Deutscher Wasserstraßen-
und Schiffahrtsverein
Rhein-Main-Donau e.V.

Mitteilungsblätter

92

Mitteilungsblätter
September 1997
Nummer 92

Deutscher Wasserstraßen-
und Schiffahrtsverein
Rhein-Main-Donau e.V.
Nürnberg
Geschäftsstelle:
Karl-Schönleben-Str. 65
90471 Nürnberg
Telefon: 09 11/8 14 95 09

Inhaltsverzeichnis

MITGLIEDERVERSAMMLUNG 1997 IN WIEN

Donauausbau – eine europäische Aufgabe
Vorwort der Redaktion 5

Donauausbau: europäisch – nicht lokal entscheiden!
Dr. Wilhelm Doni, Vorsitzender des Deutschen Wasserstraßen- und Schiffahrtsvereins Rhein-Main-Donau e.V. 8

Deutschland als Vollmitglied der Donaukommission
Botschafter Dr. Hellmuth Strasser, Direktor des Sekretariates der Donaukommission 12

Niederösterreich steht zum Donauausbau
Komm.Rat Ing. Peter Reinbacher, Präsident der Wirtschaftskammer Niederösterreich 13

Die aktuelle Donausituation – aus österreichischer Sicht
Konsul Komm.Rat Dr. Norbert Beinkofer, Präsident des Österreichischen Wasserstraßen- und Schiffahrtsvereins 14

Donaukraftwerk Freudenau – Projektentwicklung und Baudurchführung
Dipl.-Ing. Peter Gruss, Österreichische Donaukraftwerke AG 19

Mißverständliche Kostenargumentation
Dr. Hartwig Hauck, Geschäftsführendes Vorstandsmitglied des Deutschen Wasserstraßen- und Schiffahrtsvereins Rhein-Main-Donau e.V. 36

Ergänzungswahlen 39

Satzung des Deutschen Wasserstraßen- und Schiffahrtsvereins Rhein-Main-Donau e.V. 40

Donauausbau – eine europäische Aufgabe

Der Deutsche Wasserstraßen- und Schifffahrtsverein führte seine diesjährige Mitgliederversammlung in engem Zusammenwirken mit dem Österreichischen Schwesterverein unter reger Beteiligung seiner Mitglieder und Freunde in Wien durch.
In seiner Begrüßung unterstreicht der Vorsitzende des Vereins, Dr Wilhelm Doni, daß dem Donauausbau europäische Bedeutung zukommt. Es wird dieser Dimension nicht gerecht, wenn die Ertüchtigung der Donau zu einer modernen Schiffahrtsstraße zunehmend lokal diskutiert und regional entschieden wird. Es entspricht auch nicht der Bedeutung der Donau als Schiffahrtsstraße zur Bewältigung eines zunehmenden Verkehrsvolumens zwischen Ost und West, wenn von den einzelnen Ländern jeweils auf die Engpässe beim Nachbarn hingewiesen wird und ein gegenseitiges Abwarten stattfindet. Dies trifft im besonderen Maße für die Behandlung des Ausbaus der Strecke Straubing - Vilshofen zu. Denn sie ist die mit Abstand schwächste Strecke der Rhein-Main-Donau-Wasserstraße. Der bloße Vergleich von Fahrrinnentiefen bei Niedrigwasser ist schon deshalb sachlich unrichtig, weil die Donau in Österreich und Ungarn einen ganz anderen Flußcharakter als in Bayern hat. Aufgrund der viel größeren Wasserführung in diesen Abschnitten haben die Schiffe ein anderes fahrdynamisches Verhalten. Außerdem sind dort die Wasserstände weniger schwankend und besser voraussehbar.

Rückschlag

Als einen schweren Rückschlag für den sachgerechten Ausbau bezeichnen sowohl Dr. Doni als auch der Präsident des Österreichischen Wasserstraßen- und Schiffahrtsvereins, Konsul Komm.Rat Dr. Norbert Beinkofer, die Absprache des Bundesverkehrsministers und des Bayerischen Ministerpräsidenten, die Entscheidung über den notwendigen Donauausbau in der Engstelle Straubing - Vilshofen bis zum Jahr 2000 zurückzustellen und bis dahin weitere Untersuchungen durchzuführen. Nach dieser Vereinbarung sollen zunächst lediglich einige flußbauliche Korrekturen mit einem Kostenvolumen von 24 Mio. DM durchgeführt werden.
Dieser Absprache liegt nach unserer Überzeugung eine doppelte Fehleinschätzung zugrunde: Es erscheint illusionär, daß immer neue Untersuchungen und damit Verzögerungen den Konsens hinsichtlich des Donauausbaus fördern. Außerdem werden diese Untersuchungen ins Gewicht fallende neue Erkenntnisse über die flußbaulichen Möglichkeiten ohnehin nicht bringen. Denn gerade für die Strecke Straubing - Vilshofen gilt doch die ironisch klingende Feststellung: „Es ist alles untersucht, nur noch nicht von jedem!"
Wenn freilich die Politik dies zuläßt oder gar fördert, werden Wasserbauexperten und einschlägige Institute sich immer neuen Untersuchungen und damit Aufträgen und Beschäftigung sicher nicht verweigern.

Kraftwerk Freudenau

Eindrucksvoll die Ausführungen über die Durchsetzung des Kraufwerkbaus Freudenau durch die DONAUKRAFT in einem ausführlichen und informativen Vortrag von Dipl.-Ing. Peter Gruss von der Österreichischen Donaukraftwerke AG. Daß das Kraftwerk Freudenau zur Zeit im Bau ist, stimmt optimistisch. Der lange und aufwendige Weg bis dahin macht aber auch nachdenklich. Wird dabei doch deutlich, welcher Aufwand an Öffentlichkeitsarbeit, Bürgerbeteiligung, Interessensberücksichtigung , Erfüllung von Sonderwünschen, Dotationen und unterschiedlichsten Vorleistungen erfor-

derlich ist, und das unter Beachtung einer Vielzahl komplizierter Gesetze, um mit einem sogenannten „Großprojekt" unter den heutigen sozio-politischen Verhältnissen in Österreich wie in Deutschland überhaupt Realisierungschancen zu haben. Auf jeden Fall führt dies dazu, Wirtschaftsstandorte teurer und für Investitionsentscheidungen unsicherer zu machen.

Vielseitiges Rahmenprogramm

Im Anschluß an die Mitgliederversammlung fand eine interessante Besichtigung der Baustelle des Kraftwerkes Freudenau unter sachkundiger Führung von Dipl.-Ing. Peter Gruss statt.
Anschließend trafen sich die Mitglieder und Freunde beider Vereine auf Einladung des Österreichischen Wasserstraßen- und Schifffahrtsvereins zu einem geselligen Beisammensein beim Heurigen. Hierbei wurde der fachliche Meinungsaustausch in geselliger Runde fortgesetzt.
Am darauffolgenden Tag fand unter erfreulich starker Beteiligung eine ausführliche Tagesexkursion nach Gabcikovo statt. Das Projekt Gabcikovo wurde ja in den zurückliegenden Jahren in den Medien vielfach sehr negativ dargestellt.
Gerade deshalb empfanden es die Mitglieder und Freunde des Vereins als wertvoll, sich unter der sachkundigen Führung von Dipl.-Ing. Vladimir Holcik von diesem Projekt vor Ort ein eigenes Urteil zu bilden.
Eine Darstellung des Projektes Gabcikovo in seinen unterschiedlichen Aspekten würde den Rahmen dieses Mitteilungsblattes sprengen. Eine kurze Schilderung wiederum würde dem Projekt nicht gerecht. Wir wollen uns deshalb hier auf die Feststellung beschränken, daß die über diesem Projekt zwischen der Slowakei und Ungarn eingetretenen Meinungsverschiedenheiten eine sachliche Behandlung und Lösung erfahren sollten, wobei sicher Ungarn im besonderen Maße gefordert ist.

Gemeinsame Resolution

Für alle diese auf der Mitgliederversammlung angesprochenen Fragen und Programmpunkte erwies sich Wien als ein hervorragender Standort. Denn Wien liegt an der Nahtstelle zwischen Ost und West. Die Stadt ist in ihrer Geschichte mit der Donau eng verbunden und gleichzeitig ein Ort, in dem wichtige kulturelle und wirtschaftliche Entwicklungen ihren Ausgang nahmen. Deshalb war es gerade in Wien naheliegend, ausgehend von den seinerzeitigen Erklärungen beider Vereine in Engelhartszell, anläßlich der Mitgliederversammlung eine ergänzende Resolution zu fassen.
Diese Resolution ist inzwischen dem Bundesminister für Verkehr, Matthias Wissmann, dem Österreichischen Bundesminister für Verkehr, Forschung und Wissenschaft, Dr. Caspar Einem, sowie dem Ungarischen Bundesminister für Verkehr und Fernmeldewesen, Dr. Károly Lotz, zugeleitet.
Die Reaktion dieser Ministerien hierauf ist durchaus unterschiedlich. Der Bundesminister für Verkehr, Forschung und Wissenschaft der Republik Österreich, Dr. Caspar Einem, zeigt sich gegenüber dieser Resolution durchaus verständnisvoll.
Die Antwort des Verkehrsministeriums der Bundesrepublik Deutschland ist noch nicht befriedigend. Dem Verein ist jedoch eine Gesprächsmöglichkeit angeboten, die wir gerne wahrnehmen.
Das ungarische Verkehrsministerium hat bisher noch nicht geantwortet und wird deshalb erneut darum gebeten.
Über die Ergebnisse dieser Bemühungen werden wir in einem der nächsten Mitteilungsblätter berichten. Die Redaktion

RESOLUTION

Europa wächst zusammen - mit der Folge besonders stark wachsender Verkehrsströme zwischen den donaueuropäischen Ländern und dem gemeinsamen Markt der EU.
Diese zusätzlichen Verkehrsströme können durch die Bahn allein nicht bewältigt werden und dürfen aus Gründen des Umweltschutzes nicht auf die ohnehin schon stark belastete Straße gelangen.
Das Binnenschiff ist das umweltfreundlichste Verkehrsmittel und hat zudem noch Kapazitäten frei.
Mit der Rhein-Main-Donau-Wasserstraße steht eine leistungsfähige europäische Wasserstraße zur Verfügung, wenn es gelingt, die noch bestehenden Schiffahrtsengpässe an der Donau zu beseitigen. Denn diese verhindern den entscheidenden Durchbruch für die Neugewinnung und Verlagerung bedeutender Verkehrsmengen auf das Binnenschiff. Sie beeinträchtigen außerdem die wirtschaftliche, zuverlässige und umweltgerechte Verkehrsbewältigung auf dieser Wasserstraße.
Hierbei geht es insbesondere um die Strecken im deutschen Donauabschnitt Straubing-Vilshofen, um den österreichischen Donauabschnitt unterhalb von Wien und um die ungarische Strecke. Die schnelle Beseitigung dieser Engpässe ist deshalb eine vordringliche Aufgabe dieser Anliegerstaaten.
Eile tut not! Immer neue Grundsatz- und Detailuntersuchungen bringen keine Lösung der Verkehrsprobleme. Das gegenseitige Verweisen auf die Engpässe bei den Nachbarn und gegenseitiges Abwarten führen nicht weiter!
Deshalb fordern der Österreichische Wasserstraßen- und Schiffahrtsverein und der Deutsche Wasserstraßen- und Schiffahrtsverein Rhein-Main-Donau e.V.:
Die umgehende Beseitigung der Engpässe auf der Donau in Bayern, Österreich und Ungarn!

Wien, 20. Juni 1997

Österreichischer Wasserstraßen- und Schiffahrtsverein
Der Präsident

Deutscher Wasserstraßen- und Schiffahrtsverein Rhein-Main-Donau e.V.
Der Vorsitzende

Donauausbau: europäisch – nicht lokal entscheiden!

Dr. Wilhelm Doni,
Vorsitzender des Deutschen Wasserstraßen- und Schiffahrtsvereins
Rhein-Main-Donau e.V.

Der Deutsche Wasserstraßen- und Schiffahrtsverein Rhein-Main-Donau e.V. hat die Aufgabe eine leistungsfähige, den jeweiligen ökonomischen und technischen Gegebenheiten und Möglichkeiten entsprechende Schiffahrt zwischen dem Rhein und der Donau zu fördern. Das Hauptziel war zunächst, beide Stromsysteme über den Main und die Kanalverbindung von Bamberg über Nürnberg zur Donau zusammenzubinden. Dies ist seit dem 25.September 1992 erreicht. Mit der Schiffahrtsstraße Rhein-Main-Donau ist **die** internationale europäische Wasserstraße entstanden. Ihr Verkehrsgeschehen ist nicht lokal, sondern weiträumig, grenzüberschreitend. Dies ist der zentrale Gesichtspunkt, der immer wieder für alle Bestrebungen und Diskussionen über weitere unverzichtbare Baumaßnahmen entscheidend ist. Denn es gilt: die jetzt noch anstehenden und unverzichtbaren Ausbauten sind lokal begrenzt. Ihre Wirkung und damit ihre Begründung aber ist großräumig, international zu sehen.

Unsere Erfahrungen mit den kontroversen Diskussionen über weitere Maßnahmen zur Verbesserung der Wasserstraße geben allen Anlaß, auf diese an sich selbstverständliche, aber in der täglichen Kontroversdiskussion immer weniger beachtete Tatsache nachdrücklich zu verweisen.

Wien ist deshalb für die diesjährige Mitgliederversammlung des Deutschen Wasserstraßen- und Schiffahrtsvereins Rhein-Main-Donau der richtige Platz. Wien ist heute mehr denn je die weltoffene Metropole. Von der geographischen Lage, den historischen Erfahrungen, den vielfältigen Beziehungen und Institutionen her Mittler zwischen den osteuropäischen Ländern und der Europäischen Union. Wien ist von hohem musischem, intellektuellem, technischem und wirtschaftlichem Rang. Und das sind Fakten, die für das Gelingen einer Tagung, das Erneuern bestehender und das Knüpfen neuer Verbindungen förderlich sind.

Es ist für uns außerdem eine Freude, mit dem uns seit langem eng verbundenden Österreichischen Wasserstraßen- und Schiffahrtsverein hier zusammen zu kommen. Seit beide Organisationen bestehen, haben unsere Vorgänger und wir selbst eng und konstruktiv für die gemeinsame Sache der leistungsfähigen Rhein-Main-Donau-Schiffahrtsstraße gearbeitet. Nur so konnte die große Idee dieser europäischen Transversale über alle Umbrüche und Widerstände hinweg lebendig erhalten und schließlich mit der Vollendung des Main-Donau-Kanals im Grundsatz zum Erfolg geführt werden. In diesem Zusammenhang erinnere ich auch an unsere gemeinsame Resolution, welche die Spitzengremien beider Organisationen am 30.September 1994 in Engelhartszell faßten. Ihr Motto gilt heute so unverändert wie damals: „Der Vernunft zum Durchbruch verhelfen!" Ihr Anliegen ist heute im Grundsatz so dringlich und aktuell wie 1994!

Deshalb haben wir im Vorfeld überlegt, die Engelhartszeller Resolution fortzuführen und werden Ihnen nach den Grußworten und Fachvorträgen und vor den Regularien einen Vorschlag hierzu unterbreiten. Denn es bleibt viel zu tun!

Es ist erfreulich, daß in der Zwischenzeit Wehr, Kraftwerk und Schleuse Freudenau weiter gediehen sind. Dieses Projekt ist auch deshalb von besonderem allgemeinem Interesse, weil seine Verwirklichung nicht zuletzt umfassender, geduldiger und sachkundiger Information der Bevölkerung im örtlichen Bereich zu verdanken ist. Solche Information – nicht Manipulation! – ist mit Rücksicht auf die kontroversen Diskussionen in Österreich und Deutschland um solche Projekte unverzichtbar geworden.

Es bleibt aber im gesamten Bereich der Wasserstraße viel zu tun. Positiv ist dabei anzumerken, daß die Vertiefung des Main auf die volle, gleichwertige Abladetiefe gemäß den Empfehlungen der Internationalen Donaukommission in Kürze Würzburg erreicht. Damit verbessern sich die Schifffahrtsverhältnisse vom Rhein her bis Straubing wesentlich. Außerdem – und das muß immer wieder betont werden – ist die Vertiefung oberhalb Aschaffenburg mit einer deutlichen Verbesserung der ökologischen Situation verbunden. Wir müssen immer wieder und geduldig darauf drängen, daß solche Tatsachen in den Medien gebührend berücksichtigt werden. Hier gilt es, viele Defizite, auch in den Köpfen der Zuständigen, abzubauen.

Schritt für Schritt müssen außerdem viele kleinere, lokale Hemmnisse wie die Aufhöhung einzelnen Brücken, vor allem für die Containerschiffahrt, im Main- und Donaubereich beseitigt werden. Auch muß die Angleichung der Flottenstrukturen vorangebracht werden, um durchgehende Verkehre zu erleichtern und gebrochene Verkehre zwischen dem Rhein-und Donauschiff im Bereich Regensburg/Kelheim zu vermeiden. Dazu muß die unterschiedliche technisch-nautische Qualität der Fahrzeuge durch Angleichung der Flottenstrukturen ausgeglichen werden.

Im Donauraum ist außerdem noch vieles auf dem Gebiet der Hafen- und Umschlagsinfrastruktur zu tun. Hier besteht noch ein großer Bedarf an Verbesserungen, z.B. für moderne Logistiksysteme. Das Verkehrssystem Wasserstraße-Schiff-Hafen ist in seiner Leistungsfähigkeit entscheidend von der Qualität der Schnittstellen abhängig.

Schließlich ist es noch ein weiter Weg bis alle unterschiedlichen behördlichen Vorschriften, Normen, Regelungen, die den Schiffsverkehr betreffen, auf das nötige Maß reduziert und aneinander angeglichen sein werden.

Zusammenfassend läßt sich feststellen, daß alle diese genannten Fakten zwar noch auf lange Sicht einen Berg an Arbeit und immense Anstrengungen erfordern, jedoch Schritt für Schritt auf einem guten Weg sind.

Mehr als ärgerlich, ja ein großer Rückschlag für unsere Bemühungen, ist dagegen die im Oktober des vergangenen Jahres überraschend erfolgte Absprache des Bundesverkehrsministers und des Bayerischen Ministerpräsidenten, die Entscheidung über den notwendigen Donauausbau in der Engstelle Straubing – Vilshofen bis zum Jahr 2000 zurückzustellen und bis dahin weitere sogenannte vertiefende Untersuchungen durchzuführen. Zunächst sollen lediglich einige flußbauliche Korrekturen mit bescheidenen Verbesserungen für die Schiffahrt durchgeführt werden. Ein wenig Trost, wenn auch keine Beruhigung, schöpfen wir lediglich aus der Erklärung, daß an den Verpflichtungen und Zielen des Duisburger Vertrages von 1966 zum Ausbau der deutschen Donau festgehalten werden soll. Diese Ziele sind der gleichwertige Ausbau nach den Empfehlungen der Donaukommission.

Dennoch – es ist ein Rückschlag. Wie konnte es dazu kommen?

Ginge es nicht um so schwerwiegende Dinge wie die Förderung des umweltverträglichsten und wirtschaftlichsten Verkehrsträgers Binnenschiffahrt, die Existenzgrundlagen der Schiffahrtstreibenden, die Wettbewerbsfähigkeit der Wirtschaft im internationalen Maßstab und die Glaubwürdigkeit und Verläßlichkeit politischer Entscheidungen, dann könnte dieser Vorgang ein Musterbeispiel einer Politkommödie werden. Denn die vorgeschlagene sogenannte staugestützte Ausbaulösung war für die deutsche Donau ge-

genüber den bisher fertiggestellten Bauabschnitten etwas völlig Neues. Sie sollte den Stau nur soweit heben, wie es bei Niedrigwasser für die ausreichende Auslastung der Schiffe unbedingt nötig ist. Sie erhält damit überwiegend den Fließcharakter des Flusses und macht bei weitgehendem Verzicht auf die Energiegewinnung eine nachhaltige Renaturierung und ökologische Verbesserung des jetzigen Zustandes möglich. Hinzu kommt: Die offizielle Nutzen-Kosten-Analyse ergab ein Verhältnis von 4,6 : 1 und damit höchste Priorität der Maßnahme.

Der Verbands-Naturschutz wollte dagegen nur Eingriffe in die Natur, Zerstörung und Zubetonierung sehen. Die Medien berichteten über solche Horrorszenarien und nicht – oder weitaus weniger – über die positiven Auswirkungen. Die Politiker gaben nach, vielleicht nicht ungern im Hinblick auf die angespannte Finanzlage und um der Konfrontation mit einer lautstarken Minderheit aus dem Wege zu gehen.

So geschah genau das Gegenteil dessen, was sowohl unter verkehrswirtschaftlichen wie ökologischen Gesichtspunkten sinnvoll gewesen wäre.

Bundespräsident Roman Herzog beschrieb in seiner berühmten Berliner Rede am 26. April dieses Jahres den Ablauf derartiger Fälle wie folgt:

„Solche Debatten führen nicht mehr zu Entscheidungen, sondern sie münden in Rituale. Sie laufen nach einer Art 7-Stufen-Programm ab."

Ich zitiere verkürzend weiter:

- Erstens am Anfang der Vorschlag,
- zweitens die Medien melden kollektive Empörung,
- drittens die politischen Parteien springen pro und contra auf das Thema auf;
- viertens ein Wirrwarr von Alternativvorschlägen und Aktionismen, Massendemonstrationen, Unterschriftensammlungen und zweifelhaften Blitzumfragen;
- fünftens allgemeine Unübersichtlichkeit und Verunsicherung;
- sechstens der Appell zur Besonnenheit;
- siebtens Vertagung des Problems.

Der Bundespräsident wörtlich: „Diese Rituale könnten belustigend wirken, wenn sie nicht die Fähigkeit, zu Entscheidungen zu kommen, gefährlich lähmen würden."

Dem ist wohl nichts hinzuzufügen. Es wurde in unserem Fall genauso, weitgehend losgelöst von den tatsächlichen Fakten und nur unter lokalen Gesichtspunkten des örtlichen Eingriffes argumentiert. Der Nutzen des Projekts – Nutzen-Kosten-Relation 4,6 : 1 – ging völlig unter und wurde wie unter dem Einfluß von Scheuklappen überhaupt nicht mehr gesehen. Die negative Auswirkung auf die Wettbewerbsfähigkeit der Schiffahrt blieb unberücksichtigt.

Dabei ist der größte Teil der Transporte, die über die Engpaßstrecke Straubing-Vilshofen laufen, Wechselverkehr zwischen Rhein und Donau, wobei die Transportentfernung aller einschlägigen Transporte im Durchschnitt über 1000 km liegt. Wir haben allen Anlaß, dies immer wieder deutlich zu machen.

Wir geben die Hoffnung jedoch nicht auf. Zur Zeit scheint es, als hätte das Desaster auch seine positiven Wirkungen. Diejenigen, die am Donauausbau wirklich interessiert sind und die ihn wollen, finden wieder zueinander. Bund und Bayern planen gemeinsam das weitere Vorgehen. Seit langem haben sich nicht so viele Kongresse mit dem Donauverkehr beschäftigt wie zur Zeit. Und auch der bayerische Verbands-Naturschutz hat gezeigt, was er wirklich will, nämlich keinen Donau-Ausbau in irgendeiner Form. Er protestiert zur Zeit heftig gegen eine rein flußbauliche Maßnahme – die geringfügige Vertiefung ohne Stau, ohne Schleuse – einer

Felsbarriere im Bereich der Stadt Vilshofen.
Nutzen wir also die Zeit.
Beharrlichkeit, der Mut unsere Ziele offen zu vertreten und eine Information in mediengerechter Form, geduldig, nachdrücklich und dauerhaft sind das Gebot der Stunde.
Wir werden der Vernunft zum Durchbruch verhelfen!

Deutschland als Vollmitglied der Donaukommission

Botschafter Dr. Hellmuth Strasser,
Direktor des Sekretariates der Donaukommission

Ich freue mich, Sie als Generalsekretär der Donaukommission im Namen der Donaukommission zu begrüßen, auch im Namen des Generaldirektors und des Sekretariates, und insbesondere im Namen der Präsidentin der Donaukommission, Frau Botschafter Eva Mitkova, der slowakischen Vertreterin.
Wenn die Generalversammlung des Deutschen Wasserstraßen- und Schiffahrtsvereins heute in Wien stattfindet, so nehme ich das als Zeichen des Interesses Ihres Vereins, die großräumigen Zusammenhänge im Donauraum wahrzunehmen und sich zu ihnen zu bekennen.
Das ist umso wichtiger in diesem Augenblick, als sich – und ich will das hier als ausgesprochen positives Zeichen gewertet wissen – gegenwärtig eine durchaus reelle Chance abzeichnet, daß die Bundesrepublik Deutschland in absehbarer Zeit Vollmitglied der Donaukommission wird. Die Bundesrepublik Deutschland ist seit Jahrzehnten Beobachter der Donaukommission, nimmt an den technischen Arbeiten teil und hat sehr wertvolle Beiträge zur Arbeit der Donaukommission geleistet. Aber erst seit der Wiedervereinigung eröffnete sich die politische Möglichkeit zur Vollmitgliedschaft, übrigens zusammen mit Kroatien und Moldavien. Die Abschlußverhandlungen zu diesem Thema stehen in Kiew unmittelbar bevor. Ich bin sehr optimistisch, daß sie positiv abgeschlossen werden können. Es gibt einen Beschluß der Donaukommission vom April dieses Jahres, in dem festgeschrieben wird, daß die Mitgliedsstaaten eingeladen werden, am 1. August das Beitrittsprotokoll zu unterzeichnen. In einer Woche werden wir also genau wissen, ob die Mitgliedsstaaten dieser Empfehlung tatsächlich folgen werden. In diesem Fall wird das Beitrittsprotokoll für Deutschland, Moldavien und Kroation ab August unterzeichnet und der Ratifizierungsprozeß, der natürlich von Land zu Land verschieden sein wird, könnte innerhalb eines Jahres abgeschlossen sein.
Wir haben dann eine Donaukommission mit elf Vollmitgliedern und auch eine geographisch sehr gestärkte Donaukommission. Diese geographische Stärkung der Donau-Kommission wird auch zu einer Intensivierung der Zusammenarbeit zwischen den Donauuferstaaten führen und damit auch in jene Bereiche hinein, die für den Verein immer von besonderem Interesse gewesen sind und die Präsident Dr. Doni auch heute ausführlich erwähnt hat. Ich meine damit den technischen Ausbau der Fahrwasserrinne. Ich habe also große Hoffnung, daß mit dem Beitritt der Bundesrepublik und der beiden anderen Staaten die Diskussion über den weiteren Ausbau der Donau und die Verbesserung der Fahrwasserverhältnisse vorangetrieben wird. Ich kann nur hoffen und wünschen, daß bei Ihrer nächsten Mitgliederversammlung positive Berichte auf diesem Gebiet erstattet werden können.
Ich danke Ihnen für die Gelegenheit, Ihnen heute darüber kurz berichten zu können und wünsche der Mitgliederversammlung einen guten Erfolg. Ich danke Ihnen nochmals für die Einladung der Donaukommission zu dieser Veranstaltung.

Niederösterreich steht zum Donauausbau

Komm.Rat Ing. Peter Reinbacher, Präsident
der Wirtschaftskammer Niederösterreich

Ich begrüße Sie zu Ihrer Mitgliederversammlung in der Wirtschaftskammer Niederösterreich und freue mich, daß Sie die Gelegenheit haben, dadurch Wien und unser schönes Österreich etwas näher kennenzulernen. Ich bin überzeugt, daß viele von Ihnen schon da waren, daß sich bereits viele mit diesem Land Österreich und auch mit Niederösterreich beschäftigt haben.

Niederösterreich ein Land am Strom! Etwas regionalpolitisch gesehen freue ich mich natürlich, daß wir an diesem Donaustrom liegen, daß wir durch den Ausbau der Donau als Binnenland dem Meer wieder näher gerückt sind. Wir können damit die Donau als Wasserstraße für Transportleistungen nutzen. Daß wir sie mehr nutzen werden als bis jetzt ist sicher. Denn es steht fest, daß die Möglichkeiten der Autobahn, der Straßennetze, auch der Eisenbahn zunehmend an ihre Kapazitätsgrenzen stoßen, aber auf der Donau noch große Kapazitäten frei sind. Schon jetzt zeigt sich, daß mit dem Enns-Hafen und auch dem Kremser Hafen bedeutende Umschlagplätze entstanden sind, die für die Regionen ihrer Einzugsgebiete entsprechende wirtschaftliche Auswirkungen haben. Das ist die positive lokale Sicht für die Betriebe in Niederösterreich.

Die Berücksichtigung der überregionalen und internationalen Aspekte ist stark von den medialen Gegebenheiten abhängig.In Österreich sind – kaum anders als in Deutschland – die Darstellungen ökologischer Belange stark ausgeprägt. Demgegenüber stehen die Unternehmen und die Unternehmer und das, was sie produzieren, und die damit zusammenhängenden Arbeitsplätze zurück. So wird der ökologische Gedanke stets vor den ökonomischen gestellt.

Auch wir sind der Meinung, daß die notwendigen Ausbauarbeiten an der Donau zeitnah durchgeführt werden müssen. Im Bereich der österreichischen Donau sind Brückenhebungen derzeit bereits im Gange, um die Durchfahrt von voll beladenen Containerschiffen zu ermöglichen.

Auch das Donaukraftwerk Freudenau setzt ein positives Zeichen.

Ich bin überzeugt, daß diese Mitgliederversammlung mit sehr viel Mut, großem Sachverstand und Optimismus die Fragen angeht und daß die richtigen Entscheidungen vorbereitet werden.

Ich wünsche Ihnen viel Erfolg, der Tagung einen guten Verlauf und Ihnen allen einen angenehmen Aufenthalt in Niederösterreich.

Die aktuelle Donausituation – aus österreichischer Sicht

Konsul Komm.Rat Dr. Norbert Beinkofer,
Präsident des Österreichischen
Wasserstraßen- und Schiffahrtsvereins

Präsident Komm.Rat Dr. Beinkofer begrüßt Vorsitzenden, Mitglieder und Freunde des Deutschen Wasserstraßen- und Schiffahrtsvereins und bringt seine Freude darüber zum Ausdruck, daß der Verein seine diesjährige Mitgliederversammlung in Wien abhält. Es sei dies gewissermaßen eine Jubiläumsveranstaltung, denn vor fünf Jahren – genau war es der 25.September 1992 – sei der Rhein-Main-Donau-Kanal als Schlußstrecke der Europatransversale feierlich eröffnet worden. Damit sei eines der großen Ziele der beiden Vereinigungen erreicht, für das über Jahrzehnte in gemeinsamer Anstrengung gearbeitet worden sei. Beide Vereine stünden auch zukünftig fest zusammen, so daß hier gelte: Das Gleiche wollen und das Gleiche nicht wollen, das erst ist wahre Freundschaft.
Vor allem der Deutsche Wasserstraßen- und Schiffahrtsverein, dessen erfolgreiches Wirken seinerzeit wesentlich auch zum Gelingen dieses großen Werkes beigetragen habe, sei ja bei dem offiziellen Festakt in Nürnberg in besonderer Weise gewürdigt und bedankt worden.
Er freue sich, daß er hier zu den anwesenden Mitgliedern beider Vereine über die aktuelle Donausituation aus österreichischer Sicht sprechen könne und führt dann insbesondere aus:

Ich kann und darf als erstes feststellen, daß die österreichische Sicht der Empfehlung der Donaukommission entspricht, die von Wien bis zur Mündung eine Fahrwassertiefe von 3,50 m als zweite Ausbaustufe vorsieht.
Diese Forderung wird auch durch die Entwicklung des Transportgeschehens seit 1992 unterstrichen. Hier wurden die wissenschaftlichen Prognosen der vorangegangenen Jahre für die Anfangsentwicklung des Main-Donau-Kanals bei weitem übertroffen. Mit rund 6,5 Mio. t beträgt das Beförderungsvolumen 1996 mehr als das Doppelte des vorausberechneten. Die neue Verbindung nach Westen trug auch entscheidend dazu bei, daß der bei der politischen und wirtschaftlichen Wende in Ost- und Südosteuropa sowie durch den Jugoslawienkrieg erfolgte Einbruch im Güterverkehr auf der österreichischen Donau mindestens ausgeglichen wurde.
Das Transportaufkommen erreichte auf der österreichischen Donau 1966 rund 9,3 Mio. t, was einem Plus von rund 6% entspricht und eine gewisse Erholung im Südostverkehr anzeigt, allerdings mit Ausnahme der Ukraine und Rumänien.
Im ersten Viertel des Jahres 1997 sind auf dem österreichischen Donauabschnitt trotz wiederum langer Eisperioden Zunahmen gegenüber dem Vorjahr von 16% eingetreten, wobei die höchste Expansionsquote mit 33% auf den Transit entfiel. Ein Zeichen für die Bedeutung des Verkehrs auf der bayerischen Donau und dem Rhein-Main-Donau-Kanal.
In den österreichischen Häfen betrug der Wasserumschlag 1996 zusammen 7,2 Mio. t. Das entspricht einem Plus von 11,7% und auch im ersten Vierteljahr 1997 um weitere 8,6%. Dies spricht dafür, daß der 1996 auf dem Rhein-Main-Donau-Kanal eingetretene Rückgang ein singuläres Ereignis war, bedingt vor allem durch die lange Sperre der Wasserstraße infolge des strengen Winters und einiger Transportverlagerungen nach Öffnung des Donauwegs in Richtung Südosten.
Das zeigt aber auch, daß 1992 mit der Eröffnung des Main-Donau-Kanals noch nicht der volle Ausbau der Europatransversale erreicht wurde, was für die Anrainerstaaten, die zuständigen wirtschaftlichen Institutionen und auch unsere beiden Vereinigungen

noch wichtige Aufgaben zu bewältigen läßt. Dabei geht es vor allem darum, Engpässe an der oberen Donau in Bayern, Österreich und Ungarn zu sanieren. Dies wurde von beiden Vereinen schon anläßlich der großen Donauausstellung 1994 durch die Verabschiedung einer gemeinsamen Resolution in Engelhartszell unterstrichen. Diese Engelhartszeller Resolution fordert die zuständigen Regierungen auf, die Strecke Straubing – Vilshofen, den Abschnitt Wien – Staatsgrenze und Bereiche oberhalb von Budapest zeitnah auszubauen.

Eine Zwischenbilanz läßt erkennen, daß unsere diesbezüglichen Bemühungen fortgesetzt werden müssen.

Zweifellos ist die Sanierung Straubing – Vilshofen das dringendste Anliegen. Doch auch der Ausbau unterhalb Wien und in Ungarn ist nicht weniger bedeutsam, wenn man bedenkt, daß die Fahrwasserverhältnisse dort nicht nur unzulänglich sind, sondern sich von Jahr zu Jahr durch Eintiefung des Flusses um 2 bis 3 cm verschlechtern, so daß die Schiffe teilweise nur 50% ihrer Beladungskapazität ausnutzen können.

Was das für die Schiffahrt und Verladerschaft wirtschaftlich bedeutet, wird mit dem Beispiel klar, daß 10 cm geringere Abladung bei Massengut eine Erhöhung der Beförderungskosten von 10% verursachen. Hierbei geht es nicht nur um die industriellen Standorte im europäischen Binnenland, sondern auch um die Existenzfrage für die Unternehmen der Binnenschiffahrt, die solche Kostenbelastungen in den Tarifen nicht weitergeben können. Wenn die Binnenschiffahrt befähigt sein soll, die im nächsten Jahrzehnt zu erwartende Verdoppelung des Transportaufkommens im Ost-West- und West-Ost-Verkehr als umweltfreundliche Alternative zu bewältigen, dann ist eine Abladetiefe von 2,70 m unumgänglich.

Der Wasserstraßenausbau ist aber auch aus ökologischen Gründen erforderlich, um die Eintiefung zu stoppen und die Grundwasserhaltung in den flußlaufbegleitenden Auen und Stillwassern sicherzustellen. So sind Wasserstraßenbau und Binnenschiffahrt praktizierte Umweltpolitik. Das wird – entgegen den Behauptungen radikaler „Grüner" – von breiten Bevölkerungskreisen anerkannt. Das zeigt zum Beispiel auch die vor dem Bau von Freudenau durchgeführte Volksbefragung, die bei einer Wahlbeteiligung von 44% mit 72% zustimmend votierte.

Wenn auch die aus den 60er Jahren stammende Empfehlung der Donaukommission, von Wien bis zur Mündung durchgehend eine Fahrwassertiefe von 3,5 m als zweite Ausbaustufe herzsutellen, derzeit nicht realistisch ist, so kann das Donaumemorandum der Österreichischen Bundesregierung, das den Ausbau auf 2,7 m unterhalb der Bundeshauptstadt festlegte, immerhin als Erfolg betrachtet werden. Das gilt auch für den in weiterer Folge 1996 zwischen Bund und den zuständigen Ländern Wien und Niederösterreich geschlossenen Vertrag über den Nationalpark Donauauen, der die Funktion der internationalen Wasserstraße sowie den ungehinderten Betrieb der Schiffahrt bestätigt. Hinsichtlich dieser grundsätzlichen Entscheidung kann die Situation in Österreich zur Zeit als gesicherter erachtet werden als in den Nachbarländern.

Zwar ist der Hinweis sowohl von Bonn wie auch Budapest berechtigt, daß beim Ausbau zunächst gegenseitige Koordinierung und zeitliche Abstimmung erfolgen müssen. Allerdings darf diese Argumentation gerade auch in Zeiten allgemeiner Budgetnöte nicht zu einem offiziellen „aufeinander Warten" führen. Irgendwo muß schließlich der Anfang gemacht werden und das sollte unverzüglich geschehen.

Allgemein ist festzustellen, daß die Aufwendungen für den Wasserstraßenbau nur einen verschwindenden Bruchteil jener finanziellen Mittel ausmachen, die derzeit in das Schienennetz investiert werden. So werden in Österreich die Kosten für den Donauausbau unterhalb von Wien vom zuständigen Ministerium mit 440 Mio Schilling bzw. 63 Mio. DM angegeben und dies auf fünf Jahre verteilt. Das entspricht noch nicht einmal einem Prozent der jährlichen Investitionen ins Schienennetz. Dabei wird der volkswirtschaftliche Nutzen eines ausgebauten Donauabschnitts Wien – Staatsgrenze mit jährlich 1 Milliarde Schilling veranschlagt. Diese eklatanten Unterschiede bei den Aufwendungen für Infrastruktur zu Wasser und zu Land sind auch in der Bundesrepublik Deutschland bekannt.

Die österreichischen Donauhäfen verzeichneten 1996 einen Gesamtwasserumschlag von ca. 7,2 Mio. t. Hiervon entfielen rund $^{2}/_{3}$ auf Linz, d.h. den Handelshafen Linz und die Schwerindustrie, die ihrerseits mehr als $^{3}/_{4}$ des Linzer Umschlags auf sich vereint. Auf Wien entfallen ca. 1,4 Mio. t, auf Krems ca. 415.000 t und auf den jungen Hafen Enns 170.000 t, weitere ca. 700.000 t auf andere Verladestellen.

Dabei ist die Umschlagstendenz steigend, wobei alle öffentlichen Häfen ihre Anlagen weiter ausbauen, insbesondere solche, die dem kombinierten Verkehr dienen. Die Häfen entwickeln sich zunehmend als Schnittstellen aller drei großen Verkehrsträger Binnenschiff, Schiene und Straße.

Der jüngste Hafen Enns-Ennsdorf wird heuer seinen Umschlag auf mehr als 300.000 t verdoppeln.

Beim Hafen Wien spielt nicht nur der Containerumschlag eine große Rolle, sondern z.B. auch der Umschlag fabrikneuer Kraftfahrzeuge. Kennzeichnend für die Position der Häfen als Zentrum des Universalverkehrs ist die Tatsache, daß der Gesamtumschlag ein Mehrfaches des Wasserumschlags ausmacht; in Linz und Krems etwa das Dreifache, in Wien etwa das 1:7-fache, wobei dieses mit 130.000 Containern größte Terminal Mitteleuropas einen wesentlich umfangreicheren Landumschlag als zu Wasser hat.

Von den 14.000 Containern , die 1995 über den Main-Donau-Kanal verschifft wurden, waren 12.000 für Österreich bestimmt. Seit einigen Monaten wird im linienmäßigen Containertransport Rotterdam-Österreich mit der Schiene eine Landbrücke Ludwigshafen – Regensburg eingeschaltet, da eine Passage von Schiffen mit drei Lagen Containern Schwierigkeiten bereitet. Immerhin kann man davon ausgehen, daß selbst dieser gebrochene Containerverkehr ohne den Main-Donau-Kanal nicht Platz gegriffen hätte.

Die Öffnung des Donauverkehrs nach Südosten läßt auch Chancen für einen Donau-See-Verkehr aktuell werden, wobei auch hier das Schwergewicht bei Containertransporten liegen wird.

Was die Schiffahrt betrifft, so ist die Zeit der Großreedereien vorbei. Die Konzerne bedienen sich für die Binnenschiffahrt zunehmend der Klein- und Mittelbetriebe. Eines der letzten Beispiele ist Stinnes-Partnership. Die DDSG-Cargo ist jetzt im Besitz der bayerischen Meiergruppe – eines mittelständischen Unternehmens. Auch beide im österreichischen Besitz befindlichen Tankschiffahrtsunternehmen sind flottenmäßig als mittelständische Reedereien zu bezeichnen. Das gleiche gilt für den unter österreichischer Flagge fahrenden Zweigbetrieb der schweizer SRN-Alpina.

Die österreichische Schiffahrt, die zum Teil Schiffsraummangel hat, ist in ihrer Entwicklung durch die EU-Abwrackaktion gehemmt, die für Schiffsneubauten Sanktionsgebühren

in einer Höhe vorschreibt, die eine Wirtschaftlichkeit nicht mehr zulassen. Andernfalls müßten für jedes neue Tankschiff 1½ alte Einheiten abgewrackt werden, die jedoch nicht vorhanden sind.
Mit Interesse haben wir deshalb vermerkt, daß nun auch von deutscher Partikuliervertretung die Abwrackaktion hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf das Tarifniveau skeptisch beurteilt wird, abgesehen davon, daß vom Standpunkt der Marktwirtschaft und einer liberalen Wirtschaftsordnung die „Alt für Neu"-Regelung gewissermaßen eine Sünde wider den Geist ist. So war die sogenannte „Strukturbereinigung" in der westeuropäischen Binnenschiffahrt dadurch erschwert, daß seitens der EU kein adäquates Instrumentarium geschaffen wurde, um ein Tarifdumping der Schiene auf Kosten des Steuerzahlers zu verhindern.
Wir hoffen deshalb, daß für die in Brüssel angesetzten Besprechungen der Mitgliedsstaaten und Berufsverbände des EU-Bereichs über „Entwicklungen der Binnenschifffahrt" klärende Ergebnisse erzielt werden und nach Auslaufen der gegenwärtigen Abwrackaktion Schiffahrtsunternehmen an der österreichischen Donau die dringend notwendigen Investitionen wieder unter wirtschaftlich tragbaren Bedingungen vornehmen können. Die gegenwärtig ungleiche Wettbewerbssituation gegenüber Donauanrainern, die nicht zur EU gehören, zwingt andererseits geradezu zur Ausflaggung.
Auch sollte es EU-Staaten weiterhin möglich sein, Förderungsmaßnahmen für Investitionen in Umschlagsanlagen an Binnenwasserstraßen zu finanzieren. Der Österreichische Wasserstraßen- und Schiffahrtsverein hat stets danach getrachtet, bei der Wahl der ehrenamtlichen Funktionäre auf eine Personalunion mit maßgeblichen Exponenten übernationaler europäischer Institutionen Bedacht zu nehmen. Dies ermöglicht einerseits weitgespannten Informationsstand und Gedankenaustausch und andererseits die Chance für eine kontinental orientierte Donau- und Wasserstraßenpolitik den zuständigen Entscheidungsträgern nahezubringen.
Damit ist unser Verhältnis zur Donaukommission ebenso gekennzeichnet wie zur Arbeitsgemeinschaft der Donauländer, der 22 Regionen aus Süddeutschland, Österreich sowie der Anrainerländer von der Slowakei bis zur Ukraine angehören. In einem eigenen Arbeitskreis „Verkehr und Schiffahrt" hat Wien den Vorsitz.
Gleichermaßen gilt dies für die westeuropäische Union der Industrie- und Handelskammern des Rhein-Rhône- und Donau-Gebiets, der ca. 90 Kammern, von Benelux bis nach Ungarn, angehören sowie für die Europäische Föderation der Binnenhäfen, um nur einige Beispiele zu nennen.
Eine ähnliche Situation wird sich auch bezüglich des in der nächsten Zeit erwarteten Beitritts Österreichs zur Rheinzentralkommission ergeben, der in sachlicher Hinsicht bereits Beschlußreife erlangt hat. Österreich wird sodann zunächst das einzige Land sein, das beiden europäischen Flußregimen als ordentliches Mitglied angehört.
Im Mittelpunkt dieser Bemühungen steht das Ziel einer rechtlich und wirtschaftlich geeinten gesamteuropäischen Binnenschiffahrt und als Voraussetzung hierfür einer entsprechenden Infrastruktur. Die Rhein-Main-Donau-Magistrale soll von der EU als eine Hauptachse und ein leistungsfähiger Korridor des europäischen Verkehrsnetzes nicht nur anerkannt, sondern auch forciert werden.
Ein wichtiger Baustein ist das derzeit im Auftrag der EU-Kommission laufende Forschungsprojekt EUDET – European Danube Transport Research – , das vom Österreichischen Institut für Raumplanung federführend

geleitet wird. In Wien findet das Internationale Symposion zum Thema „Europäische Binnenschiffahrt – Perspektiven im erweiterten Europa“ statt, in dessen Rahmen führende Politiker, Wissenschaftler und Vertreter der Wirtschaftspraxis diskutieren. Wir hoffen, daß es bedeutende Beiträge zur Vorbereitung für 1998 leistet, in dessen zweiter Hälfte Österreich der Vorsitz des EU-Ministerrates zufällt.

Wir hoffen und werden alle unsere Bemühungen dafür einsetzen, daß sich unser Land hierbei als erfolgreicher und anerkannter Anwalt für die Donau als wahrhafte Lebensader und tragende Wirtschaftsachse Europas erweisen wird.

Donaukraftwerk Freudenau Projektentwicklung und Baudurchführung

Dipl.-Ing. Peter Gruss,
Österreichische Donaukraftwerke AG

1. Einleitung

Die Donau ist der zweitlängste und wasserreichste Strom Europas und durchfließt von ihrem Ursprung bis zur Mündung 8 Staaten. Der österreichische Abschnitt des 2.860 km langen Stromes beträgt rund 350 km und weist mit einem Gefälle von 45 cm pro Kilometer Gebirgsflußcharakter auf. Die wechselvolle Geschichte der von der Donau berührten österreichischen Bundesländer Oberösterreich, Niederösterreich und Wien wurde ganz wesentlich durch diesen Strom geprägt. Als Handels- und Transportweg genutzt, brachte die Donau den Anrainergemeinden und Städten Wohlstand und Ansehen, die Fischerei wurde ein bedeutender Gewerbezweig; aber die immer wiederkehrenden Hochwässer mit verheerenden Überschwemmungen verursachten Schäden an Hab und Gut und forderten zahlreiche Menschenleben. Verständlich daher, daß schon im Mittelalter Versuche unternommen wurden, durch Regulierungsmaßnahmen die Hochwassergefahr zu bannen und Verbesserungen für die Schiffahrt zu erreichen.
Aber erst vor etwas über 100 Jahren wurde vor allem im Wiener Raum und unterhalb von Wien jene große Donauregulierung durchgeführt, die dem Strom das heute vorhandene Erscheinungsbild gegeben hat. Mit der Erprobung der 1. Kaplanturbine im Jahre 1918 in Velm an der Fischa in Niederösterreich eröffnete sich eine weitere große Chance, diesen Strom volkswirtschaftlich zu nutzen, nämlich Energie aus Wasserkraft zu gewinnen.
Durch die Regulierung der Donau und die Ausbaumaßnahmen in den Einzugsgebieten und Zuflüssen zur Donau wurde zufolge Erhöhung der Schleppkraft einerseits und Reduktion bzw. Unterbindung des Geschiebeeintrags ein Eintiefungsprozeß ausgelöst. Ursprünglich gewollt, wurde die Eintiefung im Laufe der Jahrzehnte zum zentralen Problem.
In den 20er Jahren wurden dann die ersten Studien und Projekte erstellt, die an der Donau die Errichtung von Staustufen als Mehrzweckanlagen vorsahen. Projekte für die Staustufen Ybbs und Wallsee sowie eine Staustufe im Raum Wien wurden erarbeitet, wobei sich die Grundanforderungen für derartige Projektierungen bis heute praktisch nicht geändert haben. Allerdings sind zwischenzeitlich durch die dichte Besiedlung des Donauraumes, durch die zufolge der Regulierung veränderte Flußmorphologie, durch die entstandenen wirtschaftlichen Strukturen, durch den hohen Lebensstandard und letztlich durch die immer größer werdende ökologische Bedeutung der Augebiete in den Niederungen entlang des Stromes zusätzliche Forderungen entstanden, die bei der Planung und Errichtung von Staustufen an der Donau zu berücksichtigen waren und sind.
Projektierungen an der Donau beinhalten daher eine Reihe von sehr unterschiedlichen, zum Teil widersprüchlichen Zielsetzungen, wie die hydroenergetische Nutzung, einen verbesserten Hochwasserschutz, den Ausbau der Großwasserstraße Donau gemäß den Empfehlungen der Internationalen Donaukommission, die Erhaltung von den durch die Fluß- und Grundwasserdynamik geprägten und schützenswerten Stromlandschaften, aber auch die weiteren menschlichen Nutzungen der Land-, Forst- und Fischereiwirtschaft und letztlich die Erhaltung bzw. Verbesserung des Erholungswertes dieser vielfältigen Flußlandschaft.
Anfang der 50er Jahre wurde ein Stufenplan für die österreichische Donau erstellt, in dem sowohl an der oberen als auch an der unte-

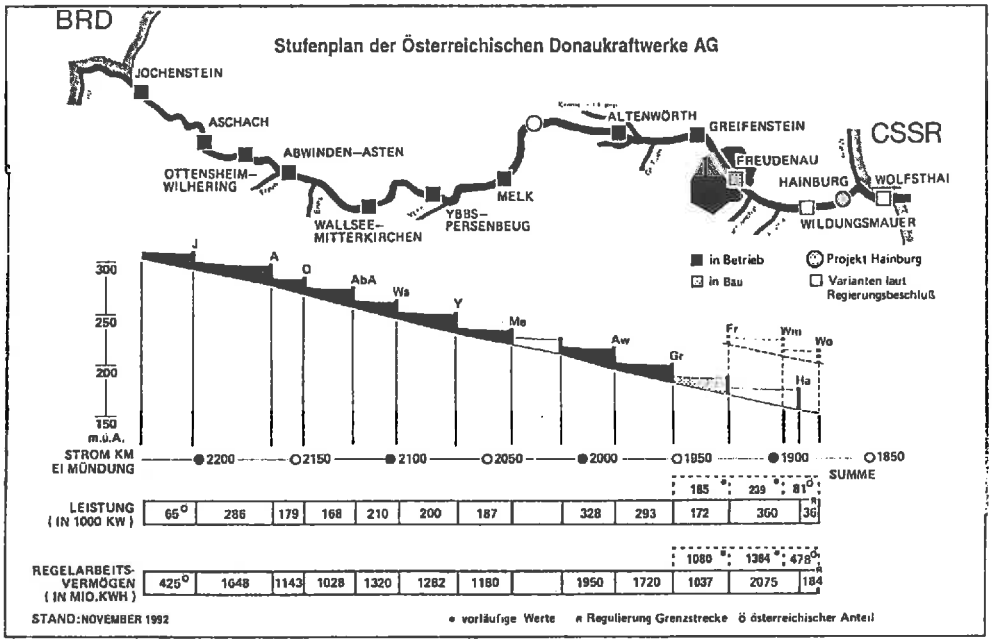


Abb. 1 Stufenplan

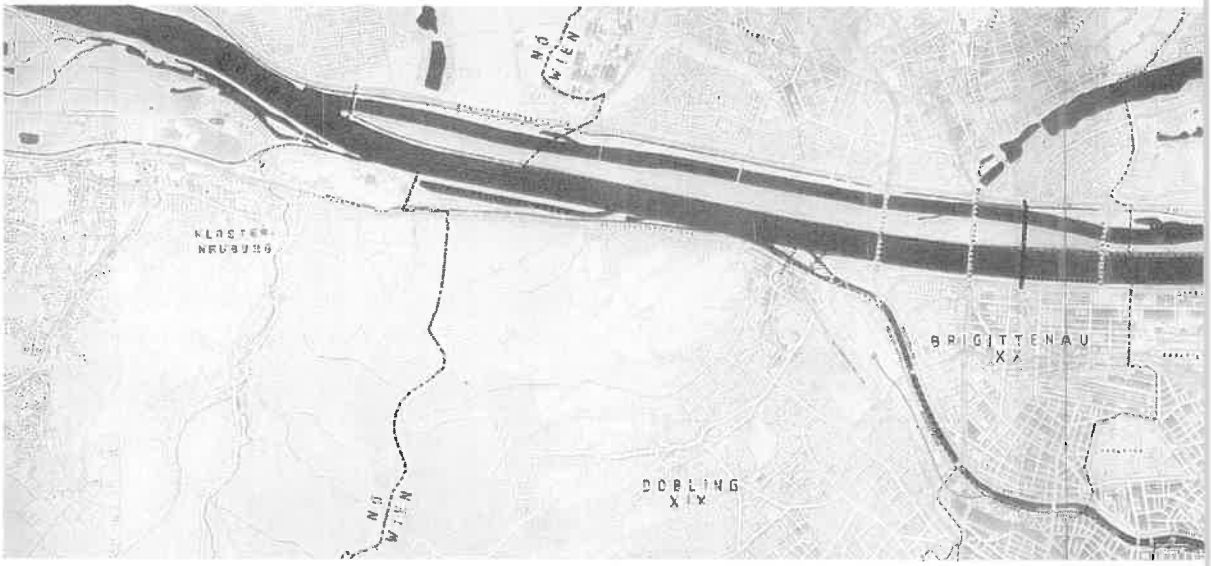
ren Donau im Sinne eines geschlossenen Ausbaues Teilungen mit mehreren kleinen Stufen als Mehrzweckanlagen mit den genannten Zielsetzungen vorgesehen waren.
Nach dieser laufend aktualisierten Stufenunterteilung wurden zwischen 1954 und 1984 die Staustufen Ybbs-Persenbeug, Aschach, Wallsee-Mitterkirchen, Ottensheim-Wilhering, Altenwörth, Abwinden-Asten, Melk und Greifenstein errichtet.
Die Errichtung der Stufe Hainburg war für 1984 bis 1987 geplant, danach sollte die Staustufe Wien/Freudenau realisiert werden.
Nach den Ereignissen rund um das Donaukraftwerk Hainburg im Herbst 1984 – der Bau des nach dem Österreichischen Wasserrechtsgesetz und dem Niederösterreichischen Naturschutzgesetz bewilligten Projektes wurde nach massiven Protesten von Grüngruppierungen und Bürgerinitiativen zur Wahrung des inneren Friedens nach erfolgtem Baubeginn eingestellt – war klar, daß für alle weiteren Großprojekte, wie eine Staustufe im Raum Wien, ein Weg beschritten werden muß, der die Ziele, die Maßnahmen und die Auswirkungen eines derartigen Projektes einer breiten Öffentlichkeit begreifbar macht. Denn ein Projekt kann nur dann als wirklich gut bezeichnet werden, wenn es neben der Erfüllung der fachlichen Anforderungen im erforderlichen gesetzlichen Rahmen auch von der Bevölkerung verstanden und akzeptiert wird.

Ebenso war abzusehen, daß die Diskussion, Formulierung und parlamentarische Beschlußfassung eines den genannten Ansprüchen und einer umfassenden UVP gerecht werdenden UVP-Gesetzes, das zum damaligen Zeitpunkt in Österreich noch nicht vorlag, noch einige Jahre in Anspruch nehmen wird und daher für die Verfolgung von weiteren Großprojekten neue Strategien zu entwickeln sind.
Umso wichtiger war es, die Projektentwicklung für das Donaukraftwerk Wien/Freudenau einerseits im Sinne der vorstehenden Festlegungen zu gestalten und andererseits die Prüfung und Darstellung der umweltrelevanten Fakten im Rahmen einer geeigneten und gülten Gesetzesmaterie in Anlehnung an bereits gesetzlich verankerte Umweltverträglichkeitsprüfungen in vergleichbaren Industriestaaten im EU-Raum durchzuführen.
Wassernutzungsanlagen und damit auch das Donaukraftwerk Freudenau sind nach dem geltenden Österreichischen Wasserrechtsgesetz genehmigungspflichtig. In der damals und derzeit geltenden Fassung dieses Gesetzes sind im §§ 104 und 105 sehr konkrete Bestimmungen bezüglich der Berücksichtigung des öffentlichen Interesses festgelegt. Damit war vorgegeben, daß alle Schritte einer transparenten Projektentwicklung in Abstimmung bzw. in Analogie zum Österreichichen Wasserrechtsgesetz zu erfolgen haben.
Die transparente Projektabwicklung wurde als laufende und umfassende Einbindung und Information aller berührten und interessierten Behörden, Dienststellen, Körperschaften und Personen verstanden. Als geeignete Instrumente für die erfolgreiche Umsetzung wurden interdisziplinäre Fachgutachten, Ideenwettbewerbe mit Einbindung der Bevölkerung und ständige Informationsveranstaltungen festgelegt.

2. Beschreibung des Projektgebietes

siehe Beilage 1 Lageplan 1. Abschnitt
Beilage 2 Lageplan 2. Abschnitt

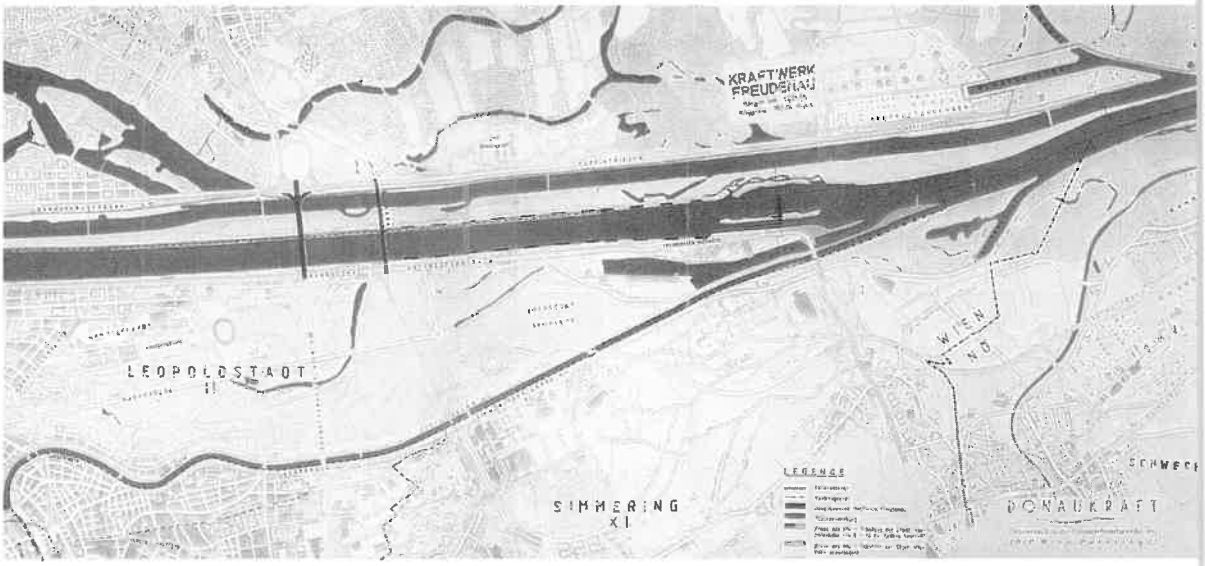
Nördlich der Donau:	Alte Donau, (Donauarm vor der Regulierung) Anlagenteile des HW-Schutzes Wien: Neue Donau (ND) = Lateralkanal, ab 5.000 m³/s beaufschlagt; Einlaufbauwerk, 1. u. 2. Wehr in den ND – teilen die ND in 2 Stauhaltungen; HW-freie Donauinsel – bildet linksufrigen HW-Schutzdamm
Donau:	durchfließt Wiener Stadtgebiet vom Nordwesten nach Südosten
Südlich der Donau:	rechtsufriger HW-Schutzdamm Donaukanal – alter Donauarm vor Regulierung 2. u. 20. Bezirk – sind von Donau im Norden und Donaukanal im Süden begrenzt.
Östlicher Bereich:	Öltanklager und Hafen Lobau nördlich der Donau; Freudenauer Hafen und Alberner Hafen südlich der Donau Standort Staustufe Freudenau
Nicht im Plan abgebildet:	nordwestlich anschließender ca. 10 km langer Abschnitt des Stauraumes bis zur Oberliegerstufe Greifenstein. Klosterneuburger Au (rechtsufrig) Kornneuburger Au, Werft Kornneuburg (linksufrig)



Beilage 2

3. Projektentwicklung der Staustufe Freudenau

Schon in dem bereits erwähnten, vor über 30 Jahren erstellten Stufenplan für den Ausbau der Donau war bereits eine Staustufe Wien etwa auf Höhe des Freudenauer Hafens vorgesehen, um ein Anlaufen der Wiener Häfen von der unteren Donau ohne Schleusung im Wiener Raum zu ermöglichen. Unter Zugrundelegung der ersten, 1985 erstellten Entwurfsvorschläge wurde im Rahmen einer interdisziplinären Studie eine Standortoptimierung vorgenommen, die den Standort des Hauptbauwerkes mit Strom-km 1921,05 ergab, praktisch identisch mit dem der alten Stufenteilung.
Da das Kraftwerksprojekt auf das Hochwasserschutzprojekt der Stadt Wien abzustimmen war (Lateralkanal Neue Donau mit 3 Wehranlagen, hochwasserfreie Donauinsel zwischen Neuer Donau und Donaustrom, Hochwasserdamm am rechten Ufer) und im Wiener Raum die Fragen der Stadtgestaltung, des Verkehrs, des Erholungsgebietes Neue Donau, der Grundwassersituation und der Ökologie in einem innigen Zusammenhang mit der Staustufe zu sehen waren, hat DONAUKRAFT gemeinsam mit der Stadt Wien vom August 1986 bis Januar 1988 einen breit angelegten, zweistufigen Wettbewerb „Chancen für den Donauraum Wien" durchgeführt.
Ziel des Wettbewerbes war es unter anderem, sowohl für das Hauptbauwerk der Stufe Freudenau geeignete Vorschläge für die Gestaltung und die Einbindung in die Umwelt zu erhalten, als auch die Möglichkeiten und Erfordernisse der Wasserwirtschaft sowie der Stauraumgestaltung unter Berücksichtigung der ökologischen Belange zu koordinieren. Darüber hinaus sollten im Wettbewerb auch



Beilage 1

alle städtebaulich relevanten Planungen erarbeitet werden.
Neben den fachlichen Projektierungen und Untersuchungen durch Ziviltechniker, Architekten, Landschaftsplaner und Ökologen war ein weiteres erklärtes Ziel, eine breit angelegte Bürgerbeteiligung und eine laufende Diskussion und Information für alle Interessierten zu erreichen.
Die Vorbereitung und Ausschreibung des Wettbewerbs erfolgte in drei Teilbereichen:

Donauraum: in diesem Teil wurden alle nicht unmittelbar mit der Staustufe Wien/ Freudenau in Zusammenhang stehenden Fragen des Donauraumes behandelt

Stromlandschaft: hier wurden alle, den Rückstauraum betreffenden Probleme erfaßt

Kraftwerksbereich: dieser Teil umfaßte im wesentlichen das Hauptbauwerk der Staustufe mit Krafthaus, Wehr- und Schleusenanlage einschließlich der beidufrigen Einbindung der Anlage.

Die Betreuung der Wettbewerbsteilnehmer und Prüfung der eingereichten Projekte und Beiträge erfolgte durch Mitarbeiter aus 9 Fachgruppen (Humanwissenschaft, Umland, Stadtentwicklung, Verkehrsplanung, Wasserbau und Kraftwerk, Stadtgestaltung und Städtebau, Grünraumgestaltung, Ökologie, Bürgerbeteiligung) mit zugeordneten Sachgebieten. Die einzelnen Fachgruppen waren mit Mitarbeitern von Universitätsinstituten, freiberuflichen Ziviltechnikern und Experten, Vertretern der Behörden und Dienststellen der Stadt Wien und des Landes Nie-

derösterreich sowie mit Donaukraft-Mitarbeitern besetzt.
Der Wettbewerb wurde in 3 Klassen ausgeschrieben:
In der Wettbewerbsklasse für Ziviltechniker, Universitätsangehörige und sonstige qualifizierte Büros bzw. Gruppen wurden für die 3 Teilbereiche insgesamt 92 Projektarbeiten eingereicht. In der Klasse „offener Wettbewerb" bestand weiter die Teilnahmemöglichkeit für jeden interessierten Bürger. Hierzu wurden 74 Arbeiten zu allen drei Teilbereichen abgegeben. Im parallel zum Wettbewerb laufenden Bürgerbeteiligungsverfahren wurden über 10.000 Beiträge geliefert.
Alle eingereichten Projekte und Arbeiten wurden einer Vorprüfung hinsichtlich der Einhaltung der vorgegebenen Randbedingungen unterzogen.
Die international besetzte Jury, bestehend aus 32 Mitgliedern aller Fachdisziplinen, unterzog die Projekte einer neuerlichen Begutachtung hinsichtlich Kreativität und Innovation.
In der ersten Phase bis März 1987 wurden von der Jury zu den 3 Teilbereichen eine Reihe von Projekten prämiert bzw. angekauft und zur Weiterbearbeitung empfohlen.
In der zweiten Wettbewerbsphase bis Januar 1988 wurden von der Jury aus diesen Projekten für den Stauraum ein Leitprojekt und für das Hauptbauwerk der Staustufe Freudenau ein Siegerprojekt ermittelt.
In beiden Wettbewerbsdurchgängen wurden die Auswirkungen des Aufstaues auf den Stauraum und den Unterwasserbereich sehr umfassend diskutiert und zweimal kam die Jury, nach sorgfältiger Abwägung aller Vor- und Nachteile, einstimmig zu der Ansicht, daß zur Lösung der anstehenden Probleme im Wiener Raum zweckmäßigerweise eine Staustufe errichtet werden sollte.

Gleichzeitig empfahl die Jury Donaukraft, das Leitprojekt für den Stauraum und das Siegerprojekt für das Hauptbauwerk in das Generelle Projekt einzuarbeiten und dieses in Entsprechung des Österreichischen Wasserrechtsgesetzes nach §§ 104 und 105 im Rahmen des wasserrechtlichen Vorprüfungsverfahrens der Umweltverträglichkeitsprüfung zuzuführen.
Während der gesamten Wettbewerbsdauer wurden alle Unterlagen jedem interessierten Bürger zugänglich gemacht. An laufenden Informationsveranstaltungen und Informationsfahrten nahmen über 15.000 Personen teil
Alle Ergebnisse wurden nach Ende des Wettbewerbes 1988 mehrere Monate öffentlich präsentiert.
Seitens der Wiener Politiker wurde weiter verlangt, daß nach Vorliegen eines positiven Ergebnisses über die Umweltverträglichkeitsprüfung im Wege einer Befragung der Wiener Bevölkerung die Akzeptanz des Projektes erreicht wird.
Das Siegerprojekt für den Kraftwerksbereich, ausgearbeitet von einem Team, bestehend aus Bauingenieur, Architekt und Landschaftsplaner, wies drei signifikante Merkmale auf:

- Krafthaus mit 6 Rohrturbinen anstelle von 9 im ursprünglichen Konzept
- Kraftwerksinsel zwischen Schleusenanlage und Krafthaus als gestaltendes Element der Stromlandschaft; Situierung des Betriebsgebäudes auf dieser Insel mit getrennter Zufahrt über Werksbrücke über Unterhafen
- ökologisch ausgestalteter Umgehungsbach auf der Donauinsel.

Das Leitprojekt für die Stromlandschaft (Stauraum), ausgearbeitet von fünf Zivilingenieur- und Architektenteams, wurde von der Jury positiv begutachtet. Das Generelle Pro-

jekt auf Grundlage des Siegerprojektes und des Leitprojektes wurde im Oktober 1988 beim Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Oberste Wasserrechtsbehörde, eingereicht.
Parallel hierzu wurden die nun vorliegenden konkreten Projektierungsmaßnahmen und deren Auswirkungen einer detaillierten Untersuchung hinsichtlich der Auswirkungen auf die Umwelt unterzogen. Der diesbezügliche Bericht mit der Umweltverträglichkeitserklärung wurde im Februar 1989 übergeben. Bis Ende 1989 wurden dann alle weiteren für die Verfahrensabwicklung notwendigen Unterlagen bei der oben genannten Behörde vorgelegt.

4. Umweltverträglichkeitsprüfung, Behördenverfahren und Volksbefragung

1990 wurde die Universität für Bodenkultur/Wien vom Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft beauftragt, die Prüfung der Auswirkungen der Staustufe Freudenau auf die Umwelt gemäß §§ 104 und 105 des Österreichischen Wasserrechtsgesetzes in der geltenden Fassung im Rahmen des wasserrechtlichen Vorprüfungsverfahrens durchzuführen und das Prüfergebnis in Form eines Gutachtens zu dokumentieren.
Die detaillierte Prüfung erfolgte in 10 Fachbereichen (Wasserbau und Hydrologie, Gewässerschutz und Siedlungswasserbau, Limnologie, Gewässergüte und Fischökologie, Raumplanung, Verkehrsplanung, Schifffahrt, Landschaftsgestaltung und -ökologie, Botanik, Zoologie und Klimatologie).
Grundlage für die gutachterlichen Beurteilungen war der vorliegende Umweltverträglichkeits-Bericht, alle weiteren Unterlagen der Generellen Einreichung, zahlreiche Begehungen und Kontaktnahmen mit berührten Bundes- und Landesdienststellen, Gemeinden sowie den Vertretern von DONAUKRAFT.
Erkannte Widersprüche zu dem im Österreichischen Wasserrechtsgesetz angesprochenen öffentlichen Interesse wurden vom Gutachterteam durch Forderungen nach Projektabänderungen bzw. -auflagen aufgezeigt. Darüber hinaus wurden eine Reihe von nicht unmittelbar mit dem Projekt verknüpften Empfehlungen ausgesprochen.
Das Ergebnis der Prüfung durch das Gutachterteam der Universität für Bodenkultur lautete:
Aus der Sicht der einzelnen Fachbereiche sind keine bauausschließenden Gründe gegeben, wenn die geforderten Projektabänderungen und -auflagen berücksichtigt werden. Diese gutachterliche Schlußfolgerung soll und kann aber nicht die Entscheidung der Obersten Wasserrechtsbehörde als verfahrensführende Stelle vorwegnehmen oder präjudizieren.
In einer Pressekonferenz am 12.2.1991 wurde das Gesamtergebnis der Umweltverträglichkeitsprüfung der Öffentlichkeit präsentiert:
Wie schon erwähnt, hatten sich die Wiener Politiker dahingehend festgelegt, daß die Realisierung der Staustufe Freudenau von zwei Bedingungen abhängig zu machen ist:

- Positiver Abschluß der Umweltverträglichkeitsprüfung
- Volksbefragung in Wien

Nach Erfüllung der Bedingung – positiver Abschluß der Umweltverträglichkeitsprüfung – wurde die Bedingung – Volksbefragung in Wien – intensiv verfolgt. Es wurden vermehrt Informationsveranstaltungen in allen durch das Projekt berührten bzw. an den Planungsraum angrenzenden Wiener Gemeindebezirken und Gemeinden des Bundeslandes Niederösterreich abgehalten. Weiter wurden auf allen Großveranstaltungen im Wiener Raum Informationsstände geführt,

umfangreiches Informationsmaterial versendet und ein Telefonservice rund um die Uhr eingerichtet, um jedem/r interessierten Bürger/in eine seriöse Entscheidungsgrundlage zu geben.

Vom 14. bis 16. Mai 1991 wurde die von den Politikern verlangte Volksbefragung in Wien durchgeführt. Bei einer Beteiligung von 44% aller Wahlberechtigten konnte ein Votum von über 72 % für die Staustufe erreicht werden.

Dieses deutliche Votum für die Staustufe Freudenau ist umso bemerkenswerter, als der Kraftwerksbau nach den Ereignissen rund um Hainburg im Dezember 1984 negativ belegt war und am Beginn der Planungen für dieses Projekt im Jahr 1985 sicherlich keine Akzeptanz vorhanden war.

Rückblickend war es von den ersten Entwurfsvorschlägen bis zur erzielten breiten Akzeptanz ein langwieriger und teurer Prozeß, aber sicherlich der zeitgemäße und richtige Weg. Dieses deutliche „Ja" der Wiener Bevölkerung zur Staustufe Freudenau war als großer Vertrauensvorschuß für DONAUKRAFT zu werten. Ihre Verpflichtung war und ist es nun, dieses Vertrauen durch eine verantwortungsvolle Umsetzung dieses Großprojektes zu rechtfertigen.

Im Mai und Juni 1991 fand die vom Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Oberste Wasserrechtsbehörde, anberaumte wasserrechtliche Hauptverhandlung über das Projekt statt. Neben den direkt in ihren Rechten Berührten (Wasserrechte, Schifffahrtsrechte, Grundrechte, Fischereirechte) waren auch alle Gemeinden und Anrainer im Wege des Ediktalverfahrens geladen, bei denen mögliche Beeinträchtigungen nicht ganz auszuschließen waren, ingesamt über 40.000 Parteien.

Das Verfahren wurde mit der wasserrechtlichen Grundsatzgenehmigung vom 31.07. 1991 abgeschlossen. Die im Gutachten der Universität für Bodenkultur angeführten projektsrelevanten Änderungen und Auflagen wurden von der Obersten Wasserrechtsbehörde in Abstimmung auf andere Interessen in Form von rd. 200 rechtsverbindlichen Bedingungen und Auflagen in die wasserrechtliche Grundsatzgenehmigung aufgenommen.

Weiter wurde festgelegt, daß zeitgerecht vor Baubeginn für alle Bauabschnitte und Anlagenbereiche unter Berücksichtigung der Bedingungen und Auflagen der Grundsatzgenehmigung weitere Detailprojekte vorzulegen und wasserrechtlich zu genehmigen sind.

Neben dem wasserrechtlichen Verfahren mußten weitere Bundes- und Landesverfahren wie forstrechtliches, schiffahrtsrechtliches, eisenbahnrechtliches Verfahren, Verfahren nach dem Bundesstraßengesetz und Dienstnehmerschutzgesetz, naturschutzbehördliches, baubehördliches Verfahren, Umwidmungsverfahren, Verfahren nach dem Starkstromwegesetz und energierechtliches Verfahren als ein- oder mehrstufige Verfahren durchgeführt werden, die untereinander eine sehr genaue Abstimmung verlangten.

Im Juni 1992 lagen alle für einen Baubeginn erforderlichen Bewilligungen vor und der Baubeschluß zur Errichtung des KW Freudenau konnte mit Wirksamkeit ab 1.Juli 1992 umgesetzt werden.

Bis Ende Mai 1997 wurden insgesamt 51 Behördenverfahren für die einzelnen Bauphasen und Baulose abgewickelt , bis zur Inbetriebnahme des Kraftwerkes folgen weitere 6 Verfahren.

5. Stauziel und Stauregelung

Das Stauziel mit 161,35 m ü.A. am festgelegten Standort wurde so gewählt, daß die

Oberliegerstufe Greifenstein bei Regulierungsniederwasser knapp eingestaut wird. Damit wird eine Optimierung sowohl im Sinne der Energieerzeugung als auch der Großschiffahrt erreicht.
Der Aufstau bei Mittelwasser beträgt bei:

Staustelle	8,32 m
Pegel Reichsbrücke	4,96 m
Pegel Nußdorf	2,77 m
Pegel Kuchelau	1,49 m
Pegel Kornneuburg	0,27 m

Als weitere Randbedingungen waren zu berücksichtigen: keine baulichen Maßnahmen bei den neueren Wiener Brücken (Nordbrücke, Floridsdorfer Brücke, Brigittenauer Brücke, Reichsbrücke). Drei Brücken (Nordbahnbrücke, Praterbrücke, Ostbahnbrücke) müssen gehoben werden, um bei allen Wasserständen die Durchfahrtshöhe zu sichern. Anpassung des Stauzieles an die Kronenlage der geplanten und zum Teil fertiggestellten Hochwasser-Schutzdämme der Stadt Wien.
Die Stauregelung erfolgt nach zwei Staumarken an der Reichsbrücke und an der Floridsdorfer Brücke zur Sicherung von 8 m Durchfahrtshöhe bei allen Schiffahrtswasserständen.

6. Mehrzweckanlage – Zielsetzungen

Das Kraftwerk Freudenau ist, so wie alle 8 an der österreichischen Donau bestehenden Anlagen, eine Mehrzweckanlage, die folgenden Zielsetzungen dient:

Erzeugung elektrischer Energie:

- Engpaßleistung: 172 MW
- Regelarbeitsvermögen: 1037 GWh (davon 38% V-VIII, 18% IV+IX, 44% X-III)
- Ausbaudurchfluß: 3.000 m³/s, das ist die 37-tägige Wasserführung, der Donaukanal wird wie bisher durchflossen.

Großschiffahrt:

- Herstellung der Abmessungen der Wasserstraße Donau bis Oberliegerstufe Greifenstein gemäß den Empfehlungen der Internationalen Donaukommission (Bei RNW: t= 27 dm, b= 150 m). Dies ist im Hinblick auf den Main-Donau-Kanal von Bedeutung, da damit der Anschluß der Wiener Häfen an die obere Donau gegeben ist.
- Günstige und sichere Durchfahrtsverhältnisse bei den Wiener Donaubrücken (teilweise getrennte Richtungsfahrbahnen)
- Überstauung der Langenzersdorfer Furt
- Verbesserte Einfahrt in die Schiffswerft Kornneuburg durch Hebung der Niederwasserstände.

Städtebauliche Aspekte, Freizeit- und Erholungsräume:

- Hauptbauwerk außerhalb von Wohngebieten zwischen den Industriegebieten Öltanklager Lobau und Freudenauer Hafen
- Anhebung der über lange Zeiträume tiefliegenden Donauwasserspiegel, damit Überstauung der großflächig sichtbaren Steinwurfböschungen der Hochwasser-Schutzdämme.
- Gestaltungsmöglichkeiten an beiden Ufern im Stauraum und damit Aufwertung der Erholungsflächen.
- Fuß- und Radweg über das Kraftwerk für bessere Erreichbarkeit der Donauinsel.

Hochwasserschutz:

- Volle Berücksichtigung und Erhaltung des Hochwasserschutzes der Stadt Wien, das heißt keine Dammerhöhungen im städtischen Bereich. Lediglich beim Hauptwerk erfolgt eine um 1 m höhere Ausführung der noch nicht errichteten Dämme. Die Aufhöhung läuft auf 3 km Länge unterhalb der Ostbahnbrücke auf Null aus.

Grundwasserwirtschaft:

- Geordnete und verbesserte Bewirtschaftung des durch die seit vielen Jahrzehnten wirksame Sohleintiefung beeinträchtigten Grundwassers. Am rechten Ufer ist durch ein doppeltes Dichtwandsystem in Kombination mit Dotationsmaßnahmen die Erzeugung von unterschiedlichen Grundwasserständen möglich; z.B. im Prater schwankende, höhere Grundwasserstände und in den anschließenden Wohngebieten tiefere Grundwasserstände, das heißt, Keller trocken, jedoch die teilweise noch vorhandenen tragenden Holzpfähle der Hausgründungen feucht. Zukünftig auch bei lange anhaltenden Donauhochwässern keine Kellerüberflutungen im 2. und 20. Bezirk durch hohe Grundwasserstände.
- Das Grundwasser am linken Ufer in den besiedelten Teilen des 21. und 22. Bezirkes wird durch die Staustufe Freudenau nicht beeinflußt, da die „Neue Donau" als Grundwasserregulativ wirksam ist und projektbedingt in ihren Konsenswasserspiegeln nicht verändert wird.

Dotationen:

- Gesicherte Dotation der Neuen Donau mit sauberem Filtratwasser
- Dotationsmöglichkeit der linksufrigen Altarmsysteme, insbesondere der Lobau
- Problemlose und wirtschaftliche Überleitung von Donauwasser in den Marchfeld-Bewässerungskanal ohne Pumperfordernis.

Ökologie:

- Ökologische Bearbeitung und Ausgestaltung der im Rahmen des Donaudurchstiches (1870 – 1874) sehr geometrisch ausgeformten Ufer.
- Herstellung besserer Wuchsbedingungen im Prater durch schwankende und höhere Grundwasserstände
- Herstellung besserer ökologischer Bedingungen in der Lobau durch Dotationsmöglichkeit
- Stromabschnitt Greifenstein – Nußdorf behält Fließstreckencharakter
- Überflutung der Augebiete Kornneuburg und Klosterneuburg wie bisher.

7. Technische Kurzbeschreibung

Hauptbauwerk

Wehranlage als ruhigster Anlagenteil in einer Bucht am linken Ufer situiert, um die Donauinsel als Ruhezone zu erhalten; Schleusenanlage am geraden rechten Ufer angeordnet; Krafthaus strommittig zwischen Wehranlage und Schleusenanlage.
Die dargelegte Situierung der Anlagenteile ist auch durch den Bauablauf bedingt.

- Wehranlage: 4 Wehrfelder mit je 24 m lichter Weite, Drucksegmente mit aufgesetzter Klappe, ölhydraulisch betätigt.
- Schleusenanlage: Doppelkammerschleuse mit je 24 m Nutzbreite und 275 m Nutzlänge. Unterhauptverschlüsse Riegelstemmtore, Oberhauptverschlüsse Drehsegmente; Anordnung eines Mittelstemmtores in der rechten Schleusenkammer, um mit möglichst geringem Wasserverbrauch die im Wiener Raum hohe Frequenz der Personenschiffschleusungen abzudecken. Verschlußbetätigung ölhydraulisch. Füllung und Entleerung über eigenes Bauwerk zwischen Krafthaus und Schleuse.
- Krafthaus: 6 Kaplan-Turbinen mit horizontaler Welle (Rohrturbinen), Laufraddurchmesser 7,50 m, Energieableitung mit 110 kV-erdverlegten Leistungskabeln in Schaltanlage Kaiser-Ebersdorf der Wien-

strom (Wiener Elektrizitätswerke), keine zusätzliche Freileitung erforderlich.

Stauraum:

Hochwasser-Schutzdämme der Stadt Wien:
Sie sind, wie bereits angeführt, gleichzeitig auch Rückstaudämme.
Damm- und Untergrunddichtungen, Grundwasserbewirtschaftungssysteme:

- Rechtes Ufer: Doppeltes Dichtwandsystem: Um den speziellen Anforderungen des Bodenaufbaues im Wiener Raum (teilweise alte Donauarme) zu genügen, wurde in den wichtigen Abschnitten in Zusammenarbeit mit der Stadt Wien und dem Sachverständigen für Grundbau und Bodenmechanik das sogenannte **doppelte Dichtwandsystem** („Dichtwandkasten") entwickelt, das vor dem Aufstau auf seine Funktionsfähigkeit geprüft wird. Dieses System besteht aus zwei parallel geführten und in den dichten Wiener Tegel eingebundenen Schmalwänden im Abstand von minimal 5 bis maximal 50 m, die durch Querwände in Abständen von etwa 250 m in „Kästen" unterteilt sind. In einzelnen Abschnitten gelangen auch Schlitzwände zur Ausführung.
  Die gezielte Bewirtschaftung des Grundwassers erfolgt über Entnahmebrunnen donauseits und Schluckbrunnen landseits der Dichtungen. Im Regelfall fließt das Filtratwasser ohne Pumperfordernis über eine Heberleitung zu den Versickerungsbrunnen. Das Absenken und das Rückspulen erfolgt im Pumpbetrieb.
- Linkes Ufer:
  Zur einwandfreien Dotation der Neuen Donau mit Uferfiltrat sind auf der Donauinsel nur im geringstmöglichen Ausmaß Dichtungen geplant. Dichtungen wurden nur oberhalb des Kraftwerkes bis über den wertvollen ökologischen Bereich „Toter Grund" und im Bereich des Abwasserpumpwerkes der Stadt Wien und des Kühlwasserbauwerkes für das Wärmekraftwerk Donaustadt vorgesehen.
  In den nicht gedichteten Abschnitten erfolgt ein ungehinderter Wasserdurchtritt durch die Donauinsel zur Neuen Donau. Die Steuerung der durchsickernden Wassermengen zur optimalen Bewirtschaftung am Beginn der Aufstauphasen erfolgt in der Neuen Donau durch Regulierungsbrunnen.

Brückensituation:

Um für die Schiffahrt die bei allen Schiffahrtswasserständen geforderte Durchfahrtshöhe von 8 m bei den Brücken zu erreichen, müssen drei Brücken gehoben werden.

Nordbahnbrücke	1,70 m	(Hebung wurde in der 1. Augusthälfte 1992 von den Österreichischen Bundesbahnen im Auftrag DONAUKRAFT durchgeführt)
Praterbrücke	1,80 m	(Hebung der getrennten Tragwerke erfolgt zwischen 7.4. und 6.10.1997)
Ostbahnbrücke	4,30 m	(Hebung erfolgte vom 1.7. bis 3.8.1995, Vor- und Nacharbeiten in den beidufrigen Zulaufstrecken)

Wasserqualität im Stauraum:

Im Stauraum der Oberliegerstufe, dem Donaukraftwerk Greifenstein, ist auf Dauer die

Wassergüte II gesichert. Um im zukünftigen Stauraum des Kraftwerkes Freudenau diese Wassergüte auf Dauer zu garantieren bzw. noch zu verbessern, wurden und werden dort finanziell gesicherte, umfassende Sanierungsprogramme und Ausbaumaßnahmen an Abwasserbeseitigungsanlagen durch Ausbau der Kläranlagen sowie durch Anschluß von Ortsgemeinden an bestehende Kläranlagen realisiert. Die Großkläranlage Wien/Simmering entwässert über den Donaukanal in das Unterwasser des KW Freudenau. Weiter erfolgt in den nächsten Jahren eine Nachrüstung aller im Stauraum Freudenau bestehenden Kläranlagen hinsichtlich Phoshorfällung und Stickstoffentfernung gemäß der Abwasseremissionsverordnung 1992 des Bundesministeriums für Land- und Forstwirtschaft.

Unterwasserbereich:

Im Unterwasserbereich des Kraftwerkes würde es ohne besondere Maßnahmen zufolge des Geschiebedefizites zu einer verstärkten Eintiefungstendenz kommen, die im längjährigen Schnitt das derzeitige Eintiefungsmaß um 0,5 cm erhöhen würde. Um die vorhandene Geschiebedynamik nach Stauerrichtung aufrechtzuerhalten, ist vorgesehen, das kraftwerksbedingte Geschiebedefizit durch Einbringen von Kies im Unterwasser zu kompensieren. Die jährlich beizugebende Kiesmenge wurde aufgrund eines bereits seit Jahren laufenden Beweissicherungsprogrammes mit rd. 160.000 m³/Jahr ermittelt. Es wurde dabei die Veränderung der Stromsohle einerseits zwischen dem Kraftwerk Greifenstein und dem zukünftigen Kraftwerk Freudenau und andererseits unterhalb des zukünftigen Kraftwerkes beobachtet.
Die Kompensation ist dann gegeben, wenn in der 11 km langen Erhaltungsstrecke stromabwärts des Hauptbauwerkes die Referenzsohle erhalten wird. Das ist jene Sohle, die im Dezember 1995 vor dem im März 1996 errichteten Teilstau dokumentiert wurde.
Weiter unterhalb bis zur österreichisch-slowakischen Staatsgrenze darf gegenüber der derzeit beobachteten Eintiefungstendenz keine Verschlechterung auftreten.
Die Maßnahme der Geschiebezugabe ist temporär auf 1 bis 2 Jahrzehnte zu sehen. Bis dahin müssen endgültige Sanierungsprogramme realisiert werden, um die Eintiefung auf die gesamte Strecke zu sanieren und die in den Empfehlungen der Donaukommission bzw. im Binnenschiffahrtsmemorandum 1992 der Österreichischen Bundesregierung definierten Abmessungen der Wasserstraße Donau zu sichern.
Weiter waren die im Unterwasserbereich liegenden Kolke, bei denen die Kiesüberdeckung des stark erosionsgefährdeten Tertiärs nur mehr sehr gering ist oder bereits überhaupt fehlt, nach den von Prof. Dr. Strobl, Ordinarius an der TU München für Wasserbau und Wassermengenwirtschaft, ausgearbeiteten und in der DONAUKRAFT-Versuchsanstalt in Ybbs am Modell überprüften Sanierungsmaßnahmen zu sichern, um dem nicht kalkulierbaren Risiko eines plötzlichen Sohldurchschlages bzw. einer Vergrößerung der bestehenden Tertiärkolke auf Dauer vorzubeugen.
Die diesbezüglichen Sanierungsmaßnahmen wurden bereits in einem Naturversuch vom Januar 1994 bis März 1994 an einem Kolk praxisnah erprobt. Bis Sommer 1995 wurden dann alle 5 in der Erhaltungsstrecke bestehenden Kolke durch Aufbringen einer flächenhaften Steinsicherung mit Steinmaterial 1 bis 20 kg Einzelsteingewicht in einer Stärke von rd. 60 cm saniert.

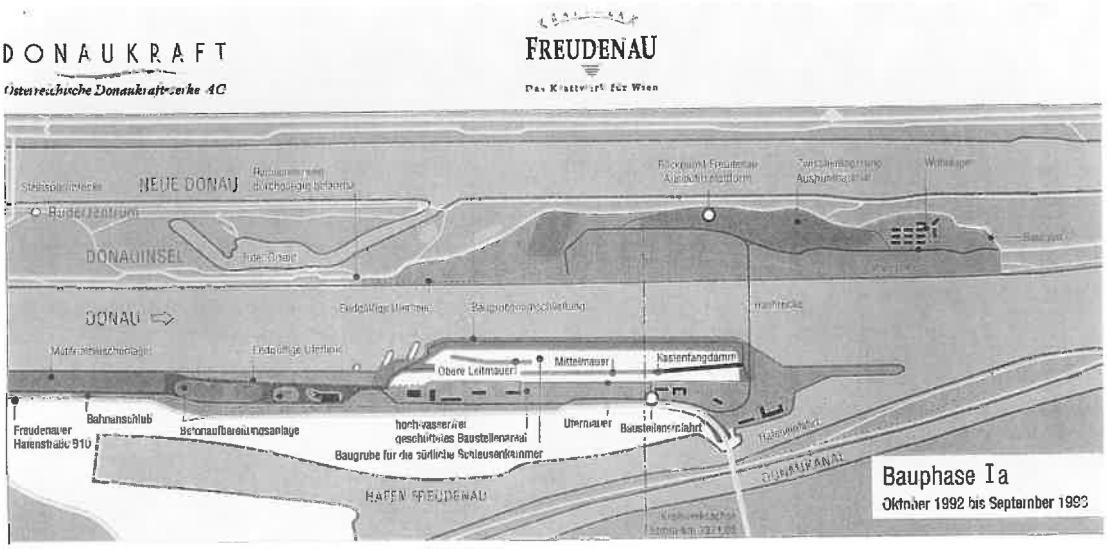
8. Baudurchführung

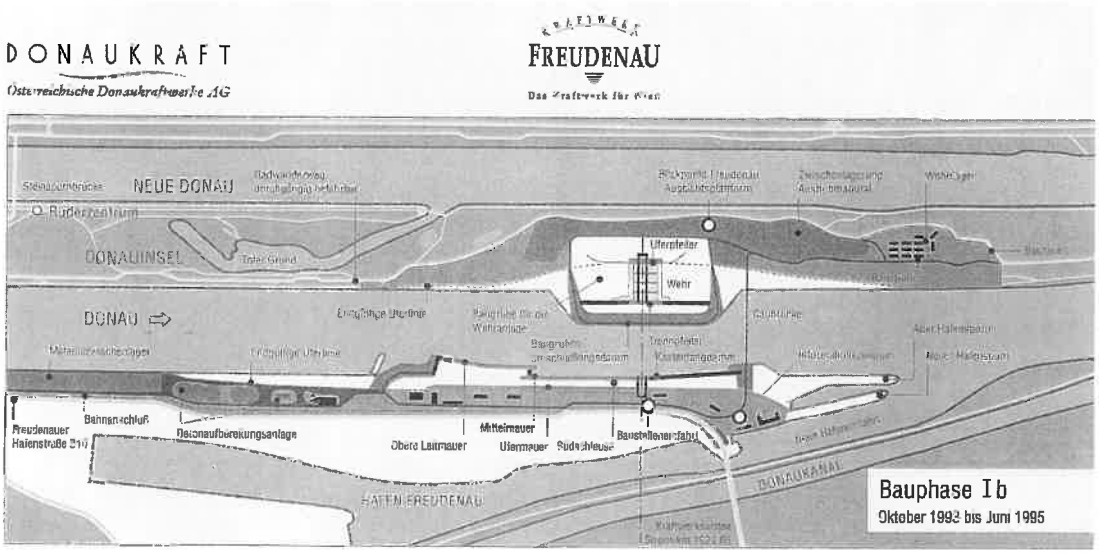
Mit den Vorausmaßnahmen – Bauzaun, Abtrag von Industrieruinen und alten Öltankla-

gern, Buhnenbaggerungen, Baggerung des Wendeplatzes unterhalb der Ostbahnbrücke und der linksseitigen Schiffahrtsrinne, Vorbereitungsarbeiten für die Baugrubenumschließung – wurde im Juni 1992 begonnen. Ab Mitte Juli 1992 wurde der fehlende Hochwasser-Schutzdamm der Stadt Wien am rechten Ufer zwischen Lösslweg und Hauptbauwerksbereich errichtet.
Baubeginn war der 1.Oktober 1992. Die Bauzeit beträgt 60 Monate bis zur Inbetriebnahme des Maschinensatzes.

Hauptbauwerk:

Die Errichtung muß zufolge der engen Platzverhältnisse in Naßbauweise in **2 zeitlich aufeinander folgenden Bauphasen** erfolgen, wobei zu jedem Zeitpunkt Hochwasserabfuhr und Schiffahrt voll gewährleistet sein müssen.
In der **Bauphase I** wurde in einer rechtsufrigen Baugrube die rechte Schleuse und in einer linksufrigen Baugrube die Wehranlage errichtet. Die Schiffahrt und die Hochwasserabfuhr mußten während der Bauphase I durch die verbleibende Stromöffnung zwischen linker und rechter Baugrube erfolgen. Da die verbleibende Öffnung zwischen den beidufrigen gleichzeitig bestehenden Baugruben die Bedingungen für eine schadlose Hochwasserabfuhr nicht und für die Schiffahrt nur bedingt erfüllt hätte, war die weitere Trennung in eine Bauphase Ia und Ib erforderlich.
In der **Bauphase Ia** wurde in der rechtsufrigen Schleusenbaugrube die Südschleuse mit forcierter Fertigstellung der Schleusenmittelmauer, der oberen Leitmauer und des unterwasserseitigen Kastenfangdammes als Hilfsabschluß fertiggestellt. Diese Phase dauerte von Oktober 1992 bis Oktober 1993. Damit konnte der wasserseitige Baugrubenumschließungsdamm bis zur oberen Leitmauer – Schleusenmittelmauer – Unterwas-





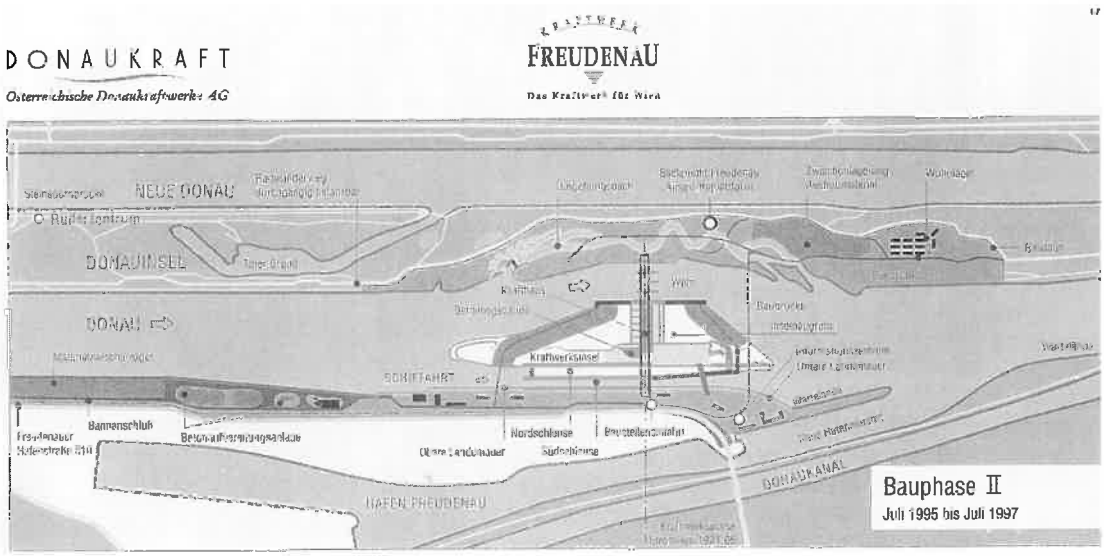
serseitiger Hilfsabschluß zurückgenommen werden, so daß diese Bauteile ab diesem Zeitpunkt die wasserseitige Baugrubenumschließung bildeten.

In der Folge wurde die Schiffahrtsrinne vom linken Ufer nach Strommitte verlegt. Die durch die Rücknahme der rechtsufrigen Baugrubenumschließung gewonnene Breite stand dann zur Herstellung des wasserseitigen Umschließungsdammes für die linksufrige Wehrbaugrube zur Verfügung, ohne den Durchflußquerschnitt unzulässig einzuengen.

In der **Bauphase Ib** wurde die südliche Schleusenkammer und die Wehranlage fertiggestellt. Diese Phase dauerte von Oktober 1993 bis Juni 1995. Anfang Juni erfolgte die Flutung der Baugruben, am 19.Juni 1995 wurde der Teilbetrieb aufgenommen, das heißt die Schiffahrt konnte in die Südkammer umgelegt werden und die Wehranlage war betriebsbereit für die Abfuhr aller Durchflüsse, für extreme Hochwässer stand zusätzlich die südliche Schleusenkammer zur Verfügung.

Die **Bauphase II** ist von Juli 1995 bis Oktober 1997 terminiert. Ab Juli 1995 wurden die Umschließungsdämme für die zwischen den Anlagenteilen Wehranlage und Schleusen-Südkammer liegenden Inselbaugrube hergestellt. Bis Jahresende 1995 konnte die Inselbaugrube mit der gesamten Wasserhaltung fertiggestellt werden. Im Schutze der Inselbaugrube werden die Bauarbeiten an der Schleusen-Nordkammer, am Füll- und Entleerungsbauwerk, am Krafthaus, an Teilen der Kraftwerksinsel, an dem Betriebsgebäude und weiteren Nebeneinrichtungen durchgeführt.

Nach Fertigstellung des Aushubes wurden ab März 1996 die Betonarbeiten an der Schleusen-Nordkammer und den Maschi-



nenblöcken des Krafthauses aufgenommen. Bis April 1997 waren die Betonarbeiten an der nördlichen Schleusenkammer, dem Füll- und Entleerungsbauwerk weitestgehend abgeschlossen. Die stahlwasserbaulichen Montagen der Schleusenverschlüsse und der Regeleinrichtungen des Füll- und Entleerungsbauwerkes werden bis Ende Juni 1997 beendet.

Im Krafthaus wurden in Abstimmung auf den Betonierfortschritt bis März 1997 alle Rohrgehäusemontagen durchgeführt und ein Teil der Generatorschächte montiert. Mit der Hauptmontage am Maschinensatz 1 wurde am 24.März 1997 begonnen. Parallel zu diesen Montagen laufen die Werksfertigung der Transformatoren und die Vormontage der Generatoren.

Die Betonarbeiten an der Kraftwerksinsel sind fertiggestellt, die Rohbaugleiche des Betriebsgebäudes wurde im Mai 1997 erreicht.

Der auf der Donauinsel verlaufende Umgehungsbach einschließlich Einlaufstrukturen wird bis August 1997 fertiggestellt sein.

Ab Juli 1997 wird die Inselbaugrube geflutet und bis Herbst 1997 abgetragen werden.

Die Inbetriebnahme des Maschinensatzes 1 wird termingerecht am 20.10.1997 erfolgen. Ende November 1997 ist die Errichtung des Vollstaues geplant. Die Schleusen-Nordkammer wird Mitte Dezember 1997 betriebsbereit sein. Am 6.April 1998 wird auch der 6. Maschinensatz termingerecht in Betriebsbereitschaft gehen.

Grundbedingung für die gesamte Baudurchführung war und ist, daß die Donauinsel als vorrangiges Ruhe- und Erholungsgebiet während der gesamten Bauzeit so wenig wie möglich beeinträchtigt wird.

Die Baugrubenerschließung erfolgt daher zur Gänze vom rechten Ufer aus. In der Bauphase Ia wurde parallel zur Baustellenein-

richtung am rechten Ufer für den Zugang zur linksufrigen Wehrbaugrube eine Behelfsbrücke über die Donau errichtet, so daß ab Fertigstellung der Brücke im Mai 1993 auf der Donauinsel kein Zubringerverkehr notwendig war. Die Demontage der Baubrücke wird am September 1997 durchgeführt.
Alle in großer Menge benötigten Baustoffe und Materialien werden per Bahn oder Schiff, die Großmaschinenteile zur Gänze der Schiff transportiert. Damit ist praktisch auch keine zusätzliche Belastung des Wiener Verkehrsnetzes gegeben.

Teilstauerrichtung:

Alle Baumaßnahmen im Wiener Bereich wurden so angesetzt, daß im März 1996 ein Teilstau mit der Stauhöhe 159 ,00 müA errichtet werden konnte. Die Errichtung des Teilstaues war aus mehreren Gründen notwendig:
- Sicherung der Fahrwassertiefen für die Schiffahrt
- Verbesserung der Dotation Neue Donau
- Erprobung der GW-Bewirtschaftungssysteme am rechten Ufer
- Präsentation der Ufer im Milleniumjahr 1996 „1000 Jahre Österreich" in einem ansprechenden Erscheinungsbild

Stauraum:

1993, 1994 und 1995 wurden im **Wiener Bereich des Stauraumes, rechtes Ufer**, nach Herstellung des aus HW-Schutzgründen erforderlichen Minimaldammes die Dichtwandsysteme eingebaut. Nachfolgend wurden die Brunnensysteme zur Grundwasserbewirtschaftung, Ausbauarbeiten am Damm, die erforderlichen Senkrechtverbaue und Ufersicherungsmaßnahmen durchgeführt. 1996 erfolgten die nicht stauabhängigen Bauarbeiten, die Rekultivierungs- und Landschaftsgestaltungsmaßnahmen sowie die Auspflanzungen. Bis auf Restarbeiten wurden die Maßnahmen im Wiener Bereich im Frühjahr 1997 abgeschlossen.
Die Anpassungsmaßnahmen am DDSG-Gebäude, Bundesamtsgebäude, Schiffahrtszentrum bei Reichsbrücke (Betriebsaufnahme April 1994) wurden so gesetzt, daß die Betriebseinschränkungen minimiert werden konnten.
Erwähnenswert ist auch der aus Gründen der Stadtgestaltung durchgeführte Abbruch der zwei Fischrestaurants Lindmayer und Berger am landseitigen Fuß des Dammes und deren Neuerrichtung auf der Dammkrone (Eröffnung Lindmayer Frühjahr 1994, Eröffnung Berger Oktober 1995).
1994 und 1995 wurden im **Wiener Bereich des Stauraumes, linkes Ufer/Donauinsel** die erforderlichen Untergrunddichtungen oberhalb des Hauptbauwerkes sowie im Bereich des Abwasserpump- und Regenüberfallbauwerkes der Stadt Wien und des Kühlwasserbauwerkes für das Wärmekraftwerk Donaustadt der WIENSTROM ausgeführt. Die Regulierungsbrunnen und ein Pumpwerk für die Bewirtschaftung der Neuen Donau wurden errichtet.

Sonderbaumaßnahmen:

Die **Hebung der Nordbahnbrücke** um 1,70 m wurde im Auftrag von DONAUKRAFT von den Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) in Abstimmung auf die Neuerrichtung einer U-Bahnbrücke über die Donau und Neue Donau bereits in der ersten Augusthälfte 1992 durchgeführt.
Nach Vorbereitungsarbeiten an den beidufrigen Zulaufstrecken der **Ostbahnbrücke** und den Pfeilerverstärkungen wurde die **Hebung** der Tragwerke um 4,30 m über der Schiffahrtsrinne im Auftrag von DONAUKRAFT von den ÖBB im Juli 1995 durchgeführt.

Nach der Fertigstellung der Donaustadtbrücke als Voraussetzung für die **Hebung der Praterbrücke** um 1,80 m und vorbereitenden Arbeiten an den Tragwerken der Praterbrücke wurde im Auftrag von DONAUKRAFT von der Stadt Wien mit der Hebung des oberstromigen Stahltragwerkes im April begonnen, die Hebung des unterstromigen Tragwerkes wird im Oktober 1997 abgeschlossen werden.
An Sondermaßnahmen sind, neben den bereits erwähnten Brückenhebungen, die **Anpassungsmaßnahmen** am **Kühlwasserbauwerk für das Wärmekraftwerk Donaustadt** und am **Regenüberfallbauwerk des linken Donausammlers** sowie die Errichtung der zugehörigen Diffusoren anzuführen, die zeitgerecht vor der Teilstauerrichtung bis Ende 1995 erfolgten.
Mit den Bau- und Anpassungsmaßnahmen **im Niederösterreichischen Stauraumabschnitt** wurde im Herbst 1996 begonnen. Diese Maßnahmen bestehen am **linken Ufer** im wesentlichen in der Herstellung einer Drainage und eines Pumpwerkes im Bereich Langenzersdorf zur Grundwasserbewirtschaftung. Am **rechten Ufer** werden die flankierenden ökotechnischen Anpassungsmaßnahmen wie Vernetzung und Ertüchtigung von Altgerinnen, Anlage von Fischtreppen etc. in der Klosterneuburger Au durchgeführt. Im Strom werden staubedingte Aufhöhungen bestehender Flachwasserkiesbänke vorgenommen.

9. Ausblick

Mit der Inbetriebnahme des Kraftwerkes Freudenau stehen dann 9 Donaustaustufen als Mehrzweckanlagen in Betrieb, die neben anderen wichtigen volkswirtschaftlichen Aufgaben, im Regeljahr rd. 12,3 Mrd. Kilowattstunden erzeugen und damit einen wesentlichen Beitrag zur Deckung des österreichischen Stromverbrauches aus dem umweltfreundlichen und erneuerbaren Energieträger Wasserkraft leisten.

Mißverständliche Kostenargumentation

Dr. Hartwig Hauck,
Geschäftsführendes Vorstandsmitglied des Deutschen Wasserstraßen- und Schiffahrtsvereins

In seinem Geschäftsbericht setzt sich Geschäftsführendes Vorstandsmitglied Dr. Hauck auch mit der Vereinbarung zwischen Bundesverkehrsminister Wissmann und Ministerpräsident Dr. Stoiber kritisch auseinander und stellt hierzu insbesondere fest:

In dieser Vereinbarung ist bekanntlich festgelegt, den weiteren Donauausbau in zwei Schritten vorzunehmen:

In einem ersten Schritt soll bis zum Jahr 2000 der Zustand der Fahrrinne mit flußregelnden Maßnahmen, die auch den Bereich des Bürgerfeldes bei Vilshofen einschließen, optimiert werden. Hierfür sind Investitionen in Höhe von 24 Mio. DM vorgesehen.

In einem weiteren Schritt sollen daneben bis zum Jahr 2000 die bisher nur überschlägig untersuchten flußbaulichen und kombinierten Ausbauvarianten einer vertieften Untersuchung unterzogen werden. Mit diesen vertieften Untersuchungen sollen die Grundlagen erarbeitet werden, um im Jahr 2000 eine allseits akzeptierte Lösung zu finden.

In diesem Zusammenhang wird auch wie folgt argumentiert:

- Ziel des ersten Schrittes sei die Herstellung einer durchgehenden Fahrrinnentiefe von 2 m bei Niedrigwasser und die Beseitigung der Abladebeschränkungen im Bereich des Bürgerfeldes bei Wasserständen zwischen Niedrig- und Mittelwasser, womit über die Hälfte der erzielbaren Transportkostenvorteile bereits erreicht würden.
- Ergänzende Untersuchungen hätten zwischenzeitlich ergeben, daß mit flußbaulichen Maßnahmen zwar nicht dieselbe Abladetiefenqualität erreichbar sei wie mit Stauregelung, aber bei einer gesamtwirtschaftlichen Betrachtung sich immerhin noch ca. 85% der erreichbaren Transportkosteneinsparungen erzielen ließen...

Die Vereinbarung geht davon aus, im Jahr 2000 aufgrund zwischenzeitlich durchgeführter vertiefter Untersuchungen eine „allseits akzeptierte Lösung" zu finden.

Wunschvorstellungen

Tatsächlich ist es jedoch illusionär zu glauben, daß der Verbands-Naturschutz auch bei noch so sorgfältig belegtem Nachweis, daß die erforderliche Mindestabladetiefe von 2,50 m mit flußbaulichen Maßnahmen nicht annähernd herzustellen ist, einem staugestützten Ausbau zustimmen wird. Die postulierte „allseits akzeptierte Lösung" wird nur zu Lasten der Schiffahrt gehen. Es besteht somit die ernste Gefahr, daß es keinen sinnvollen Ausbau geben wird.

Die oben im Kern wiedergegebene Vereinbarung vom 17.10.1996 suggeriert die Vorstellung, daß „vertiefte Untersuchungen" gegenüber dem derzeitigen Wissensstand zu erheblich anderen Erkenntnissen und Ergebnissen über die Möglichkeiten und Grenzen flußbaulicher Maßnahmen im Bereich Straubing-Vilshofen kommen könnten. Bei der überwiegend nicht fachkundigen Bevölkerung kann die Vorstellung erweckt werden, als würde es bei Schiffahrt und Wasserbau einen technischen Fortschritt zugunsten flußbaulicher Maßnahmen geben, wie etwa in vielen anderen Wirtschaftsbereichen. Aufgrund der hier bestehenden physikalischen Grundgesetze ist dies jedoch nicht der Fall. Vielmehr sind für die Strecke Straubing-Vilshofen die flußbaulichen Möglichkeiten längst ausreichend untersucht und in über 30jähriger Niedrigwasserregulierung durch die Rhein-Main-Donau AG in der Praxis erprobt. Deshalb wird auch das postulierte Ziel des ersten Schrittes, eines durchgehende Fahrrinnentiefe von 2 m bei Niedrigwasserverhältnissen herzustellen, in der Praxis kaum dauerhaft und zuverlässig erreicht werden. Denn es ist nicht zu erkennen, warum nun flußbaulich möglich sein soll, was die Rhein-

Main-Donau AG über Jahrzehnte mit eben solchen Maßnahmen in diesem Donauabschnitt nicht nachhaltig erreichen konnte.
Im übrigen erlaubt eine Fahrrinnentiefe von 2 m bestenfalls eine verantwortbare Abladetiefe des Schiffes von ca. 1,60 m. Dies ist ein für die moderne Binnenschiffahrt völlig unzureichender Wert, bei dem große Einheiten kaum noch mit Fracht fahren können. Auf keinen Fall kann die Binnenschiffahrt hierbei wirtschaftlich fahren.
Was das in diesem Zusammenhang zitierte Bürgerfeld bei Vilshofen betrifft, so ist der guten Ordnung halber festzustellen, daß dieser Flußabschnitt nicht im Bereich der eigentlichen Ausbaustrecke liegt und es ohnehin längst vorgesehen war, in dieser Felsstrecke durch Baggerungen eine Fahrrinnenverbesserung vorzunehmen. Bezeichnenderweise laufen gegen diese flußbaulichen Maßnahmen inzwischen Verbands-Naturschutz, Grüne und andere Ausbaugegner Sturm – was entsprechende Rückschlüsse auf den erhofften Konsens durch „vertiefte Untersuchungen" zuläßt.

Betriebswirtschaftliche Erfordernisse

Auch die Aussage, 85% der erreichbaren Transportkosteneinsparungen ließen sich durch rein flußbauliche Maßnahmen erreichen, wird nicht belegt. Allerdings wird in diesem Zusammenhang von einer „gesamtwirtschaftlichen Betrachtung" gesprochen. Die für die Binnenschiffahrt wesentlichen Transportkosten sind aber eine betriebswirtschaftliche Größe, die sich maßgeblich von der Auslastung des jeweiligen Binnenschiffs herleitet. In diesem Zusammenhang ist wichtig, daß sich die behaupteten 85% Transportkosteneinsparung offensichtlich auf eine Abladetiefe von 2,50 m beziehen, also eine bei vielen Einheiten schon deutlich reduzierte und keine optimale Abladetiefe.

Aber selbst wenn man von den behaupteten 85% Transportkosteneinsparung einmal ausgeht, könnte dieser Wert in doppelter Hinsicht mißverstanden werden und somit etwas Falsches suggerieren.
Eine Auslastung von 85% stellt nämlich in zahlreichen Produktionsbereichen einen günstigen Wert, häufig sogar das Optimum hinsichtlich der Produktionskosten dar. Nicht so jedoch beim Binnenschiff, bei dem Optimum und Maximum zusammenfallen und bei 100%, das heißt bei Vollbeladung liegen. Eine Auslastung von 85% bzw. aufgrund der häufig ja schon reduzierten Abladetiefe von 2,50 m noch deutlich darunter, kann schon Verlust der Wettbewerbsfähigkeit gegenüber der Straße und der Schiene bedeuten, weil das Binnenschiff Preisvorteile bieten muß, um zum Zuge zu kommen.
In einer jüngst erschienenen Studie der Transcare wird der Zusammenhang zwischen längerer Fahrzeit und einer erwarteten Preisreduktion untersucht mit dem Ergebnis, daß pro Tag längerer Transportdauer der Transportpreis um ca. 5% reduziert werden muß.

Unverständlich

Die Begründung der Vereinbarung vom 17.10.1996 mit den hierbei genannten Werten ist aber auch aus noch einem ganz anderen Grund unverständlich. Denn wenn tatsächlich durch den Einsatz von 24 Mio. DM die Hälfte der erzielbaren Transportkostenvorteile und ca. 85% der erreichbaren Transportkosteneinsparungen erzielt werden könnten und diese Werte für die Wettbewerbsfähigkeit der Binnenschiffahrt ausreichend wären, dann muß es für den Bürger unverständlich sein, warum jahrelang von zuständigen Politikern, Institutionen und Behörden ein Ausbau der Strecke Straubing-Vilshofen mit einem Investitionsaufwand von weit über 1 Milliarde DM geplant wurde.

Allein der bisherige Planungsaufwand für diese Strecke geht sicher einschließlich Gutachten usw. über 24 Mio. DM hinaus.
Der Deutsche Wasserstraßen- und Schiffahrtsverein hat sich in dieser Frage inzwischen an das für den Ausbau der Donaustrecke Straubing-Vilshofen zuvörderst zuständige Bundesministerium für Verkehr mit der Bitte um Aufklärung gewandt. Über das Ergebnis werden wir in dem möglichen Umfang in einem der nächsten Mitteilungsblätter berichten.

Ergänzungswahlen

Bei den **Ergänzungswahlen zum Vorstand** des Deutschen Wasserstraßen- und Schiffahrtsvereins wurden der berufsmäßige Stadtrat Dr. Roland Fleck, Referat für Stadtentwicklung, Wohnen, Wirtschaft und Verkehrsplanung der Stadt Nürnberg, sowie das stellvertretende Vorstandsmitglied der Rhein-Main-Donau AG, Herr Reg.Bmstr. Dipl-Ing. Werner Herboth, von der Mitgliederversammlung einstimmig in den Vorstand des Vereins gewählt.

Damit setzt sich die gute Tradition der Zusammenarbeit von Stadt Nürnberg und Rhein-Main-Donau AG mit dem Deutschen Wasserstraßen- und Schiffahrtsverein konsequent fort.

Als **Rechnungsprüfer** erklärten sich dankenswerterweise die Herren Ruckriegel und Schieder erneut zur Übernahme dieses Amtes für das laufende Geschäftsjahr bereit und wurden einstimmig von der Mitgliederversammlung bestätigt.

Satzung des Deutschen Wasserstraßen- und Schiffahrtsvereins Rhein-Main-Donau e.V.

in der Fassung vom 10. 06. 1996

§ 1 – Name, Sitz und Geschäftsjahr
Der Verein führt den Namen: Deutscher Wasserstraßen- und Schiffahrtsverein Rhein-Main-Donau e.V. Nürnberg.
Er hat seinen Sitz in Nürnberg und ist unter der Nr. XX/48 in das Vereinsregister beim Amtsgericht Nürnberg eingetragen.
Das Geschäftsjahr ist das Kalenderjahr.

§ 2 – Vereinszweck
Der Verein verfolgt unmittelbar und ausschließlich den gemeinnützigen Zweck, den Wasserstraßenverkehr des Rhein-Main-Donaustromgebietes zu fördern, insbesondere
a) für den Bau einer leistungsfähigen Großschiffahrtsstraße vom Rhein über den Main zur Donau einzutreten,
b) die allgemeine wirtschaftliche Entwicklung, die Schiffahrt, den Verkehr, die Wasserwirtschaft und die Landeskultur in den Stromgebieten des Mains und der Donau zu fördern,
c) das Verständnis für den Wert einer leistungsfähigen Schiffahrt auf gut ausgebauten Wasserwegen im allgemeinen und der Großschiffahrtsstraße Rhein-Main-Donau zu wecken.

§ 3 – Mitgliederkreis
Als Mitglieder können dem Verein angehören natürliche und juristische Personen des öffentlichen und privaten Rechts des In- und Auslandes.
Die Mitgliederversammlung kann auf Vorschlag des Vorstandes Persönlichkeiten, die sich um die Förderung des Vereinszweckes besonders verdient gemacht haben, zu Ehrenmitgliedern ernennen.

§ 4 – Erwerb und Verlust der Mitgliedschaft
Die Mitgliedschaft des Vereins wird auf Antrag durch Zustimmung der Vorsitzenden erworben.
Die Mitgliedschaft erlischt:
1. durch den Tod des Mitglieds bzw. durch Erlöschen der Firma
2. durch freiwilligen Austritt
3. durch Beschluß des Vorstandes bei gröblicher Verletzung der Pflichten gegenüber dem Verein oder ehrenrührigem Verhalten.

Die Mitgliedschaft kann nur durch einen an den Verein gerichteten eingeschriebenen Brief, spätestens am 30.06. zum Schluß des Geschäftsjahres, gekündigt werden.

§ 5 – Vereinsbeiträge
Die Kosten des Vereins werden durch Beiträge der Mitglieder gedeckt.
Der Vorsitzende oder der Geschäftsführer ist berechtigt, mit einem neu aufzunehmenden Mitglied dessen Beitrag zu vereinbaren. Richtlinie hierfür soll das Interesse des neuen Mitglieds an der Arbeit des Vereins und seine wirtschaftliche Leistungsfähigkeit sein.
Erfolgt das Ausscheiden während des Geschäftsjahres, so ist der Beitrag für das ganze laufende und, wenn die Kündigung nach dem 1.7. erfolgt, auch für das folgende Geschäftsjahr zu entrichten.

§ 6 – Gemeinnützige Tätigkeit
Gemäß den gemeinnützigen Zielen erstrebt der Verein keine Gewinne. Etwaige Überschüsse des Vereins dürfen nur für die satzungsgemäßen Zwecke verwendet werden.
Die Mitglieder erhalten keine Anteile davon und in ihrer Eigenschaft als Mitglieder auch keine sonstigen Zuwendungen aus Mitteln des Vereins. Sie erhalten bei ihrem Ausscheiden oder bei Auflösung oder Aufhebung des Vereins keine Ansprüche auf das Vereinsvermögen.
Es darf keine Person durch Verwaltungsaufgaben, die den Zwecken des Vereins fremd sind, oder durch unverhältnismäßig höhe Vergütungen begünstigt werden.

§ 7 – Organe des Vereins
Die Organe des Vereins sind:
– Der Vorstand
– Der Beirat
– Die Mitgliederversammlung

§ 8 – Der Vorstand
Der Vorstand des Vereins besteht aus einem Vorsitzenden, zwei stellvertretenden Vorsitzenden und mindestens zehn Vorstandsmitgliedern, sowie dem Geschäftsführenden Vorstandsmitglied, falls ein solches gemäß § 13 bestellt ist.
Der Vorstand wird von der Mitgliederversammlung auf drei Jahre gewählt.Der Vorsitzende und die beiden stellvertretenden Vorsitzenden werden in Einzelwahl gewählt, die übrigen Mitglieder des Vorstandes können auch en bloc gewählt werden. Die Wahl erfolgt durch geheime Abstimmung oder, sofern niemand widerspricht, durch offene Abstimmung. Wiederwahl ist zulässig.
Der Vorstand bleibt so lange im Amt, bis ein neuer Vorstand ordnungsgemäß bestellt ist, jedoch längstens bis zum Schluß des Kalenderhalbjahres, das dem letzten Amtsjahr folgt.
Zu den Aufgaben des Vorstandes gehören insbesondere
– die Beratung der Grundsätze der Vereinsarbeit
– die Einsetzung von Arbeitsausschüssen
– die Berufung von Nichtmitgliedern in den Beirat
– die Bearbeitung von Vorschlägen an die Mitgliederversammlung
– die Erstellung des jährlichen Etats sowie
– die Vorprüfung der Jahresabrechnung und Vorlage an die Mitgliederversammlung.

Vorstandssitzungen finden mindestens zweimal jährlich statt. Sie sind außerdem vom Vorsitzenden oder einem stellvertretenden Vorsitzenden einzuberufen, wenn drei Vorstandsmitglieder es verlangen. Die Einladung hat unter Angabe der Tagesordnung im Regelfalle zwei Wochen vorher zu erfolgen.
Der Vorstand ist beschlußfähig, wenn mindestens ein Drittel der Vorstandsmitglieder anwesend ist. Die Beschlüsse des Vorstandes werden mit Stimmenmehrheit der erschienenen Vorstandsmitglieder gefaßt. Bei Stimmengleichheit gibt die Stimme des Vorsitzenden den Ausschlag.
Über die Beschlüsse des Vorstandes ist ein Protokoll aufzunehmen und von dem Vorsitzenden der betreffenden Sitzung zu unterzeichnen.
Der Verein wird im Sinne des § 26 BGB von dem Vorsitzenden und den beiden stellvertretenden Vorsitzenden vertreten. Jeder ist allein vertretungsberechtigt. Im Innenverhältnis dürfen die beiden stellvertretenden Vorsitzenden von ihrer Vertretungsbefugnis nur Gebrauch machen, wenn der Vorsitzende verhindert ist.

§ 9 – Der Beirat
Der Beirat besteht aus dem Vorsitzenden des Vereins, den beiden stellvertretenden Vorsitzenden des Vereins sowie dem Geschäftsführenden Vorstandsmitglied, falls ein solches gem. § 13 bestellt ist, und den Mitgliedern, die von der Mitgliederversammlung auf drei Jahre gewählt werden.
Die Wahl erfolgt durch geheime Abstimmung oder, sofern niemand widerspricht, durch offene Abstimmung. Wiederwahl ist zulässig.
Nichtmitglieder, die sich in Praxis und Wissenschaft um die Ziele des Vereins verdient gemacht haben, können vom Vorstand auf drei Jahre in den Beirat berufen werden.
Die Anzahl der Beiratsmitglieder soll 30 nicht überschreiten.

Die Zugehörigkeit zum Beirat endigt außerdem sinngemäß nach den in § 4 angeführten Tatbeständen für das Erlöschen der Mitgliedschaft des Vereins.
Der Beirat wird durch den Vorsitzenden des Vereins bei Bedarf oder auf Antrag von mindestens einem Drittel der Beiratsmitglieder einberufen. Die Einladung hat unter Angabe der Tagesordnung zwei Wochen vorher zu erfolgen.
Dem Beirat obliegt die Bearbeitung (Beratung und Beschlußfassung) aller ihm von dem Vorsitzenden oder dem Vorstand unterbreiteten Vereinsangelegenheiten von besonderer Bedeutung.

§ 10 – Beschlußfähigkeit des Beirats und der Arbeitsausschüsse
Der Beirat und die Arbeitsausschüsse sind beschlußfähig bei mindestens einem Drittel ihrer Mitglieder. Sie beschließen mit einfacher Stimmenmehrheit. Bei Stimmengleichheit gibt die Stimme des Vorsitzenden den Ausschlag. Wenn Ein Drittel der Mitglieder des Beirats es verlangt, muß der Vorsitzende eine Beiratssitzung einberufen. Über die Beschlüsse ist ein Protokoll aufzunehmen und von dem Vorsitzenden der betreffenden Sitzung zu unterzeichnen.

§ 11 – Mitgliederversammlung
Die Mitgliederversammlung wird vom Vorsitzenden regelmäßig einmal im Jahr einberufen. Die Mitglieder sind spätestens 14 Tage vorher unter Mitteilung der Tagesordnung schriftlich zu laden. In dringenden Fällen kann der Vorstand unter Einhaltung einer kürzeren Frist außerordentliche Mitgliederversammlungen einberufen; er muß sie einberufen, wenn mindestens ein Drittel der Mitglieder oder der Beirat kraft Beschlusses dies unter Angabe der zur Beratung zu stellenden Punkte schriftlich beantragen.
Jedes Mitglied hat eine Stimme. Die Beschlüsse werden, soweit die Satzung nicht etwas anderes bestimmt, mit einfacher Stimmenmehrheit gefaßt. Bei Stimmengleichheit entscheidet die Stimme des Vorsitzenden, im Falle einer Wahl entscheidet das Los. Über die Verhandlung ist ein Protokoll aufzunehmen und vom Vorsitzenden und dem Geschäftsführer zu unterzeichnen. Die Mitglieder können sich in der Mitgliederversammlung unter Vorlage schriftlicher Vollmacht vertreten lassen.
Die Mitgliederversammlung beschließt vornehmlich über:
1. die Wahl des Vorstandes, seines Vorsitzenden und der beiden Stellvertreter,
2. die Wahl der Beiratsmitglieder
3. die Festsetzung des Jahresetats
4. die Änderung der Satzung
5. den Jahresabschluß
6. die Entlastung des Vorstandes und der Geschäftsführung
7. die Wahl von Kassenprüfern
8. die Auflösung des Vereins.

§ 12 – Ehrenvorsitzender
Der Ehrenvorsitzende wird auf Vorschlag des Vorstandes durch die Mitgliederversammlung gewählt.

§ 13 – Geschäftsführung
Der Vorstand kann einen oder mehrere Geschäftsführer anstellen, von denen einer zum Hauptgeschäftsführer oder zum Geschäftsführenden Vorstandsmitglied bestellt werden kann.

§ 14 – Satzungsänderungen
Eine Änderung der Satzung des Vereins kann von der Mitgliederversammlung nur mit einer Mehrheit von 3/5 der erschienenen Mitglieder beschlossen werden.

§ 15 – Auflösung
Die Auflösung des Vereins kann von der Mitgliederversammlung nur mit einer Mehrheit von 4/5 der erschienenen Mitglieder beschlossen werden.

Bei Auflösung des Vereins fällt das Vereinsvermögen dem Bundesverkehrsministerium zur Vewendung im Interesse der weiteren Förderung des Wasserstraßengedankens im Sinne des § 2 zu.

Herausgeber: Deutscher Wasserstraßen- und Schiffahrtsverein Rhein-Main-Donau e.V., Nürnberg
Druck: Verlagsdruckerei Schmidt GmbH, Neustadt/Aisch
ISSN: 1433-1381
Lithos: Verlagsdruckerei Schmidt GmbH, Neustadt/Aisch
Fotos: Österreichische Donaukraftwerke AG

Schadenersatz für fehlerhafte, unvollständige oder nicht erfolgte Angaben ist ausgeschlossen.