

*Das Leben
an der Donau*



DONAU KRAFT

Sie werden es möglicherweise in der Zeitung gelesen oder aus den Fernsehnachrichten erfahren haben: Im Raum Wien wird ein Kraftwerk an der Donau geplant. Aus der Entfernung haben Sie sich vielleicht schon eine Meinung gebildet. Betrachten Sie dieses Projekt jetzt bitte aus der Nähe. Diese Broschüre bringt Ihnen die nötigen Informationen dazu. Beim Lesen werden Sie erkennen, daß es um sehr viel mehr geht als nur um ein weiteres Donaukraftwerk. Das ist sehr wichtig. Denn zu diesem Thema findet eine Befragung der Bürger im Donaauraum statt. Sie werden mitentscheiden, ob Wien ein Kraftwerk erhält oder nicht. Warum Sie dabei auch über die Zukunft wertvoller Grünräume und Erholungsgebiete, über Wiens Europareife und die Zukunft der Schifffahrt auf der Donau mitentscheiden – das erfahren Sie auf den nächsten Seiten.

Unsere Bitte: Informieren Sie sich ausführlich. Oder noch ausführlicher: Wir laden Sie ein, in unser Forum Donaukraft, Gartenbaupromenade 1-3, 1010 Wien, Telefon 0222/515 38/ 515 DW, Öffnungszeiten: Mo.-Fr. 9-16 Uhr. Bilden Sie sich Ihre eigene, fundierte Meinung. Und entscheiden Sie. Denn es geht nicht allein um ein Kraftwerk. Es geht um unser Wien. Und unsere Donau.

Aus der Entfernung gesehen, steckt im Wasser eine bedrohliche, ungezähmte Kraft. An große Überschwemmungen können sich die meisten älteren Wiener noch sehr gut erinnern.



Bei näherer Betrachtung stellt sich heraus: Bei der Lösung des Hochwasserproblems sind Freizeitparadiese, wie die Alte Donau, die Donauinsel und die Neue Donau entstanden. Jetzt hat Wien ein anderes Problem. Die Donau gräbt sich weiter ein, und der Grundwasserspiegel sinkt immer weiter ab. Die Lösung dieses Problems bringt nicht nur Rettung für Grüngebiete, wie den Prater, sondern auch noch mehr Lebensqualität und Erholung an der Donau.





Schotterproben aus der Donau im Wiener Bereich weisen bereits einen bedrohlichen Anteil von Sand auf.

Von weitem betrachtet, sieht die Donau bei Wien mächtig und träge aus. Doch sie fließt schnell, reißend und mit unge-



1780: Träge verteilt sich die Donau in Wien in unzählige Nebenarme. Wo heute der Donaukanal fließt, lag 1780 der Hauptarm. An seinen Ufern herrschte reges städtisches Leben. Und in den ausgedehnten Auen lebten Tiere und Pflanzen in einem natürlichen Paradies. Aber es gab auch verheerende Hochwässer und die lebensbedrohende Malaria.



1880: Die große Donauregulierung hat die bremsenden Nebenarme beseitigt. Das neue, gerade Bett wurde zur „Rennbahn“ für das Wasser. Und wo einst Wildnis war, entdeckten die Wiener bald ein Wochenend-Paradies. Die Alte Donau mit dem Gänsehäufel.

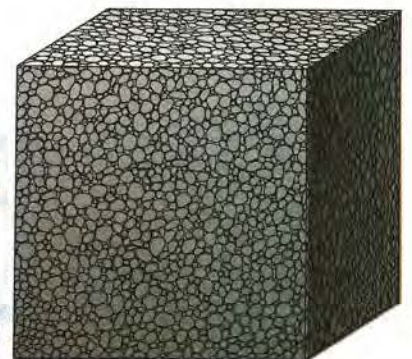


1980: Eine Donauregulierung war zuwenig. Nach dem verheerenden Hochwasser 1954 entschloß sich Wien, weitere Maßnahmen zu treffen. Die Neue Donau wurde gebaut. Mehr Sicherheit für die Stadt. Und ein kilometerlanger Badestrand, die Donauinsel, um den Wien in der ganzen Welt beneidet wird.

heurer Kraft. Zu schnell für den kiesigen, sandigen Grund ihres Bettes: tiefer und tiefer gräbt sie sich ein, den weichen Sandschichten entgegen, die im Flußbett lagern. Wird der Prozeß nicht rasch gebremst, dann bricht eines nicht mehr fernen Tages das Flußbett ein. Stromschnellen erschweren die Schifffahrt. Und der lebenswichtige Grundwasserspiegel fällt plötzlich rapide ab. Wertvolle Biotope in den Donauauen, unersetzliche Erholungsgebiete, wie der Prater, würden immer mehr austrocknen. Ein stiller Wettlauf mit der Zeit hat begonnen. Und die Wiener stehen wieder einmal vor der Aufgabe, ihre Donau und die Stromlandschaft neu zu gestalten.

Zwei große Donauregulierungen hat es bisher gegeben. Und mit jedem Mal lernt man dazu, daß hinter der technischen Aufgabe auch die Chancen für Stadt, Landschaft und Ökologie zu sehen sind. Entstand das traditionelle Freizeitparadies Alte Donau noch als sozusagen „unbeabsichtigtes“ Nebenprodukt der großen Donauregulierung vor 100 Jahren, so wurde der Hochwasserschutzbau

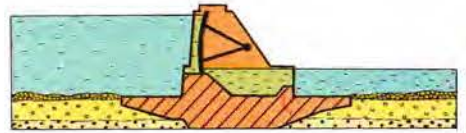
Schotter für 100 Kilometer Autobahn. So mächtig und träge die Donau von weitem betrachtet aussieht: Bis hin zur ungarischen Grenze ist sie schnell und kraftvoll wie ein Gebirgsfluß. Und trägt jedes Jahr 400.000 Kubikmeter Schotter davon. Genug für 100 Kilometer Autobahn.



Wie helfen wir der Donau?

Donauinsel bereits von vornherein als Erholungsgebiet geplant. Und jetzt wird die ganze Stadtlandschaft entlang der Donau geplant. Nicht von einem Architekten, sondern von mehreren Teams von Architekten, Ökologen und Ingenieuren. Was ist der wirtschaftlichste Weg, die Eintiefung der Donau zu bremsen? Gibt es die Chance, neues attraktives städtisches Leben in die Bezirke am Donauufer zu bringen? Wie garantiert man den Fortbestand von Lobau und Alter Donau? Wie schützt man die Keller am rechten Donauufer vor den gefürchteten Grundwasser-Einbrüchen bei länger andauernden Donauhochwässern? Gibt es Renovierungschancen für die alten Ortskerne am linken Donauufer? Ein paar von den hunderten Fragen, die die Teilnehmer am Wettbewerb „Chancen für den Donauraum“ zu beantworten hatten. Über hundert Planungs-Teams nahmen teil. Auch Studenten und engagierte Bürger beteiligten sich. Zur Lösung aller anstehenden Probleme empfahl eine Expertenjury einstimmig ein Stauwerk im Bereich Freudenau.

Das Siegerprojekt verbindet die Möglichkeit zur Stromerzeugung mit einer langen Reihe von Begleitmaßnahmen, die aus dem Problem Donaueintiefung die maximalen Chancen für die Weltstadt Wien herausholen. Höchsten Stellenwert hat dabei die Ökologie.



Die umweltfreundliche Lösung: ein Stauwerk. Es bremst den Fluß, und damit den Eintiefungsprozeß nachhaltig ab, löst das Grundwasser-Problem und erzeugt dabei auch noch Strom. Ein Sanierungsprojekt für die Donau, das sich von selbst bezahlt macht.

Was wäre wenn? Ist es ein Unglück, wenn sich die Donau so tief eingräbt? Experten prophezeien mehr als ein Unglück. Sie prophezeien eine Serie von Katastrophen. Frißt sich die Donau durch ihr Schotterbett, dann – entstehen Stromschnellen, die auf Österreichs natürlicher Verkehrsader Donau die Schifffahrt schwerstens beeinträchtigen können. Der vor der Eröffnung stehende Rhein/Main/Donau-Kanal würde für Wien zu einem „Schlag ins Wasser“. Und Wien wäre um eine wichtige Verbindung zum europäischen Markt ärmer; – sinkt der lebenswichtige Grundwasserspiegel weiter ab; – verlanden und vertrocknen unersetzliche Grün- und Erholungslandschaften, allen voran die Praterauen, deren Grundwasserspiegel in den letzten Jahrzehnten bereits über einen Meter gesunken ist.



Aus der Entfernung gesehen, ist ein Donaukraftwerk einfach ein Hindernis quer durch den Fluß, und viele meinen, es nimmt keine Rücksicht auf die natürliche Landschaft.



Bei näherer Betrachtung erkennt man: Dahinter stecken bewährte und zuverlässige technische und ökologische Maßnahmen, die nicht nur das Grundwasser regulieren und die Schifffahrt sichern, sondern auch das Leben der Auen. Die Donau wird nicht nur ein bißchen blauer. Auch die Wasserqualität wird besser.



Seit 1960 teilt die Wissenschaft fließende Gewässer in vier Wassergüteklassen ein. Entscheidend sind biologische, chemische, physikalische und hygienische Untersuchungen:

Wie sauber ist die Donau?

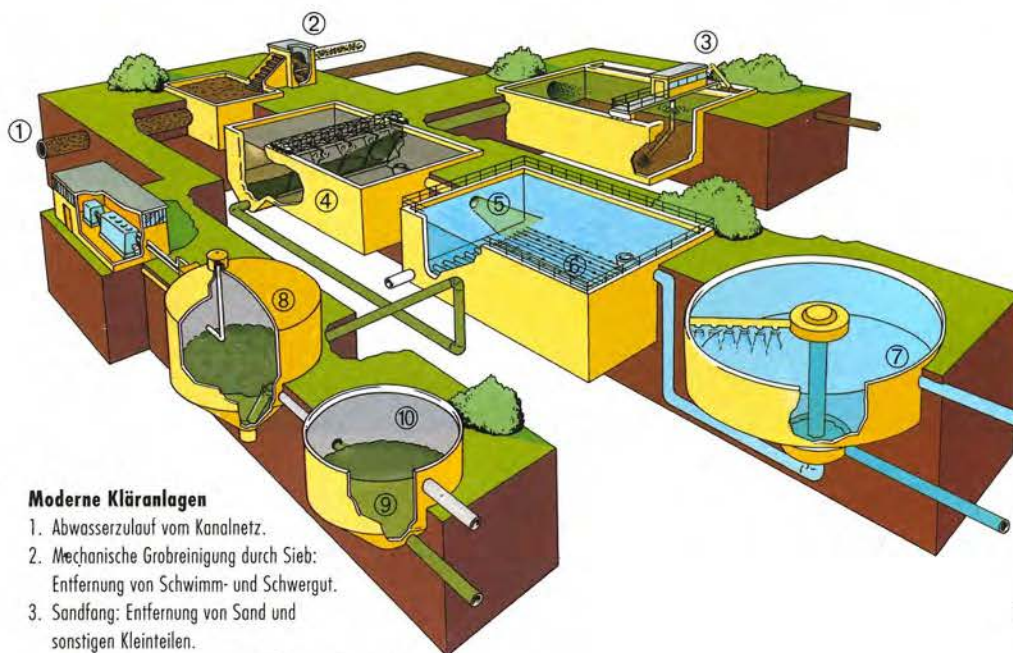
I	Güteklasse I: kaum verunreinigtes Gewässer
II	Güteklasse II: mäßig verunreinigtes Gewässer
III	Güteklasse III: stark verunreinigtes Gewässer
IV	Güteklasse IV: außergewöhnlich stark verunreinigtes Gewässer

Zeitweise hat die Donau bei Wien Güteklasse II–III. Würde sie ohne begleitende Maßnahmen aufgestaut, dann würde das Wasser schlechter. Durch den Ausbau der Kläranlagen verbessert sich aber die Wassergüte auf mindestens reines II. Wie in den Stauräumen aller acht Kraftwerke, die bisher errichtet wurden. Die gut gereinigten Abwässer der Stadt Wien werden nicht in den Stauraum Freudenau eingeleitet, sondern über den Donaukanal in die Donau unterhalb der Staustufe.

Daß zum Kraftwerksprojekt auch ein reizender, kleiner Bach gehört, der auf der Donauinsel angelegt wird, ist ein Geschenk an die erholungssuchenden Wiener, hauptsächlich aber eine lebenswichtige Umweltschutzmaßnahme: Der Bach ist ein Wanderweg für die Fische.

Was den Umweltschutz so kompliziert macht: nahezu alles hängt mit allem zusammen. Das Überleben der Wälder mit dem Grundwasserspiegel, das Klima mit dem Überleben der Wälder, die Vermehrung der Fische mit der Erhaltung ihrer natürlichen Lebensräume, das Grundwasser mit dem Wasserspiegel des Flusses –

ein oft verwirrendes Puzzle von Zusammenhängen. Unsere Großväter mußten in erster Linie das Hochwasser- und Schifffahrtsproblem lösen. Deshalb wurde bei der großen Donau-Regulierung vor über hundert Jahren aus einem weitverzweigten Strom die mit Steinschüttungen gesäumte „Rennbahn“, die wir heute als Donau kennen. Ein Umstand, der die heutige Situation



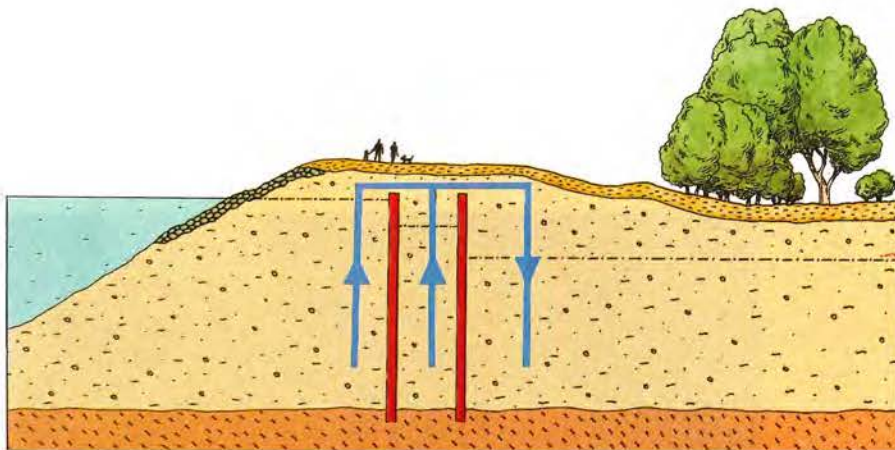
Moderne Kläranlagen

1. Abwasserzulauf vom Kanalnetz.
2. Mechanische Grobreinigung durch Sieb: Entfernung von Schwimm- und Schwergut.
3. Sandfang: Entfernung von Sand und sonstigen Kleinteilen.
4. Absetzbecken – Vorklärung: Entfernung von absetzbaren Feinteilchen.

5. Belüftungsbecken: Einbringen von Luft, und damit Sauerstoff: Bakterien verarbeiten die nicht absetzbaren organischen Stoffe unter Verwendung des Sauerstoffes zu harmlosen, mineralischen Bestandteilen.
6. Absetzbecken – Nachklärung: Die von den Bakterien erzeugten und aus mineralischen Bestandteilen bestehenden Schlammflocken setzen sich ab.
7. Ablauf: Klares gereinigtes Wasser wird dem Vorflut zuggeführt.
8. Schlammfaulbehälter: Der zugeführte Schlamm wird durch Mikroorganismen ohne Luftzufuhr in Methangas und ungefährliche Bestandteile zerlegt.
9. Restschlamm: wird auf Schlammbeeten deponiert, entwässert und eventuell verbrannt, und damit ungefährlich entsorgt.
10. Gasentnahme aus Schlammfaulbehälter – Gaskraftwerk: Das gewonnene Methangas wird für Heizzwecke über Generatoren zum Antrieb der erforderlichen maschinenbautechnischen Einrichtungen verwendet.

Ufer-Filtrat – was ist das?

Ufer-Filtrat ist Wasser, das durch den Schotter und Sand am Donauufer gefiltert wird und deshalb sauber ist. Ufer-Filtrat ist die Rettung für Alte Donau, Lobau und erhaltenswerte Grüngebiete, die derzeit unter dem fallenden Grundwasserspiegel leiden. Man leitet das Ufer-Filtrat in diese Gewässer. Dotierung nennt man das. Und der Aufstau stellt sicher, daß genügend Wasser in die Neue Donau gelangen kann und somit für diese wichtige Aufgabe vorhanden ist.



mitverursacht hat. Wir haben dazugelernt. Deshalb ist das Stau-Projekt Wien aus der Nähe betrachtet tatsächlich ein wichtiges Umwelt-Sanierungsprojekt. Denn zum Stauwerk gehört untrennbar ein Paket von umweltfreundlichen Maßnahmen. Damit die Donau ein bißchen blauer wird. Und ihre Ufer ein bißchen grüner werden.



Wasser für die Praterauen. Über viele Jahre beobachten Spaziergänger in den Praterauen mit Sorge das Sinken des Wasserspiegels in den Gewässern der Auen. Es ist das äußere Alarmzeichen für den absinkenden Grundwasserspiegel. Nach Fertigstellung des Stauwerkes kann mit der Zuleitung von sauberem Uferfiltrat in die Au begonnen werden – die Rettung für ein unschätzbares Erholungsgebiet. Nach diesem Prinzip wird heute schon die Alte Donau mit Wasser versorgt.



Wels, Waller
Silurus glanis



Aal
Anguilla anguilla



Hecht
Esox lucius



Barsch, Flußbarsch
Perca fluviatilis



Karpfen
Cyprinus carpio



Rotfeder
Scardinius erythrophthalmus

Was das Stauwerk bringt:

Für die Errichtung von Kläranlagen längs der Donau wurden hunderte Millionen Schilling aufgewendet. Damit wird im langsamer fließenden Strom die Wasserqualität nicht schlechter, sondern im Gegenteil noch besser.

Landschaftsgestaltung auf der Donauinsel. Geplant ist ein natürlich angelegter Bach, in dem die Fischarten der Donau einen optimalen Wanderweg erhalten. Dazu gesellt sich eine grüne Insel.

Regulierung des Grundwasserspiegels durch den Aufstau. Und damit Hilfe für Felder, Wälder und Auengebiete, die sonst vom Austrocknen bedroht wären.

Möglichkeiten der Zuleitung von sauberem Grundwasser in die Neue Donau, in die Alte Donau und in die Lobau. Dadurch bleiben die Trinkwasserreserven der Wiener gesichert.

Anschluß neuer Lebensräume an den geplanten Nationalpark Donauauen.

Erhaltung der Badegewässer Alte und Neue Donau.



Zander, Schill
Stizostedion lucioperca

Aus der Entfernung gesehen, sind weite Uferabschnitte der Donau kein attraktiver Platz zum Wohnen, sondern ein Platz für Schienen, Kräne und Verkehrslinien.



Bei näherer Betrachtung erkennt man: Das Stauwerk wird noch viel mehr bringen als trockene Keller am rechten Donauufer. Paris, London, New York – jede Weltstadt hat ihre schönsten Wohngegenden direkt am Wasser. Jetzt bekommt Wien diese Chance.



Den Wienern muß ihr Donaustrom in der Vergangenheit immer ein bißchen unheimlich gewesen sein. Verständlich, wenn man an die ver-



heerenden Überschwemmungen vergangener Jahrhunderte denkt. Wenn man vom Flugzeug aus auf Wien blickt, fällt eines auf: Man sieht den sicheren Abstand, den das städtische Leben vom Donauufer hält. Wo andere Weltstädte, wie London, Paris und New York, ihre teuersten Appartements, ihre schönsten Parks und Promenaden errichten, liegen in Wien Bahn-

gleise und Beton. Noch. Denn das Stauwerk, das ist das Kraftwerk mit seinem Staupraum, ist ein Bestandteil eines großen Konzepts, das die



Wenn nichts passiert, liegt Wien bald nicht mehr an der schönen blauen Donau. Sondern weit darüber, weil notwendige Hochwasserschutzdämme die Stadt vom Wasser trennen. Wird aber die Donau gestaut, dann rückt sie der Stadt um einige Meter entgegen. Und die Wiener haben endlich ein Floß statt eines Abhanges aus metergroßen Bruchsteinen.



Zwischen Stadt und Donau liegt wie eine Barriere der Nordbahnhof. Im Verbund mit dem Konzept „Neue Bahn“ sehen die Donauraum-Planer Möglichkeiten, das Gelände wieder zu Wohn- und Lebensraum für die Wiener zu machen. Als grüne, lebendige Verbindung zur Donau.

*Es war einmal
und es könnte
wieder sein.*

In jeder Weltstadt sind Fluß- und Seeufer attraktive Standorte für Wohn- und Geschäftsgedenden. Vor hundert Jahren herrschte am heute weitgehend verödeten Donaukanal reges Leben und Treiben. Die Neuplanung des Wiener Donauraumes ist die Chance für die Bezirke am Wasser, dieses Leben zurückzubringen.



großen Chancen nützen soll, die für die Weltstadt Wien am Donauufer liegen. Mit UNO-City und Donauinsel hat es angefangen.

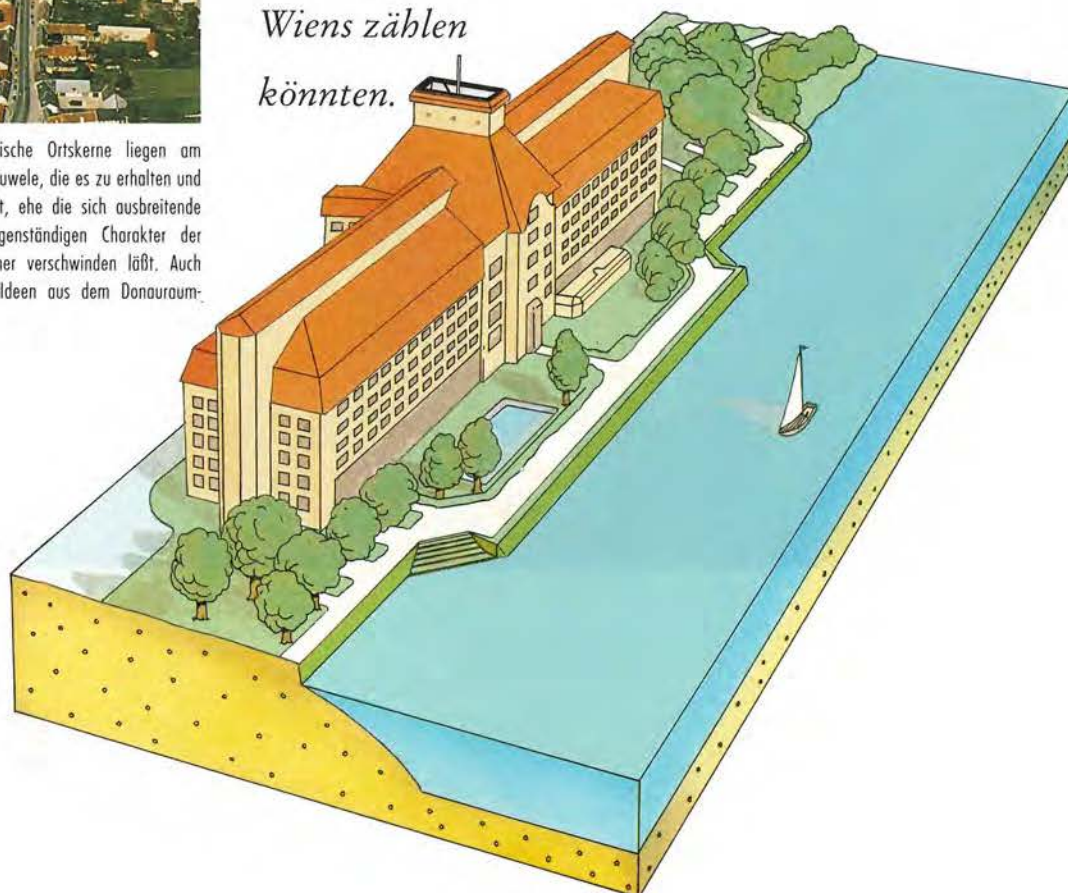
Mit Weltausstellung, Zentralbahnhof und Donaukraftwerk könnte es weitergehen. Mit neuem, attraktivem Leben auf heute ungenutzten Arealen, die morgen zu den schönsten Gegenden

Wiens zählen könnten.

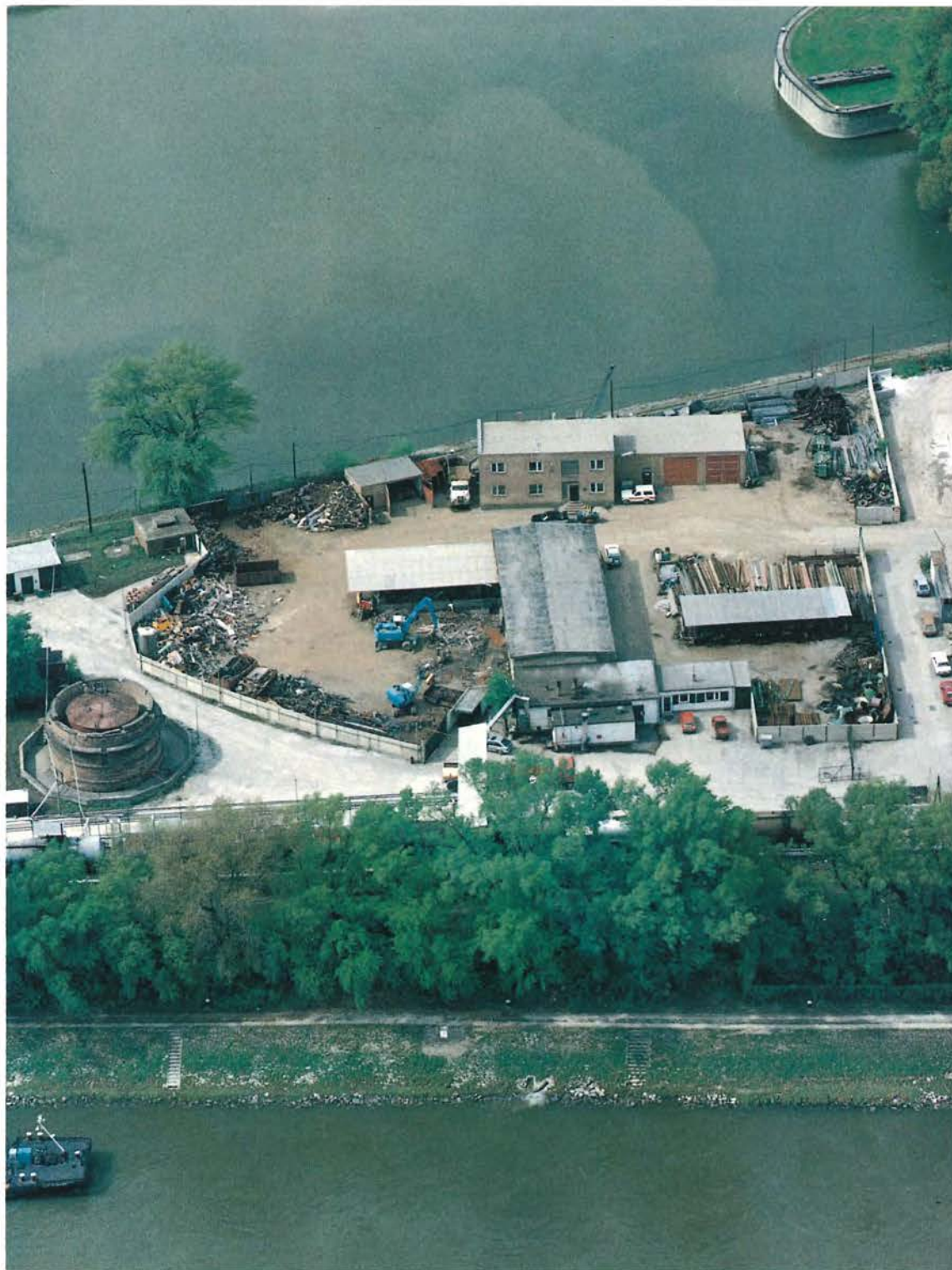
Ein doppeltes Dichtwandssystem sichert die Häuser am rechten Donauufer vor der ständigen Plage früherer Jahre: Grundwasser, das bei Hochwasser in die Keller dringt. Nach Fertigstellung des Kraftwerkes wird die Feuerwehr endlich nicht mehr Stammgast in den Häusern an der Donau sein. Der stabile Grundwasserspiegel sichert nicht nur trockene Keller, sondern sorgt auch dafür, daß die tragenden Holzpfähle in den an die Donau angrenzenden Bezirken nicht vermorschen.



22 schöne historische Ortskerne liegen am linken Donauufer. Juwelen, die es zu erhalten und zu verschönern gilt, ehe die sich ausbreitende Großstadt den eigenständigen Charakter der Ortskerne für immer verschwinden läßt. Auch hier liegen erste Ideen aus dem Donauraum-Wettbewerb vor.

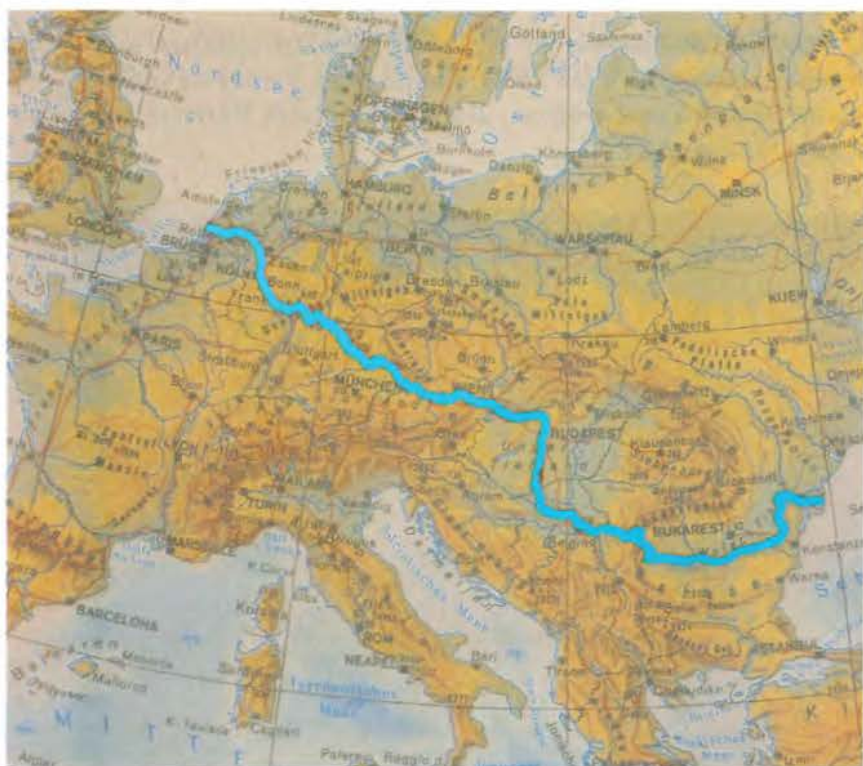


Aus der Entfernung gesehen, sind Schiffe auf der Donau für viele schon ein seltenes Bild geworden. Man könnte glauben, im Zeitalter von Bahn und Lkw ist eine Wasserstraße ein Relikt aus grauer Vorzeit.



Bei näherer Betrachtung wird klar: Schiffstransport ist nicht nur umweltfreundlich und billig, sondern auch eine Jahrhundertchance für Wien als internationalen Verkehrsknotenpunkt. 1992 wird der Rhein/Main/Donau-Kanal eröffnet. Die Donau macht Karriere: als Österreichs natürliche Verbindung mit Europa.





Der Rhein/Main/Donau-Kanal steht vor der Fertigstellung. Ab 1992 ist das eine der billigsten, umweltfreundlichsten Möglichkeiten, Güter quer durch Europa zu transportieren. Wien wird zur wichtigen Station an einer Verkehrsverbindung von der Nordsee bis zum Schwarzen Meer. Vorausgesetzt, die Donau bleibt befahrbar. Welche Bedeutung die Schifffahrt für unsere Energieressourcen und die Umwelt hat, zeigt folgender Vergleich: Mit 1 PS Maschinenleistung transportiert ein Lkw 150 kg Fracht, die Bahn 500 kg, ein Schiff aber 4000 kg. Bezogen auf die Transportkosten pro t und km eines Lkw's (100%) reduzieren sich die Kosten beim Bahntransport auf 52%, beim Schifftransport sogar auf nur 16% der Kosten des Lkw's. Der Vorteil des Schifftransportes bei entsprechender Kapazitätsausnutzung zeigt sich auch bei den Schadstoffemissionen (Diesel-Lkw = 100%): Das Schiff verursacht in Abhängigkeit der Fahrwasserverhältnisse nur 3–11% der Emissionen eines Lkw's.

„Europa“ könnte Österreichs Wort des Jahres werden. Dicht gefolgt von „europareif“ und „Binnenmarkt“. Daran, daß sich 1992 nahezu alle westeuropäischen Staaten zu einem gewaltigen Wirtschaftsverband zusammenschließen, kann heute niemand gedanklich vorbei. Daß Österreich in irgendeiner Form an diesem riesigen Markt teilhaben möchte, ist klar. Daß aber die Donau einen Teil dieser ersehnten Europa-Verbindung darstellt, ist vielen entgangen. 1992, im Jahr des Binnenmarktes, wird der Rhein/Main/Donau-Kanal eröffnet. Und damit eine Wasserstraße, von der Nordsee bis ans Schwarze Meer, auf der schwere Güter leise, umweltfreundlich und sparsam unterwegs sein werden. Wird aus den Wiener Häfen das große Handelszentrum an der Donau oder soll Bratislava allein diese Chance bekommen?



Niederwasser. Wenn extremes Niederwasser gefährliche Schifffahrtshindernisse freilegt, machen die großen Frachter am Ufer fest. Und warten. Auf mehr Wasser. Und auf das Kraftwerk, das den Strom das ganze Jahr zur verlässlichen Schifffahrtsstraße macht.

Als eindrucksvolles Tor zu Wien und seinen Häfen hat das siegreiche Architekten-Team das Kraftwerk in der Freudenau gestaltet. Hand in Hand mit seiner Errichtung könnte der Ausbau der Wiener Häfen zum wichtigsten Handelszentrum gehen. Zum Umschlagplatz zwischen Ost und West. Zum Vorladehafen Richtung Europäischer Binnenmarkt.



Unsere Europa-Chancen

Wir alle gewinnen. Das neue Kraftwerk ist für Wien und Österreich eine Investition, die sich bezahlt macht. Es spart Geld. Und unnötige Umweltbelastungen.

Die Fakten: Weniger Straßenverkehr. Die Donau-Verkehrsverbindung erspart Österreich das Anwachsen des Lkw-Verkehrs. Und damit teure Straßensanierungen, viel Umweltbelastung und Geld für Benzin.

Mehr Geld für Österreich: Heute braucht allein Wien fünf Milliarden Kilowattstunden Strom pro Jahr. Ein Fünftel davon könnte das neue Kraftwerk



liefern. Heimischer Strom aus eigener Wasserkraft. Und das bedeutet: Österreich nutzt seine Donau. So gut, daß sich das Kraftwerk von selbst bezahlt macht, was sich auf die Stromtarife positiv auswirkt.

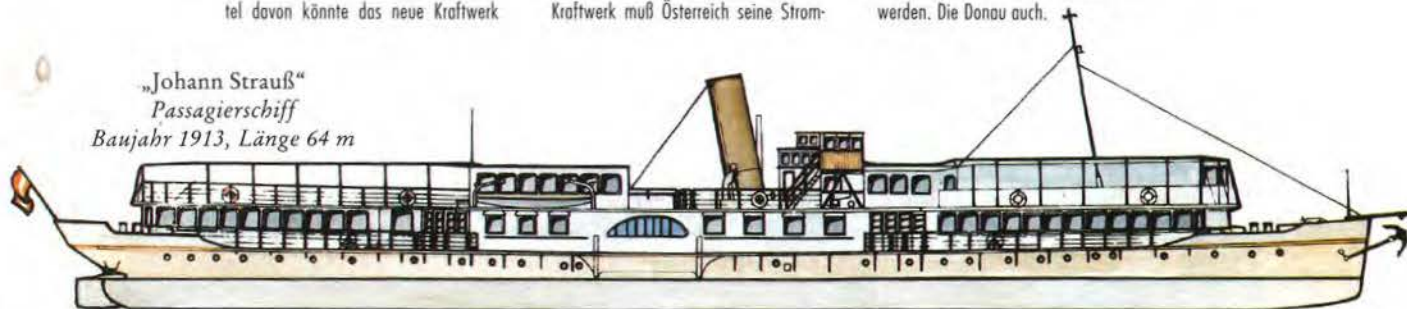
Weniger Geld ins Ausland: Ohne Kraftwerk muß Österreich seine Strom-

importe weiter steigern. Das heißt, teure Devisen fließen ins Ausland. Für den zum Teil umstrittenen Atomstrom oder Strom aus kalorischen Kraftwerken.

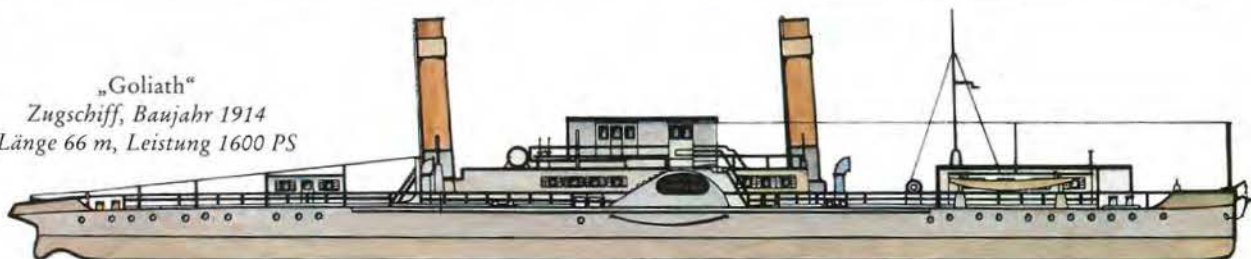
Unsere Europa-Chancen: Viele kleinere Märkte für österreichische Güter wachsen zu einer riesigen Einheit zusammen.

Technische Neuentwicklungen finden im internationalen Verbund schneller statt. Österreich als Verkehrs-Drehscheibe zwischen dem Osten und dem „Binnenmarkt“ multipliziert seine Handelschancen. Österreich möchte europareif werden. Die Donau auch.

„Johann Strauß“
Passagierschiff
Baujahr 1913, Länge 64 m

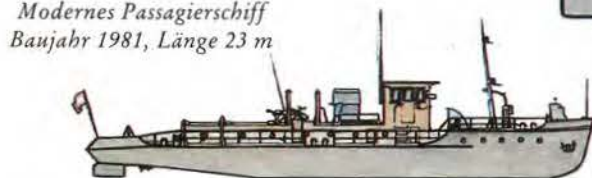


„Goliath“
Zugschiff, Baujahr 1914
Länge 66 m, Leistung 1600 PS



Als sich vor urdenklichen Zeiten die ersten Menschen aufs Wasser des großen Stroms wagten, wurde die Donau zur Straße. Und auch heute, im Zeitalter von Flugzeug, Bahn und Lkw, hat sie ihre Bedeutung nicht verloren.

„ACC Donaupfeil“
Modernes Passagierschiff
Baujahr 1981, Länge 23 m



„Kastor“
Motorschiff, Baujahr 1952
- Länge 25,5 m

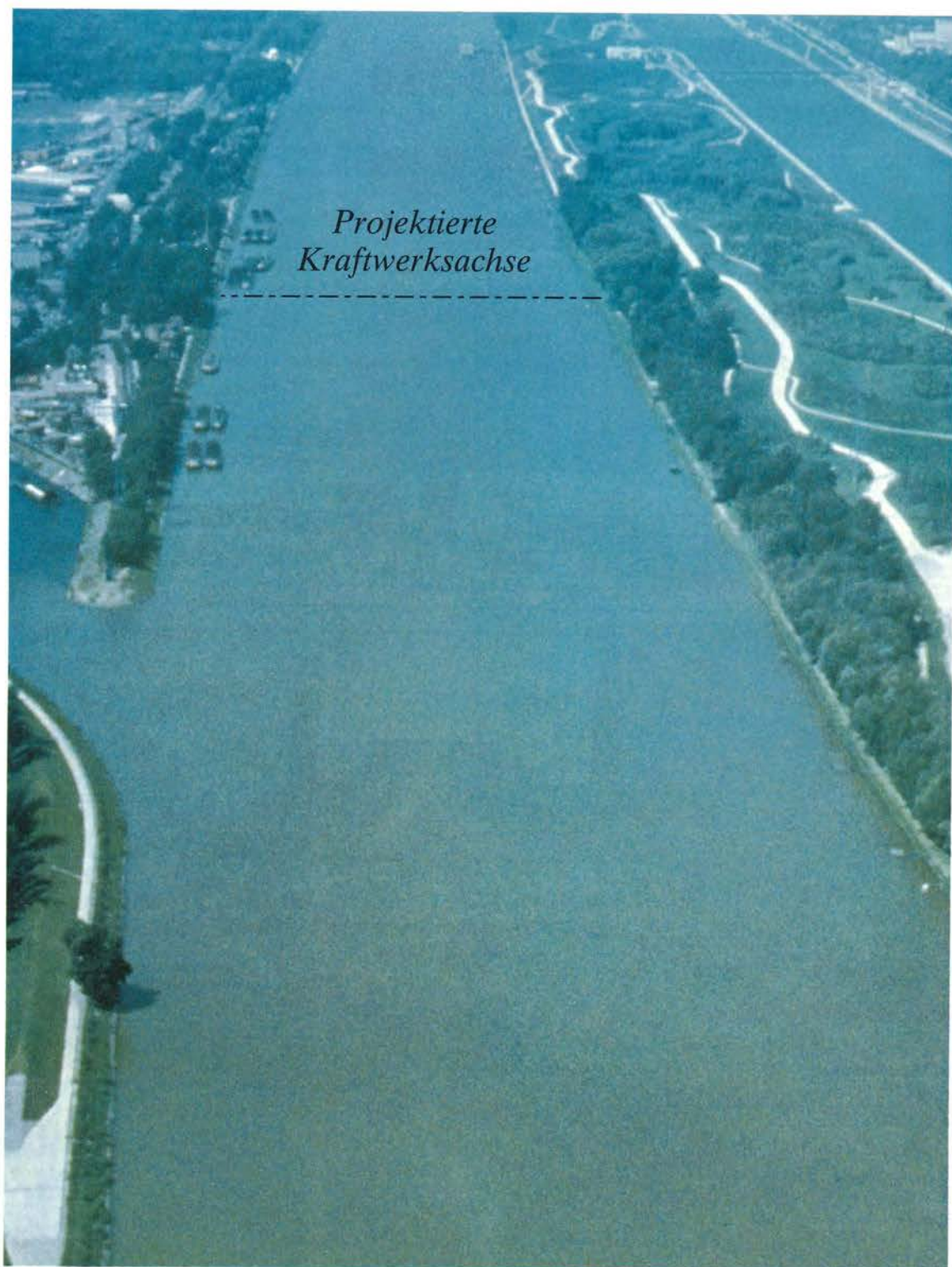


„Linz“
Zweischrauben-Schubschiff
Baujahr 1969, Länge 37,8 m
Leistung zweimal 1100 PS.

„Österreich“
Raddampfer, Baujahr 1927
Länge 70 m, Leistung 2400 PS



Aus der Entfernung gesehen ist alles gut so wie es ist. Man kann der Donau ihren Lauf lassen, wie man den Dingen ihren Lauf läßt – und mit allem zufrieden sein, was die „gute alte Zeit“ gebracht hat.



Aus der Nähe betrachtet braucht man immer wieder Mut zur Veränderung, Mut zum Neuen und Besseren. Und ein bißchen Phantasie. Weil Kinder viel Phantasie haben, und unser Projekt auch den nächsten Generationen viel bringen soll, widmen wir ihnen diese Broschüre ganz besonders.



Wir sind für den Dialog. Deshalb haben wir diese Broschüre für Sie gemacht. Denn um sich eine fundierte Meinung bilden zu können, braucht man auch fundierte Informationen. Man muß die Probleme kennen, um die es geht. Und man muß die Lösungsmöglichkeiten abschätzen können. Unser Lösungsvorschlag ist nicht hinter verschlossenen Türen, im „Alleingang“ entstanden. Er ist das sorgfältige Ergebnis einer intensiven Zusammenarbeit mit Architekten, Stadtplanern und Ökologen, die ihre Überlegungen, Wünsche und Forderungen eingebracht haben. Die Donaukraft wird das Projekt mit modernsten naturschonenden Mitteln realisieren.

Das wirkt sich auch auf den angestrebten Nationalpark aus, der die wertvollen Auegebiete östlich von Wien umfassen soll. Ein Naturschutz-Projekt, für das die Länder Wien und Niederösterreich sowie der Bund Initiativen ergriffen haben. Durch anerkannte Maßnahmen modernen Wasserbaus im Stromabschnitt unterhalb des Kraftwerkes Freudenau wird sichergestellt, daß die Wasserstände der Donau und die damit zusammenhängenden Grundwasserstände der Auegebiete durch das Stauwerk nicht verändert werden. Der Gedanke Nationalpark kann somit Wirklichkeit werden.

In diesem Sinne laden wir Sie ein, mit uns über alle Fragen zu sprechen. Wir geben Ihnen gerne Auskunft. Schreiben Sie an: Österreichische Donaukraftwerke AG, Abteilung Presse und Kommunikation, Parkring 12, 1010 Wien. Oder sprechen Sie mit uns: Forum Donaukraft, Telefon 0 222/515 38/515 D.w.

Impressum: Eigentümer, Herausgeber und Verleger: Österreichische Donaukraftwerke AG, 1010 Wien, Parkring 12. Hersteller und Gestaltung: GGK Wien Werbeagentur Gesellschaft m.b.H., 1144 Wien, Linzer Straße 375. Illustrationen: (Seite 1, 5, 9, 13, 17 und 21) Tom Foty, (Seite 6, 7, 11, 14, 15 und 19) Peter Jani, (Seite 6 und 10) Reinhard Kiesel. Fotos: Alle Luftbildaufnahmen sind vom Bundesministerium für Landesverteidigung freigegeben worden. Archiv Donaukraft: Seite 3, 4, 6, 11 (Georg Mikes), 12 (13088/195-1.6/88, 14. 10. 87), 15 (73/35/MA 18/ Juni 86), 18 (13088/195-1.6/88, 14. 10. 87), 20 (13088/168-1.6/86, 6. 5. 86). Luftreportagen Hausmann/Wien: Seite 8, 14 und 16. Luftbild-Panorama Ges.m.b.H.: Seite 14. Druck: Strohal-Druck, 1232 Wien, Tenschertstraße 7.