

So weit das Auge reicht

Paneuropäische Wasserstraße und attraktives Tourismusgebiet – der Donaauraum hat vielfältige Potenziale. Wie aber kommen die Interessen von Gütertransport und Naturschutz in Einklang?

Von Hans-Peter Bayerl

Mehr als 100 Millionen Urlauber kommen jährlich in die Donauregion – die einen erholen sich in Naturparks vom Alltagsstress, die anderen suchen Zerstreuung in den Metropolen Wien und Budapest. Wieder andere wandeln auf den Spuren ihrer Vorfahren oder genießen die kulturelle Vielfalt entlang des zweitgrößten europäischen Stromes. Der Tourismus ist längst zu einem der wichtigsten Wirtschaftsfaktoren der Region geworden und die Donauschifffahrt wächst – nicht nur beim Personen-, sondern auch beim Güterverkehr. Der Ausbau muss aber mit Bedacht erfolgen, denn die Donau ist ein einzigartiges, sensibles Ökosystem, das es gemeinsam zu bewahren und zu schützen gilt. Der Fluss, dessen Einzugsgebiet 801,463 Quadratkilometer misst und der durch den Rhein-Main-Donau-Kanal eine direkte Verbindung vom Schwarzen Meer bis zur Nordsee schafft, bietet eine einzigartige Vielfalt an Naturlandschaften, Kulturräumen und historisch bedeutsamen Stätten.

Jeder Stein erzählt eine Geschichte

So wie der Amazonas seine Besucher mit Exotik und der Nil mit Sonne und Kultur lockt, so übt auch die Donau ihren ganz eigenen Reiz auf die Touristen aus. „An der Donau hat jeder Stein eine Geschichte zu erzählen“, meint Gerhard Skoff, Präsident der bereits 1970 gegründeten Internationalen

touristischen Werbegemeinschaft „Die Donau“. So erzählt beispielsweise die Kaiserburg Trifels im Annweiler Thale bei Landau die Geschichte von König Löwenherz, der dort gefangen gehalten wurde. Dessen getreuer Freund und Sänger Blondel fand den englischen König der Sage nach auf und bewirkte seine Freilassung. „Auch die Zeit Napoleons, des Ersten und Zweiten Weltkriegs oder des Eisernen Vorhangs lassen sich an der Donau hautnah und auf verschiedene Weise erleben“, findet Skoff. „Es ist unsere Aufgabe, diese Geschichten für die Menschheit zu bewahren und sie an der Donau erfahrbar zu machen.“

Bequem und erlebnisreich

In Wien gehen jährlich rund 380.000 Besucher an Land. An der Hafengebühr von zehn Euro, die jeder Tourist beim Verlassen des Schiffes zu entrichten hat, lässt sich die wirtschaftliche Dimension des wachsenden Donautourismus erahnen. Seine Hauptströme bilden laut Gerhard Skoff der Geschäftstourismus, Reisen zu Veranstaltungen wie zu den Wiener Festwochen oder dem Budapester Frühling sowie der Besuch bekannter Naturschutzgebiete. Zu diesen zählen etwa die Lobau, das in Ostkroatien gelegene Kopački rit oder das Donaudelta zwischen Rumänien und der Ukraine. Danach folgen die Trends Radeln oder Flussfahrten mit dem privaten Motor- und Schlauchboot. >>

Auf den Punkt gebracht

- Die Donauregion ist ein exzellentes Tourismusgebiet. Allein in Wien gehen jährlich 380.000 Besucher an Land. 100 Millionen Urlauber kommen jedes Jahr in die Donauregion.
- Der nationale Aktionsplan für die Schifffahrt in Österreich will die Menge der Güter auf der Donau bis 2015 verdoppeln. Auch für die europäischen Verkehrsminister ist die Donau zentral: Sie gilt als eine der europäischen Hauptachsen.
- Der Umweltschutz erfordert von allen Seiten Kompromisse. Die wissenschaftliche Erforschung der Donau hilft, sinnvolle Entscheidungen zu treffen.



HELMUT HABERSACK

Univ.-Prof. DI Dr. Helmut Habersack leitet das Institut für Wasserwirtschaft, Hydrologie und konstruktiven Wasserbau an der Universität für Bodenkultur Wien. 2002 wurde er mit dem Umweltpreis der Österreichischen Gesellschaft für Umwelt und Technik ausgezeichnet. Habersack organisierte die erste Fachkonferenz zur UNESCO-Initiative zur Zukunft der größten Flüsse der Erde.



GERHARD SKOFF

Prof. Gerhard Skoff ist seit 1995 Präsident der Internationalen Werbegemeinschaft „Die Donau“. Er initiierte den „Tag der Schifffahrt“, die Donauschifffahrtskonferenz sowie die Rad- und Wandertagung und brachte den Tourismus in die Donaunraum-Strategie ein. Bis zu seiner Pensionierung 2007 war Skoff Direktor der Casinos Austria AG.

Von den jährlich 260.000 Besuchern des bekannten Benediktinerklosters Stift Melk erreichen gut zwei Drittel ihr Ziel von der Donau aus. „Fluss- und Kreuzfahrten auf Binnengewässern sind stark im Kommen“, weiß Skoff, „denn sie sind bequem und erlebnisreich zugleich. Für die Verpflegung ist gesorgt, und jeden Tag erscheint etwas Neues vor dem Kabinfenster.“

Weihnachten im Hafen von Budapest

120 Kreuzfahrtschiffe befahren die Donau. Die Saison hat sich auf 240 Tage im Jahr ausgedehnt und reicht inzwischen von März bis Anfang Jänner. Besonders im Trend: Weihnachten im Hafen von Budapest und von dort aus die zahlreichen Märkte und Musikkonzerte erkunden. Weil der Tourismus mittlerweile zum wichtigen volkswirtschaftlichen Treiber in der Donauregion zählt, hat sich Gerhard Skoff persönlich dafür eingesetzt, dass dieser bei der Implementierung

der Donau-Strategie berücksichtigt wurde. Skoffs Argumente: Der Tourismus helfe, Menschen zu verbinden, Vorurteile abzubauen und einen gemeinsamen Nenner für die Zukunft zu bilden. Kultur und Tourismus bilden nun die dritte von insgesamt elf Prioritäten des Strategiepapiers, das ursprünglich von der EU-Kommission initiiert, unter Beteiligung der Ausschüsse der Regionen ausgearbeitet und 2011 von 14 Anrainerstaaten und der EU unterzeichnet wurde.

Der Gütertransport soll sich verdoppeln

Im Zuge der Donaunraumstrategie soll auch der Gütertransport auf der Donau ausgebaut werden, der im Vergleich zu anderen Transportmitteln umwelt- und klimafreundlicher ist. Schließlich fasst ein für die untere Donau typisches Schiff so viel wie 150 LKWs oder 93 Zugwagons. Der Nationale Aktionsplan für die Schifffahrt in Österreich sieht vor, die Transportmenge bis 2015 von zwölf Millionen Tonnen jährlich auf 25 bis 30 Millionen zu steigern. Auf diese Weise sollen zum einen die Straßen-, zum anderen die Umwelt- und Sozialkosten gesenkt werden. Die Bedeutung der Donau als Transportweg wird auch von Europäischen Verkehrsministern gesehen. Diese betrachten den Fluss als einen von zehn paneuropäischen Verkehrskorridoren, welche Europa als Hauptverkehrsachsen vom Atlantik bis zur Wolga und von Skandinavien bis zum Mittelmeer verbinden.

Die Donauhäfen sind Alleskönner

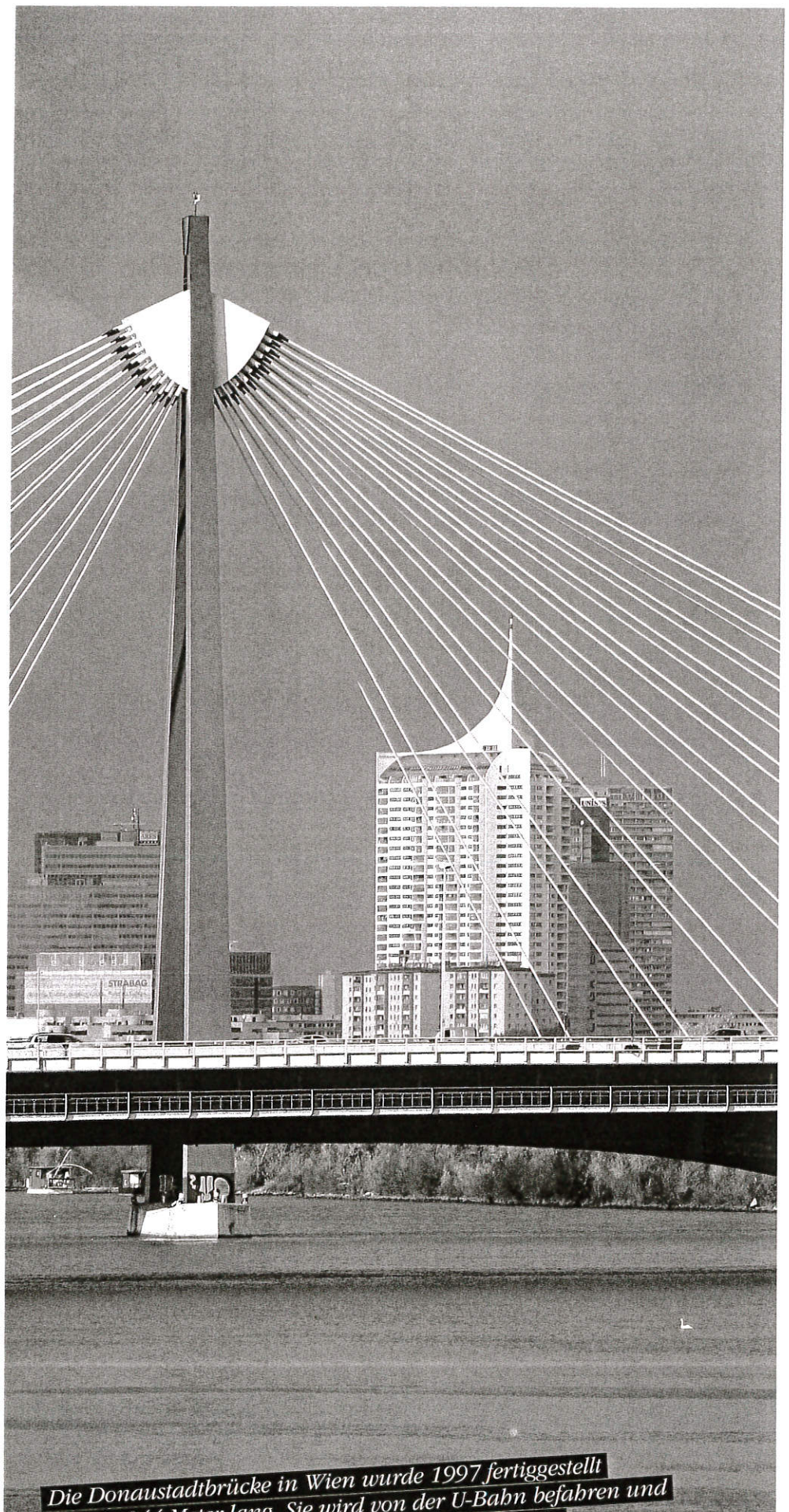
Um die Transportmengen überhaupt erhöhen zu können, ist zunächst aber die Wirtschaftlichkeit der Binnenschifffahrt zu verbessern. Denn bei Niedrigwasser müssen die Transportschiffe teilentladen werden. Das verteuerte in der Vergangenheit regelmäßig den Weitertransport auf der Straße oder auf der Schiene. Im Bestreben, die Binnenschifffahrt besser in die bestehenden Transportketten von Straße und Bahn zu integrieren, werden die Donauhäfen zu multifunktionalen Dienstleistungsunternehmen umgebaut. Der Hafen Linz schlägt heute gut fünf Millionen Tonnen Güter um, dreimal so viele wie die Wiener Hafengruppe. Die süd-rumänische Stadt Giurgiu, die etwa 60 Kilometer südlich von Bukarest den Donauzugang der Rumänischen Hauptstadt bildet, >>

WERBUNG FÜR DIE DONAU

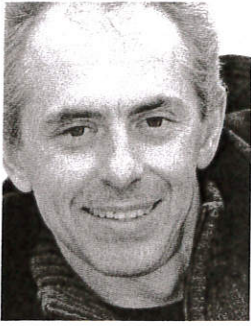
Die Internationale Touristische Werbegemeinschaft „Die Donau“ (Danube Tourist Commission) wurde 1970 noch zur Zeit des Eisernen Vorhangs gegründet, um die politischen Grenzen zu überwinden und die Donau als einzigartige Tourismusregion zu etablieren. Deutschland, Österreich, Slowakei, Ungarn, Kroatien, Rumänien und Serbien arbeiten bis heute freundschaftlich und unbürokratisch zusammen, Bulgarien und die Ukraine sind noch keine Mitglieder. „Die Donau“ wirkte entscheidend darauf hin, dass Kultur und Tourismus in der EU-Donauraum-Strategie aufgenommen wurden.

DIE DONAURAUM- STRATEGIE

Die Strategie der Europäischen Union für den Donauraum will eine engere Zusammenarbeit der Donaustaaten erreichen. Die vier Säulen sind „Anbindung des Donauraums“, „Umweltschutz im Donauraum“, „Aufbau von Wohlstand im Donauraum“ sowie „Stärkung des Donauraums“. Besonderes Augenmerk gilt der Infrastruktur, die in den Bereichen Mobilität, nachhaltige Energien sowie Kultur und Tourismus gefördert werden soll. Im Umweltschutz haben Wasserqualität, Katastrophenschutz und biologische Vielfalt Vorrang.



Die Donaustadtbrücke in Wien wurde 1997 fertiggestellt und ist 344 Meter lang. Sie wird von der U-Bahn befahren und verbindet die Bezirke Leopoldstadt und Donaustadt.



THOMAS HEIN

Assoz. Prof. Mag. Dr. Thomas Hein leitet die inter-universitäre Forschungseinrichtung WasserCluster Lunz und lehrt an der Universität für Bodenkultur Wien. Er befasst sich mit Nährstoffkreisläufen in Flusslandschaften, Auen- und Restaurationsökologie. Der Chefredakteur der Fachzeitschrift „River Systems“ wurde 2007 mit dem Wissenschaftspreis des Landes Niederösterreich ausgezeichnet.

plant einen Ausbau des Hafengeländes auf rund 200 Hektar. Neben acht neuen Kränen soll dabei auch ein moderner Industrie- und Logistikpark entstehen.

In Österreich wurde bereits 2006 das Donau River Information System DoRis eingeführt, das bis 2010 sukzessive mit den Schiffsinformationssystemen der anderen Donauländer harmonisiert wurde. Ziel dieser Systeme ist es, den Treibstoffverbrauch und die Stand-by-Kosten zu senken und zugleich die Sicherheit im Schiffsverkehr zu erhöhen. Mithilfe von DoRis lassen sich die Transportzeiten exakt bestimmen sowie die Hafenessourcen und Schleusenkapazitäten optimal auslasten.

Der Fluss gräbt sein Bett immer tiefer

Eine weitere Vorreiterrolle könnte das Alpenland auch beim Wasserbau spielen. „Bauliche Maßnahmen zur Regulierung des Wasserstandes wie Buhnen oder Uferbefestigungen verändern die Fließeigenschaften des Flusses nachhaltig“, erklärt Helmut Habersack, Leiter des Instituts für Wasserwirtschaft, Hydrologie und konstruktiven Wasserbau der Universität für Bodenkultur in Wien. „Das betrifft etwa den Sedimenttransport, der einerseits unterbrochen wird, beispielsweise durch Wasserkraftwerke. Andererseits aber wird er in den freien Fließstrecken durch Regulierungsmaßnahmen wie Einengungen beschleunigt.“

Insbesondere zwischen Wien und Bratislava werden mehr Steine vom Wasser abtransportiert, als zum Ausgleich künstlich eingebracht werden können. Deshalb gräbt sich die Donau in einigen Streckenabschnitten jedes Jahr zwei Zentimeter tiefer in das Flussbett ein. „Ohne Gegenmaßnahmen würde es in den nächsten Jahrzehnten stellenweise zum Sohldurchschlag kommen, der uns bereits von der Salzach bekannt ist“, erklärt Helmut Habersack. „Das Wasser erreicht dabei die feineren, maritimen und leicht zu erodierenden Schichten aus dem Tertiär. Durch den entstehenden Canyon würde der Grundwasserspiegel absinken und zahlreiche Naturparks würden austrocknen. Außerdem könnten sich tiefe Rinnen bilden, was die Schifffahrt stark beeinträchtigen würde.“

In beiden Fällen würde die Schifffahrt zum Erliegen kommen und könnte nur

durch erhebliche Baumaßnahmen aufrechterhalten werden. Den Preis dafür würde die Natur zahlen, die ohnehin schon stark unter den früheren Baumaßnahmen zu leiden hat, was etwa an den Veränderungen bei den Fischpopulationen abzulesen ist.

Bauwerke bedrohen die Biodiversität

„Eines der Hauptprobleme der Donau besteht darin, dass Dammbauten und Querbauwerke die Fließgewässer fragmentieren und die Verbindung zwischen verschiedenen Flussabschnitten unterbrechen“, erklärt Thomas Hein, Geschäftsführer der inter-universitären Forschungseinrichtung WasserCluster Lunz. „Während die Populationen der heimischen Arten stark dezimiert sind, hat sich der Anteil neuer Arten von Fischen und Wirbellosen in einigen Regionen bereits auf 40 Prozent erhöht.“ Zahlreiche neue Arten wandern über künstliche Kanäle wie den Rhein-Main-Donaukanal ein.

Ein Grund für den kritischen Rückgang der heimischen Populationen liegt laut Thomas Hein auch im Wegfall von Feuchtgebieten und natürlichen Uferzonen. „Rund 95 Prozent der ursprünglichen Auflächen entlang der oberen Donau sind bereits verschwunden. Viele heimische Vogelarten wie der Eisvogel oder der Seeadler, aber auch viele Pflanzen, Amphibien und Fischarten wie die Nase oder der Zingel gelten heute als gefährdet.“ Als prominentes Beispiel für eine vom Aussterben bedrohte Tierart in der Donau nennt Thomas Hein den Stör. Im Schwarzen Meer ist er ohnehin stark überfischte wegen des wertvollen schwarzen Kaviars, des gesalzenen und gereinigten Rogens der Tiere. Zudem hindern die Kraftwerke Eisernes Tor I und II den wandernden Stör an der serbisch-rumänischen Grenze am Aufstieg in seine Laichgebiete, die bis nach Deutschland reichen.

Ein Fischeaufzug für den Stör

Sieben in der Donau heimische Störarten gelten mittlerweile als bedroht, wenn nicht sogar als nahezu ausgestorben. Zu ihnen gehört auch der größte Vertreter der Donaustöre, der Hausen oder Beluga. Angesichts einer Körperlänge von bis zu sieben Metern sind spezielle Aufstiegshilfen nötig, um den bis zu hundert Jahre alten Tieren die Passage durchs Eisernes Tor zu ermöglichen. Die



Die Rosenbrücke bei Tulln wurde 1993–95 auf der Umgebungsstraße der B19 gebaut – mit Fuß- und Radweg.

Vorschläge reichen von einem unterirdischen Tunnel über einen spiralförmigen Aufstiegssteg bis hin zu einem speziellen Fischeaufzug. „Wie bei allen nachhaltigen Lösungen ist es wichtig, zu schauen, was zum einen technisch machbar, zum anderen aber auch ökologisch sinnvoll ist“, kommentiert Thomas Hein. „Wir müssen lernen, uns nach der Natur zu richten und dürfen nicht erwarten, dass die Natur unseren Erwartungen folgt. Deshalb ist es wichtig, in Ergänzung zu Fangquoten, dem mechanischen Schutz vor Kraftwerksturbinen und dem Ausweis von Laichgründen auch die Lebensgewohnheiten der Tiere und Pflanzen sowie die sensiblen Zusammenhänge innerhalb und zwischen verschiedenen Ökosystembereichen noch besser zu verstehen.“

West-Ost-Gefälle beim Umweltschutz

Den Stör zu retten und für die Region zu erhalten, ist eines der konkreten ökologischen Ziele der Donaunachhaltigkeitsstrategie. Außerdem soll die Wasserqualität in allen Donaustaaten nach Maßgabe der Europäischen Wasserrahmenrichtlinie erhalten bleiben. In diesem Punkt kommt es aber leider immer wieder zu Ausnahmeregelungen, insbesondere in den osteuropäischen Staaten. Die Folgen können verheerend sein, wie bei dem Unglück nahe der ungarischen Industriestadt Győr im Oktober 2010. Mehrere hundert Kubikmeter bleihaltigen Giftschlamm flossen damals aus dem geborstenen Rückhaltebecken einer Aluminiumfabrik in das Flüsschen Marcal. Die blutrote Brühe tötete nicht nur die dort lebenden Fische, sondern verseuchte auch zahlreiche Häuser und Grundstücke und erreichte über den Nebenfluss Raab auch die Donau. Laut WWF gab es zum damaligen Zeitpunkt in Ungarn noch 60 ähnliche Rückhaltebecken für Industrieschlamm.

Traum-Projekt für Realisten

Sich solchen Herausforderungen zu stellen, ist die Aufgabe der Internationalen Kommission zum Schutz der Donau. Die IKSD (engl. ICPDR) soll die Umweltziele gemäß der Donaunachhaltigkeitsstrategie umsetzen. Diese wählt in ihren „Priority Areas“, etwa für die Forschung (PA7), entsprechende Flaggschiffprojekte aus. „Dream – Danube River Research and Management“ ist ein solches wissenschaft-

liches Pilotprojekt, an dem alle Donauländer mitwirken. Es soll die Grundlagen für die wirtschaftliche Nutzung der Donau erarbeiten und dabei den Umwelt- und Hochwasserschutz berücksichtigen. Im Rahmen von „Dream“ soll unter anderem ein Netzwerk an Feldmessstationen und Modellen zur Fließgewässersimulation entstehen. Außerdem soll ein Forschungsschiff, wie es bereits am Rhein existiert, gebaut werden. Als zentrales Element sieht das Projekt zwei neue Forschungslabore in Österreich und Rumänien vor. „Diese Labore werden mit einem Durchfluss von fünf Kubikmetern pro Sekunde ohne Pumpen einzigartig in Europa sein“, glaubt Helmut Habersack. „Die dadurch gewonnenen Erkenntnisse werden uns helfen, die in Flüssen ablaufenden Prozesse zu optimieren, die künftigen Auswirkungen flussbaulicher Maßnahmen zu prognostizieren und innovative Lösungen zur Verbesserung der Schifffahrt, der Wasserkraftnutzung, des Hochwasserschutzes und der Ökologie zu entwickeln.“

Dem Fluss mehr Raum geben

Ein weiteres Projekt, das die Schifffahrt sicherstellen und die ökologische Situation verbessern soll, stellt das „Flussbauliche Gesamtprojekt FGP“ östlich von Wien dar. Im Rahmen des Pilotprojektes Bad Deutsch-Altenburg werden seit Mai 2012 im Einvernehmen von Wirtschaft, Bürgern und Bürgerinnen sowie Umweltschützern die befestigten Ufer wieder zurückgebaut und teilweise abgesenkt. Der Johler-Nebenarm wird wieder angegliedert und die Sohleintiefung durch Einbringung größerer Kiesel reduziert. „Entscheidend ist es, im Rahmen dieser Projekte die gesamt-ökologische Situation zu verbessern“, betont Thomas Hein. „Das erfordert auf allen Seiten Kompromisse, zahlt sich aber langfristig aus.“

Nach Abschluss des Pilotprojektes in gut zweieinhalb Jahren wird die Donauregion jedenfalls wieder um eine Attraktion reicher sein – für die Touristen und für die Natur, ohne die der Donaunachhaltigkeitsraum seine einzigartige Vielfalt einbüßen würde. ■

LITERATUR UND LINKS

Klement Tockner, Urs Uebli, Christopher T. Robinson: *Rivers of Europe* [Englisch], Academic Press, 2008

Internationale Kommission zum Schutz der Donau (IKSD / ICPDR) – www.icpdr.org

Danube Tourist Commission – www.danube-river.org

WasserCluster Lunz – www.wassercluster-lunz.ac.at

Aktiv für unser Wasser – www.wasseraktiv.at

Universität für Bodenkultur Wien – www.boku.ac.at