

Orth/Donau, 26.2.2004

Alle sitzen in einem Boot: Das Flussbauliche Gesamtprojekt

Im Stromabschnitt östlich von Wien ist seit Jahrzehnten eine laufende Sohleintiefung zu beobachten; seit der Regulierung hat sich der Strom an manchen Stellen bis zu einem Meter eingetieft. Daraus resultieren Beeinträchtigungen der ökologischen Funktionsfähigkeit des Ökosystems Donaustrom und Flussauen-Landschaft, etwa seltenere und weniger erosive Hochwässer im Augebiet, Flächenverluste der Augewässer, sowie ein Absinken des Grundwasserspiegels. Derzeit beträgt die Sohlerosion ca. 2 – 3,5 cm pro Jahr. Gegenwärtig ist auch eine Entwicklung zu einem naturfernen Zustand der Donau-Auen absehbar, da die periodischen Überschwemmungen, welche zwar durchaus ein Kennzeichen der Auendynamik sind, grosse Mengen an Schwebstoffen und Feinsanden in die Au eintragen. Dieses Material lagert sich weitgehend dort ab. Ablagerungen von mehreren Dezimetern Höhe, die während eines Hochwassers entstehen (so auch beim ausserordentlichen Hochwasser von August 2002) sind keine Seltenheit. Demgegenüber steht ein geringer Austrag von älteren Ablagerungen, die durch die seitliche Verlagerung der Seitenarme freigesetzt werden. Im Mittel wird so die Terrainhöhe in der Au angehoben, während gleichzeitig die Sohlenlage im Hauptgerinne absinkt - Donau und Augebiet entkoppeln sich zunehmend.

Das zweite zentrale Problem in dieser Strecke betrifft die geringen Fahrwassertiefen bei Niederwasser. Es kommt in Folge von Phasen mit stärkeren Wasserführungen (und damit auch stärkeren Geschiebeumlagerungen) regelmäßig zu Anlandungen, vor allem in Furten, welche die Fahrwassertiefen auf etwa 20 dm bis 22 dm reduzieren – in Ausnahmefällen (nach Extremhochwässern) auch auf weniger. Daher sind laufend umfangreiche Erhaltungsbaggerungen erforderlich. In den letzten Jahren wurden dabei jeweils etwa 100 000 m³ gebaggert (und aufgrund wasserrechtlicher Vorschriften in tieferen Stellen wieder verklappt): Diese Baggermengen waren jedoch zur Erreichung der geforderten 25 dm Fahrwassertiefe (bei RNW) nicht ausreichend.

Das Vorhaben

Im Mittelpunkt des Flussbaulichen Gesamtprojekts östlich von Wien stehen die Stabilisierung der Donausohle (keine weitere Eintiefung), die Verbesserung der ökologischen Verhältnisse im Nationalpark und die Sicherung der Schifffahrt in einer freien Fließstrecke. Das Flussbauliche Gesamtprojekt wird von der Wasserstraßendirektion Wien (WSD) im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT) als Einreichprojekt vorbereitet. Es basiert auf den Überlegungen des Flussbaulichen Gesamtkonzeptes, welches im Zuge der Nationalpark-Planung von Wasserbau und Ökologie entwickelt wurde.

Nationalpark Donau–Auen GmbH

Schlossplatz 1, A-2304 Orth an der Donau, ☎02212/3450 Fax DW 17

e-mail: nationalpark@donauauen.at, internet: www.donauauen.at

Zur weiteren Entwicklung des Vorhabens wurde vom BMVIT ein „Lenkungsausschuss Flussbauliches Gesamtprojekt“ eingerichtet, dem neben den Vertretern des BMVIT Fachleute aus Schifffahrt, Wasserbau, Ökologie und Regionalwirtschaft angehören. Weiters sind die technischen Planer (Fa. DonauConsult) und der Nationalpark Donau-Auen (mit beratender Stimme) vertreten. Dieses Gremium soll bis Frühjahr 2004 eine Entscheidung über die bestgeeignete Variante treffen und anschließend die Einreichung zur behördlichen Bewilligung vorbereiten. Ein wesentliches Kriterium in der Diskussion ist die Einigung auf eine ganzjährige Mindestfahrwassertiefe; es werden Varianten im Bereich zwischen 25dm und 32dm geprüft.

Weitreichendes Einverständnis besteht hinsichtlich geeigneter Maßnahmen zur Sohlstabilisierung: Eine grundsätzliche Alternative zur Normalgeschiebezugabe – unter gleichzeitiger Aufrechterhaltung der freien Fließstrecke - wurde in Form der Granulometrischen Sohlverbesserung entwickelt. Hierbei wird in den der Erosion ausgesetzten Bereichen der Stromsohle ein flächiger Grobkiesbelag aufgebracht. Das Zugabematerial ist mit Korngrößen zwischen etwa 40 und 70mm gröber als der größte Teil des natürlich vorhandenen Donaugeschiebes, die Kornverteilung der Sohle wird also in ihrem mittleren Bereich vergrößert. Infolge der Beanspruchung der Stromsohle bei Hochwässern sowie durch den Schraubstrahl bei Niederwasser, wenn Schiffe mit geringem Flottwasser über die Sohle fahren, ist mit einer Durchmischung des Zugabematerials mit dem Ausgangsmaterial zu rechnen. Die Belagstärke und die genaue Körnung sind das Ergebnis einer Optimierungsaufgabe, wobei nautische und ökologische Vorgaben zu berücksichtigen sind. Nach bisherigen wasserbaulichen Erfahrungen können Belagstärken von 20 bis 30cm durch Verklappung vom Schiff aus hergestellt werden. Mit dieser Maßnahme wird keine „absolute“ (statische) Sohlstabilität erreicht, der Geschiebeaustrag und damit die Eintiefungsraten können jedoch auf etwa 10 bis 15% der derzeitigen Mengen vermindert werden. Die verbleibende, stark gedämpfte Eintiefungstendenz der Donau kann dann im Zuge der flussbaulichen Instandhaltung mit ökonomisch und ökologisch vertretbaren Geschiebezugaben (ca. 40.000 m³/Jahr) kompensiert werden.

Noch besteht keine Einigung auf die Optimalvariante, doch stellt das gesamte Vorhaben einen Meilenstein in der Entwicklung von „Win-win“-Situationen dar, welche die Interessen aller Beteiligten als gleichberechtigte Partner wahren. Die nächsten Wochen werden zeigen, ob dieser ganzheitliche Ansatz, der die Interessen von Naturschutz, Schifffahrt und Region in Einklang zu bringen versucht, zum Durchbruch gelangt.