



# ZUR ERHOLUNG Schiffchen versenken

Vierzehn Jahre nach der Unterzeichnung ratifiziert Österreich das Europäische Wasserstraßenabkommen. Umweltschützer befürchten den Ausbau der Donau zu einem „Schiffahrtskanal“. Die Donau hat aber noch andere Charaktereigenschaften, sie steht nicht nur für Verkehr und Wirtschaft, sondern in erster Linie für Erholung.

Fischers Fritz fischt frische Fische. Fritz könnte aber in Zukunft nicht nur frischen Fischen, sondern auch Schiffen begegnen, zumindest auf der Donau. Mit einer Länge von 2845 Kilometern ist sie der zweitlängste Fluss Europas – nach der Wolga. Als natürlicher Verkehrsweg hat die Donau schon immer eine wichtige Rolle gespielt, das wird nun durch das im Juni ratifizierte Europäische Wasserstraßenabkommen einmal mehr unterstrichen. Allerdings war und ist sie nicht nur eine wirtschaftlich nützliche Wasserstraße, sondern auch Lebensraum für zahlreiche Tier- und Pflanzenarten, ein Erholungsgebiet – zu dem – für den Menschen.

tische Tiefenwerte für die Donau vor. Um die darin festgesetzten Werte zu erreichen, wären drastische Ausbaumaßnahmen nötig. In manchen Flussabschnitten, beispielsweise in der Wachau und in Hainburg an der Donau, könnten diese Tiefenwerte nur durch Stauungen erreicht werden. Dies ist aber schon allein wegen des angrenzenden Nationalparks Donauauen unvorstellbar.

### Symbolträchtig

Claudia Cernohuby, Referentin im Kabinett von Verkehrsministerin Doris Bures, versichert, das Abkommen habe mehr symbolischen Charakter und bekräftige lediglich den Willen Österreichs, das Schiff als umweltfreundliches und zukunftssträchtiges Verkehrsmittel zu fördern. „Völkerrechtliche Verpflichtungen zum Ausbau der Donau lassen sich aus dem Abkommen nicht ableiten“, so Cernohuby. Man sei zwar zur Erhaltung der Wasserstraße verpflichtet, dieser Verpflichtung komme man aber ohnehin bereits nach. Auch die Errichtung zusätzlicher Staustufen entlang der Donau sei völlig ausgeschlossen.



Foto: AFP / Reuters

Wolfgang Rehm von der Umweltorganisation VIRUS befürchtet jedoch, dass die Ratifizierung des Schiffahrtsabkommens dazu dienen könnte, umstrittene Projekte unter dem Verweis auf internationale Verpflichtungen zu legitimieren. So ist in dem Papier auch der ursprünglich geplante Donau-Oder-Elbe-Kanal – der erste Entwurf des geplanten Bauprojekts – erwähnt. Kritiker befürchten nun,

„Unter dieses Vorhaben, das ein ökologisches Desaster und wirtschaftliches Milliardengrab wäre, sollte schon längst ein Schlussstrich gezogen sein.“

dass dieses für tot erklärte Projekt wiederbelebt wird. „Unter dieses Vorhaben, das ein ökologisches Desaster und wirtschaftliches Milliardengrab wäre, sollte schon längst ein Schlussstrich gezogen sein“, zeigt sich Reinhold Christian, Präsident des Forums Wissenschaft & Umwelt, erschüttert. „Es ist unverantwortlich, dass Pläne, die zahlreiche geschützte Lebensräume und Arten gefährden würden, gerade im Internationalen Jahr der Biodiversität 2010 wieder ausgegraben werden“, so Christian weiter.

Im Verkehrsministerium sprach man sich jedoch dezidiert gegen den Donau-Oder-Elbe-Kanal aus: „Das ist aus österreichischer Sicht kein Thema und wird auch seitens der Verkehrsministerien entschieden abgelehnt“, so Cernohuby. Auch eine Verpflichtung zur Realisierung der Urversion des Projektes bestehe mit der Ratifikation des Abkommens nicht.

### Steuergelder gehen baden

Der negative Volksentscheid um die Errichtung des Kernkraftwerks Zwentendorf an der Donau im Jahr 1978 sowie die monatelan-



Foto: Koenig / AP/Donau

gen Proteste im Winter des Jahres 1984/1985, die das Kraftwerksprojekt in Hainburg an der Donau von einer breiten Bürgerbewegung zu Fall gebracht hatten, begannen Österreicher nachhaltig zu verändern: einerseits parteipolitisch, denn der damalige Aufstieg der Grünen hängt maßgeblich mit dem Sturz der Pläne um das Kraftwerk in Hainburg und um jene in Zwentendorf zusammen; andererseits entwickelte sich seit jener Zeit der Umweltschutz über die Parteigrenzen hinweg zu einem zentralen Wert der österreichischen Gesellschaft, auch wenn die Realität vom österreichischen Selbstverständnis als „Umweltmusterland“ deutlich abweicht. Insbesondere die Verfehlung der Kyoto-Ziele führte dieses Gefälle vor Augen.

Heute, 25 Jahre nach Hainburg, laufen Umweltschützer Sturm gegen das sogenannte „Flussbauliche Gesamtprojekte östlich von Wien“. Dieses beinhaltet sowohl Maßnahmen zur Niedrigwasserregulierung für die Schifffahrt als auch zur Stabilisierung der Flusssohle durch die sogenannte „granulometrische Sohlverbesserung“. Darüber hinaus sind Renaturierungsmaßnahmen wie die Gewässervernetzung zwischen künstlich abgetrennten Seitenarmen und dem Hauptstrom sowie

## WISSEN Flussbauliches Gesamtprojekt

### Niedrigwasserregulierung

Die Stromsohle soll den Bedürfnissen der Schifffahrt angepasst und die Regulierungsbauwerke wie Buhnen und Leitwerke neu adaptiert werden. Buhnen sind quer zur Strömungsrichtung geschüttete Bauwerke, die den Wasserspiegel bei niedrigem Wasserstand anheben. Ziel ist es, einen Niedrigwasserstand von 2,70–2,80 Meter (bisher 2,50 m) zu erreichen.

### Stabilisierung der Flusssohle

Auf dem Flussabschnitt zwischen der slowakischen Grenze und dem Kraftwerk Freu-

denau soll der Untergrund durch Zugabe von grobem Schotter stabilisiert werden („granulometrische Sohlverbesserung“). Damit soll der Eintiefung des Flussbetts und der Absenkung des Grundwasserspiegels entgegengewirkt werden.

### Renaturierung

Auf einer Strecke von 30 Kilometern wird die harte Uferverbauung rückgängig gemacht. Die Wiederanbindung von fünf künstlich abgetrennten Nebenarmen soll eine Durchströmung von über 34 Kilometern Nebengewässern ermöglichen.



Foto: Vltava/Donau

### Streckenweise

Die Donau wird zum Notfallpatienten. Da wird der Wasserspiegel künstlich angehoben, dort wiederum gesenkt oder mit Schotter stabilisiert.

# Zwischen den Radierfuzeln des Tanganjikasees fließt die Donau

Er ist auf einem Konzertsaal dahergeschwommen. Drei Jahre lang trieb Hubert von Goisern singend auf hohem Fluss, immer dorthin, wo der Himmel mit der Donau zusammenstößt.

| Von Nadja Kwapil |



Foto: Hubert von Goisern

**Gefährdung** Die Donau soll ab Herbst unter anderem für die Schifffahrt gerüstet werden. Verschiedene Verfahren und Methoden werden dafür ausprobiert. Heikles Detail: Das Projektgebiet befindet sich mitten im Nationalpark Donauauen.

„Verkehrsministerin Bures wirft für die Frachtschifffahrt, die in den letzten Jahren nahezu in der Bedeutungslosigkeit versunken ist, unsere Steuergelder mit beiden Händen in die Donau.“

| Von Ludwig Fleisser |

der Rückbau artverbauter Flussufer geplant. Heikles Detail: Das Projektgebiet befindet sich mitten im Nationalpark Donauauen. Demnächst soll bei Hainburg ein Naturversuch auf einer Strecke von drei Kilometern durchgeführt werden. Seitens des Projektbetreibers, der staatlichen Via Donau, ist man zuversichtlich, damit im Herbst beginnen zu können.

### Ökologische Risiken

An vorderster Front der Projektgegner kämpft Gerhard Heilingbrunner, einst Mitorganisator der Hainburger Au-Besetzung und des Volksbegehrens gegen das damalige Kraftwerksprojekt. Mittlerweile ist er Präsident des Umweltdachverbandes. Laut Heilingbrunner sind zwar Teile des Flussbaulichen Gesamtprojekts aus ökologischer Sicht zu begrüßen. Es stört ihn aber, dass das Projekt als Paket – und daher wenig ausdifferenziert – präsentiert wird: „Der Rückbau der Uferverbauung und die Gewässervernetzung sind sicherlich positiv zu sehen. Der Großteil der Projektinvestitionen entfällt allerdings auf die Regulierungsmaßnahmen und die granulometrische Sohlverbesserung. Auf der Donau gibt es noch keine fundierten Erfahrungen mit letzterem Verfahren, und laut Heilingbrunner birgt die massive Zugabe von grobem Schotter auch erhebliche ökologische Risiken. Alternativen dazu seien seiner Ansicht nach nicht ausreichend geprüft worden. Insgesamt wird der ökonomische Nutzen des Flussbaulichen Gesamtprojekts vom Umweltdachverband infrage gestellt. „Verkehrsministerin Bures wirft für die Frachtschifffahrt auf der Donau, die in den letzten Jahren nahezu in der Bedeutungslosigkeit versunken ist, unser Steuergeld mit beiden Händen in die Donau – alles für mehr als fragwürdige Projekte, die wenig bis gar keinen Nutzen haben und keinen einzigen Lkw von der Straße auf das Schiff bringen“, ist Heilingbrunner erbost.

Die Via Donau, der Betreiber der

Wasserstraße, sieht das anders. Im vergangenen Jahr betrug das Transportaufkommen auf dem österreichischen Abschnitt der Donau beinahe zehn Millionen Tonnen. Das entspricht einer täglichen Menge von 1000 voll beladenen Lkws. Und dabei wird die Kapazität der Wasserstraße derzeit nur

„Die Donau hat sich in den letzten 50 Jahren bereits über einen Meter in den Boden gefressen. Das ist auch ein massives Umweltproblem, die Donau trocknet aus.“

zu zehn bis 15 Prozent genutzt. Die Donau habe daher als alternativer Verkehrsweg zu Straße und Schiene durchaus eine Zukunft. Das Flussbauliche Gesamtprojekt würde sowohl diesem Interesse Rechnung tragen als auch Verbesserungen aus ökologischer Sicht bringen, ist Via Donau überzeugt. Vor allem die Stabilisierung der Flusssohle sei dringend notwendig, da sich die Donau in den letzten 50 Jahren bereits über einen Meter in den Boden gefressen habe. Das sei auch ein massives Umweltproblem, weil damit der Grundwasserspiegel sinke und die Donauauen vom Austrocknen droht seien.

**Lücken** Alternativen zu bisher angewandten Verfahren, um die Donau zu schützen, sind laut Heilingbrunner, Präsident des Umweltdachverbandes, zu wenig erforscht.



Foto: Vltava/Donau

Vor Begegnungen hat er seinen Anker geworfen und ist singend in fremde Kulturen emigriert. Entschlossen, den sicheren Hafen einer Vision zu verlassen. Drei Jahre lang war Hubert von Goisern schließlich mit seinem Konzertschiff auf der Donau unterwegs, in grenzenloser Neugierde, stromabwärts und stromaufwärts, quer durch Europa, von Linz nach Rotterdam bis zum Schwarzen Meer. Gemeinsam mit den Einwohnern der jeweiligen Anrainerstaaten veranstaltete der gebürtige Oberösterreicher klangerwältige Konzerte. Verständigt hat man sich überall auf musikalisch.

Während dieser Zeit hat von Goisern Tagebuch geführt, ein Logbuch vielmehr, über anfängliche Hürden bei der Umsetzung seines mehrstimmigen Projekts, über seine Erlebnisse und Eindrücke auf Reisen. Im Mai dieses Jahres erschien das Buch unter dem Titel „Stromlinien“.

Ohne Pauken, aber mit Trompeten begann Hubert Achleitner alias Hubert von Goisern seine Karriere als Musiker. Bereits im Alter von fünf Jahren stellte er seine Eltern vor unvollendete Tatsachen: Er möchte Dirigent werden, erklärte ihnen Hubert ganz rustikal. Sein erstes Musikinstrument war eine Trompete, Gitarre und Ziehharmonika folgten. Nach längerem Aufenthalt im Ausland begann er an der Wiener Musikhochschule zu studieren. 1992 gelang ihm der Durchbruch mit seiner Band, den „Alpinkatzen“. Seither erarbeitete der Künstler zahlreiche Projekte, neben musikalischen Intermezzi auch solche in der Film- und Modewelt.

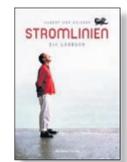
Und dann vor drei Jahren – der Sprung ans kalte Wasser.

### Ein entführter Traum

Eigentlich hätte es der Tanganjikasee in Ostafrika werden sollen, diesen hatte der Musiker für seine Vision ursprünglich reserviert gehabt. Die Idee war, ein Festival zu organisieren, mit Künstlern aus allen Volkgruppen, die an den Ufern dieses fast 1000 Kilometer langen und bis zu 1500 Meter tiefen Sees leben. Ein Beitrag zu Einheit und Völkerverständigung. Der nostalgische Traum wurde aber schon bald von der Realität entführt: Ein schwelender Bürgerkrieg im Osten Kongs, köchelnde Unruhererde, Medienberichte züchteten skeptische Bilder und Einstellungen.

**Ahoi** Immer dem Wasser nach, lautete das Motto Hubert von Goiserns – drei Jahre lang. Mit einem schwimmenden, singenden Konzertschiff entdeckte er Europa.

„Geohrfeigt von so viel Apathie eines Behördenapparats, schlug Hubert von Goisern zwar nicht zurück, aber einen anderen Weg ein.“



Kursänderung. Dann wollte er eben Europa entdecken. Vierzehn europäischen Ländern so etwas wie ein gemeinsames europäisches Gefühl zu geben, war die neue Destination des Musikers. Die Umrisse des Tanganjikasees wurden also vorläufig ausradiert, die Donau trat ins Konzept und floss feinsäuberlich zwischen den grauweißen Radierfuzeln des verblassten Tanganjikasees.

Nun herrschen in Europa zwar keine afrikanischen Verhältnisse, aber auch das Donau-Projekt auf – oder zumindest ans – Wasser zu bringen, erwies sich als nicht ganz so einfach. Die Konzerte sollten allesamt kol-

strenlos veranstaltet werden, Hubert von Goisern und sein Team waren folglich auf öffentliche Unterstützung, auf Subventionen angewiesen. Termine im Bundeskanzleramt, bei Ministern und Staatssekretären, Vertretern der Europäischen Union sollten sich jedoch als störende Ruheherde offenbaren. Außer Anerkennung und blumigen Glückwünschen wuchs dort nämlich nichts, in keine Richtung, weder hinauf noch herüber.

Geohrfeigt von so viel Apathie eines Behördenapparats, schlug Hubert von Goisern zwar nicht zurück, aber einen anderen Weg ein: Noch entschlossener seine Pläne zu verwirklichen, wandte er sich an den Red-Bull-Magnaten Dietrich Mateschitz, der das Projekt über alle Gebühren lobte und auch tatsächlich sponserte.

Eine Transport-Barge wird prompt zu einem Holzschiff umgebaut, die Reise kann endlich beginnen.

Eine Reise, auch für Bibliophile: Hubert von Goiserns Tagebuch ist eine Kette von behutsam aufgefädelten Anekdoten, in die sich immer wieder – aber in wohlbezogener Diskretion – länder- und völkerkundliche Elemente mischen. Der Autor will nicht belehren, auch keine Abenteuer erzählen, sondern die so einfach gewachsene Realität mit dem Leser teilen; ein Protokoll über die zurückgelegten Kilometer einer ausgelebten Vision, fernab von jeglichem Behördendeutsch. Wirklich.



Foto: AFP / Reuters

### Stromlinien

Ein Logbuch von Hubert von Goisern  
Residenz Verlag 2010  
280 Seiten, € 27,90