

viadonau Bau- und Schifffahrtsbesprechung

am 11.04.2024 in Krems



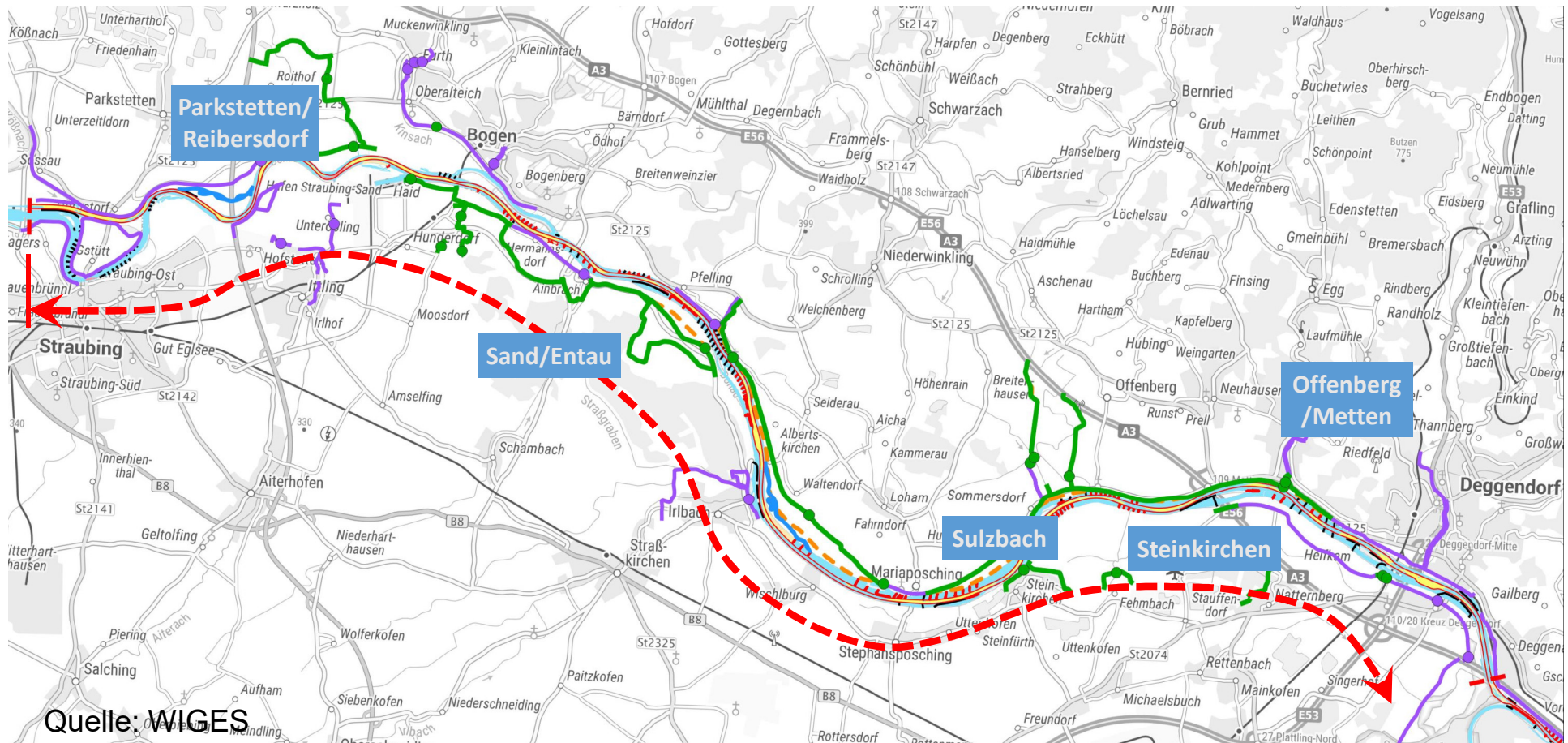
Donauausbau zwischen Straubing und Vilshofen – TA1 Kampfmittelräumung

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

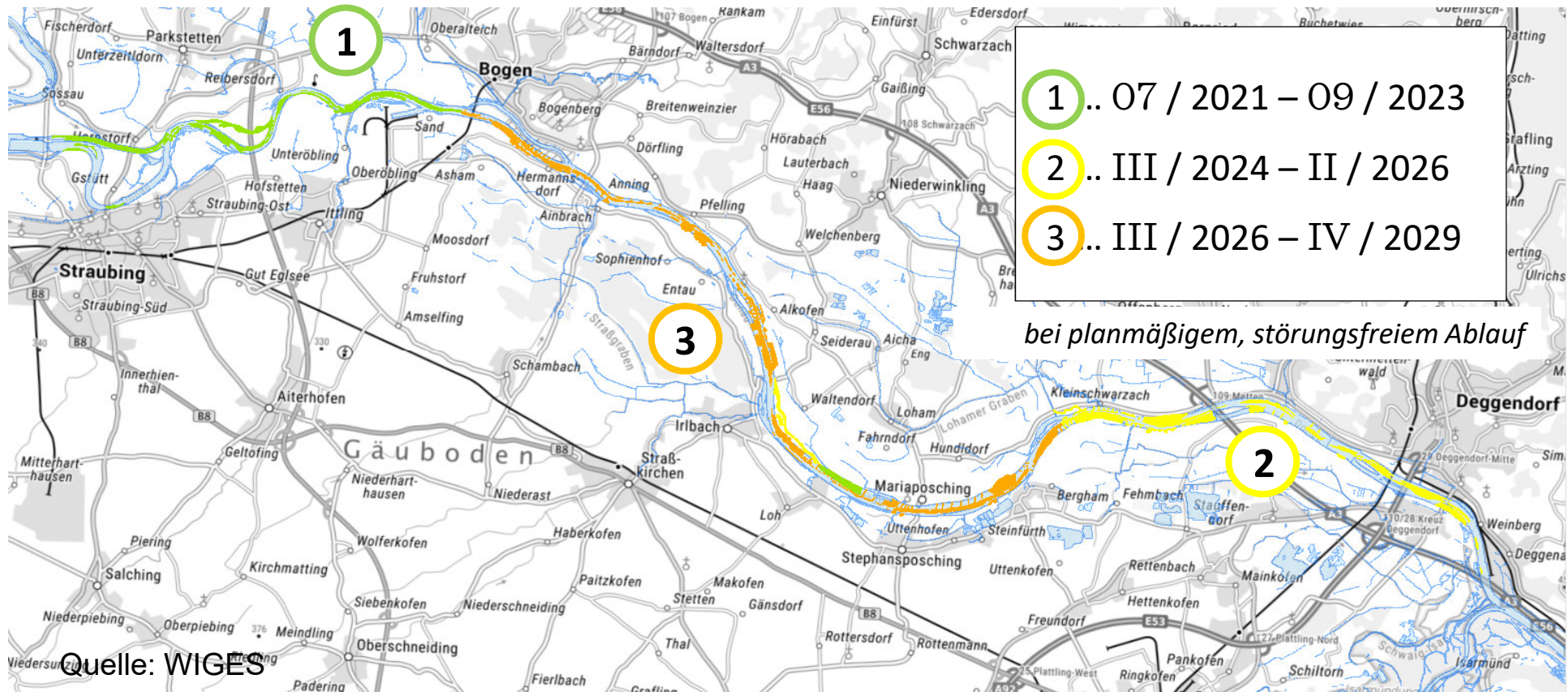


- Teilabschnitt 1: Straubing – Deggendorf
- Recherche der regionalen Kriegsergebnisse
- Sondierung der Verdachtsflächen
- Übersicht der Räumabschnitte im TA1
- Verkehrskonzept - Räumabschnitt A

Teilabschnitt 1: Straubing - Deggendorf



Wasserstraßenausbau - Bauabschnitte



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 Gemeindefarchiven und dem Nationalarchiv in Washington D.C..

Bombardierung der Eisenbahnbrücke Bogen am 16. April 1945



- 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.

2012 „Historisch-genetische Rekonstruktion“ durch die Oberfinanzdirektion Niedersachsen

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



Es wurden 4 Kampfmittelverdachtsflächen im Ausbaubereich ermittelt

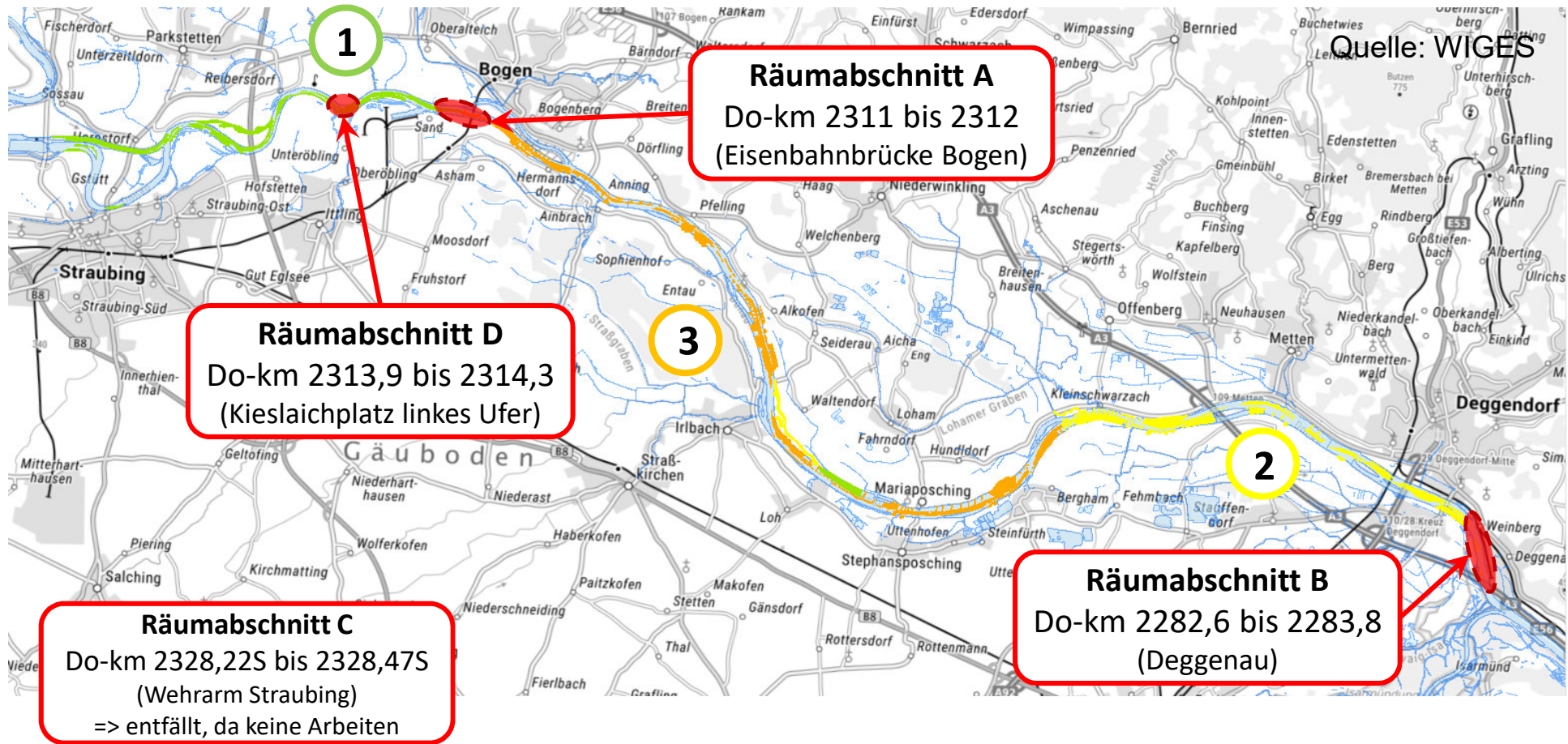
Sondierung der Verdachtsflächen

2020 Sondierung der Verdachtsflächen

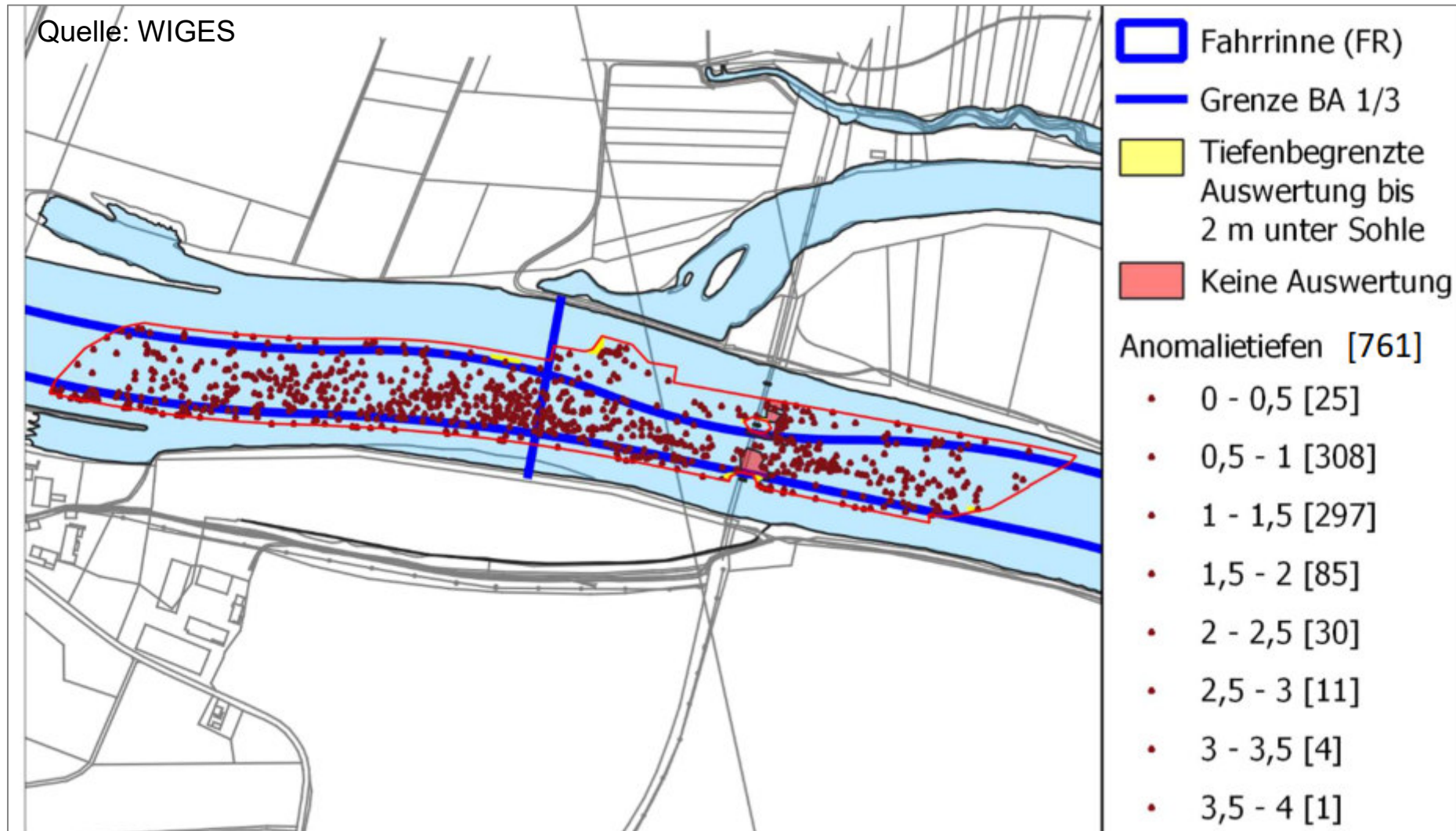
- 4 Untersuchungsbereiche mit einer Gesamtfläche von ca. 225.000 m²
- Mit Hilfe eines „Sondierschiffs“ wurden geomagnetische und elektromagnetische Verfahren durchgeführt, um die Bereiche auf Störkörper und kampfmittelverdächtige Anomalien zu untersuchen
- Nach umfangreichen Auswertungen wurden 2138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



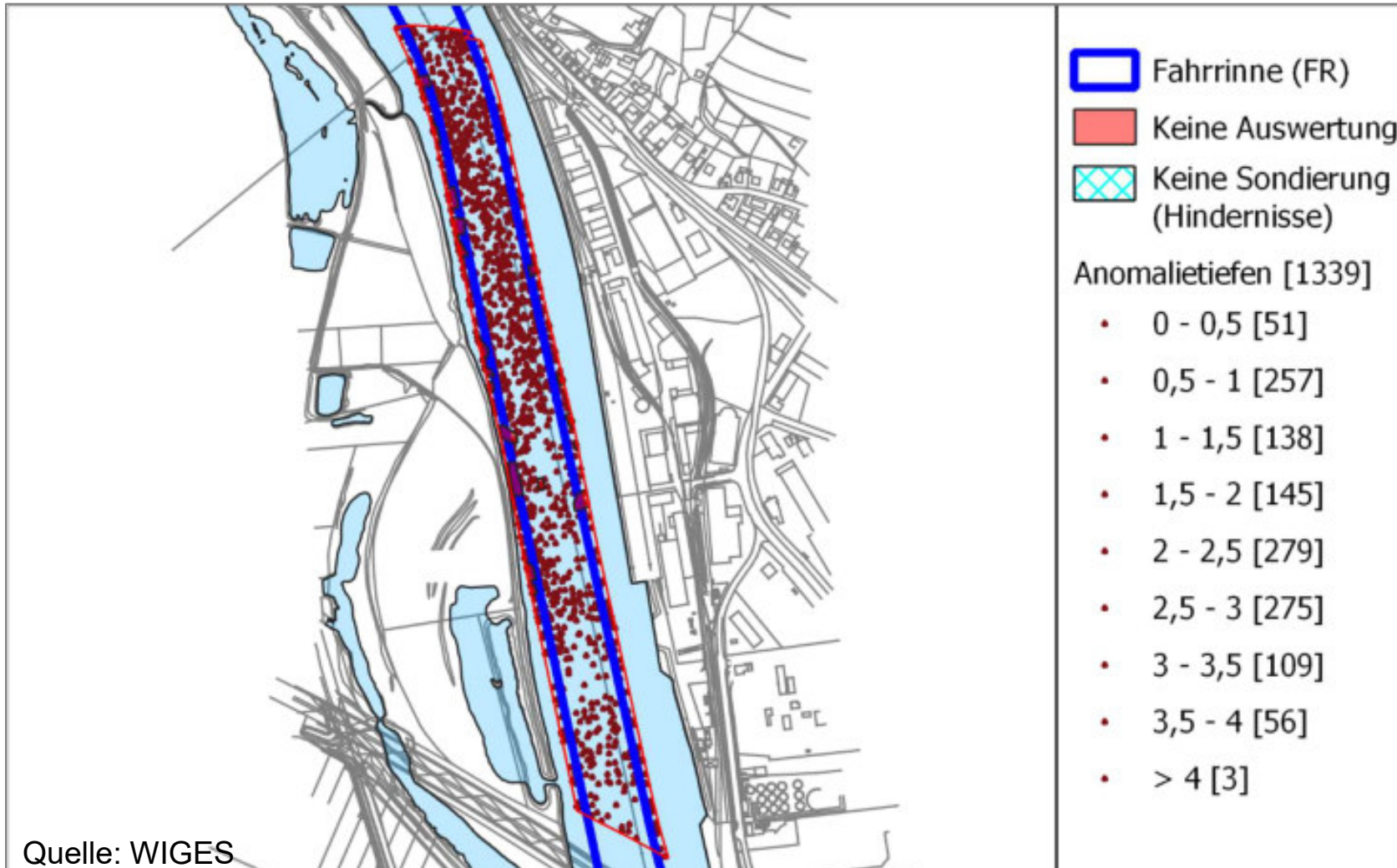
Übersicht der Räumabschnitte im TA1



Übersicht – Räumabschnitt A Eisenbahnbrücke Bogen



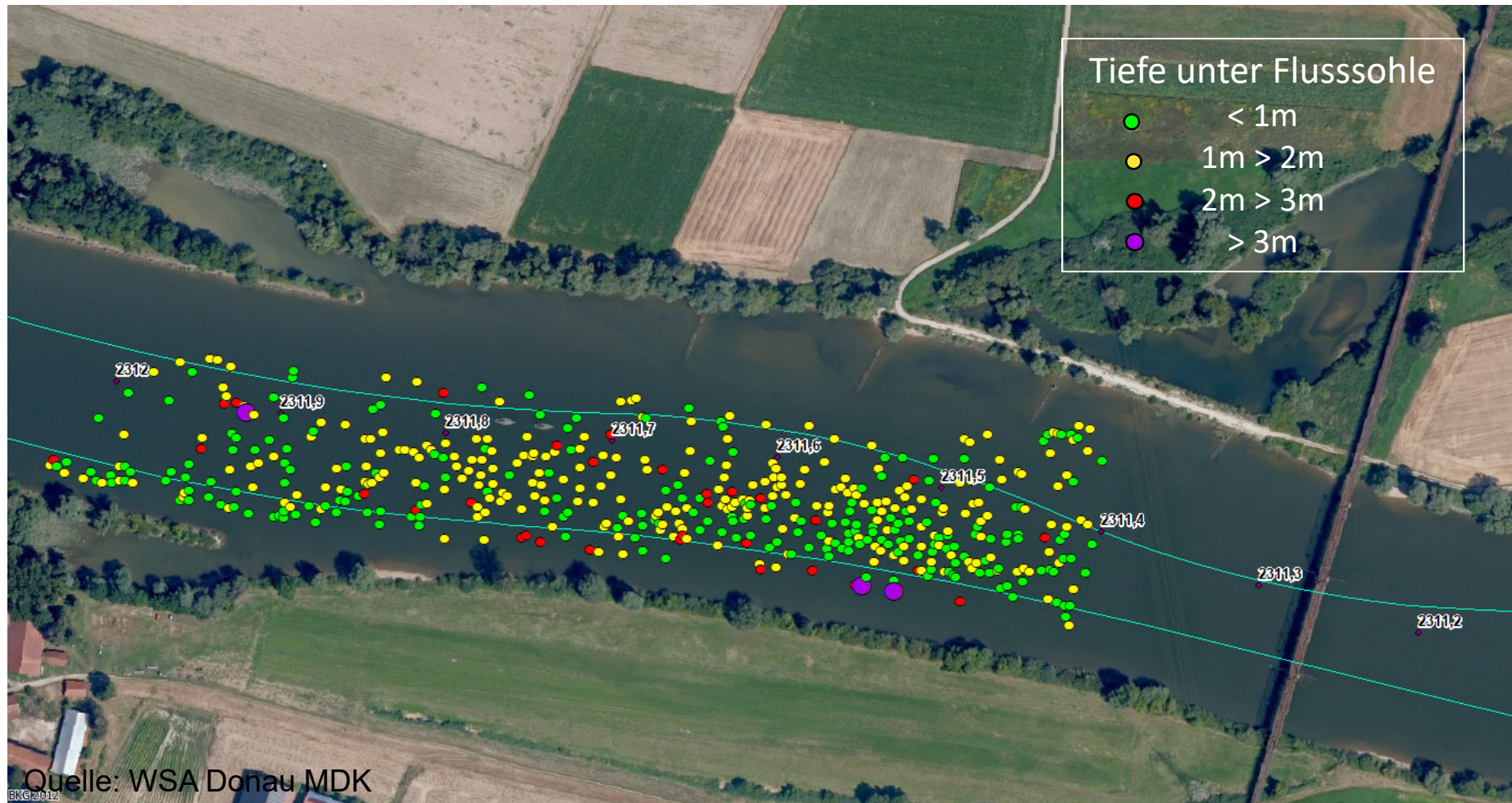
Übersicht – Räumabschnitt B Deggenau



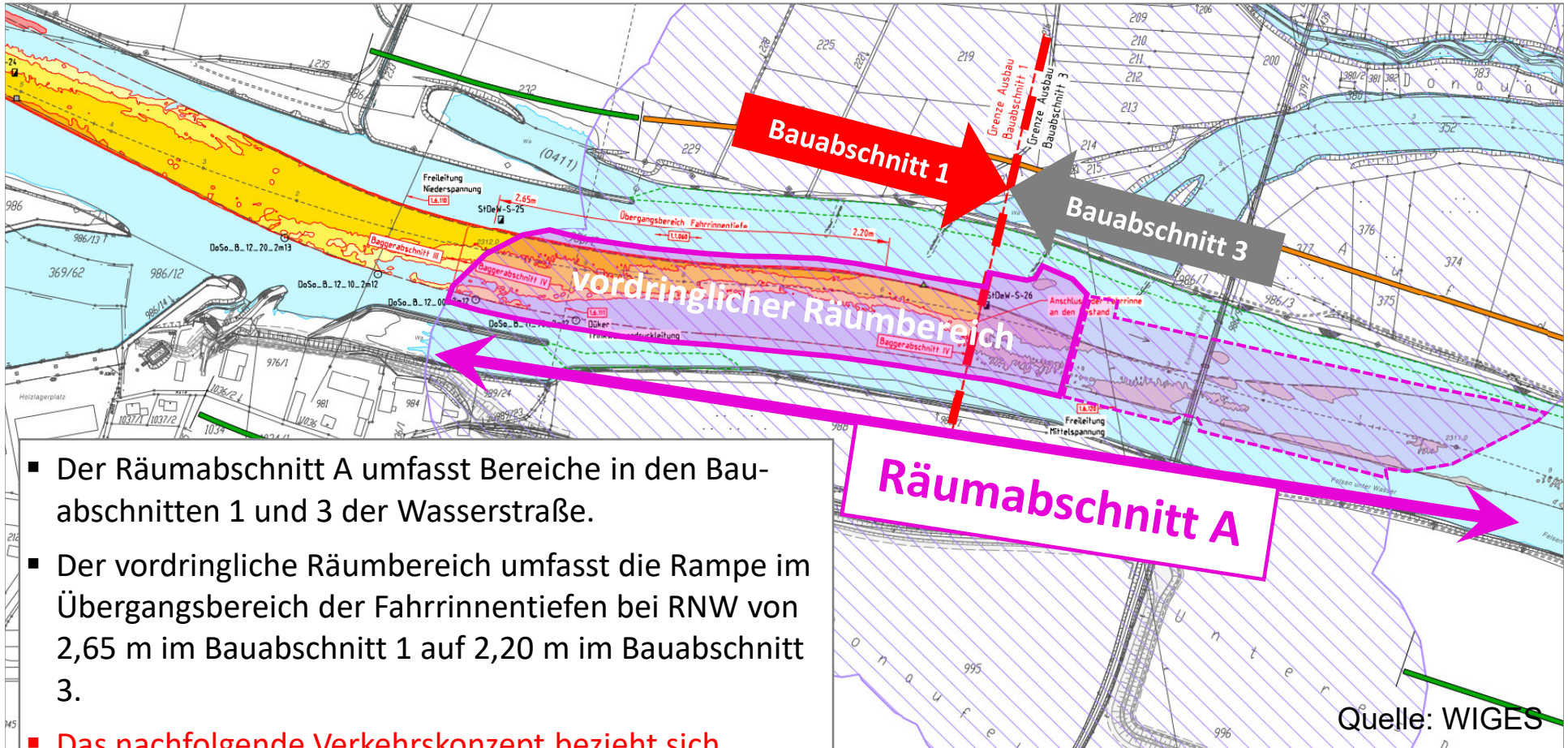
Übersicht – Räumabschnitt D Kieslaichplatz am linken Ufer Do-km 2313,9



Sondierergebnis – Räumbereich A (Rampe)



Verkehrskonzept - Räumabschnitt A



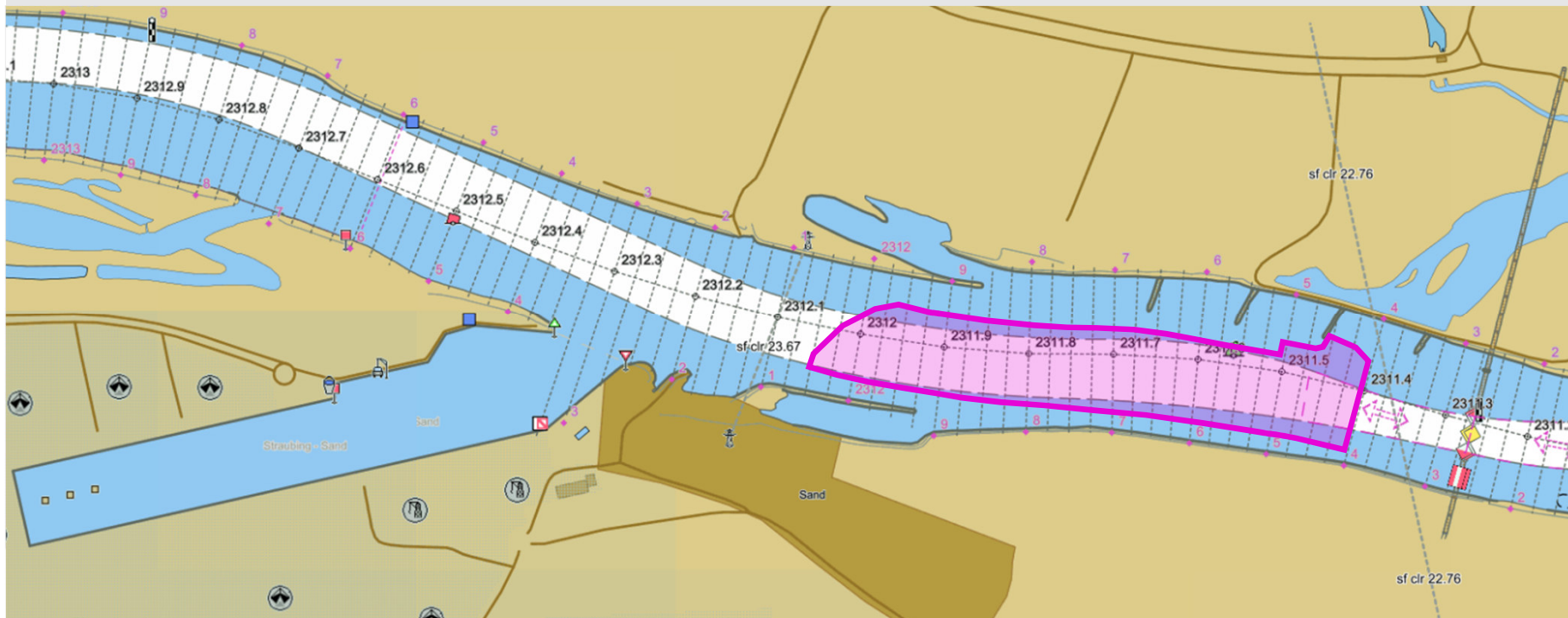
- Der Räumabschnitt A umfasst Bereiche in den Bauabschnitten 1 und 3 der Wasserstraße.
- Der vordringliche Räumbereich umfasst die Rampe im Übergangsbereich der Fahrrinntiefen bei RNW von 2,65 m im Bauabschnitt 1 auf 2,20 m im Bauabschnitt 3.
- Das nachfolgende Verkehrskonzept bezieht sich ausschließlich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

Quelle: WIGES

Verkehrskonzept - Räumabschnitt A



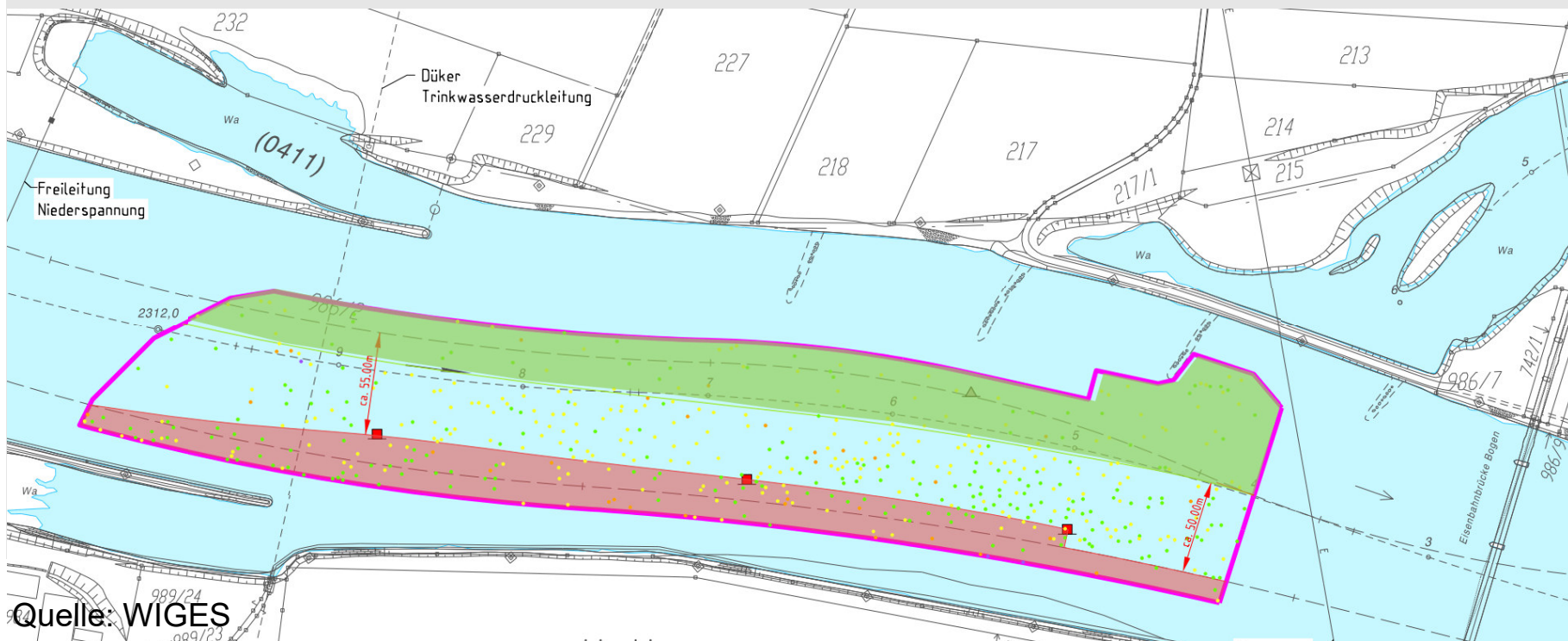
- Die Zufahrt zum Hafen Straubing-Sand und zum Wehrrarm Straubing ist für Talfahrer frei. Durchfahrende Schiffe werden vom Schichtleiter (Leitzentrale) / Koordinator zum Abwarten im unteren Vorhafen der Schleuse Straubing angewiesen.
- Die Ausfahrt aus dem Hafen Straubing-Sand und dem Wehrrarm Straubing ist für Bergfahrer frei.



Verkehrskonzept - Räumabschnitt A



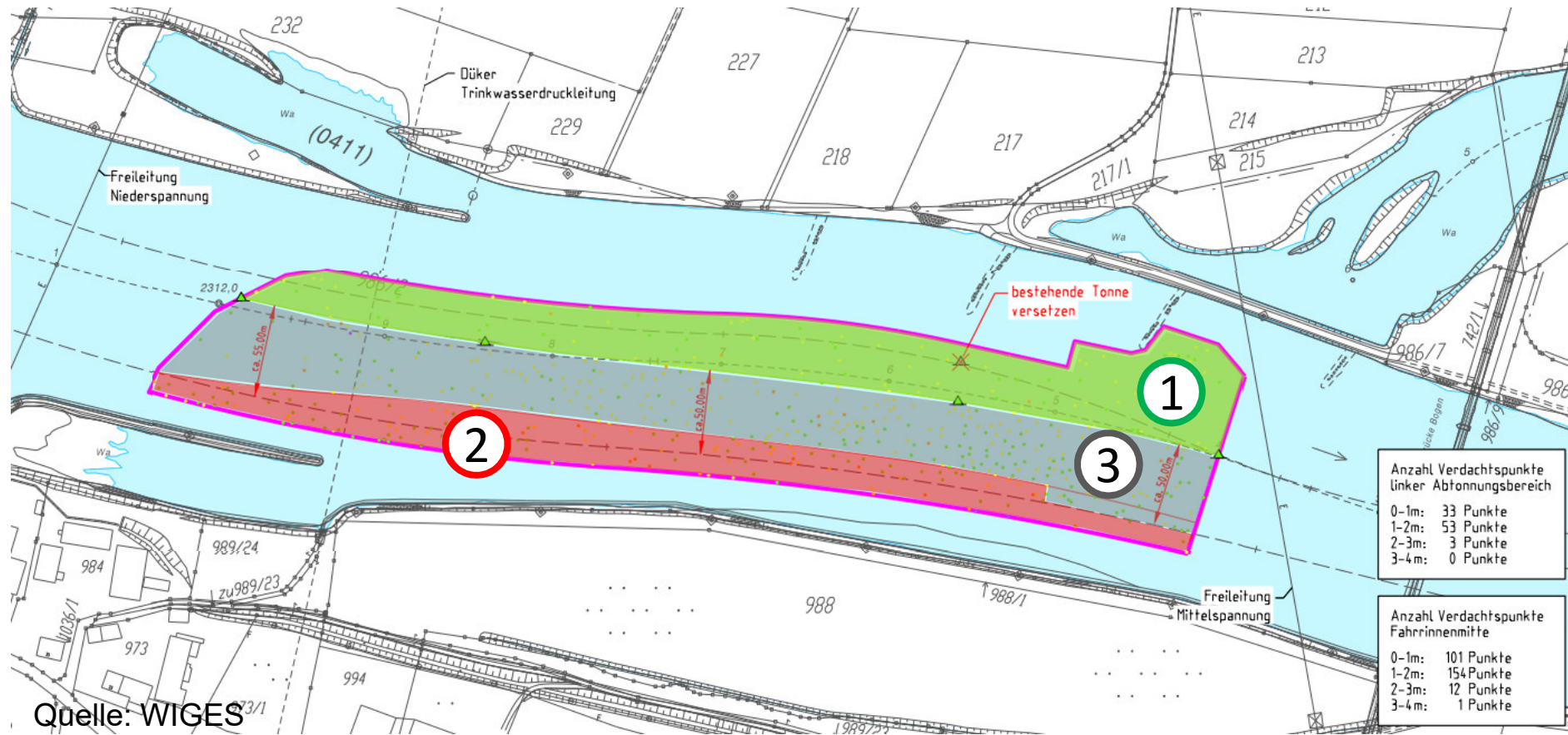
- Wechselseitiges Austonnen von zwei Baufeldern mit Einschränkung der Fahrinnenbreite auf eine verbleibende Mindestdurchfahrtsbreite von 50 m bis 55 m.
- Die Baufelder mit Einschränkung der Fahrrinne werden nicht gemeinsam, sondern nur nacheinander ausgewiesen.



Verkehrskonzept - Räumabschnitt A

Keine gleichzeitigen Räumarbeiten in den Baufeldern ① und ②!

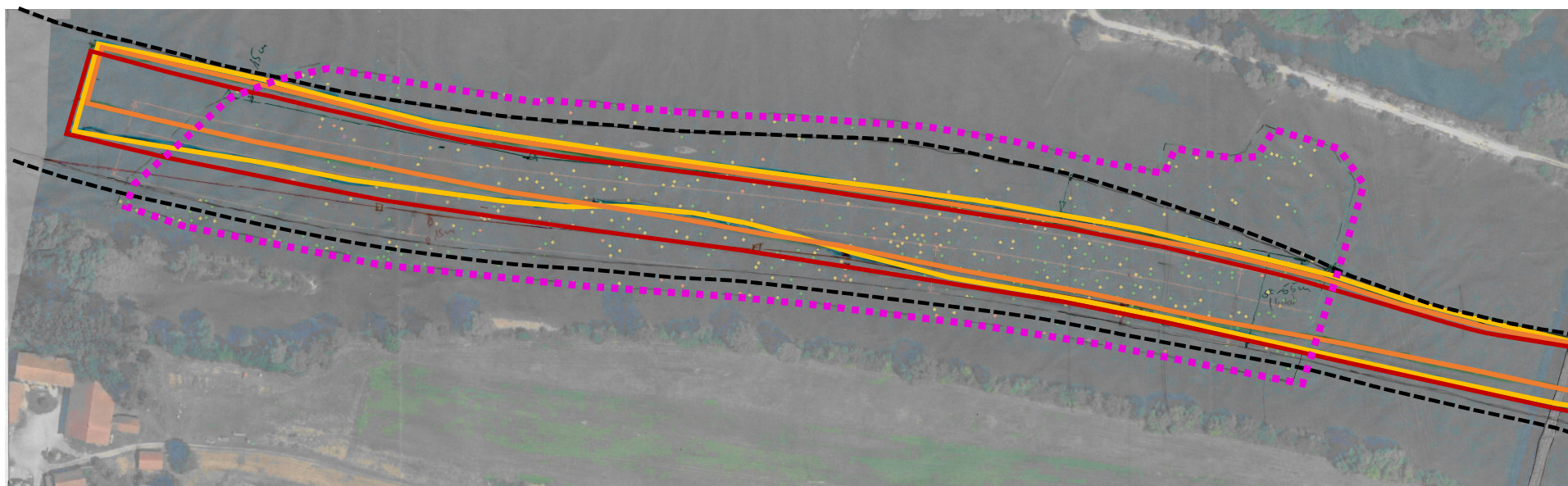
Mögliche Baufeldkombinationen: ① + ③ ODER ② + ③



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

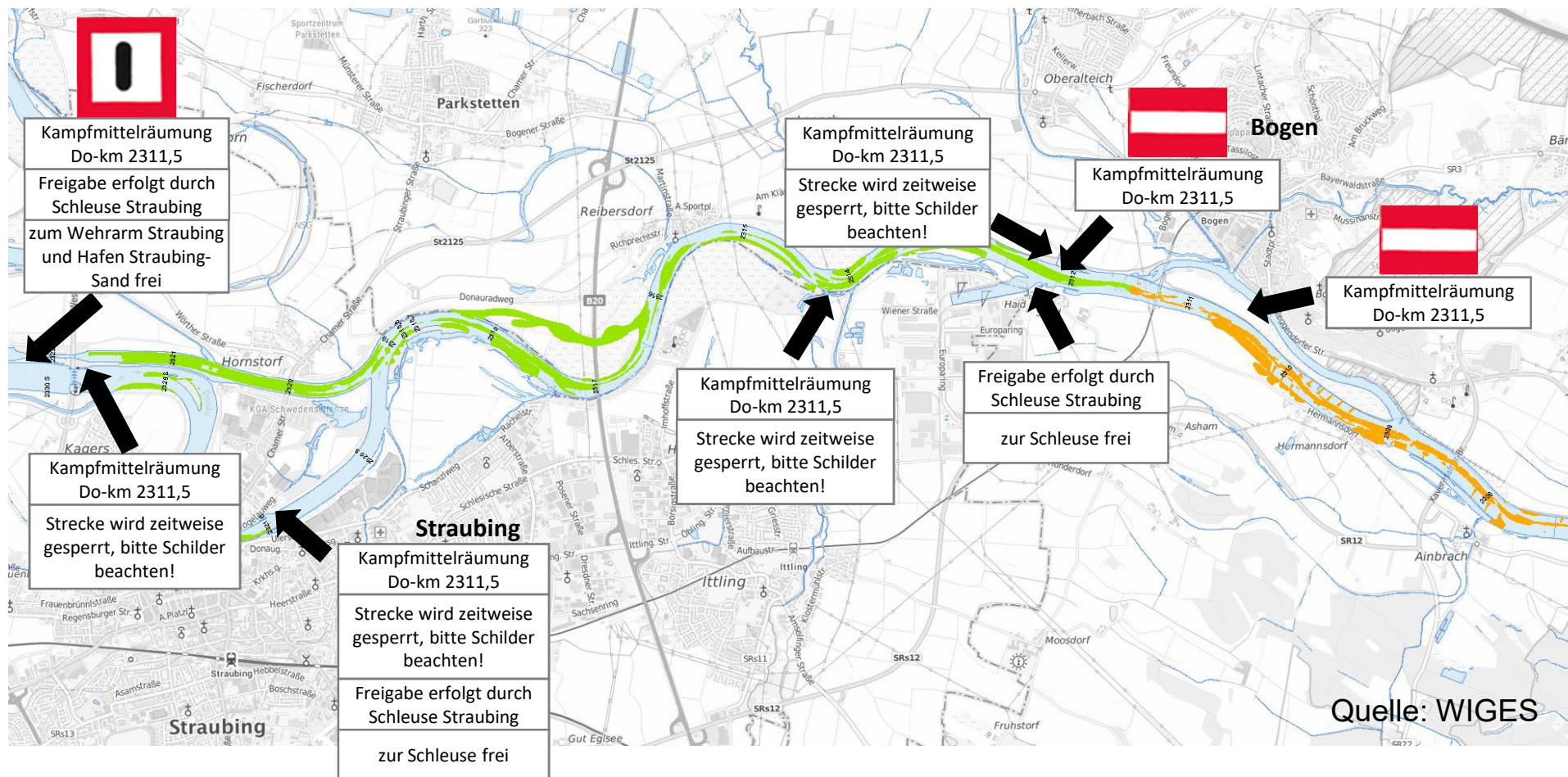


Hüllkurve für Koppelverband bei
— RNW — MW — HNN

--- Fahrinnenrand
..... Vordringlicher Räumbereich

- **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 Durchfahrtsituation informiert.



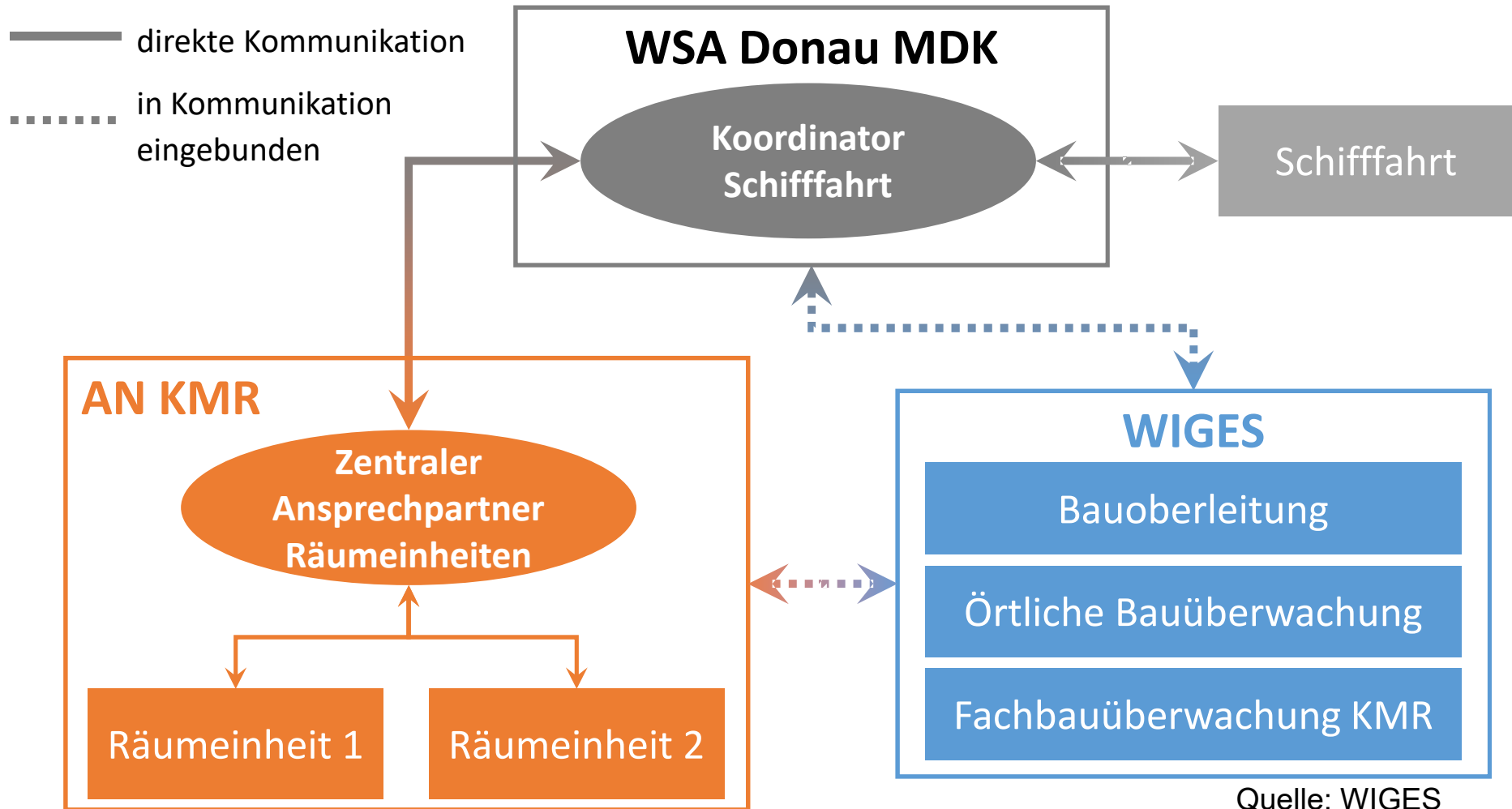
Foto: WSA Donau MKD

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



Für lebendige Wasserstraßen



Vielen Dank
für Ihre
Aufmerksamkeit