

Interessen des Nationalparks am Flussbaulichen Gesamtprojekt

Die Donau-Auen östlich von Wien zählen zu den bedeutendsten Resten großflächiger naturnaher Au-Landschaften in Europa, trotz der Donau-Regulierung im 19. Jahrhundert.

Diese Flusslandschaft kann aber langfristig nicht allein durch passiven Gebietschutz erhalten werden, weil Flussregulierung und laufende Maßnahmen zur Aufrechterhaltung der Schifffahrtsverhältnisse eine schleichende Verschlechterung der ökologischen Rahmenbedingungen im Nationalpark bewirken.

Die Nationalparkverwaltung sieht es daher als ihre Aufgabe, nicht einfach den Status quo zu bewahren, sondern aktiv an der Entwicklung einer wasserbaulichen Neugestaltung der Donau mitzuwirken. Alle Möglichkeiten sollen genutzt werden, die ökologische Situation im Projektgebiet unterhalb von Wien nachhaltig zu verbessern.

Das Flussbauliche Gesamtprojekt bringt – abhängig von der konkreten Planung und Ausführung - aus Sicht des Nationalparks drei wesentliche ökologische Chancen:

- langfristige Stabilisierung der Stromsohle
- maximale Vernetzung der Seitengewässer
- weitgehender Rückbau hart verbauter Flussufer

Alle ökologischen Maßnahmen, die in den letzten 19 Jahren von Ökologiekommission, Nationalparkplanung und Nationalparkverwaltung in Zusammenarbeit mit der Wasserstraßenverwaltung entwickelt wurden, können nun in diesem Projekt realisiert werden.

Im Leitungsausschuss des BMVIT für das Flussbauliche Gesamtprojekt für die Donau östlich von Wien wurde auf Expertenebene eine Einigung über die Planungsgrundsätze für das in den nächsten 1 1/2 Jahren auszuarbeitende detaillierte Einreichprojekt erzielt. Für die bis zuletzt strittigen Ausbautiefen wurden folgende Empfehlungen akkordiert:

- auf der gesamten Breite der Schifffahrtsrinne (120 m): 26 Dezimeter
- im zentralen Bereich der Schifffahrtsrinne (100m): 27 Dezimeter, wobei in Bereichen mit granulometrischer Sohleverbesserung ein weiterer Zuschlag von 1 Dezimeter vorgesehen wird

Die Einigung war möglich geworden, weil die Schifffahrtsvertreter von ihrer früheren Vorgabe (29 dm Mindestfahrwassertiefe) abgegangen sind und durch eine differenzierte Betrachtung der Ausbautiefen (schmälere Schifffahrtsrinnen, adaptive Bauausführung) zusätzlicher Planungsspielraum geschaffen wurde.

Der erzielte Kompromiss stellt eine gute Basis für die Realisierung dieses Großprojektes dar. Namhafte Ökologen haben ihn in einer Planungsgruppe gemeinsam mit Fachleuten des Wasserbaues, der Schifffahrtsbehörde, der Wasserstraßendirektion und der Nationalparkverwaltung ausgearbeitet.

Für den Nationalpark ist eine verstärkte Niederwasserregulierung zwar tendenziell negativ zu beurteilen, doch in Summe aller Projektmaßnahmen überwiegen die Gewinne. Die beschlossenen Planungsgrundsätze bieten daher die Chance, die derzeitige ökologische Qualität des Nationalparkgebiets nachhaltig zu sichern bzw. zu verbessern.

Auch hofft der Nationalpark, dass zukünftig dieses innovative europäische Leitprojekt als Vorbild für ähnliche Vorhaben in den EU-Erweiterungsländern herangezogen wird.