

„Flüsse verbinden“

Die Donau als Lebensader Europas

Konferenz in Kooperation mit dem WWF Österreich

3.-4.6.2004 Wien

Mit der Erweiterung der Europäischen Union wurde auch für die EU die Donau ein Stück mehr das, was sie für Europa schon immer war – die Lebensader für den Zentraleuropäischen Raum. Weitere drei Länder im Beitrittswerberstatus liegen an der Donau und die Donau stellt auch die Verbindung zur Balkanregion her, zu Staaten denen hoffentlich bald dieser Status zuerkannt werden kann. Insgesamt durchfließt die Donau 10 Staaten und ist somit der „internationalste“ Fluss der Welt.

Die Donau ist – vor allem durch weite naturbelassene Passagen im Osten- der großartigste Naturraum Europas und birgt zahlreiche ökologische Schätze.

Nun gerät sie als prioritäre Achse im Rahmen der Transeuropäischen Verkehrsnetze (TEN) zunehmend in den Fokus der Nutzbarmachung durch die Schifffahrt.

Der Fluss als „natürliche Straße“ mit weniger CO₂- Belastung bei gleicher Tonnage ist zweifellos eine aus der Sicht des Umweltschutzes erfreuliche Alternative, nur – was ist, wenn für Baumassnahmen für die Schifffahrt unersetzliche Naturjuwelen geopfert werden?

Welche Verkehrsentslastung kann die Donauschifffahrt wirklich bringen? Gibt es Möglichkeiten einer friedlichen Koexistenz von Naturschutz und Schifffahrt ?

Welche drängenden Umweltprobleme gibt es an der Donau sonst noch? Wie können wir in der erweiterten Europäischen Union und darüber hinaus gegen ökologische Gefährdungen ankämpfen?

Auf alle diese Fragen versuchte die Tagung eine Antwort zu geben.

Mit "Bund Naturschutz“, Deutschland, "Association of Danube Settlement“, Ungarn, "Zelena Akcija“, Kroatien, „Ecological Movement of Novi Sad“, Serbien, "Eco Counselling Center Galati“, Rumänien, „CEIE“, Bulgarien, „BLICK“, Ukraine, und dem WWF Österreich waren acht Donauanrainerstaaten mit namhaften NGO's auf der Tagung vertreten und berichteten über die Naturschutz- und Schifffahrtssituation in ihren Staaten, sowie über andere Nutzungskonflikte. So ist z.B. in Belene, Bulgarien in einem höchst schützenswerten Areal ein Atomkraftwerk geplant. Besonders brisant ist die Situation in der Ukraine, wo im Donaudelta die Ausbaggerung von Schifffahrtskanälen geplant und leider auch schon zum Teil realisiert ist.

Der zweite Teil der Tagung zeigte deutlich auf, dass eine echte Verlagerung von LKW-Transit auf die Schifffahrtswege kaum möglich ist, da es sich auf Grund der Langsamkeit der Schifffahrtswege, ihrer wasserstandsbedingten Unberechenbarkeit und der fehlenden Umladeterminals auf die Bahn oder die Straße nur für wenige Güter ökonomisch auszahlt auf den Schiffsweg umzusteigen. Das große Hochwasser im Sommer 2002 und die damals beobachtete Verlagerung des Güterverkehrs von der Donau auf die Schiene lässt vermuten, dass es sich eher um eine Konkurrenz zwischen zwei umweltfreundlichen Alternativen handelt. Eine Entlastung der Straßentransitrouten durch eine Verstärkung der Donauschifffahrt ist also eher nicht zu erwarten.

Die Tagung endete mit dem Beschluss einer von allen NGO's unterstützten Resolution, die die Bewahrung der Donau vor allzu zerstörerischen Forderungen der Schifffahrt beinhaltet, wie eine übertriebene Ausbaggerung der Fahrrinne oder die Aufschüttung von unnötigen Dämmen. Die Resolution bekannte sich zu gemeinsamen Anstrengungen die Feuchtlebensräume entlang der Donau zu schützen und für ökologisch verträgliche Hochwasserschutzmassnahmen einzutreten. Die unterstützenden Organisationen bezogen sich auf NATURA 2000 und die Europäische Wasserrahmenrichtlinie und werden ihre Forderungen sowohl an ihre nationalen Regierungen als auch an das EU-Parlament und die EU-Kommission richten.

