Donaukonferenz

am 03.07.2024 in Niederwinkling

Donauausbau zwischen Straubing und Vilshofen

Dipl.-Ing. (FH) Andreas Wanek
Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt WSA Donau MDK



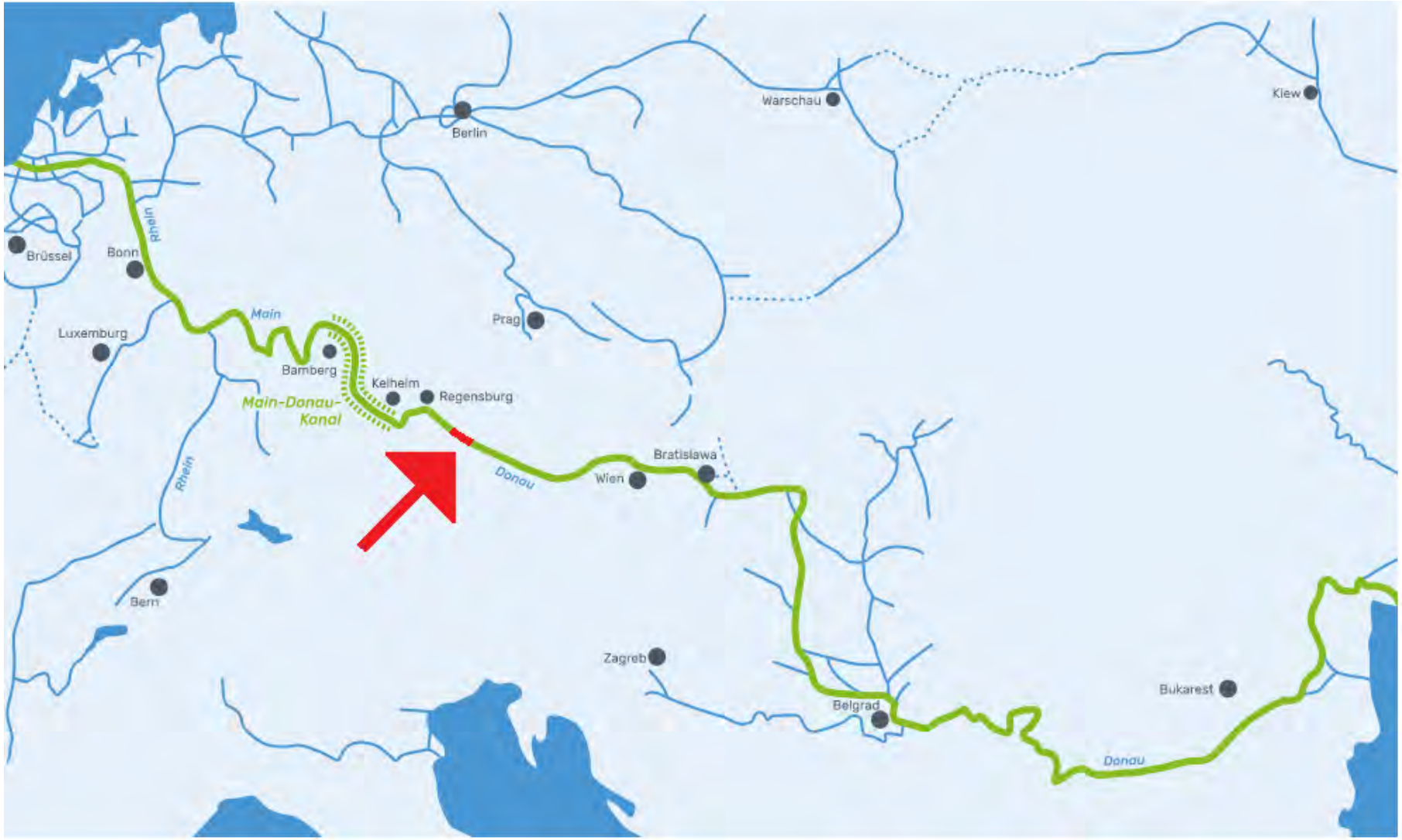




Übersicht

- Allgemeines zur Wasserstraße Donau
- Ziele des Donauausbaus
- Planfeststellungsverfahren
- Teilabschnitt 1 (TA1)
- Teilabschnitt 2 (TA2)
- Informationen im Internet
- Kampfmittelräumung

Straubing – Vilshofen (72 km)

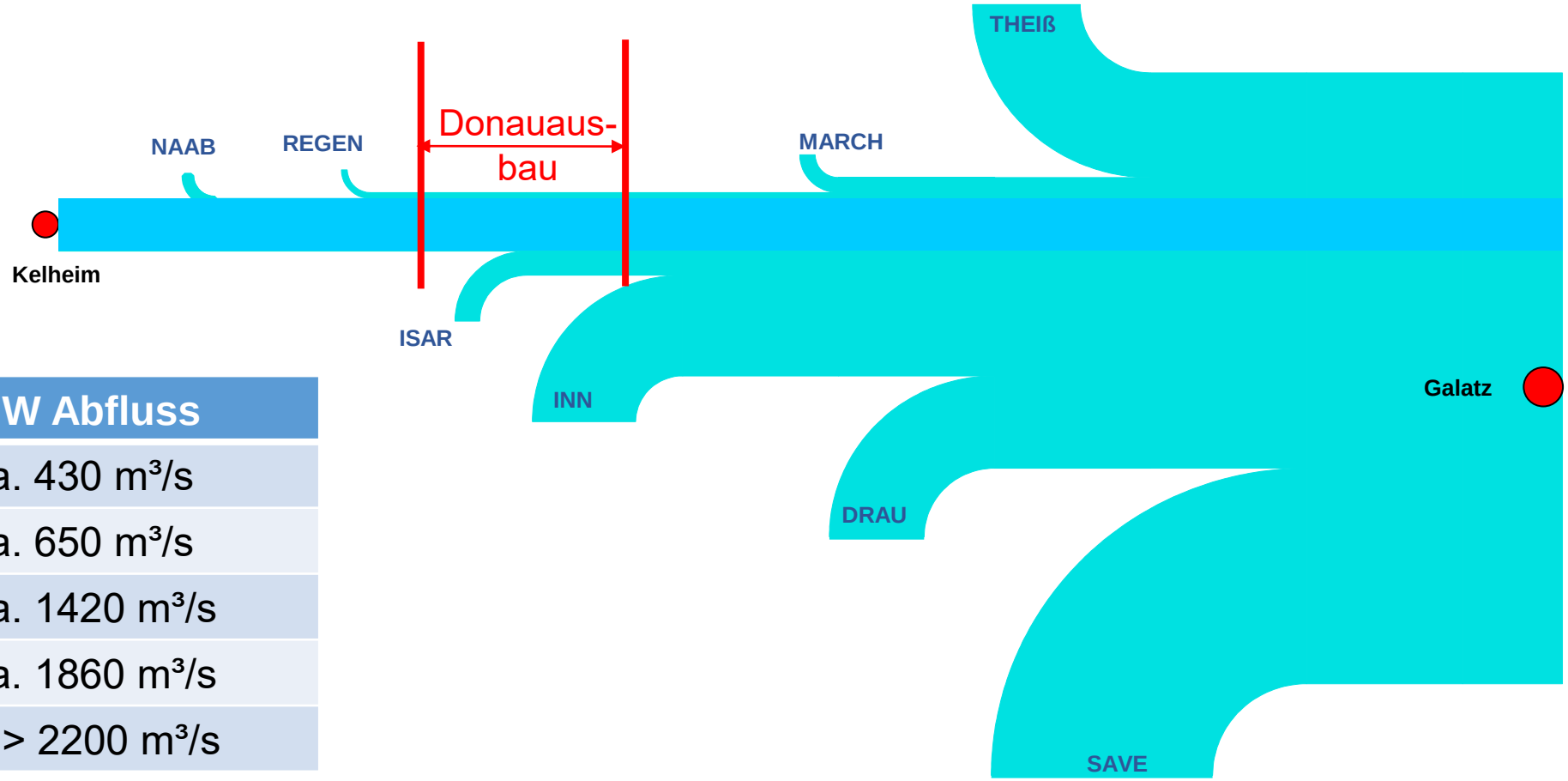


Quelle: WIGES

Die Bundeswasserstraße Donau

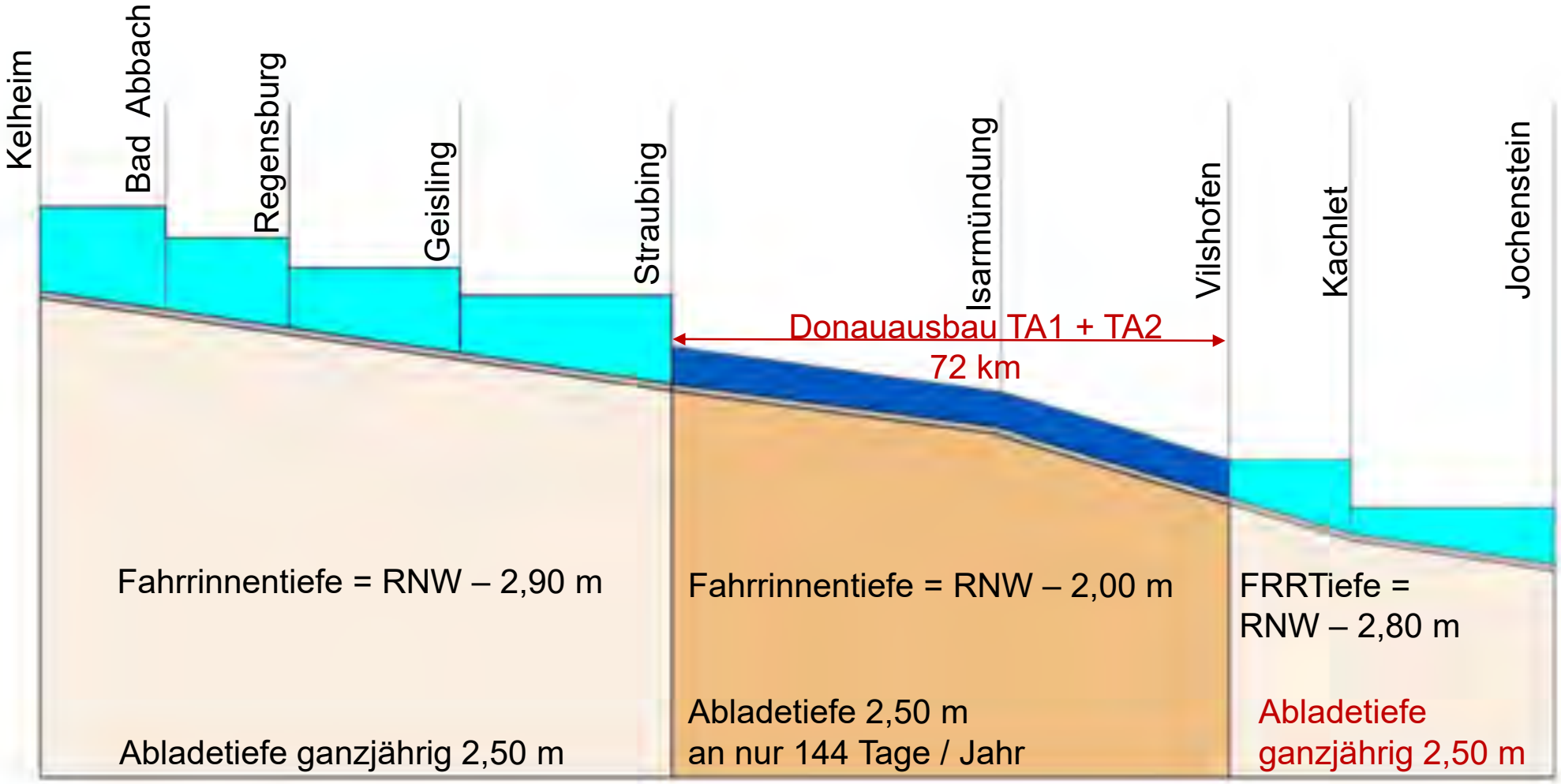


Wasserdargebot der Donau (MW)



	MW Abfluss
Straubing	ca. 430 m³/s
Vilshofen	ca. 650 m³/s
Jochenstein	ca. 1420 m³/s
Wachau, östl. Wien	ca. 1860 m³/s
Slowakei / Ungarn	> 2200 m³/s

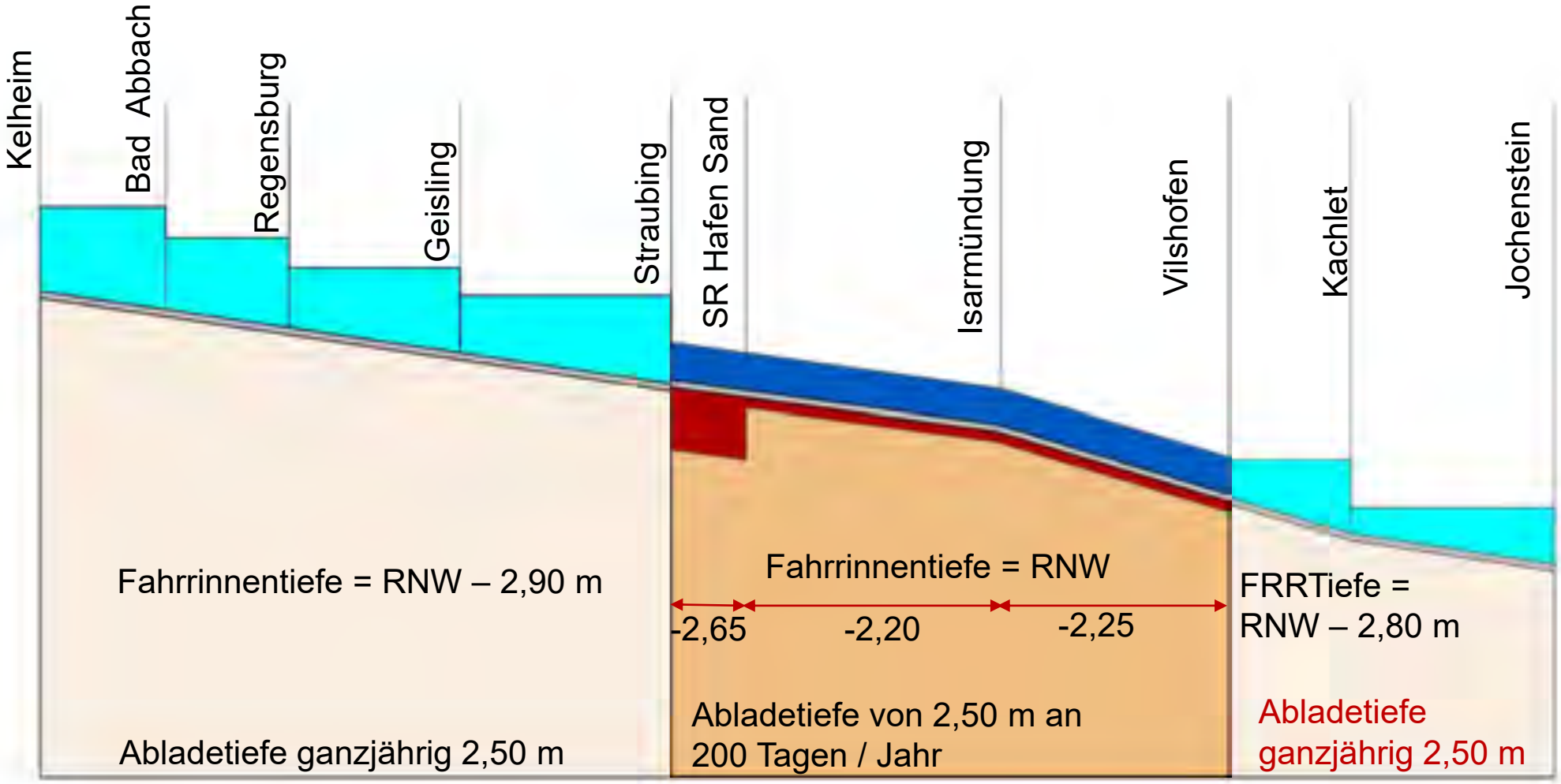
Die Bundeswasserstraße Donau - IST



Ziele des Donauausbaus

- Herstellung einer durchgehenden Fahrrinnentiefe von 2,20 m unter RNW
- Herstellung einer Fahrrinnentiefe von 2,65 m unter RNW vom UW der Schleuse Straubing bis zum Hafen Straubing-Sand

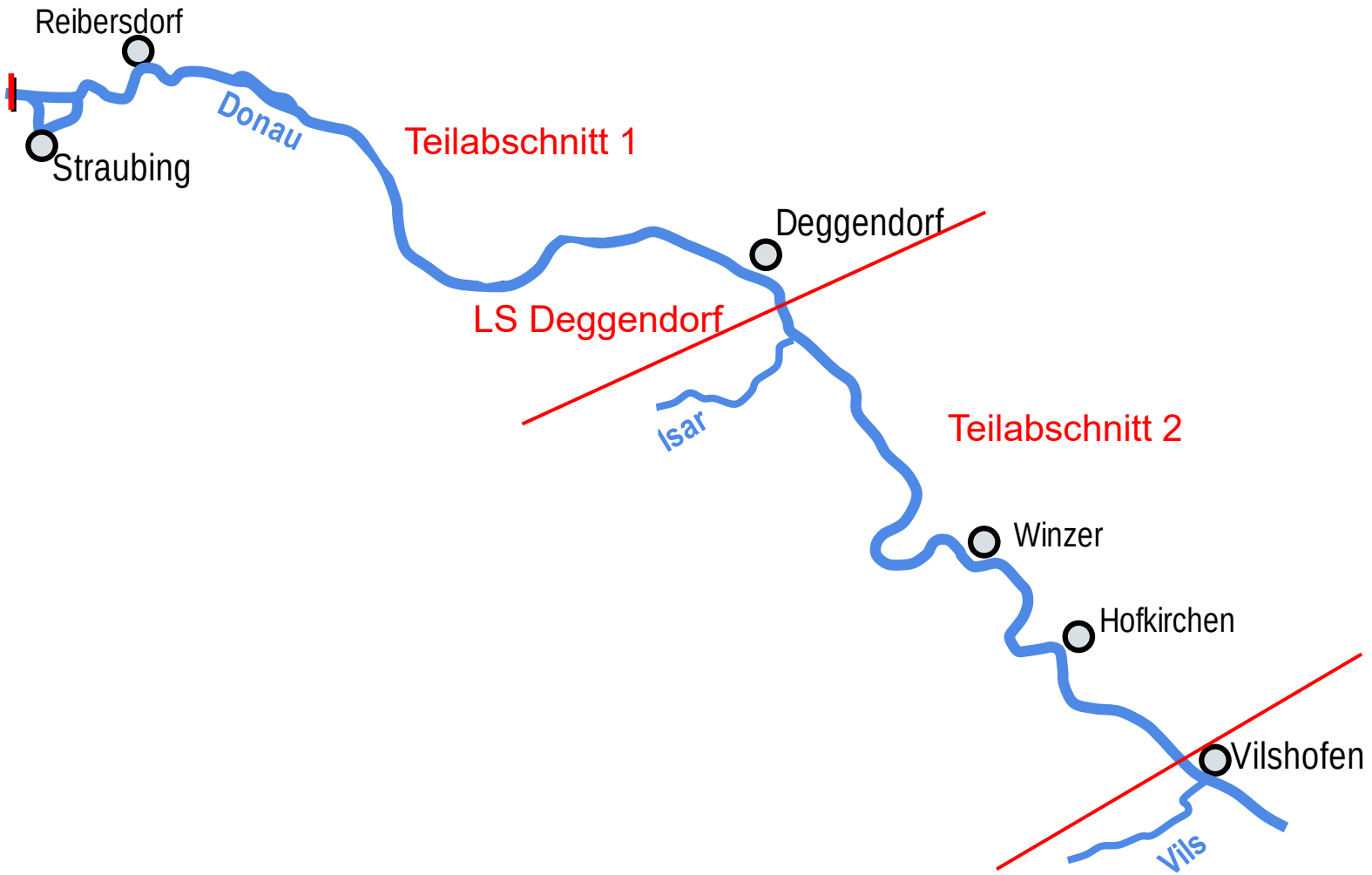
Die Bundeswasserstraße Donau nach Ausbau



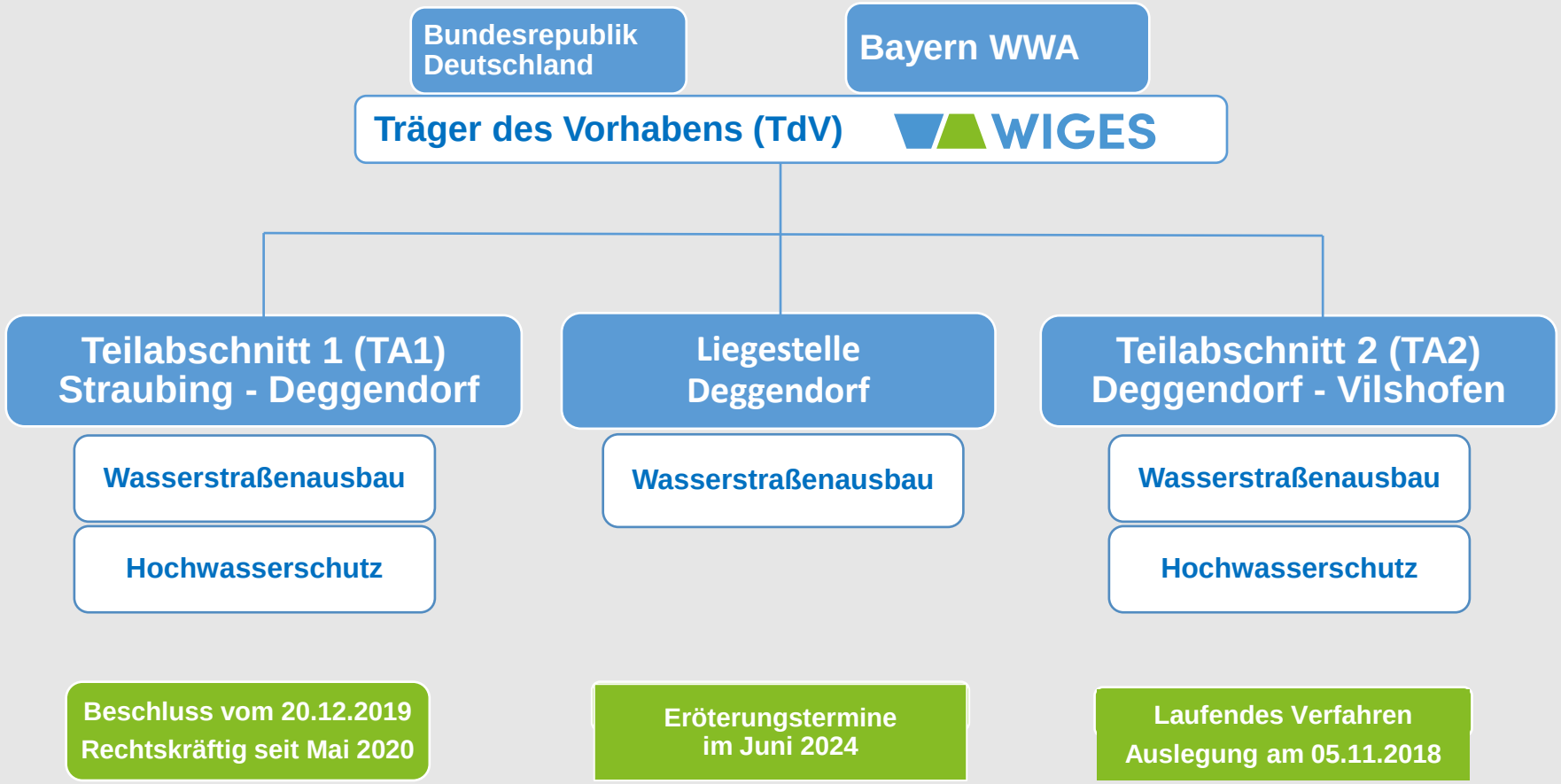
Ziele des Donauausbaus

- Herstellung einer durchgehenden Fahrrinnentiefe von 2,20 m unter RNW
- Herstellung einer Fahrrinnentiefe von 2,65 m unter RNW vom UW der Schleuse Straubing bis zum Hafen Straubing-Sand
- Optimierung der aktuellen Verhältnisse (Sohlerosion, Sicherheit des Schiffsverkehrs, Fahrrinnenunterhaltung)
- Verbesserung des Hochwasserschutzes (Schutz gegen HQ_{100})
- Bau einer neuen Liegestelle in Deggendorf

Die Planfeststellungsverfahren



Die Planfeststellungsverfahren

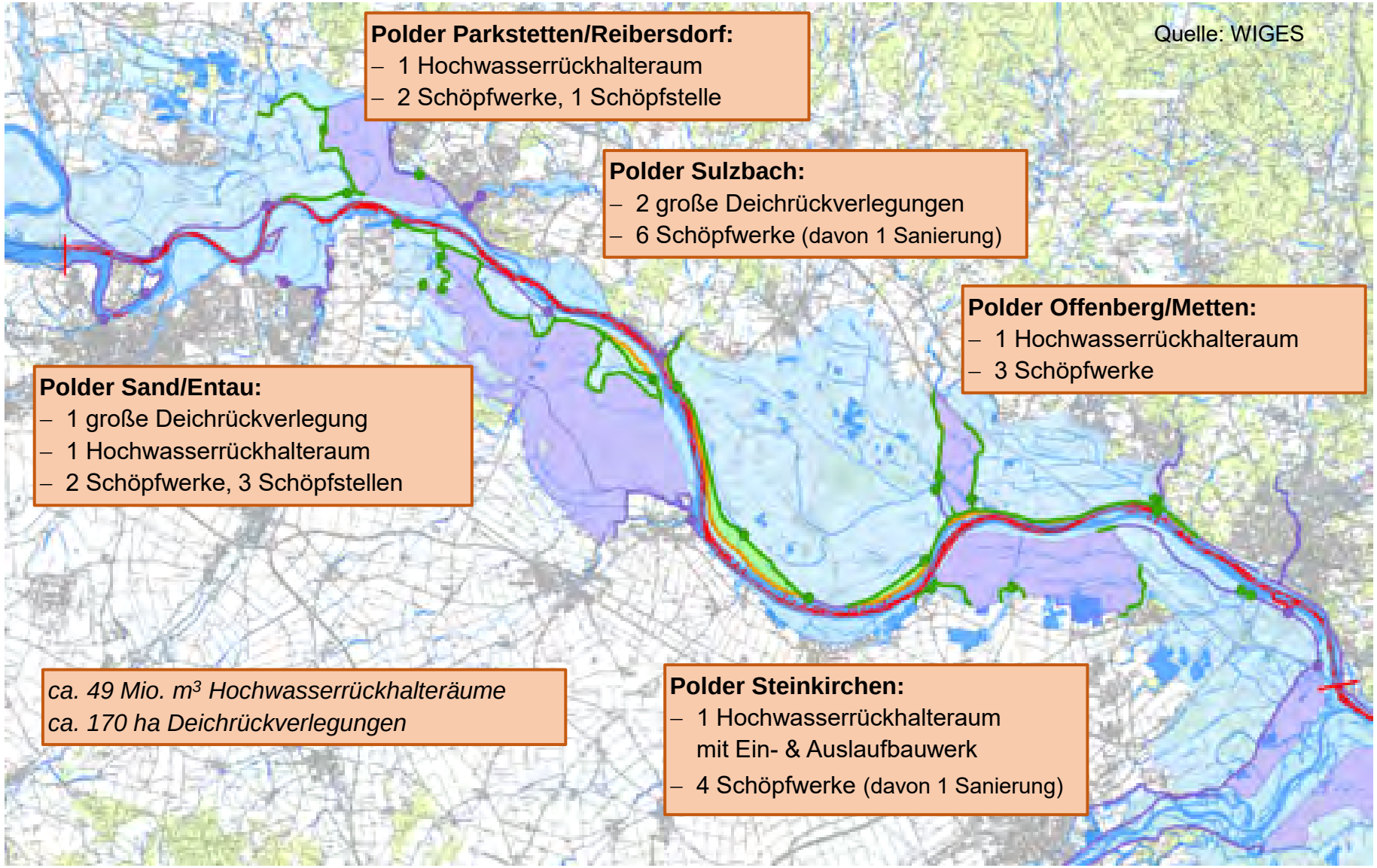


Übersichtslageplan TA1 Dokm 2321,70 -2282,50



Beilage 4b

Hochwasserschutzmaßnahmen TA1



Hochwasserschutzmaßnahmen TA1

- Vorgezogene Hochwasserschutzmaßnahmen (TA1+TA2)
  - 64 km Deichbaumaßnahmen (Aufhöhung, Neubau, Ertüchtigung)
  - 14 km Abtrag von Deichen
  - 22 Schöpfwerke (inkl. Anpassung/Sanierung!)
- Donauausbau Teilabschnitt 1: Straubing–Deggendorf
  - 14 km Aufhöhung bestehender Deiche
  - 31 km Neubau von Deichen
  - 12 km Abtrag von Deichen
  - 17 Schöpfwerke (davon 2 Anpassung/Sanierung), 4 Schöpfstellen

Maßnahmen in der Wasserstraße TA1

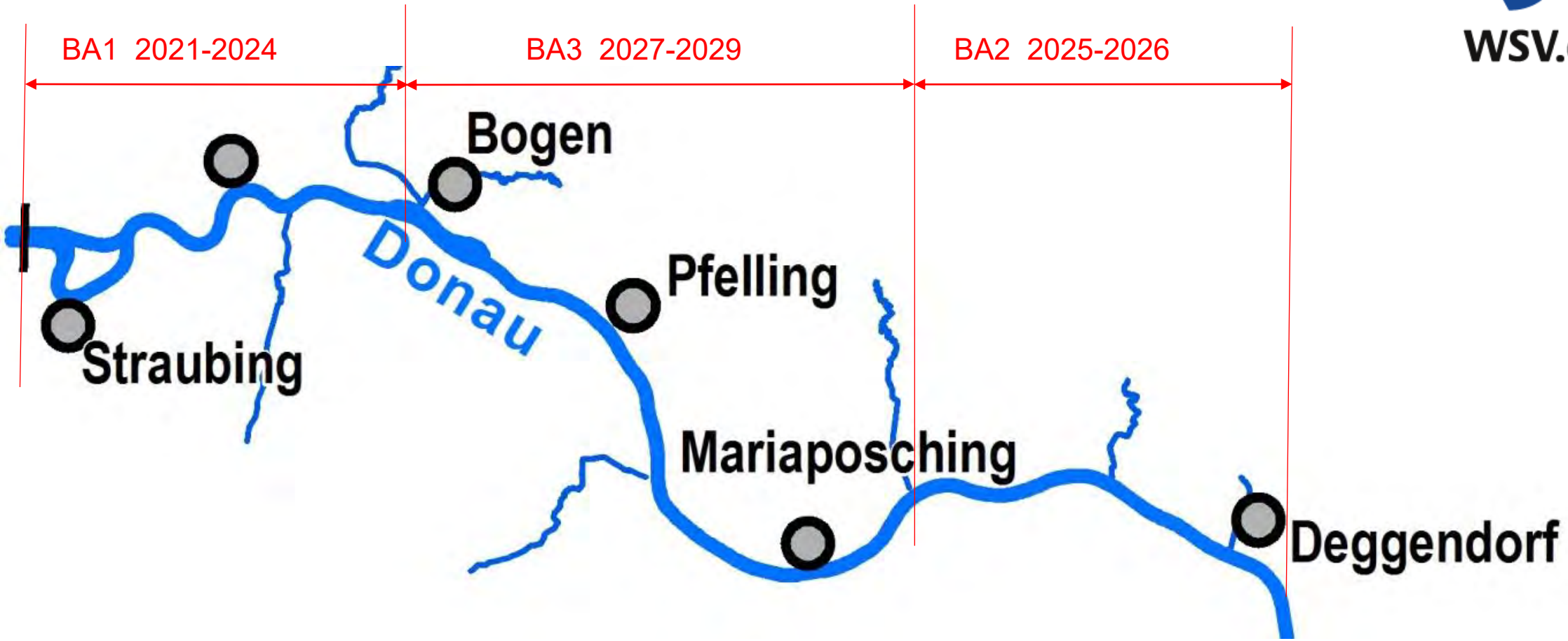
Technische Maßnahmen	Teilabschnitt 1
Buhnen Neubau	24
Buhnen Anpassung	67
Parallelwerke Neubau	6
Parallelwerke Anpassung	5
Ufervorschüttungen	4
Sohlabtrag	~ 400.000 m³
Sohlsicherung (Kolkverfüllung)	~ 50.000 m³

Maßnahmen in der Wasserstraße TA1

LBP Maßnahmen:

- 6 Flussinseln (Gesamtlänge ca.5,0 km)
- Ufervorschüttungen (ca. 20 ha)
- 2 Auefließgewässer (Reibersdorf 1,8 km, Waltendorf 2,2 km)
- 21 Uferrückbaubereiche
- Habitataufwertung Vogelinsel
- 210 Hektar Ausgleichsflächen (Wasserstraße + HW Schutz)

Baumaßnahmen Wasserstraße im TA1



3 Bauabschnitte:

BA1 seit 07/2021 bis 2024
BA2 2025 - 2026
BA3 2027 - 2029

Baumaßnahmen Wasserstraße im TA1

BA1 umfasst:

- Nassbaggerarbeiten
- Uferrückbau 2319, 2314, 2313
- Einlauf ins AFG
- AFG Reibersdorf
- Flussinsel Reibersdorf
- Flussinsel Schanzl
- Ufervorschüttung Sand
- Kolkverfüllungen
- Habitataufwertung „Vogelinsel“
- Zwischenlager Waltendorf

Bauabschnitt 1



Quelle: WIGES

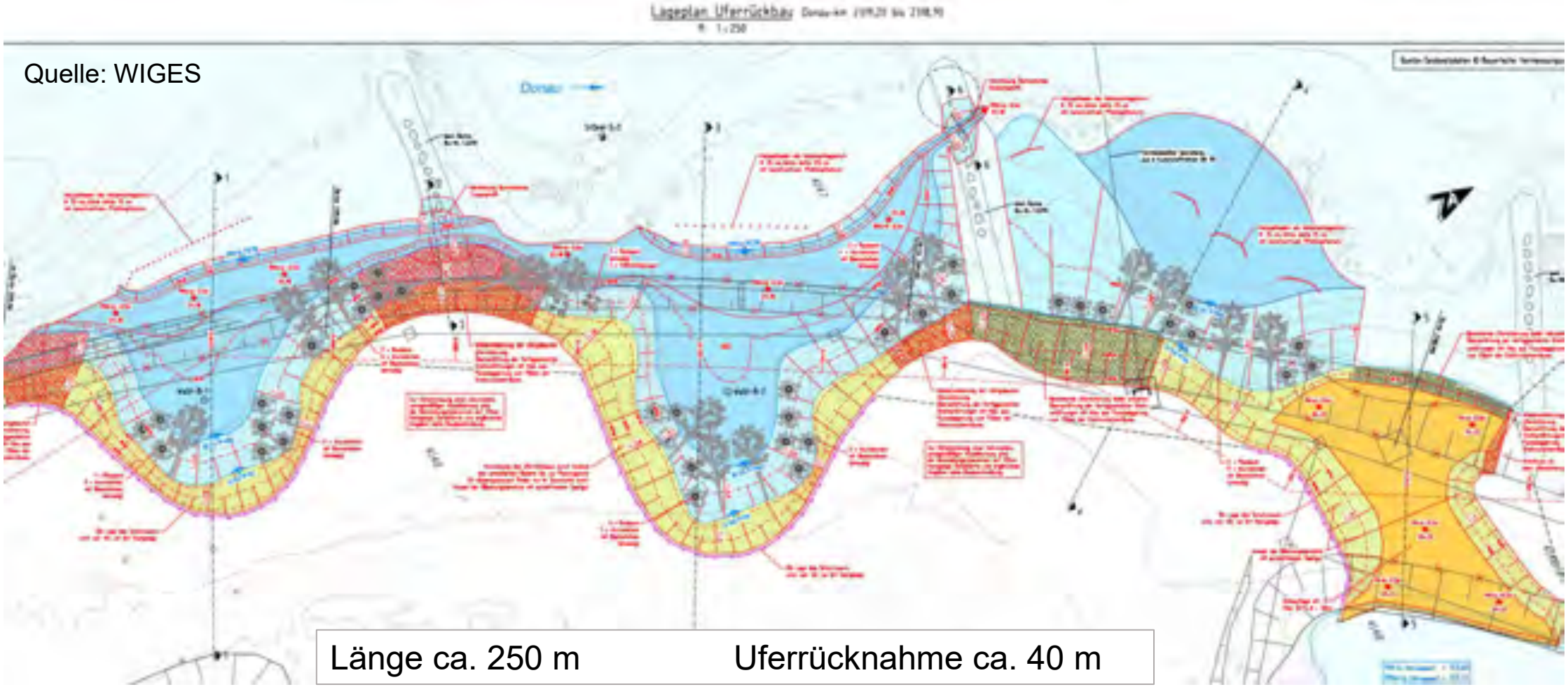

FELBERMAYR
FELBERMAYR
FELBERMAYR


FELBERMAYR
FELBERMAYR
964
FELBERMAY

Uferrückbau Dokm 2319,0

Plan UR 2319

WSV.de



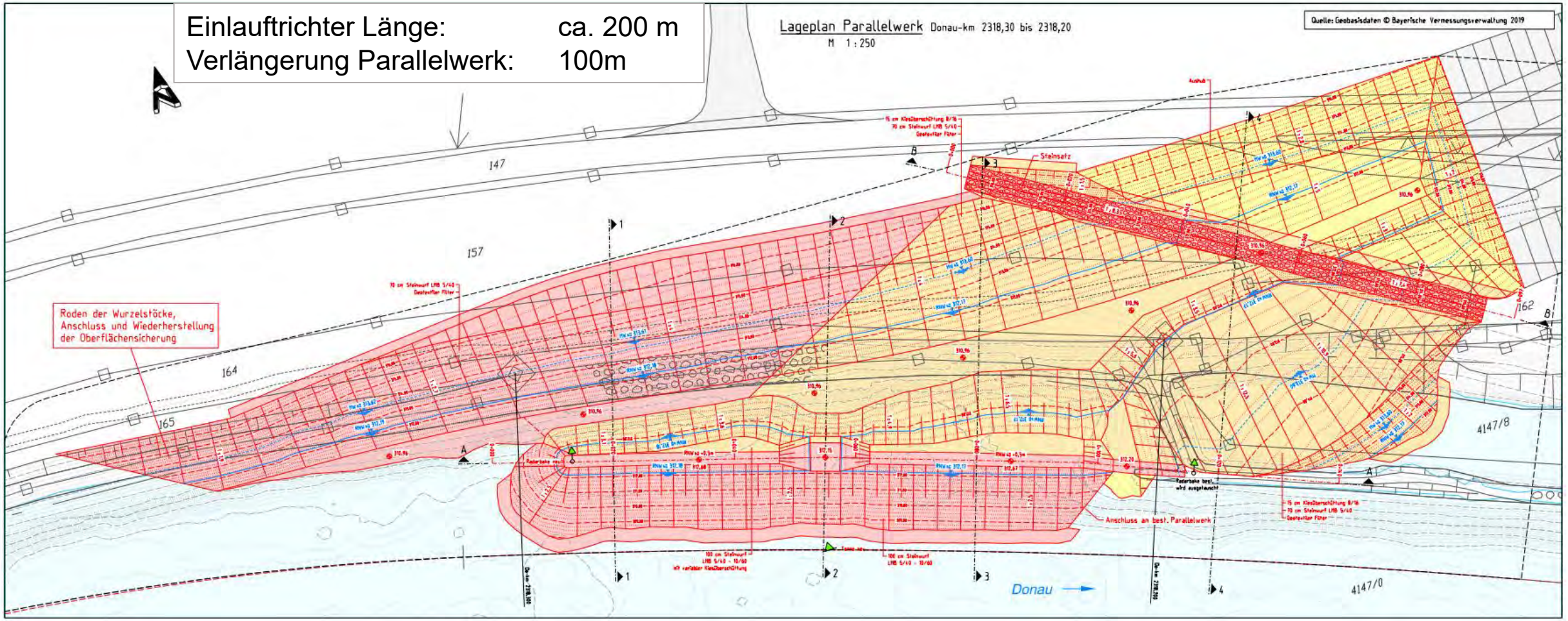
Quelle: WIGES

Länge ca. 250 m	Uferrücknahme ca. 40 m





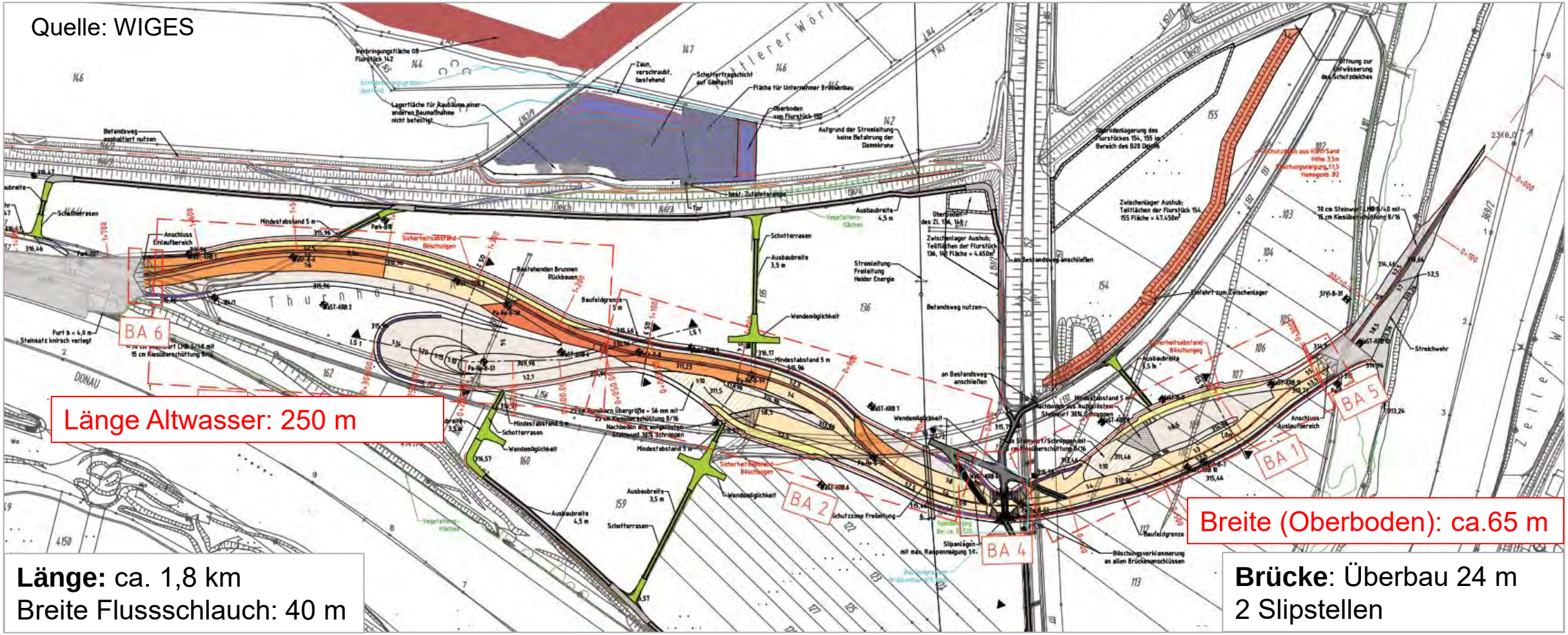
Einlaufbauwerk - Aueflieẞgewässer







Auefließgewässer Reibersdorf



Länge: ca. 1,8 km
Breite Flussschlauch: 40 m

Brücke: Überbau 24 m
2 Slipstellen

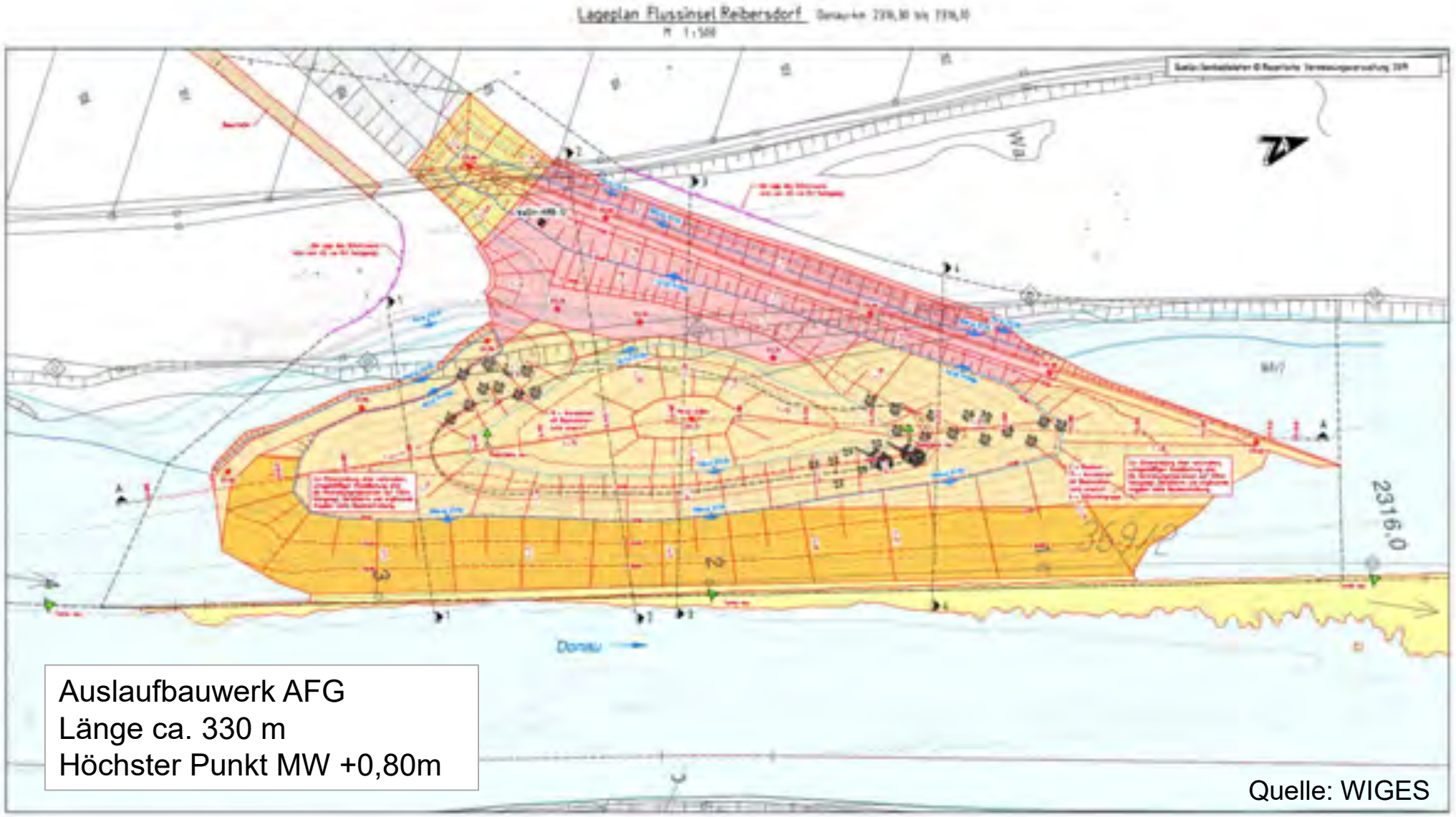








Flussinsel Reibersdorf

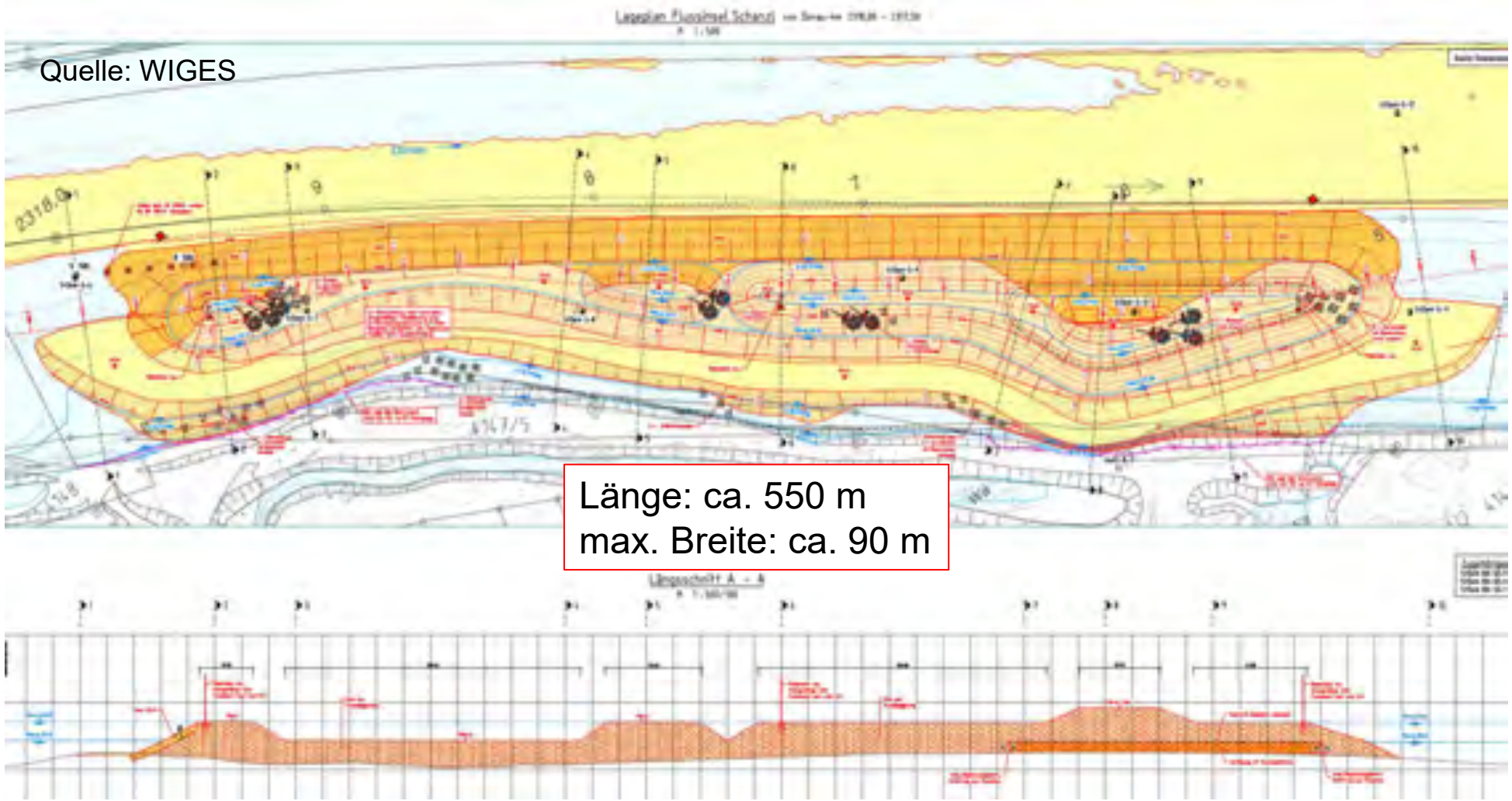


Auslaufbauwerk AFG
Länge ca. 330 m
Höchster Punkt MW +0,80m

Quelle: WIGES



Flussinsel Schanzl










DOMARIN

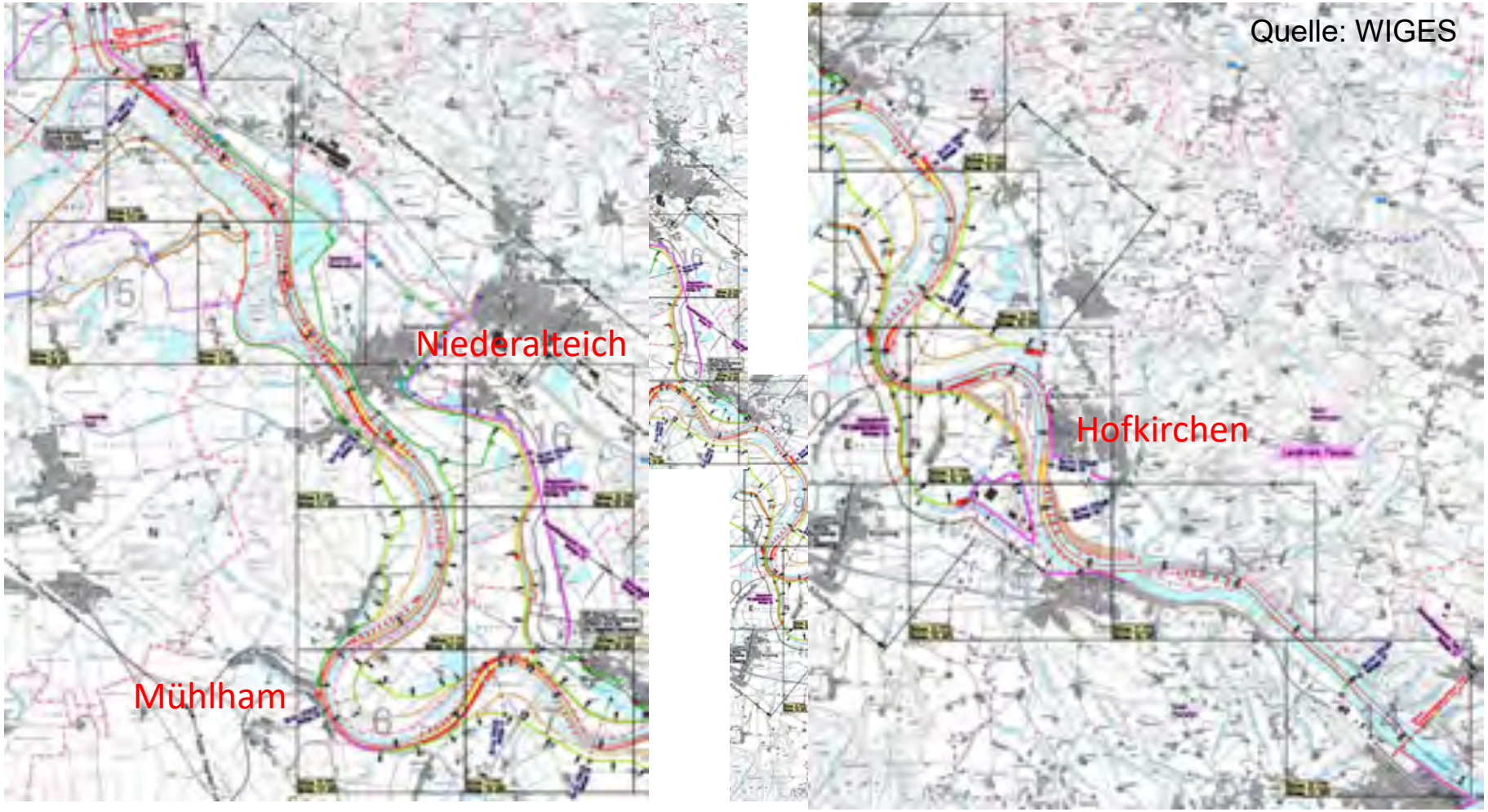
Auswirkungen auf die Schifffahrt

- durch die engen Fahrrinnen Verhältnisse, war es notwendig die Schifffahrt zu sperren
- Nach jedem Arbeitstag wurde gepeilt
- Erst nach der Auswertung der Peilungen wurde die Schifffahrt wieder freigegeben

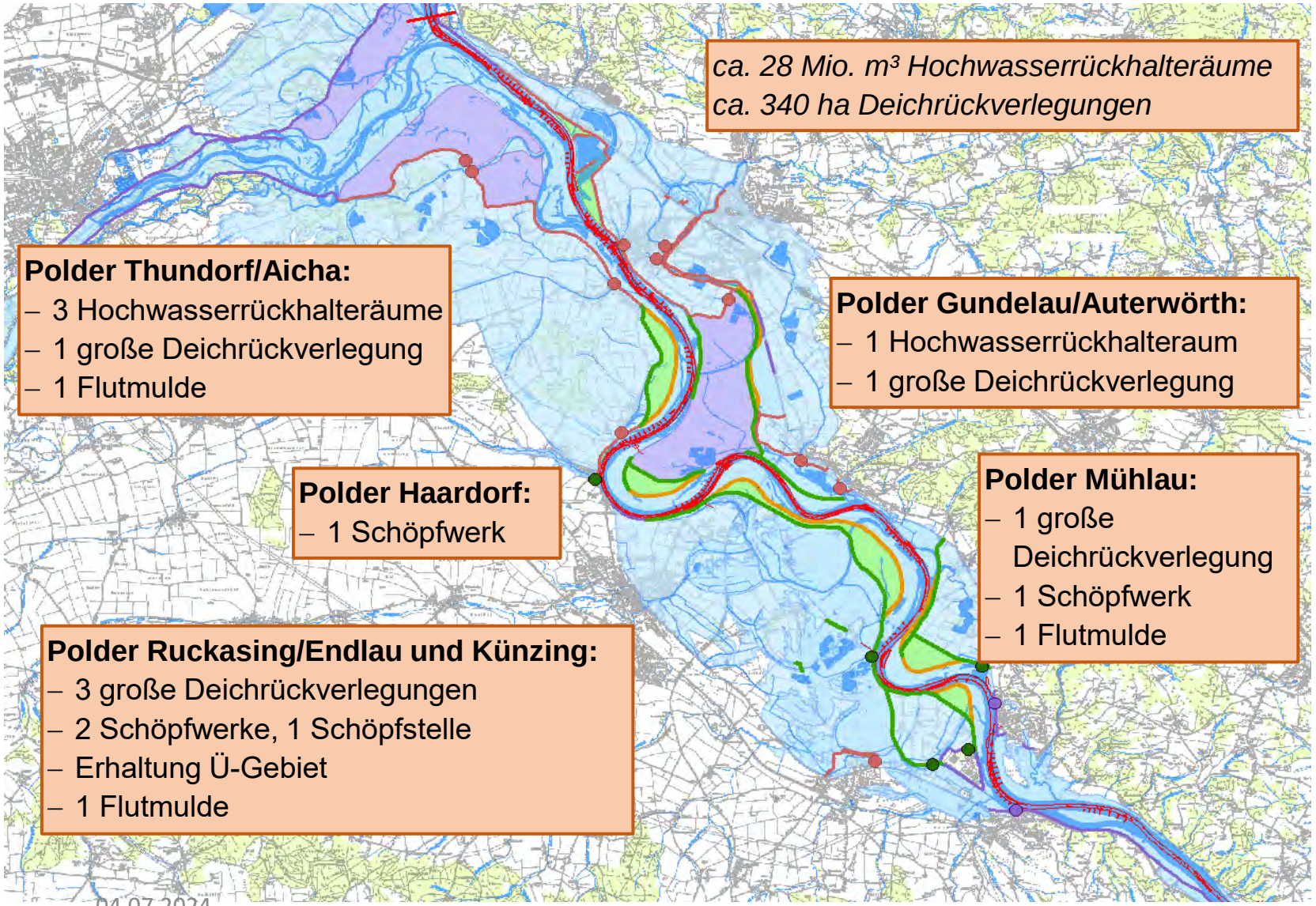
Übersichtslageplan TA2 Dokm 2282,50 - 2249,9

Beilage 4

WSV.de



Hochwasserschutzmaßnahmen TA2



Hochwasserschutzmaßnahmen TA2

Donauausbau Teilabschnitt 2: Deggendorf -Vilshofen

- 13,5 km Aufhöhung bestehender Deiche
- 16,5 km Neubau von Deichen
- 18 km Abtrag bestehender Deiche
- 3 Flutmulden (Gesamtlänge 6 km)
- 4 Schöpfwerke, 1 Schöpfstelle

Maßnahmen in der Wasserstraße TA2

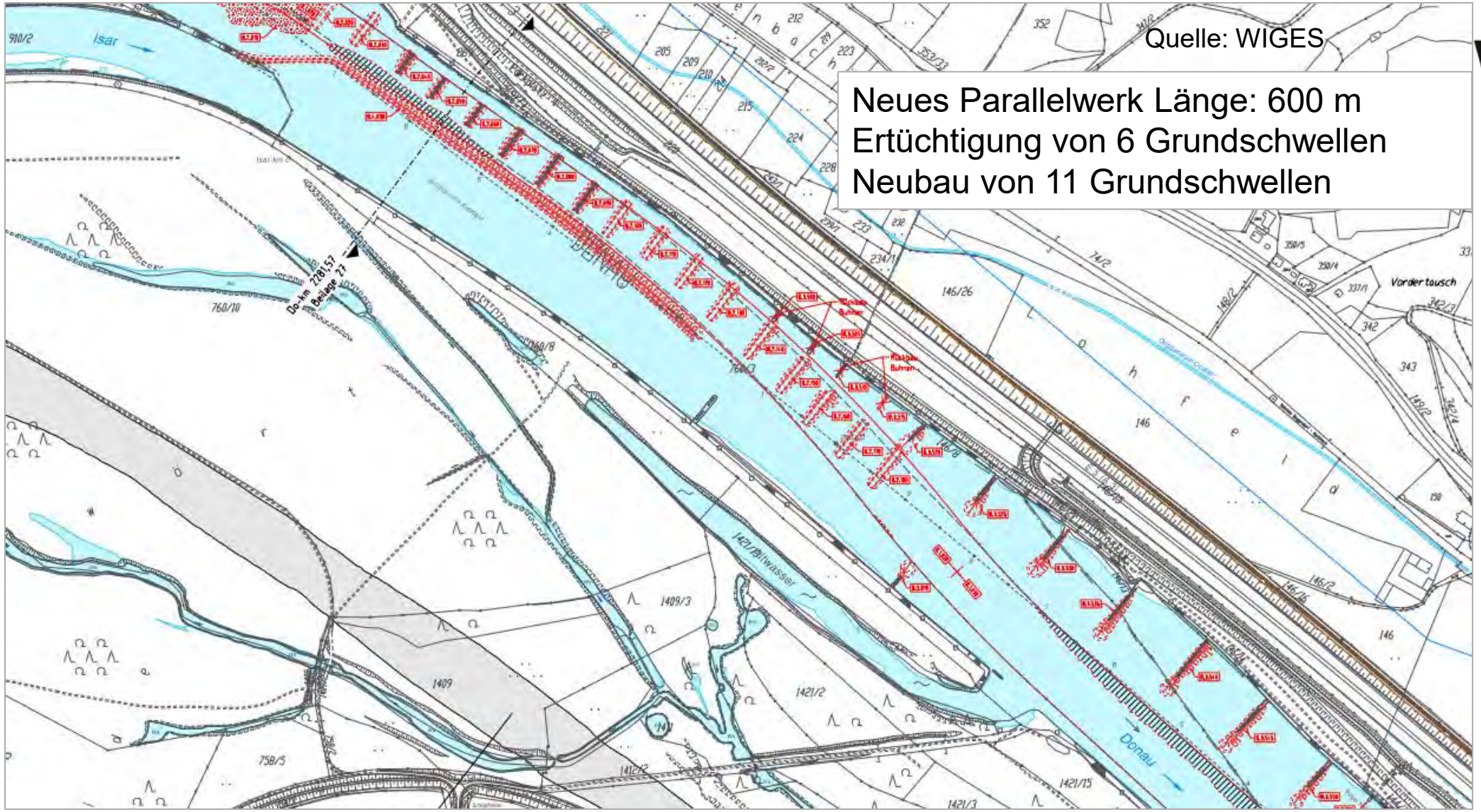
Technische Maßnahmen	Teilabschnitt 2
Buhnen Neubau	40
Buhnen Anpassung	74
Parallelwerke Neubau	7
Parallelwerke Anpassung	4
Ufervorschüttungen	7
Grundschwellen Neubau	11
Grundschwellen Sanierung	6
Sohlsicherung	~ 235.000 m³
Sohlabtrag	~140.000 m³

Maßnahmen in der Wasserstraße TA2

LBP Maßnahmen:

- 2 Flussinseln (Gesamtlänge ca.1,0 km)
- 7 Ufervorschüttungen (Gesamtlänge 1,725 km)
- 2 Auefließgewässer (Mühlham ca.3,4 km, Mühlau ca.2,5 km)
- Dynamische Eigenentwicklung von Uferbereichen 3,65 ha

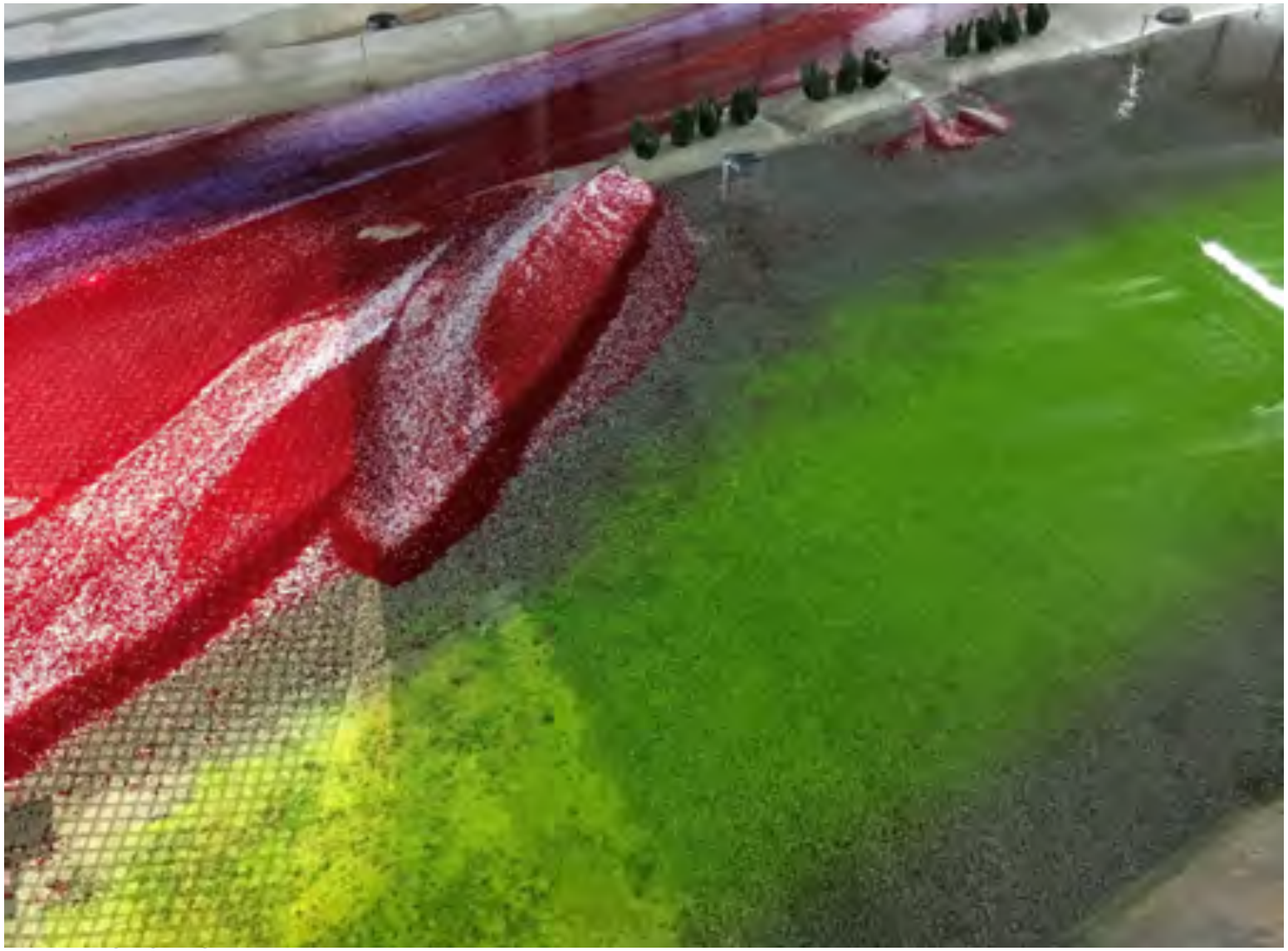
Isarmündungsbereich

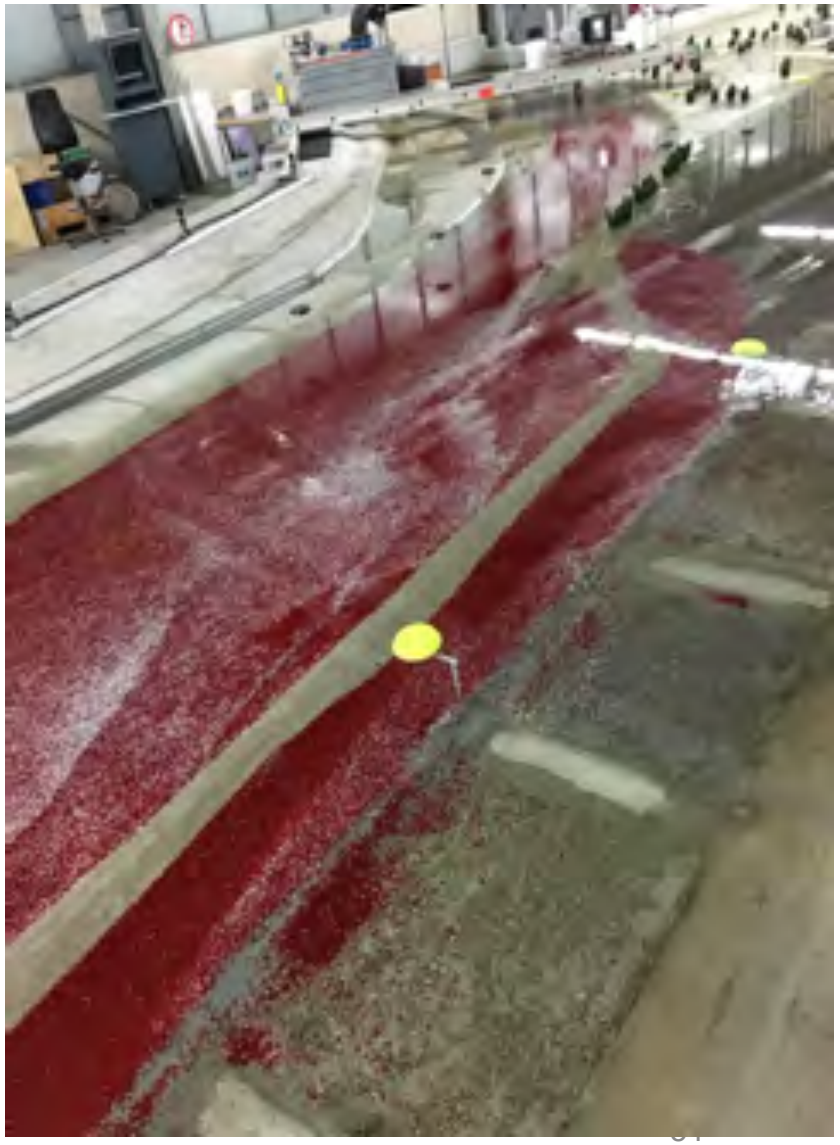


Der Isarschüttkegel



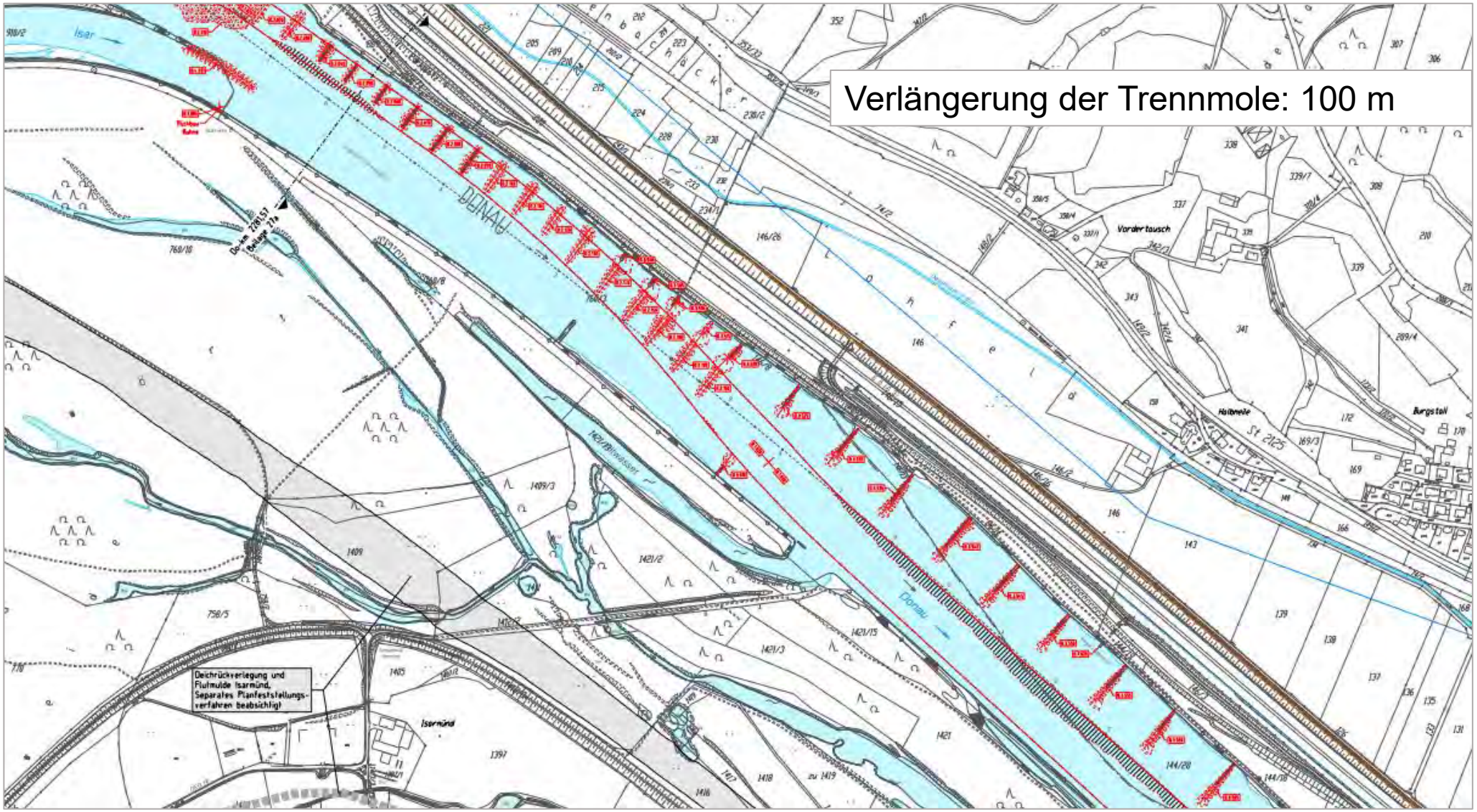
Isarmündungsbereich als Modell bei der Bundesanstalt für Wasserbau (BAW) in Karlsruhe



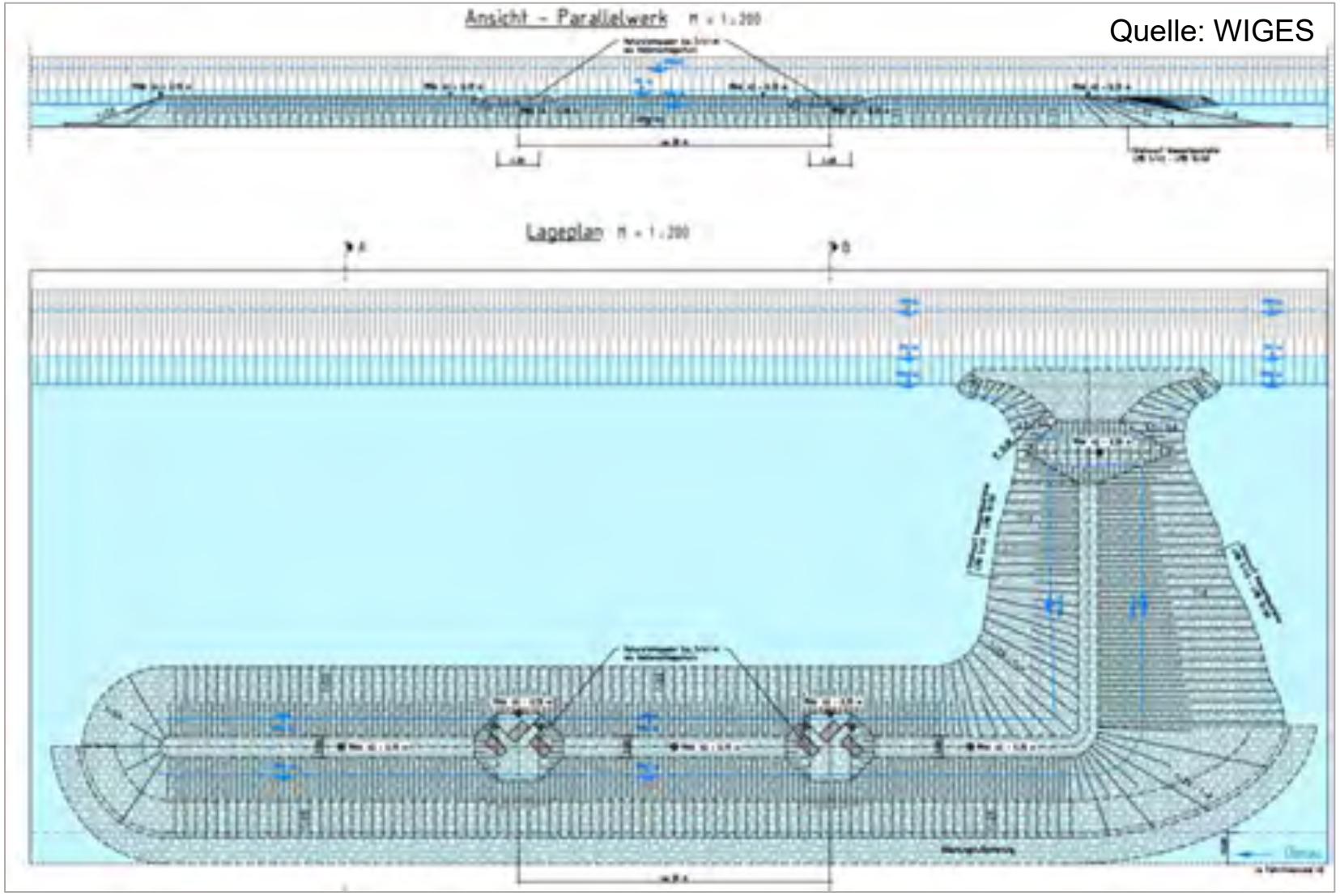


1. Planänderung TA2

Quelle: WIGES

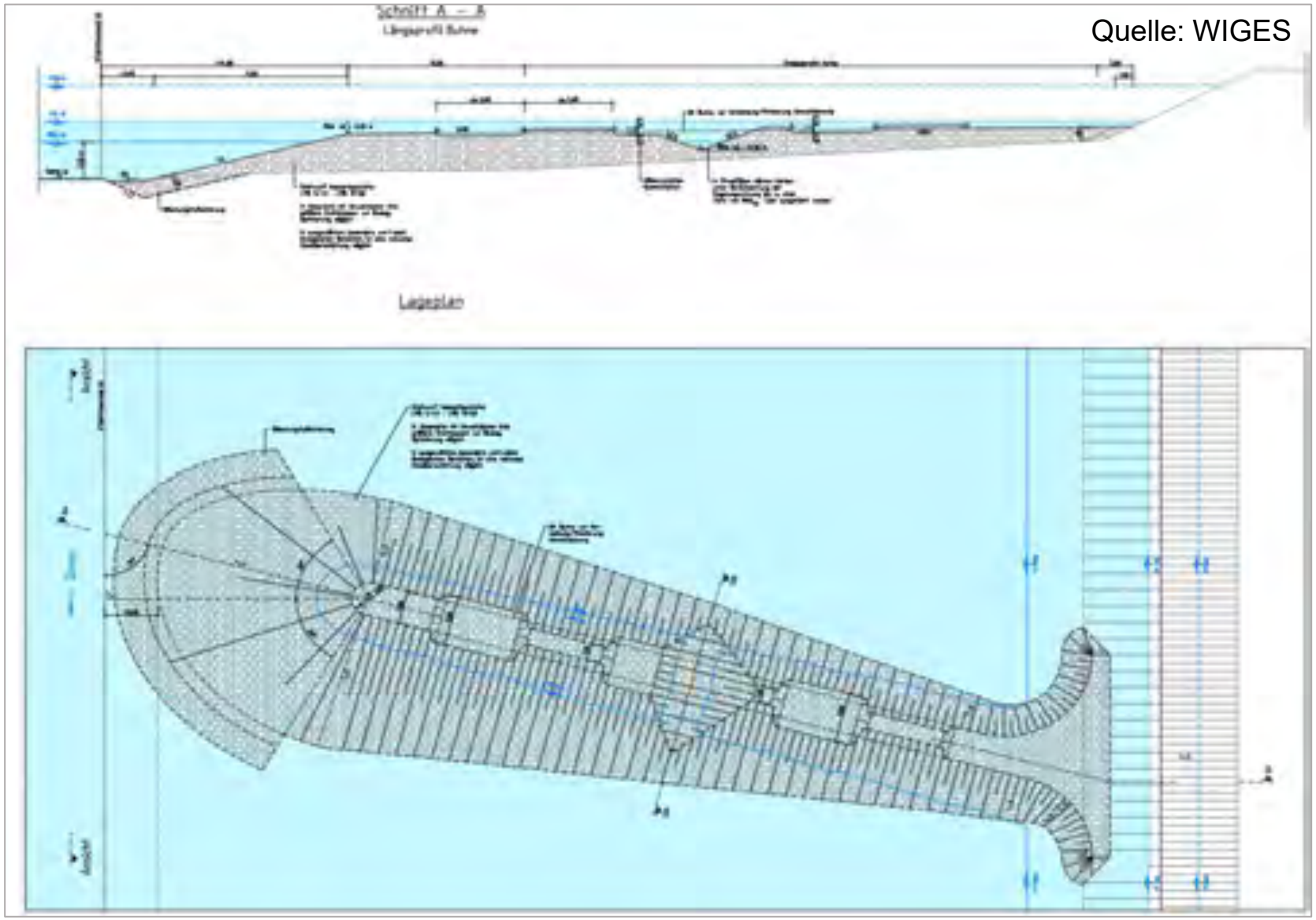


Regelplan Parallelwerk



Quelle: WIGES

Regelbuhne



Quelle: WIGES

Kosten

	HWS	WaStr	Gesamt
Vorgezogene Maßnahmen	460 Mio €		460 Mio €
TA 1	537 Mio €	63 Mio €	600 Mio €
TA2	253 Mio €	87 Mio €	340 Mio €
	1.250 Mio €	150 Mio €	1.400 Mio €

Informationen im Internet

Projekt Donauausbau:
www.lebensader-donau.de

Bauabschnitt 1 (Download Flyer):
https://www.lebensader-donau.de/fileadmin/Daten/Downloads/Flyer_und_Broschueren/Flyer_Wasserstrassenbau_Abschnitt1.pdf

Donauausbau auf Instagram:
https://www.instagram.com/lebensader_donau/

Kontakt / Rückfragen gerne an:
Andreas.Wanek@wsv.bund.de

Kampfmittelräumung

Dipl. Ing. (FH) Andreas Wanek
Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt WSA Donau MDK





Übersicht

- Teilabschnitt 1: Straubing – Deggendorf
- Recherche der regionalen Kriegsereignisse
- Sondierung der Verdachtsflächen
- Übersicht der Räumabschnitte im TA1
- Verkehrskonzept - Räumabschnitt A

Recherche der regionalen Kriegsereignisse

2012 „Historisch-genetische Rekonstruktion“

durch die Oberfinanzdirektion Niedersachsen

- Befragung von Zeitzeugen und Ortschronisten
- Auswertung von Protokollen und Luftbildern der Alliierten
- Auswertungen von Unterlagen aus den Bundes- und Staatsarchiven, regionalen Stadt- und Gemeindearchiven und dem Nationalarchiv in Washington D.C..

Recherche der regionalen Kriegsereignisse

Bombardierung der Eisenbahnbrücke Bogen am 16. April 1945


Foto: WSA Donau MDK

- es wurden 967 Sprengbomben (219 t) von 76 Bombern abgeworfen
- Die Brücke wurde nicht voll getroffen → ein Notübergang war noch möglich
- Einige Tage später wurde der Mittelteil durch US-Soldaten gesprengt.

Recherche der regionalen Kriegsereignisse

2012 „Historisch-genetische Rekonstruktion“

durch die Oberfinanzdirektion Niedersachsen

- Befragung von Zeitzeugen und Ortschronisten
- Auswertung von Protokollen und Luftbildern der Alliierten
- Auswertungen von Unterlagen aus den Bundes- und Staatsarchiven, regionalen Stadt- und Gemeindearchiven und dem Nationalarchiv in Washington D.C..

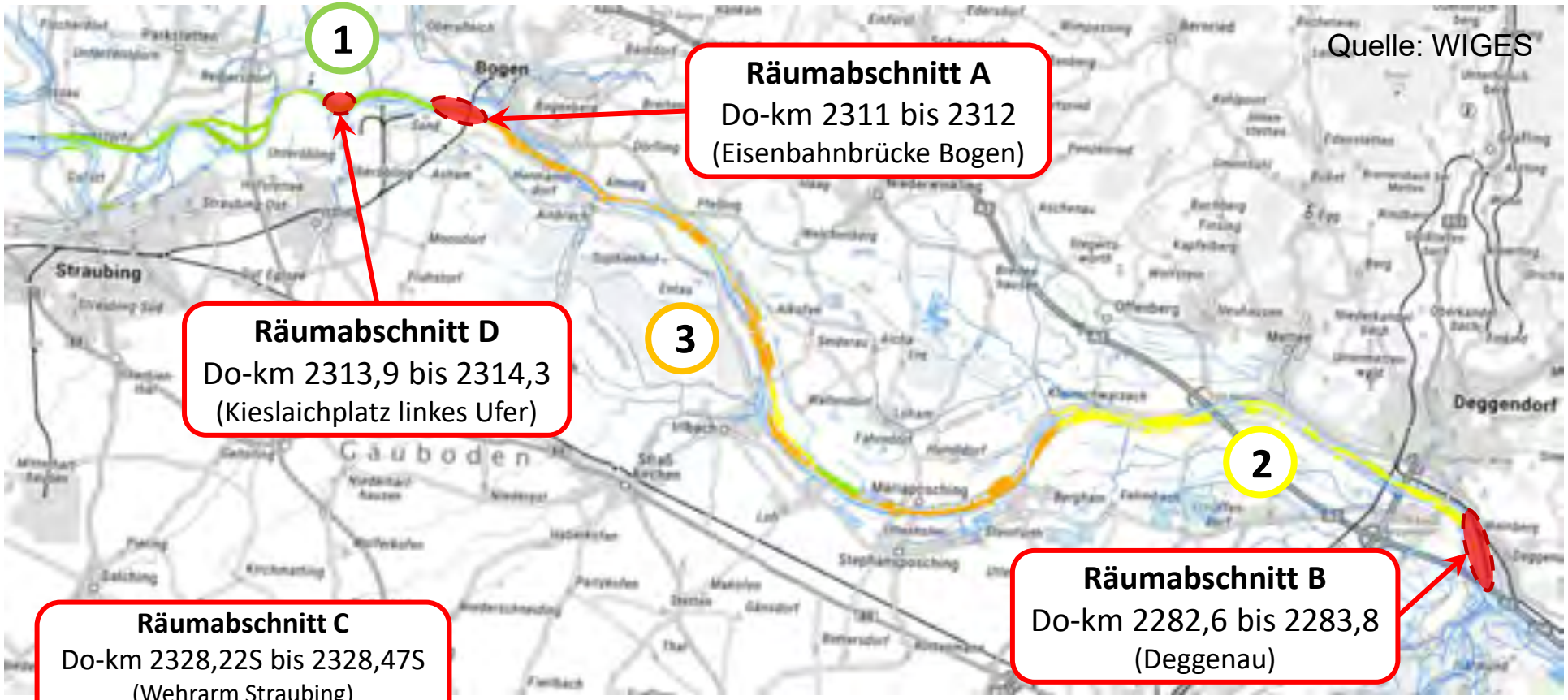
→ Es wurden 4 Kampfmittelverdachtsflächen im Ausbaubereich ermittelt

Sondierung der Verdachtsflächen

2020 Sondierung der Verdachtsflächen

- 4 Untersuchungsbereiche mit einer Gesamtfläche von ca. 225.000 m²
- Mit Hilfe eines „Sondierschiffs“ wurden geomagnetische und elektromagnetische Verfahren durchgeführt, um die Bereiche auf Störkörper und kampfmittelverdächtige Anomalien zu untersuchen
- Nach umfangreichen Auswertungen wurden 2138 Verdachtspunkte ermittelt
- Verdachtspunkt heißt: es könnte sich um ein Kampfmittel oder um ungefährlichen Schrott handeln

Übersicht der Räumabschnitte im TA1



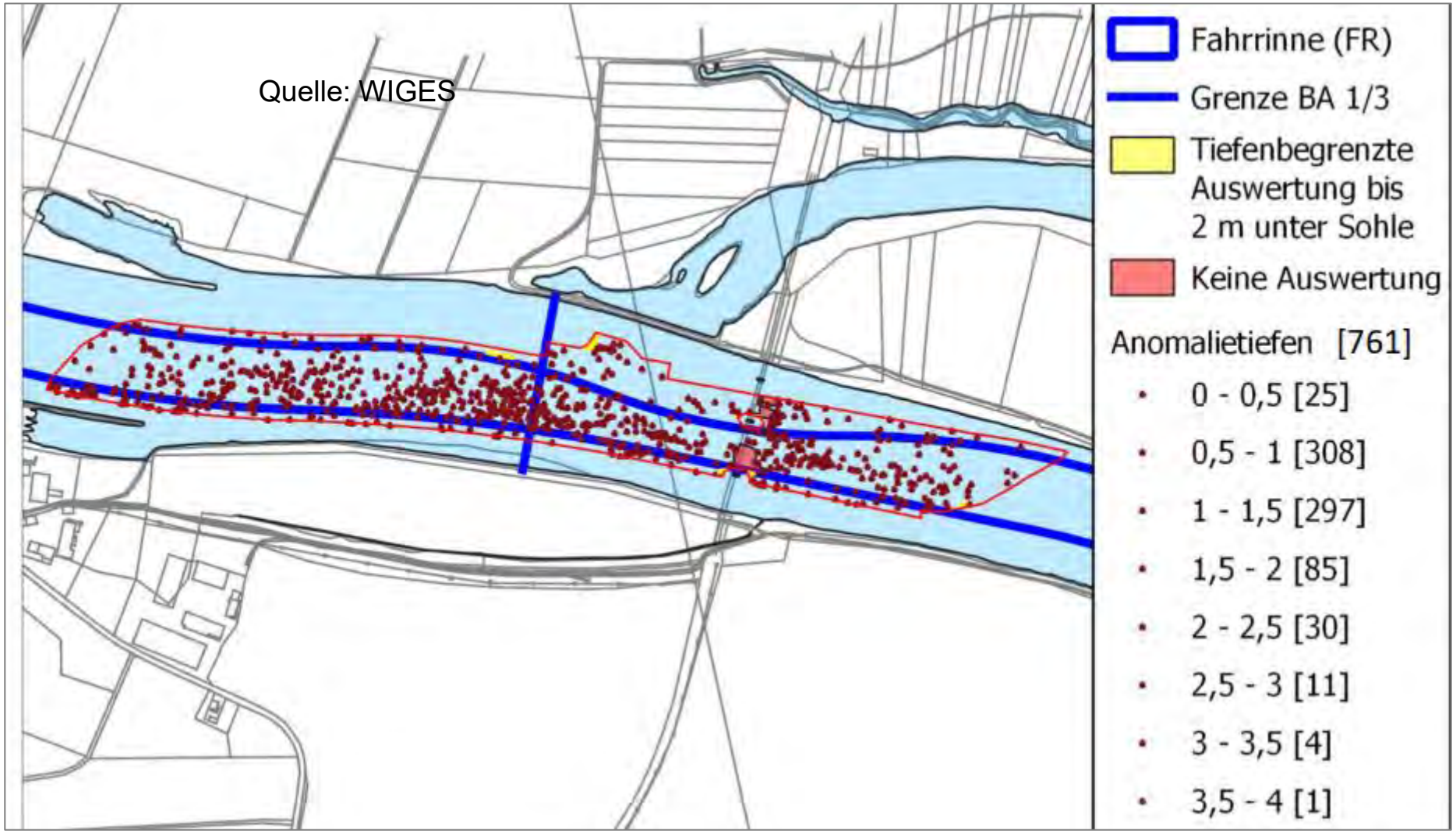
Räumabschnitt A
Do-km 2311 bis 2312
(Eisenbahnbrücke Bogen)

Räumabschnitt D
Do-km 2313,9 bis 2314,3
(Kieslaichplatz linkes Ufer)

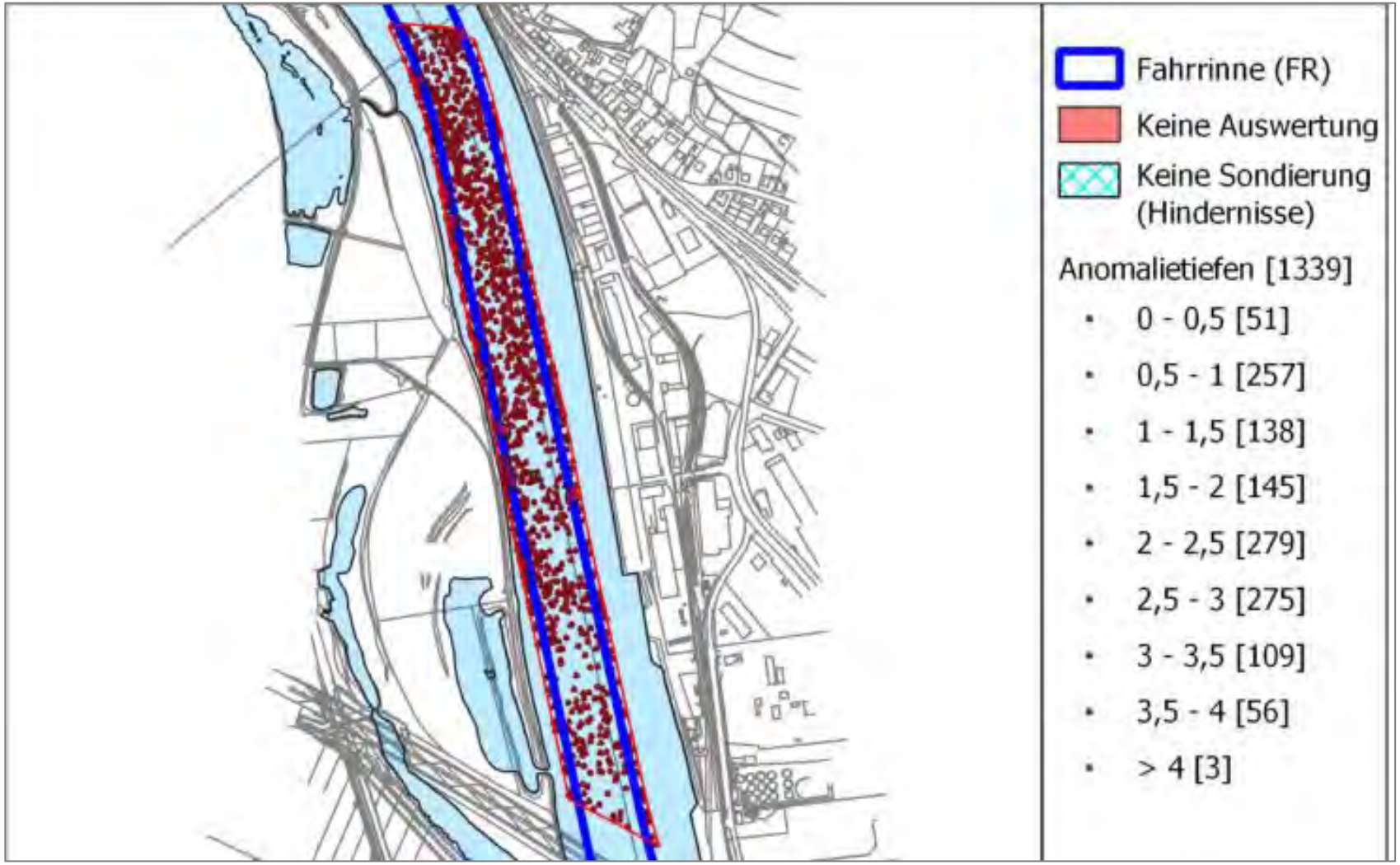
Räumabschnitt B
Do-km 2282,6 bis 2283,8
(Deggenau)

Räumabschnitt C
Do-km 2328,22S bis 2328,47S
(Wehrarm Straubing)
=> entfällt, da keine Arbeiten

Übersicht – Räumabschnitt A Eisenbahnbrücke Bogen

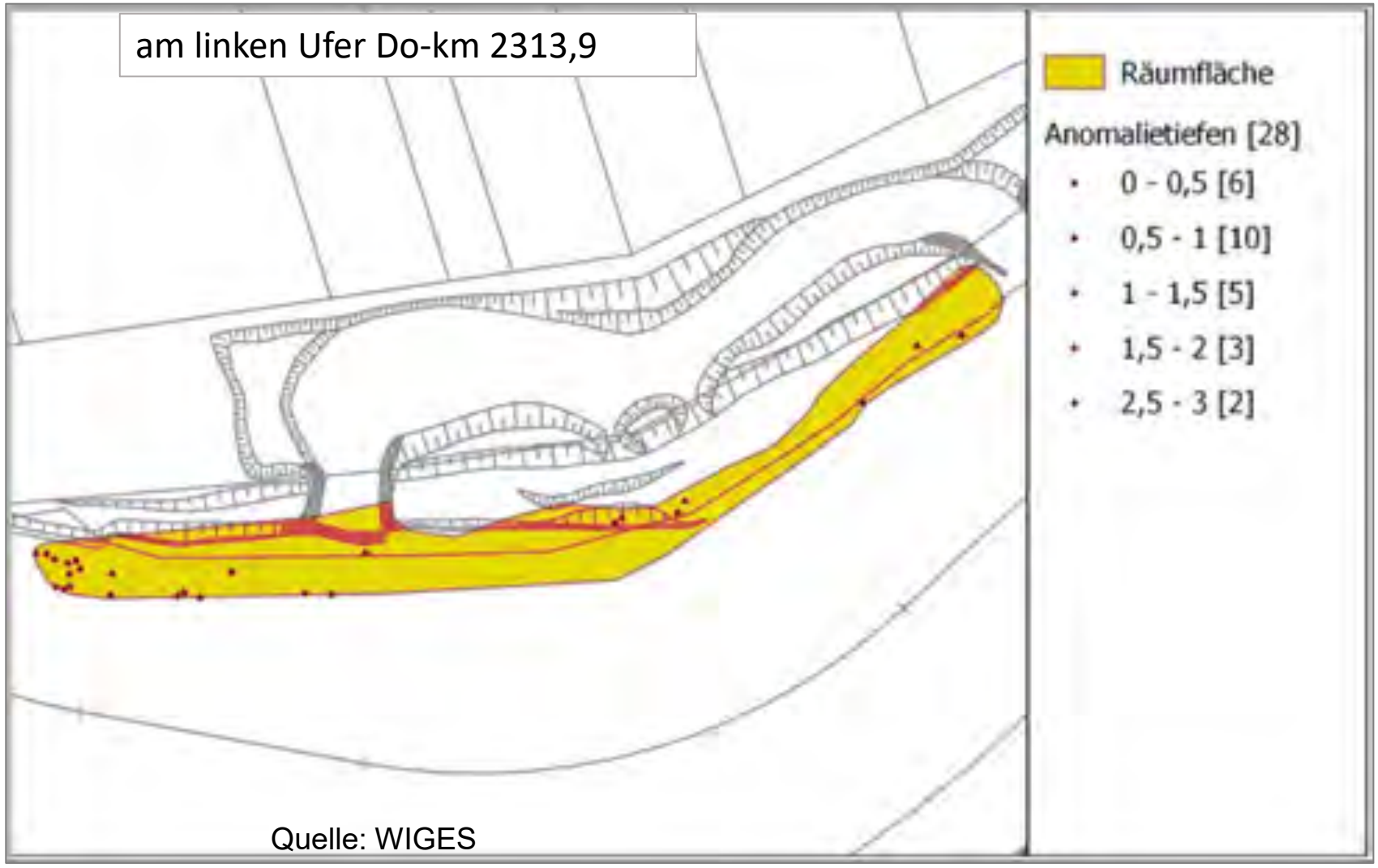


Übersicht – Räumabschnitt B Deggenau



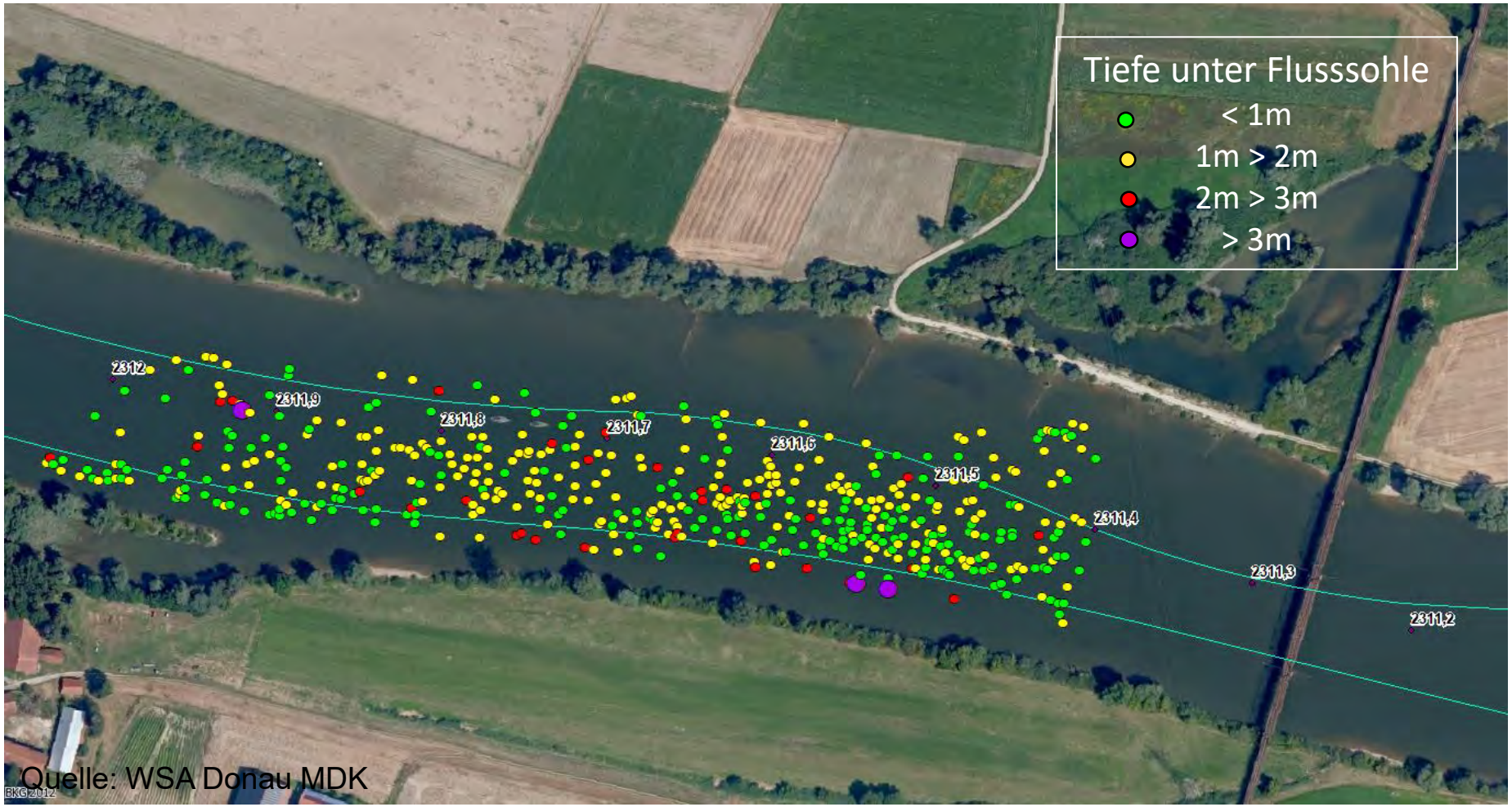
Quelle: WIGES

Übersicht – Räumabschnitt D Kieslaichplatz

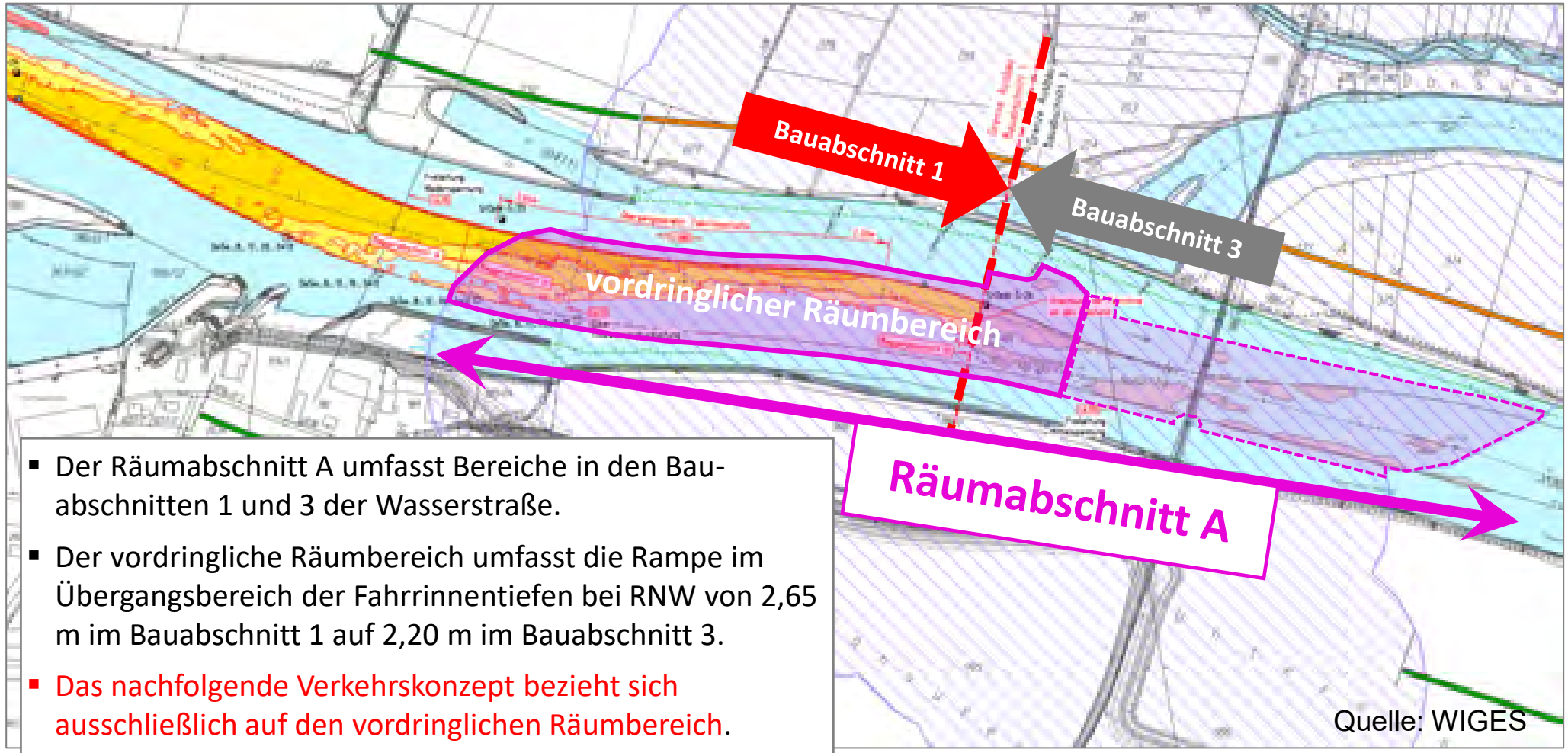


Quelle: WIGES

Sondierergebnis – Räumbereich A (Rampe)



Verkehrskonzept - Räumabschnitt A

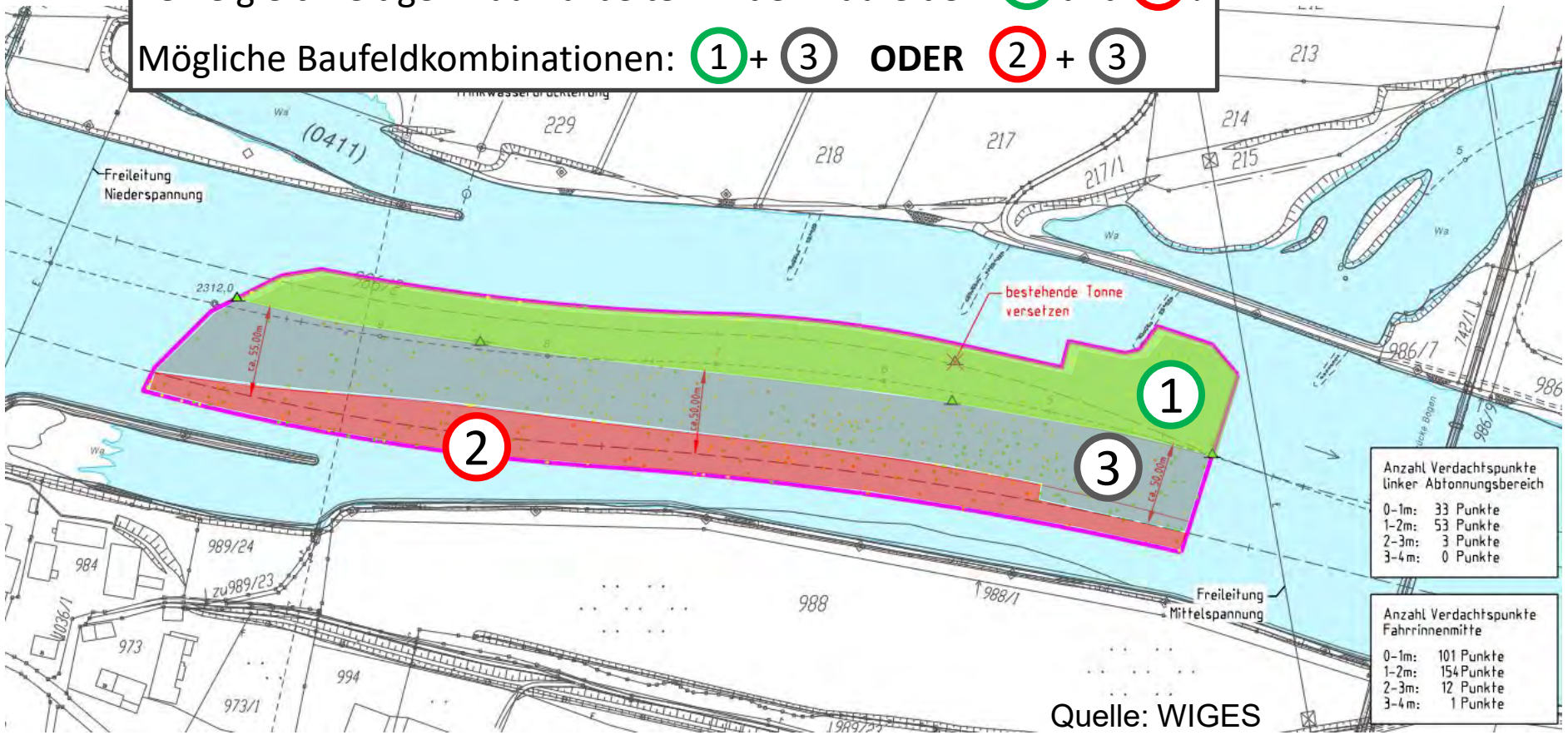


- Der Räumabschnitt A umfasst Bereiche in den Bauabschnitten 1 und 3 der Wasserstraße.
- Der vordringliche Räumbereich umfasst die Rampe im Übergangsbereich der Fahrrinnentiefen bei RNW von 2,65 m im Bauabschnitt 1 auf 2,20 m im Bauabschnitt 3.
- Das nachfolgende Verkehrskonzept bezieht sich ausschließlich auf den vordringlichen Räumbereich.

Verkehrskonzept - Räumabschnitt A

Keine gleichzeitigen Räumarbeiten in den Baufeldern 1 und 2 !

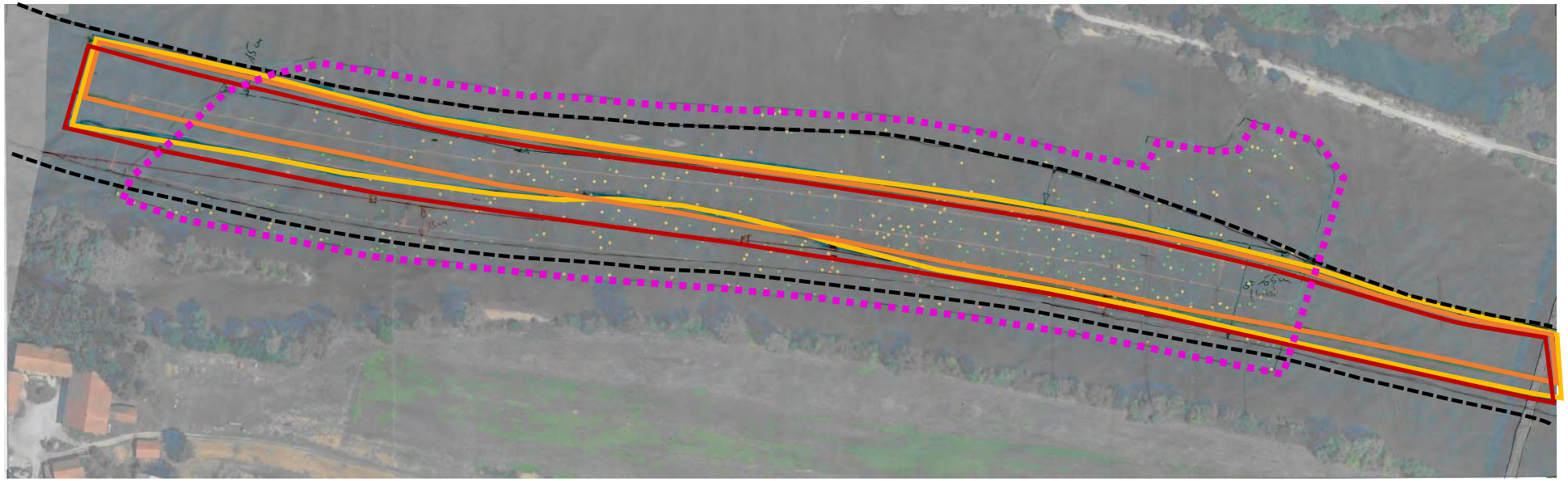
Mögliche Baufeldkombinationen: 1 + 3 **ODER** 2 + 3



Quelle: WIGES

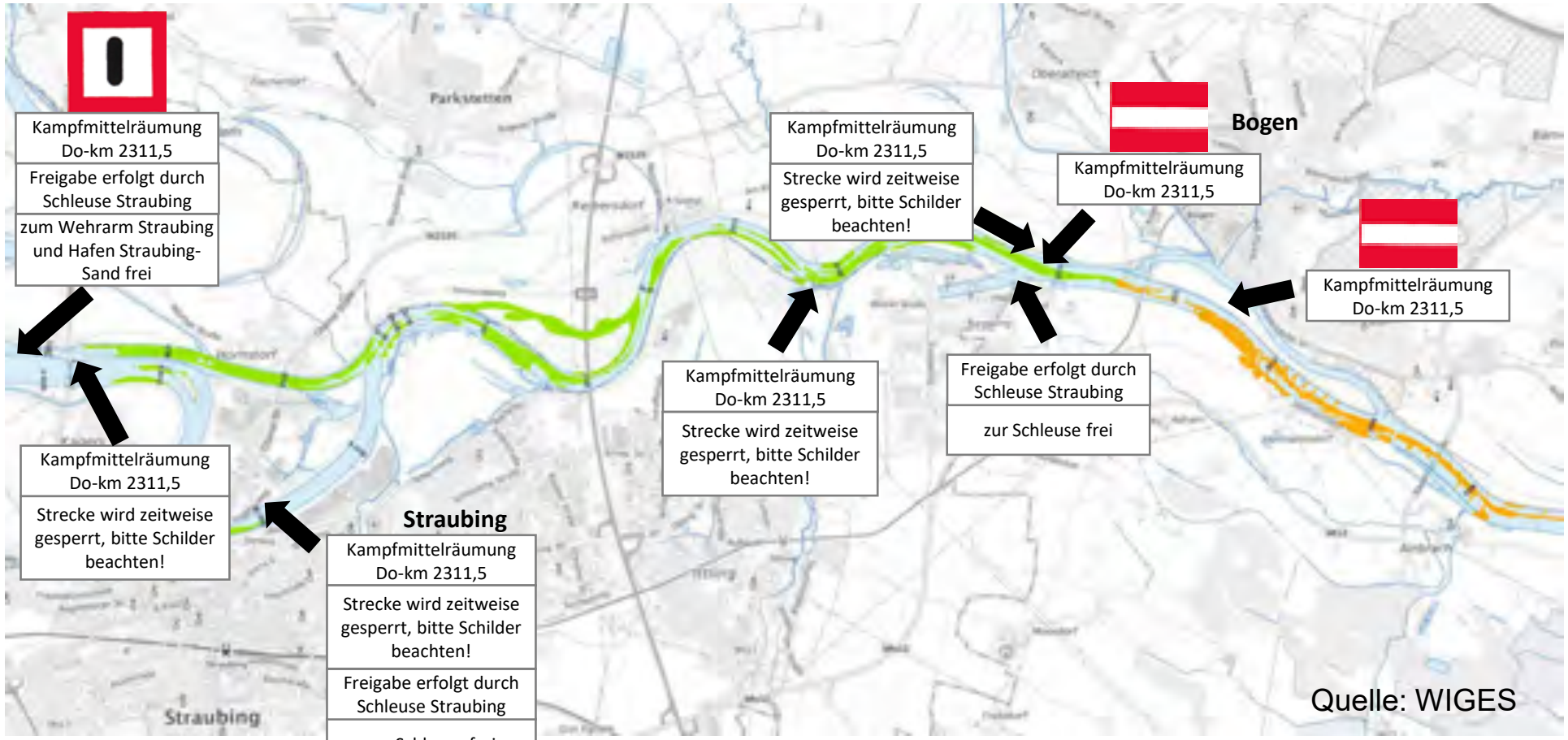
Verkehrskonzept - Räumabschnitt A

Darstellung der sich aus den Simulationskurven ergebenden Hüllkurven bei verschiedenen Abflüssen in der Donau im Bereich Do-km 2311,4 bis 2312,0



- **Grundlage:**
  Bericht des Entwicklungszentrums für Schiffstechnik und Transportsysteme e. V. über die *„Untersuchung zur Sicherheit und Leichtigkeit der Fahrt auf der Donau im Bereich Straubing bis Bogen“* vom 11.12.2015 (händischer Übertrag der Simulationskurven)

Verkehrskonzept - Räumabschnitt A



Verkehrskonzept - Räumabschnitt A

- Räumarbeiten in der verbleibenden Fahrrinne außerhalb der Baufelder, werden auf Wunsch der Schifffahrtsverbände, mit dynamischen Sperrfenstern ausgeführt.

- D.h., während der Arbeiten ist die Durchfahrt für die Schifffahrt nicht möglich und sie muss eine Warteposition einnehmen.
  Die Wartezeit soll bis zur Weiterfahrt max. 3 Stunden betragen.

- Durch je 1 Prismen-Wender (Uferbereich) im Unter- bzw. Oberwasser der Baustelle, sowie durch Hinweise der Leitzentrale bzw. des Koordinators, wird die Schifffahrt über die aktuelle Durchfahrtssituation informiert.



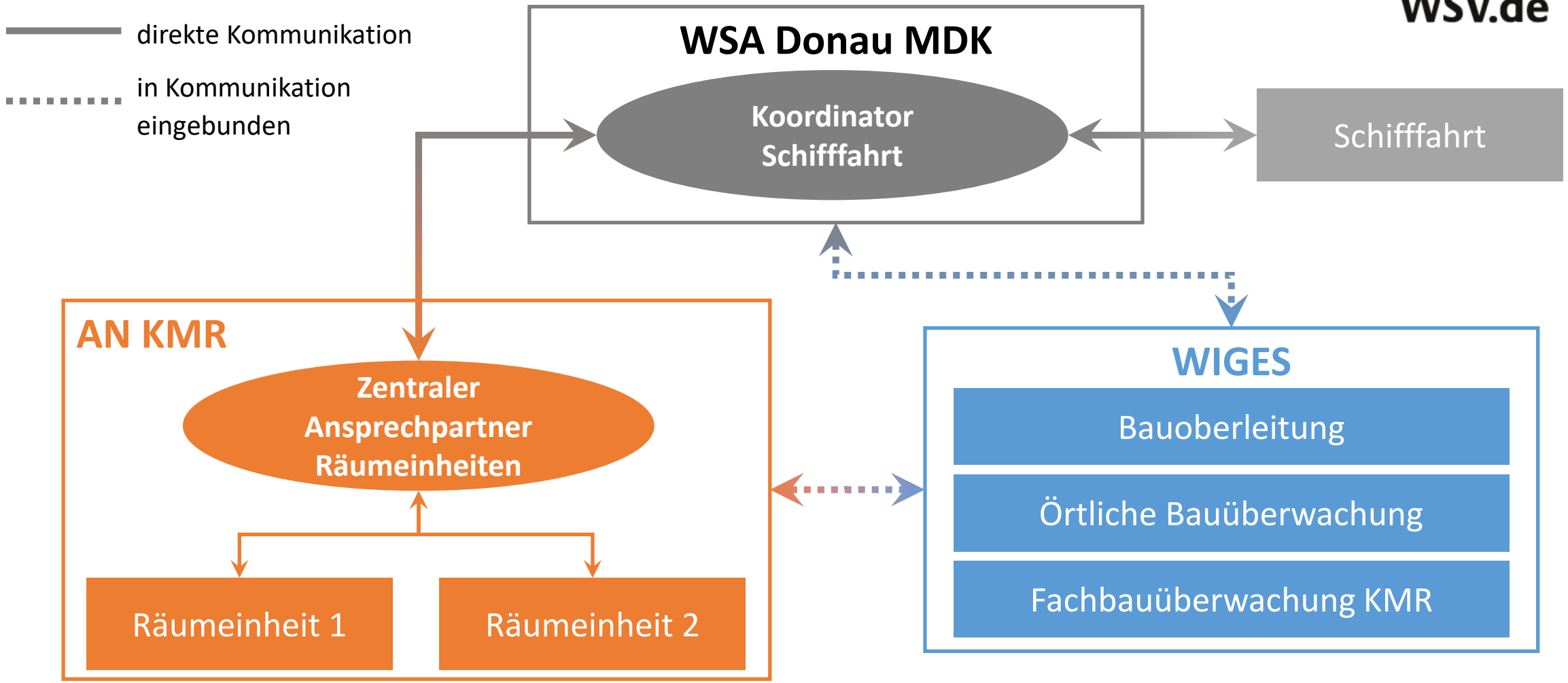
Foto: WSA Donau MKD

Verkehrskonzept - Räumabschnitt A

- Die für dynamische Sperrzeiten erforderliche Koordination der Schifffahrt erfolgt durch den Koordinator des WSA Donau MDK.

- Die Steuerung der Anzeige der Prismen-Wender erfolgt über Mobilfunk als hoheitliche Aufgabe durch den Koordinator Schifffahrt in Abstimmung mit der Kampfmittelräumfirma.

Verkehrskonzept - Räumabschnitt A



Quelle: WIGES

WSV.de

