©Österreichischer Naturschutzbund; download unter www.biologiezentrum.at

Donau: Flussbauliches Gesamtprojekt östlich von Wien

EINWENDUNG an das Amt der NÖ Landesregierung, Abteilung Umweltrecht (RU4-U-115)

Der NATURSCHUTZBUND NÖ wurde mit Bescheid (GZ: BMLFUW-UW.1.4.2/0097-V/1/2005) des BMLFUW als Umweltorganisation i.S. der §§ 19 Abs. 6 ff. UVP-G 2000 anerkannt. Gemäß § 24h Abs. 6 UVP-G 2000 kommt dem NATURSCHUTZBUND NÖ daher bei fristgerechter Erhebung von Einwendungen Parteistellung im gegenständlichen UVP-Verfahren zu. Der NATURSCHUTZBUND NÖ begehrt im Verfahren „Flussbauliches Gesamtprojekt" Parteistellung. Dank der guten Zusammenarbeit mit BirdLife Österreich konnte eine Einwendung seitens des NATURSCHUTZBUNDES NÖ rechtzeitig eingebracht werden:

> Die Umweltverträglichkeitserklärung (UVE) und die Projektunterlagen sind mangelhaft und lassen zentrale naturschutzfachliche Fragen unbeantwortet.

> Die UVE geht von unvollständigem Datenmaterial aus.

> Negative Entwicklungen von Lebensraumparametern, die für den Erhaltungszustand vieler Schutzgüter des Gebiets (Fauna-Flora-Habitat Richtlinie sowie Vogelschutzrichtlinie) essentiell sind, werden selbst von den Verfassern der UVE klar deklariert (z. B. Rückgang der Schotterflächen, keine Neubildung).

> Das Projekt steht aufgrund seiner Auswirkungen im Widerspruch zur Vogelschutzrichtlinie und Fauna-Flora-Habitat Richtlinie und damit zu den internationalen Verpflichtungen Österreichs.

Wien, am 24.1.2008

NATURSCHUTZBUND NÖ
Alserstraße 21/1/5, 1080 Wien
noe@naturschutzbund.at

DETAILLIERTE DARSTELLUNG DER EINWENDUNGEN DES NATURSCHUTZBUNDes NÖ ZUR ERLANGUNG DER PARTEISTELLUNG GEM. UVP-G IM VERFAHREN

Allgemeine Einwendungen

Die im Projekt dargestellte ökologische Verschlechterung des Donaustromes selber durch die harte Schifffahrtsrinne wird durch die Ausgleichsmaßnahmen in den Seitenbereichen des Flusses und an den Uferbereichen der Donau nicht kompensiert. So wurde bei den Vortragsveranstaltungen am Biozentrum der Universität Wien von Seiten der Projektbetreiber erklärt, dass an 50 % der Uferzonen der Donau ein Rückbau stattfinden wird. Im gegenwärtigen Projekt liegt der tatsächliche Wert empfindlich darunter. Insbesondere an Übergangs- und Prallhangbereichen, die für einen Rückbau auch hochwassertechnisch geeignet wären, sind kaum bzw. zu wenig intensive Rückbau- Maßnahmen geplant. Weiters sind die im Projekt dargestellten Gewässervernetzungen nicht ausreichend. Einerseits fehlen wichtige Teilbereiche (z.B. Petronell) und andererseits ist die Qualität nicht ausreichend. So wird durch Abb. 38 im Endbericht der Ökologie deutlich, dass sich der Durchfluss durch die Nebenarmsysteme durch die unterschiedlichen Varianten im Vergleich zum IST-Zustand nur unwesentlich ändert. Besonders auffallend ist das Fehlen von Qualitätskriterien für den Uferrückbau und die Gewässervernetzung, wodurch die Auswirkungen nicht im Entferntesten abgeschätzt werden können. Insgesamt handelt es sich also um einen gewaltigen negativen Eingriff im Nationalpark Donau-Auen durch den Ausbau der Schifffahrtsrinne, gleichzeitig werden die Möglichkeiten für Ausgleichsmaßnahmen nicht angemessen wahrgenommen.

EINWENDUNGEN: Uferzonen – Buhnen- und Uferrückbau

Die Absenkung der Buhnen führt zu einer Verringerung des Angebotes an Rast- und Nahrungsflächen für Wasservogelarten, der nur durch ausreichenden Rückbau des Ufers wettgemacht werden kann. Hochwertige Uferzonen sind entscheidend für die Habitatqualität des Nationalparks. Sie zeichnen sich durch ein hohes Angebot an Totholz, Deckungsmöglichkeiten, Uferanbrüche, Flachwasserzonen und Kiesflächen aus. Diese sind die entscheidenden Lebensraumstrukturen für die ökologische Qualität der Donau-Auen. Der Verlust an Rast- und Ruheplätze muss am Ufer durch ein erhöhtes Angebot an Deckungsmöglichkeiten, Ansitzwarten und Totholz wettgemacht werden. Besonders entscheidend sind wechselnde Strömungsverhältnisse sowie die Störungsfreiheit durch Wegfall der Treppelwege. Ein Uferrückbau findet aber wie schon oben dargestellt in einem viel zu geringem Ausmaß statt. Einerseits werden die

©Österreichischer Naturschutzbund; download unter www.biologiezentrum.at

angestrebten 50 % nicht erreicht (s. o.) und andererseits werden jene Bereiche, an denen die naturschutzfachlich wichtigsten Auswirkungen zu erwarten sind - nämlich Übergangsbereiche und Prallhänge - nicht rückgebaut. In manchen Uferabschnitten ist kein harter Uferverbau vorhanden, daher ist die Maßnahme Uferrückbau für solche Bereiche nicht nachvollziehbar. So besteht seit dem letzten Jahr eine Uferschwalbenkolonie bei der Barbara Rohrbrücke; an diesem unverbauten Abschnitt sind aber Rückbaumaßnahmen geplant. Es stellt sich somit die Frage, inwieweit die Bilanzen überhaupt stimmen!

EINWENDUNGEN: Kiesflächen

Kiesflächen stellen einen Charakterlebensraum der Donau-Auen mit hoher Biodiversität dar (siehe auch Leitbild der UVE). Durch die Zugabe von ausschließlich grobem Material und den Austrag der feineren Kiesfraktionen wird es langfristig gesehen, zu einer Abnahme oder Entwertung der vorhandenen Kiesstrukturen kommen. Gleichzeitig wird die Möglichkeit einer Neubildung von Kiesflächen kaum gegeben sein (Zitat aus „Endbericht der Ökologie", Kap. 4.2.1: „Die Möglichkeiten der Neubildung von Kiesbänken werden durch die stark reduzierte Geschiebeführung eingeschränkt."). Die künstlichen Schüttungen von Kiesflächen können in diesem Zusammenhang allenfalls als vorübergehende Hilfsmaßnahme zugelassen werden. Diese unterscheiden sich in ihrer Form, Steilheit und Kieszusammensetzung entscheidend von den natürlichen Strukturen. D.h. schlussendlich ist eine naturschutzfachlich akzeptable Lösung nur erreichbar, indem das Zugabematerial bei Länge und Sieblinie so angepasst wird, dass die natürliche Entstehung der Kiesbänke und Kiesinseln wieder gewährleistet ist. In diesem Zusammenhang muss die vorgeschlagene Einstellung der Normalgeschiebezugabe im Bereich des Kraftwerks Freudenau als zusätzliche Bedrohung für den Nationalpark Donau-Auen gesehen werden. Die Normalgeschiebezugabe muss auch während der Bauphase erhalten bleiben, um eine Verringerung der verfügbaren Kiesstrukturen in der Projektstrecke zu vermeiden.

EINWENDUNGEN: Gewässervernetzung

Die vorgeschlagenen Anbindungen der Seitenarme sind bei weitem nicht ausreichend und werden auch keine oder nur geringe Verbesserung für die Donau-Auen und ihre Schutzgüter bringen. Im *Endbericht der Ökologie* (Kap. 5.9) wird dies auch entsprechend ausgeführt: „Durch das Flussbauliche Gesamtprojekt sind nur geringe Änderungen zu erwarten." Damit sind aber die prognostizierten Verbesserungen für Arten wie Eisvogel oder für die Gilde der Wasservögel nicht nachvollziehbar. Bei Gewässervernetzungen sind, wo immer es möglich ist, Furten und keine Brückenbauwerke herzustellen, um eine möglichst hohe Beruhigung des Gebietes zu erzielen.

EINWENDUNG DES NATURSCHUTZBUNDES WIEN

An die MA22-Umweltschutz
1010 Wien, Ebendorferstr. 4
per E-mail:
post@ma22.wien.gv.at

An die Vorsitzende des Wiener Naturschutzbeirates
amtsf. Stadträtin für Umwelt Mag.a Ulli Sima
1082 Wien, Rathaus
per E-mail:
post@ggu.wien.gv.at

An den Vorsitzenden des Wiener Nationlparkbeirates
Dipl.-Ing. Hans Peter Graner, Nationalpark Donau-Auen GmbH, 2304 Orth, Schlossplatz 1
per E-mail:
nationalpark@donauauen.at

Der Österreichische NATURSCHUTZBUND, Landesgruppe Wien, ist sowohl im Wiener Nationalparkbeirat als auch im Wiener Naturschutzbeirat vertreten. Aufgrund der einschlägigen Gesetze sind diese Beiräte entsprechend ihrer Aufgabenstellung zu hören. Auf diesen Umstand wird hiemit ausdrücklich verwiesen.

Wien, am 24. Jänner 2008

Univ.-Prof. Dipl.-Ing. Dr. Kurt Zukrigl e.h.,
auch als Mitglied des Wiener Nationalparkbeirates

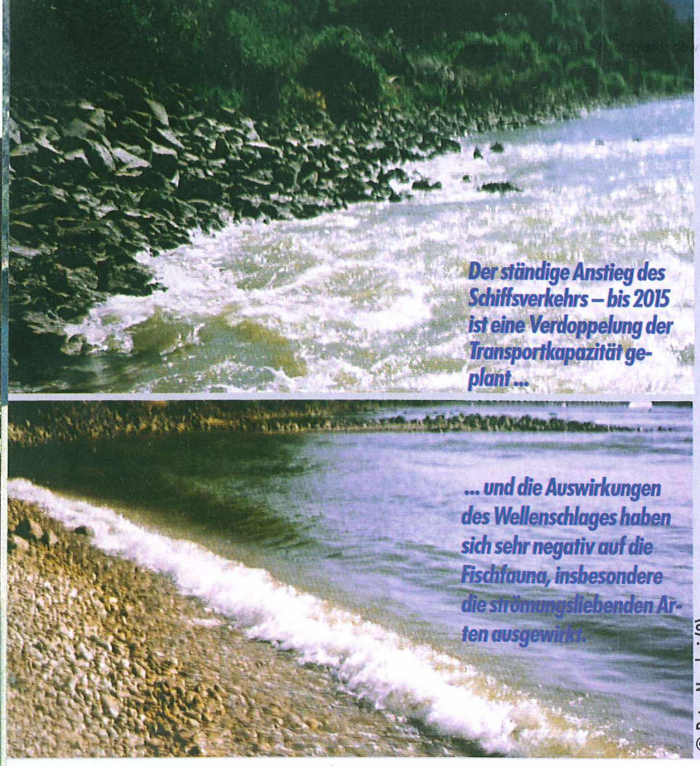
Ing. Hannes Minich, e.h.,
auch als Mitglied des Wiener Naturschutzbeirates

Museumsplatz 1, Stiege 13, 1070 Wien, wien@naturschutzbund.at

Tipp
Eine Stellungnahme der Wiener Umweltanwaltschaft finden Sie auf www.wua-wien.at

Donaulandschaft
© Reinhard Golebiowski / Navara

©Naturschutzbund Österreich, download unter www.biologiezentrum.at



Der ständige Anstieg des Schiffsverkehrs – bis 2015 ist eine Verdoppelung der Transportkapazität geplant ...

... und die Auswirkungen des Wellenschlages haben sich sehr negativ auf die Fischfauna, insbesondere die strömungsliebenden Arten ausgewirkt.

© Peter Nuschei (2)

INTERVIEW

Donauausbau - Schifffahrt

Fische und Wellenschlag

Die Donau soll zwischen Wien und der Staatsgrenze ausgebaut bzw. umgestaltet werden – zum einen für die Schifffahrt, zum zweiten für die Sohlstabilisierung. Die Folgen für den Fluss, die Donau-Auen und die darin lebenden Tiere sind nicht absehbar. Derzeit ist das „Flussbauliche Gesamtprojekt" zur UVP eingereicht, zu dem auch der NATURSCHUTZBUND Eingaben gemacht hat. Das Konzept konzentriert sich auf eine verstärkte Vertiefung und Einengung der Schifffahrtsrinne, vernachlässigt aber wichtige ökologische Aspekte.

Wir führten mit dem Fischexperten Dr. Peter Nuschei diesbezüglich ein Gespräch. Obwohl gelernter Wirtschaftswissenschafter und Betriebswirt, gilt sein besonderes Interesse der Ökologie an Fließgewässern, insbesondere der Donau. 1963 verfasste er eine Diplomarbeit über „Die Fische und die Fischerei Österreichs", seit Jahrzehnten geht er seinem Hobby, der Angelfischerei, nach.

Was versteht man unter Wellenschlag?

Nuschei: Gemeint ist der schifffahrtsbedingte Wellenschlag. Im weiteren Sinne ist nicht nur die Welle selbst zu verstehen, sondern der Druck, die Wellenhöhe, der Sog, die Wellengeschwindigkeit, die zeitweise erhöhte Strömungsgeschwindigkeit und der Eintrübungsgrad, der Schwebstoffgehalt. Laut einer Studie beträgt die Klärzeit der aufgewirbelten Schwebstoffe 20-40 Minuten!

Welche Auswirkungen hat er auf die Fischbestände?

Nuschei: Wenn man bedenkt, dass es z. B. 2006 unterhalb von Wien 24.000 Schiffsbewegungen gab, mit täglich 64 Schiffen, bekommt man einen Eindruck von den Auswirkungen. Diese betreffen adulte Groß- und Kleinfische, deren Brut, Laichplätze und Eier. Fische ab einer mittleren Größe zwischen 0,3 und 3 kg sind widerstandsfähig gegenüber Wellen, Strömungen und Trübungen, kleinere nicht. Ist der Schwebstoffgehalt hoch, kommen zu wenige Fischnährtiere auf, die Gefahr von Hautkrankheiten, wie Verpilzungen steigt. Seichte Schotterbänke als Laichplätze für die strömungsliebenden Nasen, Nerflinge und Barben werden negativ beeinflusst: Die Eier, die 2-4 Wochen zur Entwicklung brauchen, werden häufig weggespült oder verpilzen. Schlüpfen doch noch Jungfische, finden sie laut wissenschaftlicher Studien zwischen Wien und Marchmündung nur mehr zehn Bereiche mit Flachwasserzonen für ihre Entwicklung.

Nennen Sie bitte einige Auswirkungen des geplanten Donauausbaus

Nuschei: Mein Hauptkritikpunkt ist: Wird die geplante Grobkornzugabe (40-70 mm) zur Stabilisierung der Flusssohle und Verhinderung der weiteren Eintiefung einem großen Hochwasser standhalten oder weggespült werden? Die dazu nötigen Mio. Tonnen von Schotter könnten dann zu einer Zerstörung aller Uferzonen führen. Es gibt keine Versuche vor Ort, sondern nur kleine Modellversuche und die Hoffnung, dass es nicht so sein wird.
Wichtig ist jedenfalls, dass die Donau wieder mit Altarmen und der Au vernetzt wird, denn das garantiert einen strukturreichen Fischlebensraum und auch eine Zunahme der Fischmenge. Zu wenige Durchflusstage und geringe Wassermengen bringen hingegen weitere Verlandungen. Auch Buhnen sind weiterhin als Wellenbrecher wichtig. Dass tiefe, alte Wasserkolke (5-10 m) eingeebnet werden, ist abzulehnen. Auch, dass in der Diskussion die Tiefe der Schifffahrtsrinne (2,50 m oder 2,90 m) die zentrale Bedeutung einnimmt, scheint mir nicht der richtige Zugang zum Problem zu sein.

Was wären sinnvolle Beschränkungen des Schiffsverkehrs?

Nuschei: Der Schiffsverkehr hat sich von 1996-2006 mehr als verdoppelt und steigt weiter an. Die übergeordnete Verkehrspolitik scheint zu lauten: von der Straße auf die Schiene und den Fluss. Dabei hat Österreich nur ein geringes Schiffstransport-Potenzial. Der Ausbau der Häfen mit Bahn- und Autozubringern zerstört die Umwelt und kostet Geld, wie der neue Hafen Freudenau. Traditionelle Frachtschiffe in Schubverbänden machen wenig Wellenschlag, moderne Frachtkähne mit Eigenantrieb schon mehr. Passagierschiffe mit über 100 m Länge erzeugen Druck, Sog und hohe Wellen. Der Katamaran Twin City Liner macht als Ausflugsschiff doppelt so viele Wellen und das mehrmals täglich und auch noch zum Jux! Nun wurde ein zweiter um 3,7 Mio. Euro angeschafft, der sogar nachts fahren kann, da mit Nachtsichtgerät ausgestattet – und das mitten durch den Nationalpark Donauauen! Für das Durchfahren des Nationalparks ist zu fordern:

> Eine maximale Geschwindigkeit von 30 km/h während der Fortpflanzungszeit der Fische von Mai bis Juli (das ist die Normalgeschwindigkeit der Frachter)

> Die zeitgemäße Novellierung des Schifffahrtsgesetzes hinsichtlich Wellenschlag, Lärm und CO_2-Emissionen (Umweltpickerl für Schiffe?)

> Einführung einer Ökoabgabe zum Durchfahren des Nationalparks für Abgeltung von Schäden. Immerhin werden auf der Wasserstraße Donau mautfrei 11 Mio. t Güter und 265.000 Passagiere pro Jahr transportiert.

Interview: Ingrid Hagenstein

Info: Die Grundlagenuntersuchung „Donauschifffahrt und Wellenschlag" ist 2007 in „Österreichs Fischerei" erschienen und kann beim Verfasser bezogen werden.

Tipp: Über „Donauausbau – Licht und Schatten" siehe in Natur & Land 5/2007

ZOBODAT - www.zobodat.at

Zoologisch-Botanische Datenbank/Zoological-Botanical Database

Digitale Literatur/Digital Literature

Zeitschrift/Journal: Natur und Land (vormals Blätter für Naturkunde und Naturschutz)

Jahr/Year: 2008

Band/Volume: 2008_1-2

Autor(en)/Author(s): Anonymus

Artikel/Article: Donau: Flussbauliches Gesamtprojekt östlich von Wien 32-34