

Ein Ufer wie damals ...

Schotterbänke, Sandstrände und Inseln statt lebensfeindlichem Blockwurf



Christa Kranzl,
Staatssekretärin im
Bundesministerium
für Verkehr, Innovation
und Technologie

Der Startschuss für das Flussbauliche Gesamtprojekt ist gefallen. Durch Einbeziehung der Interessen von Ökologie, Wasserwirtschaft und Schifffahrt in die Projektkonzeption erreichen wir eine Verbesserung der Fahrwasser-Verhältnisse als Grundlage für einen wirtschaftlichen Gütertransport auf der Donau sowie gleichzeitig die nachhaltige Sicherung des Lebensraums im Nationalpark Donau-Auen.

Dort wo Uferverbauungen nicht mehr notwendig sind und daher rückgebaut werden können, soll sich der Fluss seine Ufer wieder selbst gestalten. An flachen Ufern bilden sich Seichtwasserzonen aus. Diese sind die „Kinderstube“ für Jungfische. In den wärmeren Randzonen finden sie Nahrung und sind in strömungsberuhigten Bereichen geschützt. Schütter bewachsene Schotterbänke und Inseln sind geeignete Brutplätze für gefährdete Vogelarten wie den Flussregenpfeifer und den Flussuferläufer.



Flussregenpfeifer und Flussuferläufer brauchen guten Ausblick vom Brutplatz, um herannahende Feinde rechtzeitig zu erkennen. Sie brüten auf flachen, schütter bewachsenen Schotterinseln und Kiesbänken.

Natürliche Inseln und Schotterbänke bieten Lebensraum für spezialisierte Tier- und Pflanzenarten und stellen eine Bereicherung für den Erholungsraum Donau-Auen dar.

Gewässervernetzung in den Donau-Auen

Bald kann wieder ganzjährig Wasser in die Altarme strömen

Mit den geplanten Gewässervernetzungen werden viele vom Fluss abgeschnittene Altarme wieder mit der Donau verbunden und so vor der Austrocknung bewahrt. An den Hauptfluss angebundene Nebengewässer bieten strömendes Frischwasser. Dieses benötigen gefährdete Fischarten, wie z. B. Streber, Zingel oder Nerfling. Außerdem entstehen wieder Schotterinseln und Uferanrisse durch das für Flüsse so typische Wechselspiel von Erosion und Anlandung. In die so entstandenen Steilufer baut z. B. der Eisvogel seine Bruthöhlen.



Wo natürliche Flussdynamik arbeiten kann, brüten Eisvögel in frischen Uferanrissen.



Ganzjährig durchströmte Nebenarme bringen Wasser in die Au. Der derzeit sinkende Grundwasserspiegel hingegen setzt der Au zu. Viele Altarme werden nur noch bei Hochwässern durchströmt – dazwischen herrscht Trockenheit.



Flussbauliches Gesamtprojekt Donau östlich von Wien

Ein internationales Vorzeigeprojekt made in Austria



Flussbauliches Gesamtprojekt Donau östlich von Wien

Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse und Sicherung der Donau-Auen

Die Donau ist Verkehrs- und Lebensader Europas. Mit dem Flussbaulichen Gesamtprojekt wird der Donau östlich von Wien wieder viel von ihrer Ursprünglichkeit zurückgegeben. Unter Berücksichtigung der Bedürfnisse des Nationalparks Donau-Auen werden die Fahrwasser-Verhältnisse für die Schifffahrt und der ökologische Zustand von Donau und Auenlandschaft gezielt verbessert. Das Projekt schafft mit einem in Österreich einzigartigen Planungsansatz eine win-win-Situation zwischen Schifffahrt und Naturschutz.



GESTERN: Ursprünglich war die Donau östlich von Wien ein weit verzweigtes Gewässersystem.



HEUTE: Die Donauregulierung änderte das Landschaftsbild stark.



MORGEN: Durch das Flussbauliche Gesamtprojekt werden die Schifffahrtsverhältnisse verbessert, gleichzeitig können viele der ursprünglichen Flussstrukturen wieder entstehen.

Fotos © Nationalpark Donau-Auen: Kovacs, DonauConsult

Stopp der Donau-Eintiefung

Durch das Flussbauliche Gesamtprojekt wird die Donausohle stabilisiert, die Wasserspiegel sinken nicht weiter ab

Östlich von Wien ist die Donau ein ungestauter Fluss, der sich durch die Kraft des fließenden Wassers immer weiter eintieft. Das ist ein ernsthaftes Problem. Die Donausohle liegt heute bereits fast 1 m tiefer als noch vor 50 Jahren! Durch Einbringen von größerem Kies wird diese Entwicklung gestoppt. Wasserbauliche Maßnahmen, wie z. B. Buhnen, heben die Niedrigwasserspiegel der Donau an. Das wirkt sich auch positiv auf den Grundwasserspiegel der Umgebung aus. Die Schifffahrt der Donau wird verbessert; Altarme, Tümpel und der Auwald trocknen nicht weiter aus.



Die für Fische und Vögel lebensnotwendigen Strukturen an der Donau werden durch das Flussbauliche Gesamtprojekt nachhaltig verbessert.

Wird die Eintiefung der Donau nicht gestoppt, sinkt der Grundwasserspiegel noch weiter ab. Altarme und Tümpel in der Au trocknen aus.
Durch das Flussbauliche Gesamtprojekt wird auch der Lebensraum der Sumpfschildkröte erhalten.



Fotos © Nationalpark Donau-Auen: Popp

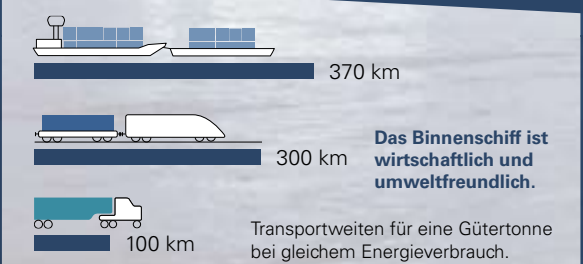
Mehr Güter aufs Schiff

Verbesserungen für die Schifffahrt als umweltschonende Transportalternative

Die Binnenschifffahrt sieht ihre Stärke in der umweltfreundlichen und nachhaltigen Nutzung der Donau als Verkehrsweg. Sie versteht sich daher auch als Partner des Natur- und Umweltschutzes. Im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern bedeutet Binnenschifffahrt geringere Schadstoffbelastung und weniger Lärm für die Bevölkerung. Viele Rohstoffe, aber auch hochwertige Industriegüter, kommen mit dem Schiff – umweltfreundlich und ohne Staus auf den Straßen. Die Binnenschifffahrt liefert somit auch einen Beitrag zu Gesundheit und Lebensqualität.



Weniger Schadstoffbelastung, geringerer Lärmpegel



Stärkung der heimischen Wirtschaft

durch garantierte Fahrwasser-Verhältnisse

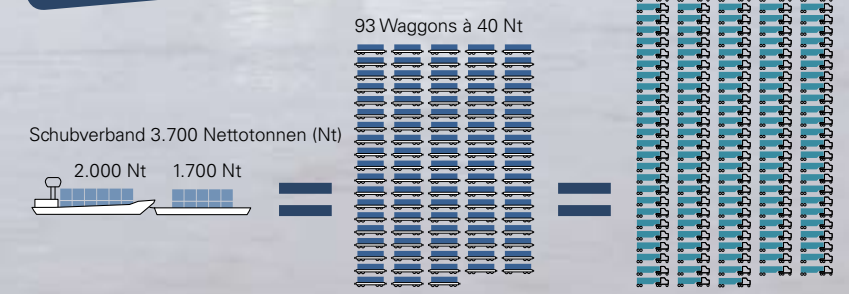
Die Wasserstraße ist nicht nur eine volkswirtschaftlich sinnvolle Transportalternative. Mit beträchtlichen Kapazitätsreserven und hoher Transportsicherheit kann das Schiff einen effizienten Güteraustausch entlang der Donau garantieren. Wird die Wasserstraße besser nutzbar, können österreichische Unternehmen bis zu 30 Mio. €/Jahr an Transportkosten einsparen. Das steigert die Wettbewerbsfähigkeit der heimischen Wirtschaft. Nur ein starker Wirtschaftsstandort schafft Wohlstand und soziale Sicherheit!

Die Verlässlichkeit der Schifffahrt muss ganzjährig gesichert sein. Nur dann kann die Donau als echte Alternative am Transportmarkt eine wesentliche Rolle spielen und zu einer Stärkung des Wirtschaftsstandortes Österreich beitragen.



Christoph Leitl, Wirtschaftskammerpräsident

1 Schubverband hat die Transportkapazität von ca. 148 LKWs



Fotos © Nationalpark Donau-Auen: Baumgartner, via donau