtstfrei.

Strecke Winzer-Vilshofen

1. Die Errichtung eines Wehres im Engtal der Donau bei Do-km ca. 2252,0. Um die wasserwirtschaftlichen und ökologischen Auswirkungen im Bereich oberhalb der Stufe bis Hofkirchen gering halten zu können, ist die Höhe des möglichen Stauzieles begrenzt. Es wird vorerst von einem festen Stauziel auf NN+ 303,00 m ausgegangen. Dieses liegt ca. 2,5 m über RNW 97, 1,6 m über MW bzw. 0,1 m unter dem HNN 97. Die Donau wird nur innerhalb der bestehenden Ufer angehoben. Diese Staustützung reicht zwar aus, um die Felsstrecke vom Wehr bis Hofkirchen zu überstauen, in der oberstrom anschließenden Kiesstrecke ist der niedrige Stau jedoch nicht mehr wirksam.
2. Die Schleuse ist am linken Donauufer neben dem Wehr vorgesehen.
3. In der Stauhaltung sind bei den Kurven mit engen Radien zur Herstellung der erforderlichen Fahrinnenbreite Abgrabungen am Innenufer erforderlich. In der Felsstrecke ist der Stauraum ohne wesentliche Baggerungen für die Schifffahrt befahrbar. In der oberstrom anschließenden Kiesstrecke bis zum Durchstich Aicha kommen zur Erzielung ausreichender Fahrinnentiefen Baggerungen und zur Begrenzung des Wasserspiegelverfalls die Anpassung und der Neubau von Regelungsbauteilen in Betracht. Da dieser Abschnitt durch das niedrige Stauziel nicht bzw. nicht ausreichend überstaut wird, sind zur Begegnung der flussmorphologischen Probleme Sohlsicherungs- und Kolkbaumaßnahmen erforderlich.

Auf der linken Donauseite können die durch den Stau vernässten Gebiete im Bereich Ober- und Unterschöllnach, soweit sie nicht einer ökologischen Nutzung zugeführt werden, aufgefüllt werden.

Um die Grundwasserstände in den Poldern Hofkirchen und Mühlau auf jetziger Höhe zu halten, müssen die Schöpfwerke Hofkirchen und Mühlau angepaßt werden.

4. In der kurzen Strecke vom Wehr bis Vilshofen kommen zur Erzielung der erforderlichen Fahrinne neben Felsmeißelungen die Anpassung und der Bau von Regelungsbauwerken in Frage.