

Antwort
der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Halo Saibold
und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**
– Drucksache 13/1064 –

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“.

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?

Das bei der Technischen Universität München (Prof. Strobl und Prof. Seus) 1994 in Auftrag gegebene neue Hochwassergutachten beinhaltet die Strecke von Straubing bis Passau und berücksichtigt selbstverständlich auch den Donaunebenfluß Inn.

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr vom 4. Mai 1995 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

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?

Dem Beschluß des Umweltausschusses der Stadt Passau wird Rechnung getragen (siehe Antwort zu Frage 1).

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“?

Das wäre selbstverständlich nicht ausreichend, deswegen wird das neue Gutachten alle in der Zwischenzeit entwickelten neueren Verfahren mit aktueller Datenlage miteinbeziehen.

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?

Nein, denn zur Donaustrücke zwischen Ingolstadt und Kelheim (Landesgewässer) liegen der Bundesregierung keine detaillierten Daten vor.

5. Wird sich die Bundesregierung aufgrund dieser Tatsache dafür einsetzen, daß die Beschleunigung der Hochwasserwelle explizit berechnet wird?

Dies erübrigt sich, weil die mögliche Beschleunigung der Hochwasserwelle infolge des Donauausbaus Straubing–Vilshofen in dem neuen Gutachten der TU München untersucht 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?

Nein, zumal das Wassereinzugsgebiet sämtlicher Nebenflüsse der Donau auch in dem neu beauftragten Gutachten durch die Abfluß- und Wasserstandsganglinien der Donau berücksichtigt wird.

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?

Nein, zumal sich das neue Gutachten auf die hydrologischen Daten des Untersuchungszeitraumes 1971 bis 1992 und die Veränderungen der letzten 20 Jahre stützt.

8. Hält es die Bundesregierung für erforderlich, die Auswirkungen der Staustufe in Straubing explizit mit einzubeziehen?

Ja, so geschieht es auch.

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?

Ja, und zwar folgende Brücken:

Eisenbahnbrücke Bogen, Eisenbahnbrücke Deggendorf, Eisenbahnbrücke Steinbach, Luipoldbrücke Passau.

Vergleichbare Probleme mit Brücken in Österreich sind der Bundesregierung nicht bekannt.

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?

Wie aus den vorstehenden Antworten hervorgeht, ist keine Nachbesserung beziehungsweise Ausweitung des neuen Hochwassergutachtens erforderlich.

