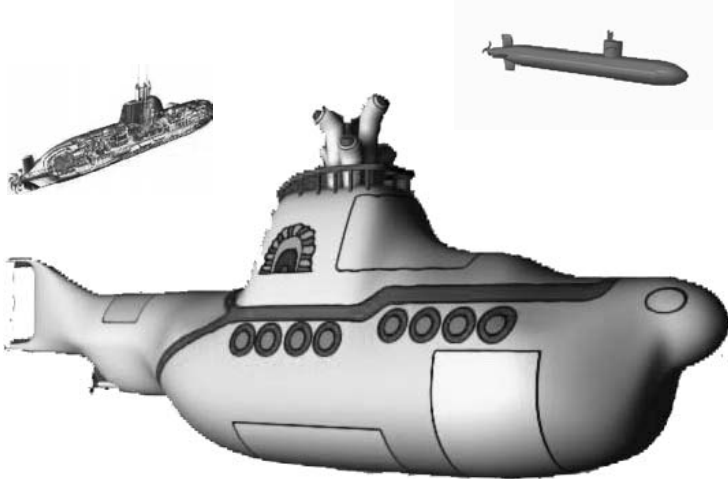


“TIEFENPSYCHOLOGIE”

EIN SEMINAR ZUM BINNENSCHIFFFAHRTS- KONGRESS, WIEN 13.- 15.2.2006



LEITFADEN zum TIEFGANG:

“Liebe ZuschauerInnen!

*Es ist beabsichtigt, die Donau unterhalb von Wien so umzugestalten, dass es in Hinkunft auch U-Booten möglich sein wird, diesen Abschnitt zu befahren. Somit kann ein langgehegter Wunschtraum der österreichischen Marine in Erfüllung gehen. Unsere eigens dafür ins Leben gerufene **“Vereinigung zur Immerwährenden Revitalisierung der U-Boots-Schiffahrt auf der Donau”** stellt nun einen Prototyp der künftigen **“Danube-Submarines”**, die natürlich selbstverständlich in Gelb gehalten sein werden, der Öffentlichkeit vor. Diese wirtschaftliche Zukunftshoffnung hat nun endlich das Potenzial, die Tiefstellen der Donau, die sogenannten **“Kolke”** voll ausfahren. Dummerweise mussten wir allerdings nach dem Stapellauf feststellen, dass die Sache einen gewaltigen Haken hat. Vorher glaubten wir noch, dass wir in Zukunft bei den dann abgeräumten Seichtstellen, den **“Furten”**, bequem würden durchtauchen können. Mittlerweile mussten wir feststellen, dass es keine garantierten Mindestwassertiefen in der Schifffahrtsrinne gibt und es zu langen Niedrigwasserperioden kommt, die sich einfach an keine Statistik halten wollen. Deshalb haben wir zwar Kenntnisse, wie sich die Wasserführung der Donau im langjährigen Durchschnitt verteilt, wissen aber leider sehr wenig darüber, wie die Fahrwasserverhältnisse **GENAU DANN** sein werden, **WENN WIR MIT UNSEREM U-BOOT FAHREN WOLLEN!** Da dies auch durch einen auch noch so extremen Donauausbau nicht zu beheben sein wird, haben wir uns schweren Herzens entschlossen, das **“Yellow Danube Submarine”** für die Vorserie mit einer Sprungautomatik auszustatten, die es ihm ermöglichen soll, hüpfend die Furtbereiche zu überwinden. An der Erreichung eines Absprungs mit dem erforderlichen **“Tempo 160”** wird noch geforscht. Über die Staumauern oberhalb von Wien werden wir allerdings nicht springen können, so müssen wir uns leider immer noch durch die Schleusen zwingen.”*

Finden sie diese Botschaft irgendwie sonderbar? Dann haben sie natürlich ganz recht, es handelt sich dabei um eine Satire (allerdings mit wahrem Kern), inszeniert von der Umweltorganisation VIRUS. Den Anlass dafür könnte man allerdings auch als **Realsatire** betrachten und dafür müssen wir jetzt etwas weiter ausholen und beginnen am besten mit der Binnenschifffahrtstkonferenz (*bitte wenden*)



Binnenschifffahrtskonferenz



Von 13. bis 15.2.2006 findet in Wien im Rahmen der EU-Präsidentschaft eine Binnenschifffahrtskonferenz statt, die mit einem "High-Level Meeting" in der Hofburg endet. Österreich möchte eine Vorreiterrolle in der Förderung des angeblich "umweltfreundlichsten" Verkehrsträgers einnehmen. Nun spricht zwar kaum etwas dagegen, die freien Transportkapazitäten auf der Donau besser zu nützen, so weit, eine Unterlassung als "Sünde" zu bezeichnen, wie im Vorfeld der Konferenz geschehen, würden wir allerdings nicht gehen. Diese Wortwahl zeigt allerdings, wie irrational dieses Thema diskutiert wird. Dazu passt, dass die größten freien Transportkapazitäten auf der österreichischen Donau östlich von Wien zu finden sind. Dies hindert die Politik jedoch nicht daran, diesen Abschnitt fortgesetzt als "Flaschenhals" zu bezeichnen. Bei all dem Jubel sollte auch nicht vergessen werden, dass die Schifffahrt in puncto Energieverbrauch und Emissionen zwar deutlich besser liegt als die Straße, die Bahn aber ebensogut oder noch besser abschneidet. Ebenso unrealistisch ist es, zu erwarten, dass das Schiff, ohne Regulierung im Bereich der Straße und trotz wesentlicher Konkurrenz Nachteile die Probleme mit dem Straßenverkehr lösen kann. Ein "Umweltfreundlicher Verkehrsträger" muss sich aber auch an den Auswirkungen seiner Infrastruktur messen lassen. Und hier zeigt sich beim Wasserstraßenbau und seinen negativen ökologischen Auswirkungen, dass Schifffahrt auch ihre Schattenseiten haben kann.



"Tiefenpsychologie"



Ansprüche an die Wasserwege sind in einer Weise auf eine Tiefendiskussion fixiert, die rational kaum nachvollziehbar ist. Werden Flüsse auf größere Fahrwassertiefen ausgebaut, so haben die dabei festgelegten Ausbauparameter unmittelbare ökologische Auswirkungen. Die Auswirkung auf die Schifffahrt ist allerdings schon deutlich weniger unmittelbar. Wenn beispielsweise diskutiert wird, ob die Donau (von derzeit zeitweise 1,80 m) auf 2,50 m oder 2,80 m ausgebaut werden soll, so werden wohl die meisten glauben, dass das die Tiefen sind, bei denen die Schiffe fahren. Diese Angaben sind allerdings theoretische Normwerte, RNW (= "Regulierungsniedrigwasser") genannt. In der Praxis ist die Donau selten genau so tief, sondern durchschnittlich an 343 Tagen im Jahr (94%) wird dieser Wasserstand (teilweise deutlich) überschritten. Sie sind allerdings auch **keine immer garantierten Mindesttiefen** wie die restlichen 22 Tage zeigen. Nachdem es nicht nur Durchschnittsjahre gibt, kann eine solche Periode unter der RNW-Tiefe auch noch deutlich länger als 22 Tage dauern und zu Einschränkungen führen. Wollen wir an dieser Stelle festhalten: **Unabhängig vom Ausbauzustand gibt es keine jahresdurchgängige Befahrbarkeit** der Donau. Spätestens bei Hochwasser oder Vereisung ist Schluss. Neben fehlendem Bedarf führen Prognoseunsicherheiten dazu, dass das Angebot an Fahrwassertiefe nicht ausgenutzt wird, weil es nicht rechtzeitig vorher bekannt ist. Auf diese Unwägbarkeiten hat sich die Schifffahrt einzustellen! "Tiefenpsychologisch" hochinteressant ist allerdings wie es Politiker, Kammerfunktionäre und Wirtschaftsvertreter fortgesetzt schaffen, die jetzt und in Zukunft bestehenden Rahmenbedingungen der Donau konsequent zu ignorieren.



Flussbauliches Gesamtprojekt



Für die Donau unterhalb von Wien finden seit längerer Zeit unter Federführung des Verkehrsministeriums Planungen für ein sogenanntes "Flussbauliches Gesamtprojekt" statt, das Maßnahmen zur Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse und einer Stabilisierung der Stromsohle mit ökologischen Verbesserungsmaßnahmen verbinden will. Dies wäre an und für sich begrüßenswert. Allerdings müssen die Rahmenbedingungen stimmen, was unserer Ansicht nach nicht der Fall ist. Und so ist das Projekt - auch durch Einbeziehung von Ökologen - zwar gegen früheren Entwürfen deutlich verbessert. Aber was nützt analog zu einem Gebäude die schönste "Jugendstilfassade", wenn der Grundriss und das Fundament nicht stimmen. Neben der Art, wie Detailprobleme gelöst werden sollen, liegen unsere Kritikpunkte an der Methode, mit der die Sohle stabilisiert werden soll und an der realitätsfremden "Tiefenfixiertheit", mit der Verbesserungen für die Schifffahrt ausschließlich bewertet werden.

VIRUS fordert:

- 1.) Keine Erweiterung der Binnenschifffahrt auf Kosten der Ökologie**
- 2.) Abänderung des "Flussbaulichen Gesamtprojekts"**
- 3.) Evaluierung bestehender Ausbauempfehlungen für die Donau**

"LET THE DANUBE SWING!"

Kontakt: "Vereinigung zur Immerwährenden Revitalisierung der U-Boots-Schifffahrt"
c/o WUK-Umweltbureau 1090 Währingerstr.59
virus.umweltbuero@wuk.at, www.wuk.at/virus/

