

## **Kleine Anfrage**

**der Abgeordneten Halo Saibold und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

### **Hochwassergutachten zum Ausbau der Donau zwischen Straubing und Vilshofen**

Der Bundesminister für Verkehr hat im Herbst 1994 ein Gutachten zur Beeinflussung der Hochwassersituation durch den geplanten Ausbau der Donau zwischen Straubing und Vilshofen bei der Technischen Universität in München in Auftrag gegeben. In der Aufgabenbeschreibung für das Gutachten steht u. a.: „Diese Untersuchung wird sich in der Methodik weitgehend an jener des für Sie im Jahre 1976 erarbeiteten Gutachtens ‚Das Zusammentreffen der Hochwasserwellen der Donau und des Inns in Passau und die vergangenen, gegenwärtigen und künftigen Hochwasser-Verhältnisse nach dem Zusammenfluß‘ orientieren.“ Und weiter: „In Kenntnis der Aussagestärke des alten Gutachtens wird es genügen, vom Pegel Straubing . . . auszugehen und die Berechnungsstrecke damit auf etwa 45 % des damaligen Untersuchungsbereiches zu verkürzen.“

Laut einem Schreiben des Gutachters Prof. Strobl vom 8. März 1995 an die Stadt Passau „wird der Donauabschnitt zwischen Pfelling bis zur Staustufe Kachlet betrachtet.“ Es „wird untersucht, wie sich der Zwei-Stufen-Ausbau der Donau auf die Hochwasserverhältnisse in Kachlet, also vor der Mündung von Ilz und Inn in die Donau, auswirkt“.

Wir fragen deshalb die Bundesregierung:

1. Hält die Bundesregierung die von Prof. Strobl angegebene Untersuchungsstrecke zwischen Pfelling und der Staustufe Kachlet für ausreichend, die den wichtigsten Donau-Nebenfluß, den Inn, nicht berücksichtigt?
2. Wird die Bundesregierung den einstimmigen Beschluß des Umweltausschusses der Stadt Passau unterstützen, in dem die RMD AG gebeten wurde, das Untersuchungsgebiet bis zur Staustufe Jochenstein auszudehnen?
3. Hält es die Bundesregierung für ausreichend, auf ein Gutachten aus dem Jahre 1976 Bezug zu nehmen, das keine Aussagen zur Beschleunigung der Hochwasserwelle trifft, sondern lediglich feststellt: „Es gibt keine Erhöhung der Abflußspitzen und damit keine Gefahr für Passau“?

4. Ist der Bundesregierung bekannt, daß 1988 die Hochwasserwelle zwischen Ingolstadt und Kelheim nur mehr einen halben Tag benötigte, während sie 1970 noch einen Tag für diese Strecke benötigte?
5. Wird sich die Bundesregierung aufgrund dieser Tatsache dafür einsetzen, daß die Beschleunigung der Hochwasserwelle explizit berechnet wird?
6. Hält die Bundesregierung ein Gutachten für ausreichend, das nicht das Wassereinzugsgebiet sämtlicher Nebenflüsse (auch Naab und Regen) der Donau einschließlich Inn und Ilz berücksichtigt?
7. Hält die Bundesregierung ein Gutachten für ausreichend, das die Veränderungen der Siedlungsstruktur (Bodenversiegelung) und der natürlichen Umwelt (Speicherkapazität des Bayerischen Waldes) der letzten 20 Jahre nicht berücksichtigt?
8. Hält es die Bundesregierung für erforderlich, die Auswirkungen der Staustufe in Straubing explizit mit einzubeziehen?
9. Hat die Bundesregierung Kenntnis davon, ob, und wenn ja, welche Brücken zwischen Straubing und Passau bestehen, die den vorgesehenen Ausbauzielen der Donau wegen zu geringer Höhe nicht entsprechen?  
Bestehen in Österreich ebenfalls Probleme mit Brücken, und wenn ja, in welchen Bereichen?
10. Wird sich die Bundesregierung dafür einsetzen, daß der bereits erteilte Auftrag für die Erstellung eines Hochwassergutachtens entsprechend „nachgebessert“ bzw. ausgeweitet wird?

Wenn nein, warum nicht?

Bonn, den 27. März 1995

**Halo Saibold**

**Joseph Fischer (Frankfurt), Kerstin Müller (Köln) und Fraktion**