

Wasserstraße Donau

Multifunktionalität im Spannungsfeld öffentlicher Interessen

Am 7. Oktober veranstaltete der ÖWAV (Österreichische Wasser- und Abfallwirtschaftsverband) ein Seminar zum Thema: „Wasserstraße Donau - Multifunktionalität im Spannungsfeld öffentlicher Interessen“. Rund 70 Teilnehmer fanden sich im Festsaal des Bundesministerium für Verkehr Innovation und Technologie (BMVIT) ein. Die Leitung des Seminars hatte Herr Ministerialrat Dipl.Ing.Dr. Leo Grill vom BMVIT Abt. Bundeswasserstraßen.

Wasserstraßen erfüllen in einer vernetzten Welt diverse Aufgaben und können in ihrer Multifunktionalität beispielhaft für diverse Problemstellungen herangezogen werden. Technisch gesehen sind Wasserstraßen Verkehrswege und in diesem Zusammenhang besonders umweltschonend, da man in Zeiten des Klimawandels die CO₂-Bilanz betrachten muss.

Wasserstraßen vernetzen aber nicht nur Güter miteinander, sie sind auch ein wesentlicher Teil in der ökologischen Vernetzung der Fließgewässer mit ihren Zubringern und Altarmen.

In diesem Seminar wurden die österreichischen Wasserstraßen (vor allem Donau, aber auch March und Thaya) in ihrer Multifunktionalität im internationalen Vergleich betrachtet und die



Leiter des Seminars Ministerialrat Dipl. Ing. Dr. Leo Grill

positiven Aspekte für die Region hervorgehoben. Weiters weisen Wasserstraßen im Vergleich zu anderen Flüssen auch die höchste Wasserführung auf, woraus ein weiterer Anspruch an einem umfassenden Hochwasserschutz für Siedlungsgebiete resultiert, da von Flüssen sonst ein hohes Schadenspotenzial ausgehen würde. Schließlich ist das Potenzial, das man zur Energiegewinnung an diesen Flüssen nutzen kann, vergleichsweise sehr groß und die derzeitige Nutzung ein

wichtiges Standbein in Österreichs Energieversorgung. Zu den Zielgruppen dieses Seminars zählten: Wasserkraft, Schifffahrt, Ökologie, PlanerInnen, Behörden, Naturschutz, HafentreiberInnen, Gemeinden, Hochwasserschutzverbände, NGOs, Universitäten.

Nach der Begrüßung der Seminar TeilnehmerInnen durch den Präsidenten des ÖWAV, Baurat h. c. GF DI Roland Hohenauer, und Überbringung der Grußworte der Frau Bundesministerin durch SC Prof. Dr. Gerhard Gürtlich, eröffnete MR Dipl. Ing. Dr. Leo Grill die Vortragsreihe mit seinem Referat: „Die Entwicklung der Multifunktionalität im Wandel der Zeit“.

Er behandelte Themen zur Wasserstraße, Schifffahrt, Hochwasserschutz, Energie, Ökologie. Die geschichtliche Entstehung für Maßnahmen zur Schifffahrt, Regulierungsmaßnahmen, 1856 Bestellung der Europäischen Donaukommission, 1928 Gründung des Bundesstrombauamtes, 1947 Gründung der Österr. Donaukraftwerke AG, 1992 Gründung der Österr. Donau Betriebs AG mit Übertragung der operativen Aufgaben der Wasserstraßendirektion. 2005 Einrichtung der „via-donau“ zur Erhaltung und Entwicklung der Wasserstraße Donau.

Herr MR Dipl. Ing. Reinhard Vorderwinkler, Leiter der Obersten Schifffahrtsbehörde im BMVIT, stellte die Frage: „Warum überhaupt Binnenschiffs-Transporte?“

18 von 25 EU Mitgliedstaaten besitzen Wasserstraßen, der Binnenschiffverkehrsanteil von nur 6 % des gesamten Binnentransportes. Binnenschiffsanteil in Nordwest-Europa beträgt bis zu 43 %.

Verkehrspolitische Zielvorstellung
Das zukünftige Transportaufkommen im Donaukorridor kann nur von allen Verkehrsträgern gemeinsam multimodal (Straße-Schiene-Wasserstraße) bewältigt werden.

Ein angemessener Binnenschiffverkehrsanteil ist verkehrs- und umweltpolitisch erforderlich. Die Binnenschiffahrt wird keine Erhöhung des modal share erreichen können, aber sie soll einen Teil der Verkehrszuwächse aufnehmen können. Voraussetzungen sind die Implementierung von neuen Technologien (Logistik und Telematik) und als con-

Foto: Kpt. Otto Steindl



Binnenschiff in der Wachau



Ministerialrat
Dipl. Ing. Reinhard Vorderwinkler

ditio sine qua non eine adäquate Verkehrsinfrastruktur.

Unterschied Rhein - Donau: Der durchschnittliche Auslastungsgrad der Schiffe im Langstreckenverkehr über die Obere Donau beträgt ca. 60 %, wogegen er am Rhein bei ca. 85 % liegt !

Nutzen für Wirtschaft und Umwelt

Die Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit der Schifffahrt bedingt eine Steigerung des Verkehrsaufkommens auf der Donau.

Die Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Donau bringt eine mögliche Einsparung von LKW-Fahrten im Donaukorridor. Außerdem eine Erhöhung der Verkehrssicherheit und damit einer Vermeidung von LKW-Unfällen und somit Toten und Schwerverletzten.

Einen weiteren Nutzen bringt die Reduktion von Emissionen, Lärm, Schadstoffen und Flächenverbrauch - das heißt eine Vermeidung von ca. 150.000 t CO₂/Jahr in Österreich (Kyoto-Ziel). Schlussendlich wird die Wettbewerbsfähigkeit der heimischen Wirtschaft gefördert. Das mögliche Einsparungspotenzial der österreichischen Wirtschaft beträgt jährlich ca € 30 Millionen an Transportkosten.

Dipl. Ing. Christoph Hackel vom BMVIT, Innovation und Technologie, referierte über: „Das 3-Säulen-Programm des Hochwasserschutzes im BMVIT“.



Die katastrophalen Hochwässer im August 2002 an der Donau verursachten in Österreich (öffentliche Infrastruktur, landwirtschaftliche Flächen sowie Privat- und Unternehmensvermögen) Schäden in der Größenordnung von rund € 3,2 Mrd. und forderten insgesamt 9 Menschenleben.

Dieses Schadensausmaß erforderte eine umfassende Analyse der Ursachen - sowohl in Bezug auf die Naturprozesse, als auch in Bezug auf die Mechanismen der Schadensentstehung.

Daher haben das BMVIT und das Lebensministerium in Zusammenarbeit mit der Schweizer Direktion für Entwicklung und Zusammenarbeit, der Universität für Bodenkultur, dem Umweltbundesamt sowie mit den betroffenen Ländern, Gesellschaften, Organisationen und zahlreichen wissenschaftlichen Institutionen und Planungsbüros unmittelbar nach der Katastrophe 2002 damit begonnen, die Ereignisse zu analysieren und wirksame Zukunftsstrategien zu entwickeln.

Die Ergebnisse dieser Untersuchungen wurden basierend auf einer Ursachen-Wirkungsanalyse mit Leitlinien und Empfehlungen für die Fachgebiete Meteorologie, Hydrologie, Geomorphologie, Ökonomie, Raumordnung und Hochwasserschutzmanagement mit der Studie „Analyse der Hochwasserereignisse vom August 2002 - Floodrisk“ vom November 2004 präsentiert.

Ein vollkommener Schutz wird jedoch aber auch in Zukunft nicht verwirklicht werden können. Derartige Naturereignisse werden trotz aller technischen und finanziellen Möglichkeiten auch in Zukunft nicht verhindert werden können, es muss aber dafür gesorgt werden, dass man besser vorbereitet ist und dadurch die Schäden für Menschen und Umwelt entsprechend geringer gehalten werden können.

Folgende Ziele sind jedenfalls vorrangig zu beachten:

- Schutz des menschlichen Lebens,
- Schutz der Lebensgrundlagen,
- Schutz der Umwelt und des Gewässers selbst.

Ebenso erforderlich sind:

- eine Minderung der Sachschäden,
- eine Sicherung des Wiederaufbaus,

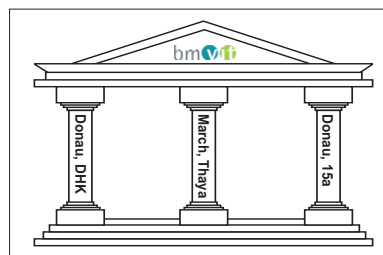
Dipl. Ing. Christoph Hackel

- mehr Forschungstätigkeit, um mögliche Auswirkungen der Klimaänderung auf das Hochwassergeschehen besser verstehen zu können.

Damit bei künftigen Ereignissen die Schäden für Menschen und Umwelt nicht weiter zunehmen, ist es erforderlich

- die Grenzen des Schutzes, aber auch die Verantwortung jedes Einzelnen aufzuzeigen,
- die Gefahrenkenntnis und das Gefahrenbewusstsein zu fördern, eine angepasste Nutzung der Raumplanung sicher zu stellen,
- bei der Umsetzung von Maßnahmen den europäischen Richtlinien zu entsprechen (Wasserrahmenrichtlinie, Richtlinie des europ. Parlamentes und des Rates über die Bewertung und Bekämpfung von Hochwasser, Vogelschutzrichtlinie, Fauna-Flora-Habitatrichtlinie etc.),
- Anreizsysteme zum Selbstschutz zu stärken und
- eine Abstimmung aller Schutzmaßnahmen der öffentlichen Hand zu forcieren.

In Abstimmung mit diesen Ergebnissen hat das BMVIT das 3-Säulen-Programm des Hochwasserschutzes entwickelt. DI Hackel erläuterte im Anschluß dieses 3-Säulenprogramm.



1. Säule = Sanierung Schutzanlagen DHK (Donau Hochwasserschutz Konkurrenz);
2. Säule = Dammsanierung March-Thaya;
3. Säule = Hochwasserschutz Donau - Art. 15a Vertrag.

Österreichischer Wasser- und Abfallwirtschaftsverband
1010 Wien, Marc-Aurel-Straße 5
Tel. 01/535 57 20, Fax: 01/535 40 64
E-Mail: buero@oewav.at
www.oewav.at

