

4. Sitzung
des Akteursforums
zum Pilotprojekt Bad Deutsch-Altenburg
2. Juli 2012
MA 22 Seminarraum 1.17

Ergebnisprotokoll

Endversion 01.10.2012

andrea.trumler@denkstatt.at

1 Anwesende Personen und Institutionen beim 4. Akteursforum

AkteurInnen

Mag. Paul Blachnik	WKO
Prof. Dr. Reinhold Christian	Forum Wissenschaft und Umwelt
Franz Kiwek	NÖ Landesfischereiverband
Dipl.-Biol. Irene Lucius	WWF Donau-Karpaten-Programm
Dr. Benedikt Mandl	ICPDR
Mag. Carl Manzano	Nationalpark

Mag. Schmidt (BirdLife) übertrug seine Stimme auf Frau Dipl. Biol. Lucius; DI Mosser (WKO) die seine auf Herrn Mag. Blachnik. Die Herren Ing. Mag. Klacska (WKO) und Mag. Steindl (IG öffentlicher Donauhäfen) konnten nicht teilnehmen und informierten Herrn Mag. Blachnik darüber, der sie entschuldigte.

Science Board

DI Richard Anzböck	Ziviltechniker
DI Georg Kestel	Landschaftsplaner, Landschaftsökologe
DI Georg Rast	WWF
DI Andreas Scheidleder	UBA
Univ.-Prof. DI Dr. Stefan Schmutz	BOKU

BeobachterInnen

Dr. Christian Baumgartner	Nationalpark
Helmut Belanyecz	österreich. Kuratorium Fischerei u. Gewässerschutz
DI Hans-Peter Graner	Nationalparkbeirat
DI Dr. Leo Grill	BMVIT
Dr. Gerhard Käfel	NÖ Landesregierung
Univ.-Prof. DI Dr. Helmut Habersack	BOKU
DI Christoph Hackel	BMVIT
DI Hans-Peter Hasenbichler	via donau
DI Gerhard Klasz	Selbständiger Planer für Wasserbau
Dr. Ingo Korner	AVL
Ing. Franz Kovacs	ÖBf
Univ.-Prof. Dr. Bernd Lötsch	WWF Stiftungsrat
Wilhelm Milik	Wiener Fischereiausschuss
Balázs Németh	ICPDR
DI Gottfried Pausch	NÖ Landesfischereiverband
Mag. Rita Prokes + Gatte	OeAV, Landesverband Wien
Dr. Walter Reckendorfer	Selbständiger Biologe
DI Ursula Scheiblechner	via donau
Univ.-Prof. Dr. Fritz Schiemer	Uni Wien
DI Josef Semrad	via donau
DI Hans Schimpf	Verbund Hydro Power AG
DI Dr. Roland Schmalfluss	Verbund Hydro Power AG
Mag. Robert Tögel	via donau
DI Norbert Wenhardt	Donau Consult

Moderation

DI Mag. Harald Pilz	denkstatt
Mag. Andrea Trumler	denkstatt

Im Weiteren werden die Namen ohne akademische Grade angegeben.

Weitere eingeladene, aber nicht anwesende Institutionen waren:

BI Donaufreunde, Greenpeace, Industriellenvereinigung, Kammer für Arbeiter und Angestellte Wien, Naturfreunde Wien, NÖ Landesjagdverband, Österreichischer Fischereiverband, Österreichischer Touristenklub, Stadt Wien (Forstbetriebe), Umweltdachverband, Verkehrsclub Österreich, Virus, Wiener Landesjagdverband, Wiener Landwirtschaftskammer, Wiener Naturschutzbund.

2 Ziel und Agenda des 4. Akteursforums

Ziele:

1. Informationsinput zum Monitoring abschließen
2. Konkretisierung allfälliger Änderungswünsche zur Pilotprojekt-Bauphase
3. Planung der weiteren Schritte

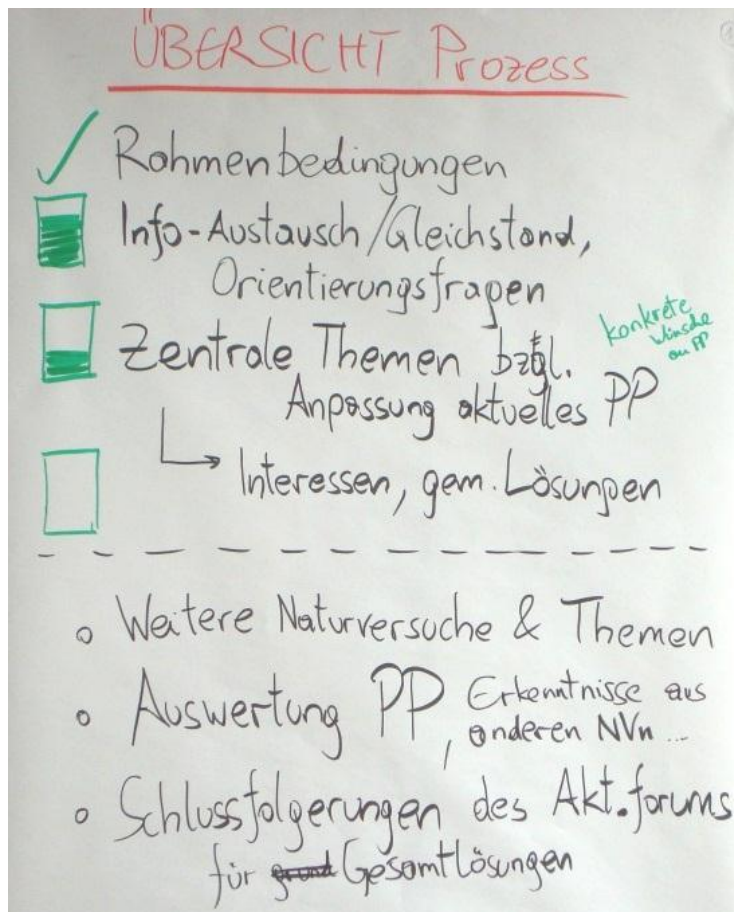
Agenda:

1. Übersicht: Stand im Prozess; bisherige Erfolge und Fortschritte aus Sicht der Prozessbegleitung .
2. Endversion des Protokolls zum 3. Akteursforum; Veröffentlichung des Protokolls?
3. Bericht vom ersten Integrierten Projekttreffen
4. Umsetzung Pilotprojekt: aktueller Stand an der Donau
5. Fragen/Antworten zur Monitoring-Präsentation von Helmut Habersack
6. Informationen zum Thema Monitoring, Teil 2 (Details zur Biotik): Vortrag von Friedrich Schiemer (Dr. Schabuss wurde entschuldigt).
7. Fragen zum Thema Monitoring; wie erfolgt die weitere Bearbeitung ausgewählter Themen im Bereich Monitoring?
8. Pause
9. Konkrete Wünsche bzgl. einer Adaptierung des (genehmigten) Pilotprojekts Bad Deutsch-Altenburg
10. Zweites Integriertes Projekttreffen: Termin, Themen
11. Termin, Uhrzeit und Programmentwurf 5. Akteursforum; thematische Prioritäten
12. Unterlagen via donau am FTP-Server: Verständnisfragen, fehlen noch Unterlagen?
13. Aktueller Stand bzgl. Website Akteursforum
14. Schlussrunde

Aus Zeitgründen konnten die Tagesordnungspunkte 12 und 14 nicht behandelt werden, die Tagesordnungspunkte 9 und 11 konnten nicht vollständig bearbeitet werden.

3 Übersicht: Stand im Prozess, bisherige Erfolge und Fortschritte aus Sicht der Prozessbegleitung

- 1.) Stand im Prozess: siehe Flipchart. Die Rahmenbedingungen sind definiert, der Informationsaustausch weit fortgeschritten, die konkrete Bearbeitung der wichtigen Themen hinsichtlich einer allfälligen Anpassung des Pilotprojekts hat begonnen.



- 2.) Zusammenfassung der bisherigen Erfolge und Fortschritte aus Sicht der Prozessbegleitung: Die Geschäftsordnung und das Memorandum of Understanding wurden einstimmig beschlossen, einige Dokumente für die Veröffentlichung vorbereitet (zB. Protokolle sämtlicher Akteursforen mit Beilagen) und der Informationsfluss kam gut in Gang. Es gab ausführliche Präsentationen zum Pilotprojekt und dessen Monitoring von via donau wurde ein Server eingerichtet, auf dem bereits viele relevante Daten für die Akteure und das Science Board abrufbar sind, teilweise in hohem Detaillierungsgrad. Wichtige Themen und die Prioritäten für die Bearbeitung werden klarer. Die Unterstützung durch das Science Board ist gut angelaufen.
- 3.) Herr Semrad präsentiert den Stand der Fragenbeantwortung durch die via donau (s. Beilage)
- 4.) Herr Rast wünscht sich eine bessere Qualität der Auflösung des Kartenmaterials in der Präsentation von Prof. Habersack, die aufgrund der Übermittlung per Email sehr vermindert werden musste. Herr Habersack vereinbart dazu mit via donau, die Präsentation in Originalgröße auf dem FTP-Server zur Verfügung zu stellen.
- 5.) Herr Blachnik wünscht sich eine rechtzeitige Bereitstellung von Informationen über den FTP-Server. Herr Pilz informiert, dass jene Daten, die erst vor wenigen Tagen zur Verfügung gestellt wurden, noch nicht Thema im heutigen Akteursforum sind.
- 6.) **Pilotprojekt Bad Deutsch-Altenburg als Multiplikator mit Vorbildwirkung**
Herr Tögel berichtet, dass das Pilotprojekt Bad Deutsch-Altenburg im Rahmen eines Besuchs der Generaldirektion für Regionalpolitik der EU präsentiert wurde.

Kommissar Hahn sprach in Bezug auf den gelungenen Ausgleich zwischen Ökologie- und Schifffahrtszielen bei den Vorhaben östlich von Wien von einer hohen Vorbildwirkung. Das Projekt wurde weiters als „Project of the week“ auf der Website der EU Kommission (GD Regionalpolitik) dargestellt. Hahn ist derzeit im Zusammenhang mit der Donauraumstrategie in den Donauländern unterwegs.

- 7.) Herr Rast und Herr Tögel besuchten am 26.06.2012 gemeinsam die konstituierende Sitzung des serbischen Akteursforums zu einem Ausbauprojekt an der serbischen Donau, dessen Reglementarium sich an das österreichische Vorbild anlehnt.
- 8.) Herr Mandl präsentierte das Akteursforum im Rahmen eines Treffens der ICPDR (International Commission for the Protection of the Danube River).

4 Endversion des Protokolls zum 3. Akteursforum

Das **Protokoll zum 3. Akteursforum** wurde **von den Akteuren einstimmig angenommen. Das Protokoll wird veröffentlicht (einstimmiger Beschluss der Akteure)**, sobald die Website zum Akteursforum zur Verfügung steht.

5 Bericht vom ersten Integrierten Projekttreffen

Kurzbericht von Herrn Semrad vom 1. Integrierten Projekttreffen, das vor allem dem Fragenkatalog gewidmet war. Ein Ergebnisprotokoll wird demnächst zur Verfügung stehen.

6 Umsetzung Pilotprojekt: aktueller Stand an der Donau

Derzeit werden aufgrund des zu hohen Wasserstands der Donau keine Baumaßnahmen gesetzt. Der vorgestellte Bauzeitplan ist weiterhin gültig.

7 Informationen zum Thema Monitoring, Teil 2

Hr. Schiemer präsentiert Informationen zum Thema Monitoring mit einem Schwerpunkt im Bereich Biotik (56 PowerPoint Folien, „vom „Monitoringprogramm“ zur ökologischen Systemanalyse“, die den Akteuren und dem Science Board bereits vor dem Akteursforum zur Verfügung gestellt wurden). Die Unterlagen liegen auch auf dem FTP-Server.

Die Plattform zum Einstellen von Fragen an die Monitoringexperten auf google.docs wird um die Möglichkeit, Fragen zum Schwerpunkt Biotik zu stellen, erweitert.

Anschließend an die Präsentation wurden folgende Fragen gestellt:

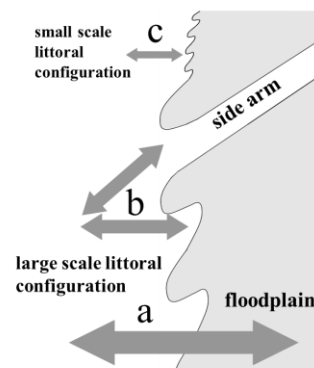
Hr. Rast: Wie schnell ist die Reaktionszeit auf die Eingriffe? Im Rahmen dieses Projekts stehen dem Monitoring ja nur 1-2 Jahre nach den Eingriffen zur Verfügung.

Hr. Schiemer: Die Reaktionszeit der biotischen Systeme ist sehr unterschiedlich. Die Nährstoffkreisläufe reagieren in wenigen Stunden bis Tagen, das Makrozoobenthos ebenfalls kurzfristig (Wochen bis Monate), während sich z.B. die Vegetation der Harten Au sehr langfristig an Änderungen anpasst. Hier sind bereits entwickelte Modelle für prognostizierte Zusammenhänge und entsprechende Voraussagen hilfreich.

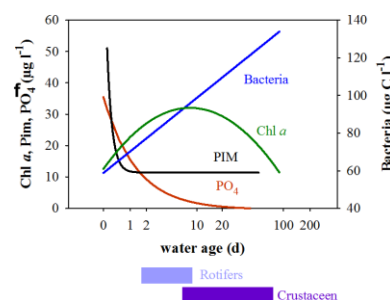
Hr. Rast: Die Prozessbeschreibung der Selbstreinigung bezieht sich nur begrenzt auf die dem Leitbild entsprechenden Verhältnisse, der heutige Zustand weicht erheblich davon ab wie auch die Verhältnisse nach Umbau. Was ist bei der Bewertung nun maßgebend?

Hr. Schiemer: Dies wurde z.B. auch bei den Untersuchungen zur Selbstreinigung in Abhängigkeit vom Wasseralter berücksichtigt (s. nachfolgende Grafik). Dort wird beschrieben, was in Retentionsräumen (z.B. Bühnenfeldern) passiert. Das Wasseralter beschreibt die mittlere Aufenthaltszeit des Wassers an einer bestimmten Stelle. Im Fluss ist das Wasseralter definitionsgemäß Null und es passiert im Stoffkreislauf das, was in der vorderen Phase des Diagramms zu sehen ist. In den Retentionsräumen, wo das Wasseralter steigt, verändern sich die Prozesse gemäß der hinteren Phase des Diagramms.

Bedeutung von Retentionszonen als funktionelle Hot-Spots (Inshore Retention Concept, Schiemer et al. 2001)



Schiemer & Hein, 2007



Schiemer et al., 2006

Hr. Christian: Gibt es aus dem Premonitoring Hinweise, welche Gefährdungen bestehen? Wurden diese Erkenntnisse bereits berücksichtigt bzw. wie werden sie berücksichtigt?

Hr. Manzano:

- 1.) Konnte beim Monitoring-Programm auch das Stakeholder-Interesse der Wissenschaft eingebracht werden, d.h. ist die Wissenschaft hier nicht nur „Diener“?
- 2.) Adaptivität ist tlw. verbunden mit Zeitdruck und einer raschen Vorgangsweise. Andererseits können bestimmte Auswertungen im Monitoring lange dauern. Welche wichtigen Informationen (für eine Gesamtlösung) kann das Monitoring-Programm schnell liefern?

Hr. Kestel:

- 1.) Zum Thema Adaptivität bei Kolken und flachüberströmten Ufern: Haben Sie nicht „Bauchweh“ bei einer Auffüllung der Kolke?
- 2.) Welche Vorschläge gibt es Ihrerseits hinsichtlich Kolken und Flachufern und bzgl. anderer Maßnahmen (zB. GSV)?

Hr. Schmutz: Die an das Monitoring geknüpfte Erwartungshaltung ist sehr groß. Die Ökologie kennt kein „Positiv“ oder „Negativ“, sondern nur „Veränderung“. Die Frage ist, ob Veränderungen als positiv oder negativ gewertet werden. Die Donau ist ein Großfluss, wir schauen im Pilotprojekt allerdings nur auf einen sehr kleinen Bereich. Wir brauchen Hypothesen in Bezug darauf, was wir uns eigentlich erwarten. Die Chance besteht *jetzt*, vor der Wiederholung des Monitoring, zu fragen: Was erwarten wir uns und was überprüfen wir daher? Die Indikatoren der Wasserrahmenrichtlinie sind für die Fragestellung nur bedingt aussagekräftig.

Hr. Belanyecz: Ist zu befürchten, dass die durch Uferrückbau neu geschaffenen Pionierstandorte rasch mit Neophyten zugewachsen sein werden?

Antworten Hr. Schiemer: Ich unterstütze die Aussage von Hrn. Schmutz. Die zentrale Aufgabe des Monitoring ist es, *Prognosen* zu stellen und diese zu überprüfen. Das ist ein größerer Arbeitsumfang als bei einem klassischen Monitoring.

- Die Wissenschaft ist ein Stakeholder bei der Entwicklung der Restaurierungsprojekte an der österreichischen Donau (vgl. Regelsbrunn). Es entstehen allerdings Stakeholderkonflikte, etwa bei der zeitlichen Umsetzbarkeit, dort wo Erfahrungen in kurzfristige Implementierungen eingebracht werden sollen. Zusammenhänge werden oft erst im Verlauf der Arbeit erfasst, so der wissenschaftliche Ansatz. Hypothesenbildung und Zielorientierung sind dabei aber wichtig.
- Bei einigermaßen gutem Willen ist Adaptivität durch das Einbringen von Erfahrungen *und* ein wissenschaftlicher Ansatz möglich.
- Bzgl. Kolke/Flachufer und Fischfauna: Bei Niederwasserregulierungseingriffen darf die Heterogenität nicht außer Acht gelassen werden. Durch die Seitenarmvernetzung werden Rückzugsräume und Laichhabitate für die Fische des Hauptstroms geschaffen. Rheophile Fischarten des Hauptstroms laichen zwar bevorzugt im Hauptstrom, nutzen aber zu bestimmten Zeiten auch die Nebenarme (z.B. Winterstände) Vor allem seichter liegende Stellen (sublitorale Zone, Schotterbänke) sind hier wesentliche Laichzonen.
- Für große Fließgewässer ist Struktur und Variabilität sehr wichtig.

Erfahrungen aus dem Pre-Monitoring:

- Ufererweiterung wird ausschließlich positiv gesehen.
- Bei der Aufbringung von Granulometrie sollen keine Einheitsflächen geschaffen werden. Die Biotik des Schiffskanals, im Besonderen Makrozoobenthos (MZB) und Fische, gewinnt durch Heterogenität. Das bedeutet, dass bei einer Umsetzung der Granulometrie nicht großflächig und teppichartig über einen 3 km langen Abschnitt Material aufgebracht werden soll. Der Fluss behält auch nicht, was als Teppich aufgebracht wird.

Hr. Kestel: Ab wann ist von einer „Einheitsfläche“ zu sprechen? Im Plan ist eine Einheitsfläche dargestellt. Möglicherweise entsteht allein schon durch den Einbau Heterogenität. Laut Prof. Habersack finden sich an der Stromsohle ohnehin dünenartige Strukturen. Evtl. kann man die GSV optimieren (Einbringen von durchmischem Material).

Hr. Lötsch: Wie sind die Erfahrungswerte von Herrn Schiemer? Handelt es sich hier um ein gestörtes System oder ist es aus Ihrer Sicht ein gesundes System?

Hr. Schiemer: 25 dm wären auch mir lieber, weil es für die Ökologie besser ist. Das ist eine richtige Interpretation aus dem Memorandum vom letzten Sommer. Mehr Fragen werden sich bei der Seitenarmanbindung ergeben.

Hr. Blachnik: Ich möchte nochmals anmerken, dass die Betonung der Wirtschaft auf einer Vergrößerung der Fahrwassertiefe liegt. Das Thema „25 dm“ stellt sich nicht für alle gleich dar.

8 (Pause)

9 Konkrete Wünsche bzgl. einer Adaptierung des (genehmigten) Pilotprojekts Bad Deutsch-Altenburg

Auf Basis der Sortierung und Gewichtung des Fragenkatalogs durch das Science Board (stellt keine abschließende Gewichtung dar; **die Akteure werden bis zum nächsten Akteursforum die Sortierungs- und Gewichtungsvorschläge des Science Board kommentieren**) werden für diesen Tagesordnungspunkt folgende Themen vorgeschlagen:

1. Kann auch schon beim laufenden Pilotprojekt die Einbringung von bereits durchmischtem Material („forcierte GSV“) als Variante inkludiert werden? (Fragenkatalog 2.3.1)
2. Überfahrversuch mit Schiffen, um die Einwirkung des Schraubstrahles auf die mit Grobkies belegte Sohle zu messen (Fragenkatalog 2.2)
3. GSV Einbau bei höheren Wasserführungen (Fragenkatalog 2.3.2)
4. Kann auf Baggerungen am Gleitufer aus ökologischen Gründen temporär oder ganz verzichtet werden? (Fragenkatalog 2.1)
5. Gemeinsames Verständnis und Begriffsklärung „minimal impact“ (Fragenkatalog 1.3)
6. Fahrwassertiefe über GSV; Ausmaß von Baggerungen, um „GSV auf 28 dm“ herzustellen (im Vergleich zu „GSV auf 25 dm“)? Tlw. Vermeidung dieser Baggerungen im PP möglich? (Zusatzthema aus dem Input von Herrn Christian im 3. Akteursforum sowie auf Basis telefonischer Rücksprache zwischen Prozessbegleitung und Herrn Christian vor dem Akteursforum)

Für die Konkretisierung von Änderungswünschen zum Pilotprojekt Bad Deutsch-Altenburg schlägt die Prozessbegleitung für jedes Thema folgenden Ablauf vor:

1. Verlesung der Antwort der via donau zum jeweiligen Thema
2. Input Science Board
3. Input Akteure
4. Zentrale Interessen klären (bei Bedarf)
5. Rückmeldung via donau (bei Bedarf)
6. Resümee, weitere Vorgehensweise

9.1 Kann auch schon beim laufenden Pilotprojekt die Einbringung von bereits durchmischtem Material („forcierte GSV“) als Variante inkludiert werden?

Erste Stellungnahme der via donau: siehe Beilage, Frage 2.3.1

Input Science Board & Monitoringexperte

Hr. Kestel: Das Thema hat deshalb hohe Priorität, da Entscheidungen wegen technischer und kostenseitiger Überlegungen noch **vor** den Baumaßnahmen getroffen werden müssten. Eventuell könnte die Einbringung von bereits durchmischtem Material in einem kleinen Gebiet getestet werden?

Hr. Rast: Dieses Thema ist wesentlich für das Gesamtkonzept und sollte als Variante in diesem Naturversuch unbedingt untersucht werden. Die Fläche dafür ist groß genug, das Monitoring dafür muss allerdings abgesichert sein.

Hr. Habersack: Das Thema ist wichtig, in diesem Naturversuch aber nicht einfach umsetzbar. In diesem Naturversuch soll bewusst geologisch fremdes Material eingebracht werden, um zu überprüfen, ob die erwartete Einmischtiefe von bis zu 50 cm tatsächlich erreicht wird. Es ist methodisch schwierig, gleichzeitig eine zweite Methode auszuprobieren. Die Mischmaschine erzeugt eine andere Mischung als der Fluss. Die Einbringung von bereits durchmischtem Material sollte daher eher bei einem separaten Naturversuch angewendet werden. Wahrscheinlich entstünden durch die gleichzeitige Anwendung von 2

verschiedenen Techniken mehr Fragen, als zufriedenstellende Antworten generiert würden.

Hr. Rast: Aufbrechen und Durchmischen der groben Schicht wird wahrscheinlich instationär ablaufen (s. Ergebnisse der Modellversuche), also unregelmäßig erfolgen und möglicherweise unerwünschte Zustände hervorrufen. Ein Versuch mit einer durchmischten Deckschicht wäre daher wichtig. Das Material verteilt sich dann kontinuierlicher und der gewünschte Zielzustand wird evtl. schneller erreicht.

Hr. Habersack: Die Mischung ist mobiler als die Deckschichte mit 40-70 mm Korngröße. Zuerst müsste der Prozess „Durchmischung“ geklärt werden, denn er verläuft anders als bei einer Mischung durch die Maschine.

Hr. Kestel: Welche Länge innerhalb der Flussstrecke ist notwendig, um die Aufbringung der Kiesschicht zu untersuchen? Könnten die 3 km der Naturversuchsstrecke ausreichen, beides zu untersuchen: Aufbringung einer Grobkornschicht und Aufbringung einer bereits durchmischten Schicht? Oder findet die Untersuchung der Einmischung ohnehin erst am Ende oder unterhalb der 3 km statt, weil sich erst da die richtige Durchmischung herausgebildet hat?

Hr. Habersack: Die Schwierigkeit ist, dass das Projektgebiet zu klein ist, um diese Maßnahmen nebeneinander bzw. hintereinander auszuprobieren.

Hr. Rast: Wann und wie wird Baubetriebliches diskutiert? Wann wird der Bauablauf für die GSV-Einbringung diskutiert?

Hr. Hasenbichler: Der verfahrenstechnische Ablauf kann gerne präsentiert werden. Es ist wirtschaftlich sehr aufwendig, zuerst Grobkorn herzustellen und dann wieder mit feinerem Material zu vermischen. Zu klären wäre dann auch, wie die Erhaltung einer solchen Schicht aussehen würde, und was geschehen müsste, wenn Löcher entstehen. Für die Baufirma ist die Aufgabe bereits jetzt sehr komplex, und ich ersuche, nicht noch komplexer zu werden in diesem Naturversuch. Wenn diese Fragestellung untersucht werden soll, dann in einem eigenen Pilotprojekt.

Hr. Lötsch: Früher war von Korngrößen von 10 – 15 cm die Rede; die nun geplante Korngröße von 4 – 7 cm ist bereits eine „Granulometrie light“. Die Versuche sollten nicht zu kompliziert angelegt werden, man sollte keinesfalls 2 Parameter gleichzeitig untersuchen. Frage zu einem anderen Thema: Werden buhennahe Kolke verfüllt? Dies würde die Biodiversität beeinträchtigen.

Hr. Klasz: Im Pilotprojekt werden Kolke nicht aufgefüllt sondern durch einen Grobkies- und Steinbelag gesichert. Der Sohlgrund in den Kolken wird daher geringfügig angehoben, die Kolke bleiben aber bestehen. Teilweise haben die Kolke eine Tiefe von 11 m und reichen bis ins Tertiär. Schon in der Vergangenheit wurden die Kolke mit Steinbelag und Grobkies gesichert. Im Projekt ist eine Aufhöhung der Kolke um etwa 1 m vorgesehen.

Input Akteure

Hr. Manzano: Ich meine, dass man den jetzigen Versuch nicht verkomplizieren sollte und die Einbringung von bereits durchmischem Material der Aufhänger für ein Folgeprojekt sein könnte. Die Sicherung der Kolke war bereits bei der naturschutzrechtlichen Genehmigung ein wichtiges Thema und wurde dort ausführlich diskutiert.

Hr. Christian: Wenn die Strecke von 3 km zu kurz ist für die Austestung beider Varianten, dann sollte man die beiden Methoden hintereinander testen und gut argumentieren, warum eine parallele Untersuchung beider Varianten nicht möglich ist.

Hr. Mandl: Kein Input zu dieser Fragestellung.

Fr. Lucius: Die via donau sollte etwas detaillierter begründen, warum diese Variante im jetzigen Naturversuch nicht gleichzeitig getestet werden kann. Dann sollte ein weiterer Naturversuch zu diesem Thema entwickelt werden. Die via donau sollte diesen konkretisieren und planen, sodass man rasch zu einer Entscheidung über die weitere Vorgangsweise kommt.

Hr. Kiwek: Ich bin dafür, die Versuche nicht zu vermischen, und evtl. einen zweiten Versuch aufzusetzen.

Hr. Blachnik: Man sollte die Sache einfach halten und nicht vermischen, um zu klareren Ergebnissen zu kommen.

Resümee, weitere Vorgangsweise

Zur Fragestellung 2.3.1 „forcierte GSV“ aus dem Fragenkatalog wurde folgendes von den Akteuren abschließend vereinbart:

Die Akteure befürworten, dass die beiden Themen nicht in einem Versuch vermischt werden. Die Akteure wünschen sich von der via donau eine Vorschau auf einen möglichen zusätzlichen Naturversuch, der sich mit der Einbringung von bereits durchmischtem Material beschäftigt.

9.2 Überfahrversuch mit Schiffen, um die Einwirkung des Schraubstrahles auf die mit Grobkies belegte Sohle zu messen

Erste Stellungnahme der via donau: siehe Beilage, Frage 2.2

Input Science Board & Monitoringexperte

Hr. Kestel: Vielleicht sind keine eigenen Überfahrversuche notwendig. Man kann möglicherweise auch die Stellen, die wenig überfahren werden, mit jenen vergleichen, die oft überfahren werden.

Hr. Rast: Gezielte Überfahrten in kurzen Abständen (mit einer höheren Frequenz) könnten aufschlussreich sein. Die Befahrungsfrequenz östlich von Wien ist zu gering, um innerhalb von 2 Jahren Auswirkungen zu sehen.

Hr. Habersack: Bei der Wirkung des Schraubstrahles auf die Sohle sind das Anfahren, Stoppen und Wenden die wichtigen Ereignisse, nicht die Fahrt selbst, außer bei Niedrigwasser (Rinnenbildung). Man kann die Auswirkungen der normalen Schifffahrt per Multi-beam feststellen (Unterschiede innerhalb und außerhalb der Schifffahrtslinie). Für diese Versuche müssen Aufwand und Umsetzbarkeit diskutiert werden.

Hr. Klasz: Überfahrversuche müssen durchgeführt werden, das ist eine Auflage für dieses Pilotprojekt. Ziel dieser Überfahrversuche ist es festzustellen, welche Beschädigungsrisiken für Schiffschrauben über GSV bestehen.

Hr. Anzböck: Überfahrversuche sind eine Auflage der Wasserrechts- und Schifffahrtsbehörde. Die reale Schifffahrtshäufigkeit auf der Donau ist gering. Auswirkungen des Schiffverkehrs auf die Sohle sollten aufgrund realer Bedingungen getestet werden. Niemand fährt so, dass er aufsitzt. Ist beim Anfahren der Schub eines Schiffes sehr hoch, ist darunter „alles hin“. Ich spreche mich daher für Überfahrversuche unter realistischen Bedingungen bzgl. der Wassertiefe, der Tiefe der Furten und mit sinnvollen Geschwindigkeiten (Schub) und realen Frequenzen aus.

Hr. Habersack: Es sollten Vorgespräche in einer kleineren Gruppe geführt werden, die sich mit der Planung und den Effekten von Überfahrversuchen beschäftigen, die unter realen Bedingungen und Auswirkungen durchgeführt werden.

Hr. Kestel: Wie hoch ist die normale Schifffahrtsfrequenz?

Hr. Belanyecz: Vor 10 Jahren waren es im Durchschnitt ca. 35 bis 40 Schiffe pro Tag.

Input Akteure

Hr. Blachnik: Ich schließe mich den Aussagen der Techniker an. In einem kleineren Kreis sollte dieses Thema nochmals diskutiert werden. Die Überfahrversuche sollen vor allem zeigen, ob sich Verbesserungen oder Verschlechterungen für die Schifffahrt ergeben.

Fr. Lucius: Für mich ist das neu, dass dieses Thema Teil des Monitoring ist. Ich hätte gerne eine Kostenaufstellung für zusätzliche Überfahrversuche und eine Gegenüberstellung des Informationsgewinns zu den Kosten.

Hr. Habersack: Überfahrversuche sind nicht Teil des bisher geplanten Monitorings, sondern eine Behördenauflage für dieses Projekt.

Hr. Mandl: Ich wäre interessiert an einem Versuchsentwurf inklusive Kosten-/Nutzenabschätzung.

Hr. Christian: Die Ergebnisse zu den Auswirkungen der GSV auf die Schiffsschrauben werden für einen Konsens zwischen Wirtschaft und Umweltschutz sicher von großer Bedeutung sein.

Hr. Manzano: Ich brauche keine zusätzlichen Überfahrversuche. Die Sorgen bezüglich der Beschädigung von Schiffsschrauben haben keine ökologische Komponente; daher hat dieses Thema für den Nationalpark keine besondere Bedeutung.

Hr. Kiwek: Die „Leiden der Schiffsschraube“ liegen offenbar im guten oder bösen Willen der Kapitäne verankert (s. Hinweise von Anzböck weiter oben). Aus der Sicht der Fischerei ist die Fragestellung wenig relevant.

Hr. Lötsch: Bei einer Korngröße von 4 – 7 cm gibt es das Problem der Beschädigung der Schiffsschraube nicht mehr. Ein Großteil des Frachtaufkommens erfolgt heute mit Schubschiffen, bei denen die Schiffsschraube nicht beschädigt werden kann.

Hr. Anzböck: Es ist richtig, dass das Schiffsschraubenthema nur die „Selbstfahrer“ betrifft.

Resümee, weitere Vorgangsweise

Das Thema Überfahrversuche soll in einer kleinen Arbeitsgruppe besprochen und für das Akteursforum aufbereitet werden.

9.3 GSV Einbau bei höheren Wasserführungen

Erste Stellungnahme der via donau: siehe Beilage, Frage 2.3.2

Input Science Board & Monitoringexperte

Hr. Kestel: Weiß man bei höheren Wasserführungen noch, wo das eingebrachte Material tatsächlich zu liegen kommt? Ich befürchte technische Schwierigkeiten beim Einbau bei höheren Wasserständen.

Hr. Scheidleder: In welchem Zeitrahmen ist die Einbringung der GSV geplant?

Hr. Klasz: Die Einbringung soll bei einem Wasserstand zwischen RNW und MW plus ½m erfolgen. Der Einbau sollte damit ca. die Hälfte des Jahres möglich sein. Zwei Tage nach dem Einbau wird der Einbau dann abgenommen, d.h. die Baufirma ist zu einer gewissen Genauigkeit beim Einbau verpflichtet. Bei hohen Wasserständen ist diese Genauigkeit u.U. nicht erreichbar. Die Einbringung der GSV beginnt wahrscheinlich erst im späten Winter.

Input Akteure

Fr. Lucius: Die erste Stellungnahme der via donau zu diesem Thema ist mir zu unpräzise. Ich würde von der via donau gerne erfahren, wie der Entscheidungsprozess (ob GSV Einbau bei höheren Wasserführungen möglich ist) vor sich geht. Ich würde gerne erfahren, wie die konkreten Bedingungen aussehen, unter denen sich die via donau für die Einbringung entscheidet oder eben nicht.

Hr. Mandl: Wie lange sind die Baumaßnahmen geplant? Welchen Zeitrahmen gibt es für das Einbringen der GSV und wie viele Einbautage sind geplant?

Hr. Manzano: Wichtig ist, dass die gewünschte Qualität der GSV hergestellt wird. Die Qualität der GSV soll nicht durch suboptimale Einbringungsarten beeinträchtigt werden. Als Ökologe mische ich mich nicht in Details der Bauausführung ein.

Hr. Kiwek: Ich denke dass eine genaue Schüttung wichtig sein wird. Ein Problem ist, dass man bei hohen Wasserständen nicht so genau schütten kann. Evtl. ergeben können sich daraus sogar Negativwirkungen für das MZB.

Hr. Rast: Der GSV Einbau wird nur sehr wenige Tage im Jahr möglich sein. Ich warne davor, dass bei dieser kurzen Einbauzeit eine hohe Dynamik und unerwünscht große Ungenauigkeiten entstehen könnten. Angesichts der Risiken durch eine bisher unbekannte Durch-/Einmischung und daraus resultierenden morphologischen Auswirkungen, empfehle ich alle Möglichkeiten der Minimierung des Risikos zu betrachten und auch auszuschöpfen.

Hr. Kestel: Wie genau ist der Zielzustand bzgl. Einmischung der GSV in die Stromsohle definiert?

Hr. Klasz: Das Ziel ist, ein Restgeschiebetransportvermögen von 10 – 20 % im Vergleich zu heute zu erreichen. Ein bestimmter Zustand bzgl. Einmischung ist kein Ziel der Techniker, eine Restmobilität aber schon. In der Wachau gab es beispielsweise einen Geschiebeaustrag bei 40-50 mm Korngröße.

Resümee, weitere Vorgangsweise

Die Akteure sehen eine möglichst genaue Herstellung der GSV als wichtiges Kriterium an. Die Möglichkeiten zum Einbau von GSV bei unterschiedlichen Wasserführungen werden im Rahmen des Pilotprojekts BDA bei der Erprobung des Einbauverfahrens geprüft werden. Evtl. kann die via donau die diesbezüglichen Entscheidungskriterien präzisieren.

9.4 Fahrwassertiefe über GSV; Ausmaß von Baggerungen, um „GSV auf 28 dm“ herzustellen (im Vergleich zu „GSV auf 25 dm“)? Tlw. Vermeidung dieser Baggerungen im PP möglich?

Hr. Lötsch: Im Bereich des Pilotprojekts sollen folgende Fahrwassertiefen hergestellt werden: 25 dm im Bereich der Furten, und 28 dm über der GSV. Eine Fahrwassertiefe von 28 dm über GSV entspricht aber nicht der Zusage, im Pilotprojekt nur 25 dm Fahrwassertiefe herzustellen. 28 dm Fahrwassertiefe über GSV sind für die Schifffahrt nicht notwendig und stellen ein unerwünschtes Präjudiz für die Gesamtlösung dar. Eine Korngröße von 40 – 70 mm stellt auch keine Gefahr für Schiffsschrauben dar.

Hr. Klasz: Das Pilotprojekt sieht 25 dm Fahrwassertiefe über nicht belegten Flächen vor. Aufgrund der Aussagen der beiden Gutachter Strasser und Strobl ist mein Kenntnisstand, dass es bei einer Korngröße von 40 – 70 mm einen Einfluss auf die Schiffsschraube gibt.

Hr. Tögel: Ich habe die Befürchtung, dass das „digitale“ Bild entsteht, dass bei Furten 25 dm und dazwischen durchgehend 28 dm Fahrwassertiefe entstehen soll. 28 dm wer-

den nur dort aktiv hergestellt, wo GSV aufgetragen wird und durch den Auftrag die Sicherheitsabstände für die Schifffahrt nicht gegeben sind. Die via donau wird kein Hindernis für die Schifffahrt bauen durch Auflegen von Material.

Hr. Christian: Für das Pilotprojekt wurden 25 dm Fahrwassertiefe versprochen. Das Herstellen von 28 dm widerspricht allen Zusagen und Ankündigungen. Wie in späterer Folge ausgebaut wird, ist ein anderes Thema.

Hr. Schiemer: Die Studien bzgl. der Schädigungen von Schiffsschrauben sind lange zurückliegend und neu zu diskutieren. Wahrscheinlich kommt es dann zu einer deutlichen Flächenreduktion der Stellen, an denen gebaggert werden muss bevor Granulometrie zum Einsatz kommt. Wichtig ist es, darauf zu achten, wie man die Granulometrie überprüfen kann, bei gleichzeitigem Erhalt des Struktureichtums.

Hr. Klasz: Die beiden Gutachter Strasser und Strobl sind von einer Materialgröße von 40 – 70 mm ausgegangen. Wir können diese aktuellen Studien jetzt nicht ausblenden.

Hr. Lötsch: Die Republik gibt hier Milliarden aus nur für die Selbstfahrer auf der Donau.

Hr. Schiemer: Ich stimme mit Herrn Klasz überein, und meine, dass man sich mit den Gutachtern zusammensetzen und das Thema neu aufrollen sollte.

Hr. Tögel: Für Genehmigungsbehörden ist es ein Unterschied, ob ein natürlicher Zustand vorliegt, oder ob ein Zustand durch einen Projektwerber verändert wird. Beim Ändern eines vorhandenen Zustandes muss man anders vorgehen.

Hr. Lötsch: Ich denke, dass hier nur nach einer schifffahrtsverträglichen Lösung gesucht wird. Reeder und Nautiker sollten beigezogen werden.

Hr. Tögel: In einem rechtlichen Verfahren ist die Schifffahrt ein ebenso zu behandelnder Fachbereich wie der Naturschutz.

Hr. Anzböck: Wir sollten die beiden Gutachter einladen und sie vortragen lassen, um zu erfahren, welche Annahmen und Prämissen ihren Arbeiten zugrunde liegen. Bezüglich der Handhabung von Situationen, wo 25 dm Fahrwassertiefe gegeben sind, müsste man die Kapitäne befragen. Ebenso muss man klären, wo gebaggert werden soll und wie viele Stellen das genau wären.

Hr. Manzano: Die Gutachter sollen die Sachfragen klären und die ökologischen Unterschiede zwischen 25 dm und 28 dm Fahrwassertiefe sollen aufgeklärt werden. Für die Ökologie ist es natürlich besser 25 dm zu haben, aber es soll geklärt werden, ob der Unterschied zwischen diesen beiden Tiefen gravierend ist oder nur graduell.

Hr. Blachnik: Die Fahrwassertiefen im Pilotprojekt sind bereits ein Kompromiss zwischen Ökologie und Schifffahrt. Das Pilotprojekt ist ein Infrastrukturprojekt und muss daher Verbesserungen für die Schifffahrt bringen. Die Zielsetzung des Projekts wird bei 25 dm Fahrwassertiefe über GSV nicht erreicht.

Hr. Anzböck: 30 cm mehr oder weniger Fahrwassertiefe entsprechen 210 Tonnen mehr oder weniger Abladekapazität mit den entsprechenden wirtschaftlichen Auswirkungen.

Hr. Lötsch: 25 dm waren bereits eine Konzession der NGO's, obwohl an anderen Stellen der Donau weniger als 25 dm Fahrwassertiefe bestehen. Zudem können mit dem River Information Services die vorhandenen Fahrwassertiefen besser ausgenützt werden. Wir wollten mit dem Zugeständnis von 25 dm eine Pattstellung durchbrechen und sind auf diesen Kompromiss eingegangen. Werden die damaligen Zusagen jetzt doch nicht eingehalten? Höhere Ausbautiefen östlich von Wien würden den Druck erhöhen die Wachau, Bayern und Ungarn ebenfalls auszubauen.

Das Thema „**Fahrwassertiefe über GSV / Baggerungen im Zusammenhang mit GSV**“ konnte aus Zeitgründen nicht vollständig abgearbeitet werden. **Die Akteure be-**

schließen einstimmig, die Diskussion in einem Integrierten Projekttreffen Anfang September fortzusetzen, das ausschließlich diesem Thema gewidmet sein wird.

Die Punkte 1.3. „minimal impact“ und 2.1. „Baggerungen am Gleitufer“ werden beim nächsten Akteursforum besprochen.

10 Zweites Integriertes Projekttreffen

Eine doodle-Umfrage wird zur Terminfindung Anfang September 2012 ehestmöglich durch die Prozessbegleitung ausgeschickt.

11 Aktueller Stand bzgl. Website-Erstellung

Bislang wurde aufgrund innerbetrieblicher Verzögerungen noch keine Website für das Pilotprojekt (und damit auch keine Unterseite für das Akteursforum) durch die via donau eingerichtet. Für das Akteursforum soll daher nun eine temporäre Insellösung geschaffen werden. Die Möglichkeit, bereits zur Veröffentlichung freigegebene Dokumente einzusehen, soll demnächst eingerichtet werden.

12 5. Akteursforum

Zur Terminfindung für das 5. Akteursforum wird eine doodle-Umfrage für Termine Ende September 2012 ausgeschickt.

Die Uhrzeit der folgenden Akteursforen soll nach neuerlicher Abstimmung wie bisher beibehalten werden (14:00 – 18:00 Uhr).

01.10.2012

Harald Pilz, Andrea Trumler, denkstatt GmbH