

DONAUKOMMISSION

69. Tagung

DK/TAG 69/17

Entwurf

GEMEINSAME ERKLÄRUNG

**zu Leitsätzen über den Ausbau der Binnenschifffahrt und Umweltschutz im
Donaueinzugsgebiet**

**Gemeinsame Erklärung zu Leitsätzen
über den Ausbau der Binnenschifffahrt und Umweltschutz
im Donaueinzugsgebiet**

- endgültige Entwurfsfassung für redaktionelle Anmerkungen -

1 Einleitung

Diese Gemeinsame Erklärung soll Entscheidungsträgern im Bereich Binnenschifffahrt und Umweltverträglichkeit sowie der Wasserwirtschaft bei der Ausarbeitung einschlägiger Umweltschutz- und Schifffahrtspläne, -programme und -projekte als Leitfaden dienen.

Das Verfahren zur Ausarbeitung der Gemeinsamen Erklärung wurde von der Internationalen Kommission für den Schutz der Donau (IKSD), der Donaukommission (DK) und der Internationalen Kommission des Save-Einzugsgebiets (SRBC)¹ initiiert.

Die Gemeinsame Erklärung wurde 2007 durch intensive, sektorübergreifende Konsensbildung zwischen Interessengruppen aus den Bereichen Schifffahrt, Flussökologie und Wasserwirtschaft im Donaueinzugsgebiet erarbeitet. Im Rahmen des Verfahrens wurden im April, Juni und Oktober 2007² drei Workshops für Interessengruppen und Experten durchgeführt. Während des Verfahrens erarbeiteten die teilnehmenden Interessengruppen eine gemeinsame Vereinbarung über den Schutz der Flusslandschaften und die erforderlichen Verfahren und Bedingungen für den Betrieb und den nachhaltigen Ausbau der Binnenschifffahrt³ (einschließlich der Erhaltung der bestehenden Infrastruktur und der Erschließung neuer Schifffahrtsprojekte).

Es wird als notwendig angesehen, hinsichtlich hydromorphologischer Veränderungen sowie Umweltschutz- und Schifffahrtsanforderungen im Donaueinzugsgebiet den grenzüberschreitenden Aspekt hervorzuheben. Ziel dieser Gemeinsamen Erklärung ist es, den nachhaltigen und umweltverträglichen Ausbau sowie die Verbesserung der Schifffahrt zu fördern. Behandelt werden vor allem bauliche Eingriffe und Maßnahmen in Flüssen, die der Binnenschifffahrt dienen; nicht-bauliche Maßnahmen sind ebenfalls notwendig, um die Binnenschifffahrt erfolgreich auszubauen und wirtschaftlich zu stützen.

Die beteiligten Interessengruppen unterstreichen ebenfalls, dass die vollständige Einhaltung der bestehenden Gesetzgebung, einschließlich aller Rechtsvorschriften im Bereich Verkehr

¹ Weitere Informationen finden sich auf folgenden Webseiten: www.icpdr.org, www.danubecom-intern.org, www.savacommission.org

² Weitere Informationen unter http://www.icpdr.org/icpdr-pages/navigation_and_ecology_process.htm

³ Nachhaltige Binnenschifffahrt berücksichtigt und umfasst die drei folgenden Bereiche: Umwelt, Wirtschaft und Gesellschaft.

und Umwelt (nationale Rechtsvorschriften, EU-Richtlinien und internationale Vorschriften) Voraussetzung für jegliches Handeln im Donaueinzugsgebiet ist.

Die Planungsleitsätze und -kriterien dieser Gemeinsamen Erklärung wurden auf Grundlage der Gegebenheiten des Donaueinzugsgebiets erarbeitet und vereinbart, können jedoch auch als Empfehlung für andere, mit der Donau vergleichbare große Flusssysteme der Welt genutzt werden.

2 Hintergrund

2.1 Die Rechtslage

Die Gesetzgebung in den Bereichen Schifffahrt und Umwelt im Donaueinzugsgebiet umfasst völkerrechtliche Verträge zwischen Staaten sowie Rechtsvorschriften, politische Konzepte und Aktionspläne der EU in den entsprechenden Bereichen.

Die Arbeit der Internationalen Kommission zum Schutz der Donau (IKSD) beruht auf dem *Donauschutzübereinkommen*⁴ als dem wichtigsten Rechtsakt für Zusammenarbeit und grenzüberschreitende Wasserwirtschaft im Donaueinzugsgebiet. Die IKSD ist eine zwischenstaatliche Organisation, die politische Vereinbarungen fördert und gemeinsame Schwerpunkte und Strategien zur Verbesserung des Zustands der Donau und ihrer Zuflüsse festlegt. In der Flussgebietseinheit Donau koordiniert die IKSD die flussgebietsweite Umsetzung der EU-Wasserrahmenrichtlinie zwischen 13 Donauländern (siehe Donau Deklaration⁵).

Das *Übereinkommen über die Regelung der Schifffahrt auf der Donau* (Belgrader Übereinkommen)⁶ regelt für die Donau die Schifffahrt zwischen elf Mitgliedsstaaten. Ziel des Übereinkommens, das von der Donaukommission koordiniert wird, ist es, die Wirtschaftsbeziehungen in der Region zu stärken; darüber hinaus befasst es sich mit der Anforderung, die gesamte Donau schiffbar zu erhalten.

Auf subregionaler Ebene haben die Staaten des Save-Einzugsgebiets⁷ einen *Rahmenvertrag* geschlossen, um die Schifffahrt auszubauen und eine nachhaltige Wasserwirtschaft aufzubauen. Diese Aktivitäten werden von der Internationalen Kommission des Save-Einzugsgebiets koordiniert.

Darüber hinaus bilden mehrere EU-Rechtsvorschriften den rechtlichen Rahmen für Wasser- und Flusseinzugsgebietswirtschaft in Europa, wobei die EU-Wasserrahmenrichtlinie 2000/60/EG (EU-WRRL) die wichtigste Rechtsvorschrift hinsichtlich des Schutzes von Oberflächengewässern und Grundwasser darstellt. Die Richtlinie enthält die Anforderung, bis 2009 erstmals einen Bewirtschaftungsplan für das gesamte Donaueinzugsgebiet zu erstellen. Bis 2015 müssen die Hauptumweltziele der Richtlinie durch die Umsetzung von Maßnahmenprogrammen, die unter anderem auch das Problem der durch die Schifffahrt verursachten hydromorphologischen Veränderungen behandeln, erreicht sein.

⁴ Übereinkommen über die Zusammenarbeit zum Schutz und zur verträglichen Nutzung der Donau (Donauschutzübereinkommen), Sofia, 1994

⁵ Das Donau-Becken - Flüsse im Herzen Europas, Wien, 2004

⁶ Übereinkommen über die Regelung der Schifffahrt auf der Donau, Belgrad, 1948

⁷ Rahmenvertrag über das Save-Einzugsgebiet (Framework Agreement on the Sava River Basin (FASRB)), Kranjska Gora, 2002

Für internationale Flussgebietseinheiten schreibt die EU-WRRL die Koordinierung der Bewirtschaftungspläne für internationale Flusseinzugsgebiete vor, wenn möglich unter Einbeziehung von Nicht-EU-Mitgliedstaaten⁸. Im Donaueinzugsgebiet ist die IKSD die Plattform für die Koordinierung der flussgebietsweiten Umsetzung der EU-WRRL zwischen den 13 Donauländern.

Viele andere Umweltschutzrichtlinien, -konzepte und -übereinkommen sind mit der EU-WRRL verknüpft und müssen bei einer umfassenden Integration der politischen Konzepte bezüglich des Ausbaus der Binnenschifffahrt⁹ berücksichtigt werden, darunter die FFH- und die Vogelschutz-Richtlinie der EU (ökologisches Netz Natura 2000) und die Berner Konvention (Smaragd-Netzwerk).

Das *Europäische Aktionsprogramm zur Förderung der Binnenschifffahrt NAIADES* bildet einen wichtigen Handlungsrahmen. Es umfasst eine bessere Einbeziehung der Binnenschifffahrt in die Logistikkette, die Verbesserung des Umweltverhaltens der Flotte und die Nutzung moderner Informations- und Kommunikationstechnologien (z.B. für Fluss-Informationendienste) zur Verbesserung der Schifffahrt. Ein integraler Bestandteil des NAIADES-Aktionsprogramms ist der Aufbau einer angemessenen Wasserstraßeninfrastruktur. Projekte zur Verbesserung der Wasserstraßen und Umschlagsplätze können daher auch mit EU-Mitteln gefördert werden. Die Donau ist Teil eines vorrangigen Vorhabens (Nr. 18) gemäß den TEN-V-Leitlinien und eine zentrale Verkehrsachse.

Auf einer breiteren Ebene legt das *Europäische Übereinkommen über Hauptbinnenwasserstraßen mit internationaler Bedeutung (AGN)*¹⁰ Leitlinien für Kennzahlen hinsichtlich der Schifffbarkeit von Binnenwasserstraßen, auf denen internationaler Verkehr stattfindet, fest. Dieses völkerrechtliche Übereinkommen ist in mehreren Donauländern in Kraft getreten.

Die Umsetzung und Integration aller entsprechenden politischen Konzepte ist entscheidend für einen angemessenen Ausbau der Binnenschifffahrt und das Erreichen der Umweltziele im Donaueinzugsgebiet. Dies ist der einzige gangbare Weg, um die Bedingungen für die Binnenschifffahrt und die Umwelt zu verbessern bzw. zu schützen.

2.2 Die derzeitige Lage der Schifffahrt im Donaueinzugsgebiet

Derzeitige wirtschaftliche Lage

Die politischen und wirtschaftlichen Veränderungen in Ost- und Südost-Europa in den letzten fünfzehn Jahren haben in der Region eine dynamische, aufstrebende Wirtschaft und das Erfordernis sowie Perspektiven für mehr Handel und Verkehr entlang der Donau geschaffen.

⁸ EU-WRRL, Artikel 3 Absatz 4 und Artikel 3 Absatz 5

⁹ Zu diesen Richtlinien gehören u.a. die Vogelschutzrichtlinie (79/409/EG), die FFH-Richtlinie (92/43/EWG), die SUP-Richtlinie (Strategische Umweltprüfung) (2001/42/EG), die UVP-Richtlinie (Umweltverträglichkeitsprüfung) (85/337/EWG), die EU-Hochwasserrichtlinie, die künftige EU-Meeresstrategie richtlinie, die Gemeinsame Agrarpolitik (GAP) und die Kohäsionspolitik. Zu den einschlägigen Übereinkommen zählen die RAMSAR-Konvention, die Berner Konvention, die Espoo-Konvention und die Weltkulturerbe-Konvention - Erklärungen in Anhang I.

¹⁰ AGN, ECE/TRANS/120/Rev.1, UN/ECE, 2006

Das Donaueinzugsgebiet ist eine der wichtigsten Wirtschafts- und Kulturregionen in Europa mit der Donau als Hauptlebensader und Verkehrsachse.

Die EU-Erweiterung hat die wirtschaftlichen Verflechtungen im Donau-Korridor und darüber hinaus beträchtlich ausgeweitet und verstärkt. Mit der Intensivierung des Handels ist auch das Verkehrsaufkommen rasch angestiegen. Der Handelsverkehr entlang des Donau-Korridors ist in beinahe allen Donauländern im letzten Jahrzehnt um mehr als 100 Prozent angestiegen, wobei der bei weitem größte Zuwachs im Straßenverkehr zu verzeichnen war. Es wird erwartet, dass diese dynamische Wirtschaftsentwicklung der Donauländer in den nächsten Jahren anhält (mit einem durchschnittlichen BIP pro Kopf von mindestens 3-4% pro Jahr bis 2015) und dass die Verkehrsströme dementsprechend zunehmen.

Die Binnenschifffahrt wird im Vergleich zum Straßenverkehr als umweltfreundlicher und energiewirksamer angesehen und kann daher zur nachhaltigen sozioökonomischen Entwicklung der Region beitragen. Eine kombinierte Nutzung verfügbarer Verkehrsträger (Straße, Schiene und Binnenschifffahrt) muss sichergestellt werden. Verkehrspolitiken, die die Verlagerung zwischen den einzelnen Verkehrsträgern fördern, wie beispielsweise in den EU-Weißbüchern Verkehr 2003 und 2006 dargelegt, haben eine Flut von Vorschlägen für Investitionen in Wasserweginfrastruktur ausgelöst, unterstützt durch internationale Finanzinstitutionen und das TEN-V-Programm der EU. Die Verkehrsverlagerungspolitik spiegelt sich in den Richtlinien für die Auswahl von Projekten und die Ernennung eines TEN-Koordinators für die Binnenschifffahrt wider. Die Richtlinien unterstreichen auch die Notwendigkeit, die Umweltgesetzgebung uneingeschränkt einzuhalten. Diese Entwicklungen machen die Festlegung eines gemeinsamen Ansatzes für den Ausbau der Binnenschifffahrt und des Umweltschutzes dringend erforderlich.

Ausbau der Binnenschifffahrt

Die Binnenschifffahrt bietet die große Möglichkeit, Güter statt auf der Straße auf der Donau und ihren Zuflüssen bei verhältnismäßig geringem Energieverbrauch zu befördern (z. B. im Hinblick auf die Kosten der beförderten Güter pro Tonnenkilometer). Sie kann dazu beitragen, die Überlastung auf einigen Straßenstrecken zu verringern. Eine stärkere Nutzung der freien Kapazitäten auf den Wasserstraßen des Donaueinzugsgebietes kann helfen, das Verkehrsaufkommen mit Hilfe nicht-baulicher Maßnahmen (wie Flottenerneuerung) und Infrastrukturinvestitionen auf umweltfreundliche und sozial verträgliche Weise zu bewältigen. Die Binnenschifffahrt muss daher am künftigen Verkehrswachstum durch die Beibehaltung oder Erweiterung der derzeitigen Aufteilung auf die verschiedenen Verkehrsträger innerhalb des Donau-Korridors teilhaben. Laut Prognosen könnte dies zu einer Verdoppelung des Verkehrsaufkommens auf der Donau innerhalb der nächsten zehn Jahre führen. Derzeit liegt der Anteil der Schifffahrt am Gesamtverkehrsaufkommen in der Donauregion unter 10 Prozent. Es besteht Einigkeit darüber, dass die Rahmenbedingungen für die Binnenschifffahrt geschlossen von allen zehn Donau-Anrainerstaaten gemäß den Zielen des Europäischen Aktionsprogramms zur Förderung der Binnenschifffahrt NAIADES verbessert werden sollten.

Der Klimawandel könnte den weiteren Ausbau der Binnenschifffahrt im Donaueinzugsgebiet beeinflussen. Daher muss das Thema Klimawandel bei Verwaltung, Planung und Ausbau der Schifffahrt berücksichtigt werden. Die Schifffahrt kann zum Erreichen von Umweltzielen, wie den Kyoto-Zielen in bezug auf die Reduzierung von Treibhausgasen, beitragen.

2.3 Der derzeitige Zustand der Flussumwelt im Donaueinzugsgebiet

Die Natur großer Flusssysteme

Große Flusssysteme wie die Donau sind äußerst komplexe, mehrdimensionale, dynamische Ökosysteme und daher sehr viel mehr als längsverlaufende Gewässernetze. Ihre hohe ökologische Komplexität zu verstehen erfordert umfassende Beobachtungen und die Bewirtschaftung des gesamten Flusseinzugsgebiets, d.h. einen integrierten Ansatz, wie in der EU-Wasserrahmenrichtlinie gefordert.

Die Donau kann in drei Hauptabschnitte unterteilt werden: Oberlauf, Mittellauf und Unterlauf. Jeder Abschnitt ist durch unterschiedliche abiotische (d.h. unbelebte) Merkmale, hydromorphologische Strukturen und biologische Lebensgemeinschaften gekennzeichnet. Zu den abiotischen Parametern zählen Gefälle, Korngröße, Sedimentation, Turbulenzen, Sauerstoffgehalt und Wassertemperatur.

„Hydromorphologie“ umfasst die physischen Merkmale von Flusstrukturen wie Flusssohle, Flussufer, die Verbindung mit angrenzenden Landschaften sowie die Längsdurchgängigkeit und die Habitatkontinuität. Anthropogene Strukturmaßnahmen können zur Veränderung der natürlichen Hintergrundbedingungen eines Flusssystems führen und somit seinen ökologischen Zustand beeinflussen. Zahlreiche andere Faktoren tragen zur Komplexität großer Flusssysteme bei. So gehören beispielsweise natürliche Störungen (Hochwasser, Dürren u.a.) und die damit verbundenen Schwankungen des Sedimenttransports zu den Schlüsselfaktoren, die die Grundlage für die äußerst dynamische Natur der Flusslandschaften und ihre Artenvielfalt bilden. Flussökosysteme können in Beziehung und Austauschprozesse mit angrenzenden Ökosystemen treten (z. B. über Zuflüsse, Grundwasser und Auwälder). Komplexe Naturkräfte und Austauschprozesse führen zu häufig wechselnden Anbindungsbedingungen und einem besonders heterogenen Habitatkomplex. In der Tat ist die wichtigste Folgewirkung des sich ständig verändernden Mosaiks an Lebensräumen und Übergangsgesellschaften, dass natürliche Flusslandschaften im Allgemeinen eine herausragende Artenvielfalt aufweisen.

Im Gegensatz zu vielen anderen europäischen Flüssen finden sich in bestimmten Abschnitten der Donau und ihrer Zuflüsse noch immer standorttypische, naturnahe und dynamische Lebensraumkomplexe, die für viele Arten lebenswichtig sind. So bieten sie beispielsweise Lebensräume für viele wichtige und stark bedrohte Arten wie den Donaustör oder den Donaulachs. Die EU-Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie gibt den Mitgliedstaaten die Möglichkeit, solche Gebiete unter Schutz zu stellen, um diese noch vorhandenen Besonderheiten wirksam zu schützen, wiederherzustellen und eine Verschlechterung ihres Zustands zu verhindern.

Auswirkungen der Schifffahrt auf das Flusssystem

Menschliches Eingreifen und Nutzen beeinflusst den ökologischen und chemischen Zustand großer Flusssysteme auf vielfältige Art und Weise. Aus ökologischer Sicht ist die Schifffahrt nicht die einzige Belastung; auch die Stromerzeugung mit Hilfe von Wasserkraft und Flussbegradigungen zum Hochwasserschutz spielen eine Rolle. Tiefgreifenden Einfluss haben flussbauliche Maßnahmen, die den ursprünglichen hydromorphologischen Zustand (z.B. Geschiebetransport, morphodynamische Entwicklung des Gewässernetzes, Austauschprozesse zwischen Flüssen und Überschwemmungsgebieten, Grundwasserregime) und/oder die natürliche Zusammensetzung der ökologischen Lebensgemeinschaften (z. B. durch Hindernisse für Wanderfischarten oder die Zerstörung von Ufer- und Flussbetthabitaten sowie von Laichplätzen) schädigen. Schifffahrtsbedingte Anforderungen können zu einem befestigten, begradigten, ökologisch gleichförmigen Flussbett führen, in dem sowohl die natürlichen Strukturen innerhalb des Flusses mit ihrem sanften Gefälle sowie die Verbindung zu den angrenzenden Überschwemmungsgebieten fehlen. Zusammen mit anderen hydromorphologischen Veränderungen kann dies zum Aussterben bestimmter Arten führen.

In vielen großen Flusssystemen kann die Zerstörung des Flussbetts auch in erheblichem Ausmaß zu schwerwiegenden ökologischen Schäden führen. Ein lokal erhöhter Geschiebetransport und die daraus folgende Ablagerung von Geschiebematerial stromabwärts, verursacht durch flussbauliche Arbeiten zur Verbesserung der Schifffahrtsbedingungen und/oder zum Hochwasserschutz wird in vielen Fällen durch eine beträchtliche Verminderung der Geschiebezufuhr aus dem oberen Einzugsgebiet (z. B. aufgrund Rückhalts durch Hochwasserschutzmaßnahmen und/oder Ketten von Kraftwerken) verstärkt. Da die Seitenerosion ursprünglich mäandrierender und sich verzweigender Flüsse durch die Befestigung des Flussbetts eingeschränkt wird, können diese die natürlichen Verlandungen der Überschwemmungsgebiete nicht länger ausgleichen. Dies bedeutet, dass Flussbettbefestigungsarbeiten und Ausbaggerungen die ökologisch wertvollen Strukturen innerhalb des Stroms beseitigen und zu einer gleichförmigen aquatischen Landschaft führen, während Flussbetterosion stromabwärts von Befestigungsarbeiten zu einer vertikalen Trennung und hydrologischen Abkopplung des Flusses von den Lebensräumen der Überschwemmungsgebiete führen kann.

Die Schifffahrt hat neben den Auswirkungen auf die Hydromorphologie weitere Auswirkungen auf die Gewässerlandschaften, beispielsweise durch Verschmutzung, welcher durch die jeweiligen Bewirtschaftungspläne für ein Einzugsgebiet und durch spezielle Projekte (z. B. zu Abfall- und Abwassersammlung) entgegengewirkt wird.

Mechanisch gesehen verursacht der Schiffsverkehr Wellen, die einen störenden Einfluss auf den Fortpflanzungsraum von Fischen, benthischen Wirbellosen und anderen Biota ausüben sowie Wasserpflanzen entwurzeln. Schiffsschrauben können auch eine unnatürliche Aufwirbelung von Feinsedimenten und dadurch eine Reduzierung des für das Pflanzen- und Algenwachstum nötigen Lichts verursachen.

Derzeitige Lage und Ausblick – Der Bericht gemäß Artikel 5 EU-WRRL und der Bewirtschaftungsplan im Donaueinzugsgebiet

Der Bericht gemäß Artikel 5 der EU-WRRL (Bestandsaufnahme 2004 / Danube Basin Analysis 2000) ist der erste Meilenstein auf dem Weg zur Erstellung nationaler und internationaler Flussbewirtschaftungspläne. Zu Oberflächengewässern enthalten diese Berichte eine Beschreibung der natürlichen Merkmale der Flussgebietseinheit und eine Analyse der jeweiligen Belastungen und Einwirkungen und der daraus folgenden Einschätzung, bei welchen Oberflächenwasserkörpern die Erreichung der Umweltziele der EU WRRL *gefährdet* ist.

Laut der von der IKSD erarbeiteten Bestandsaufnahme sind durch Schifffahrt, Energieerzeugung und Hochwasserschutz verursachte hydromorphologische Veränderungen einer der Hauptfaktoren, die die ökologische Integrität des Donaueinzugsgebiets beeinflussen. Diese Veränderungen stören die laterale Anbindung und die Längsdurchgängigkeit und führen zu einer allgemeinen Verschlechterung des ökologischen Zustands.

Heute sind 30 Prozent der Donau gestaut und in den letzten 200 Jahren sind 80 Prozent der ehemaligen Donau-Auen durch intensive Wasserkraftnutzung zur Stromerzeugung, Hochwasserschutz, Schifffahrt und Landnutzung verloren gegangen.

Der Bewirtschaftungsplan für das Donaueinzugsgebiet wird Ende 2009 fertig gestellt sein und ein Gemeinsames Maßnahmenprogramm im Hinblick auf hydromorphologische Veränderungen und Belastungen des Wasserzustands enthalten. Mit der Umsetzung des Plans bis 2015 wird die Erreichung und Erhaltung der Umweltziele für alle Oberflächengewässer im Donaueinzugsgebiet angestrebt.

3 Anforderungen der Schifffahrt und der Umwelt in Einklang bringen – zukünftiger Ansatz

Sowohl die Binnenschifffahrt als auch die ökologische Integrität haben bestimmte Grundanforderungen. Um für beide Bereiche annehmbare Lösungen zu finden, müssen diese Anforderungen klar festgelegt werden. Aus diesem Grund werden diese weiter unten aufgeführt. Es werden jedoch nicht in allen Fällen alle Anforderungen erfüllt. Die Umsetzung einer neuen, ganzheitlichen Planungsphilosophie (siehe unten) würde dieses Problem lösen und helfen, sowohl einen nachhaltigen Ausbau der Binnenschifffahrt im Donaueinzugsgebiet als auch die Umsetzung aller geforderten Umweltziele zu gewährleisten.

Die Binnenschifffahrt unternimmt Anstrengungen, um ihre Auswirkungen auf die Gewässerumwelt zu verringern. Dazu gehören nicht-bauliche Maßnahmen zur Verbesserung der Binnenschifffahrt auf der Donau (z. B. Flottenmodernisierung, neue Schiffstechnologien, intermodale Verbindungen, Flussinformationssysteme).

3.1 Anforderungen der Binnenschifffahrt

Eine Vielzahl nationaler und internationaler Rechtsinstrumente¹¹ regelt die Schifffahrt und gewährleistet unter anderem die Schifffahrtssicherheit. Um eine wirtschaftliche und sichere Binnenschifffahrt zu ermöglichen, beschreiben die folgenden Punkte die Grundanforderungen für alle mit der Binnenschifffahrt verbundenen Infrastrukturprojekte:

- *Mindestabmessungen der Fahrrinne (Tiefe und Breite) für einzelne Flussabschnitte im Rahmen und auf Grundlage eines strategischen Verständnisses der Binnenschifffahrtsanforderungen im gesamten Einzugsgebiet, einschließlich*
 - *Tiefe und Breite der Fahrrinne im Hinblick auf eine durchgängige Sicherstellung nachhaltiger und effizienter Schifffahrtsbedingungen.*
 - *Kurvenradius*
- *Bau- und Unterhaltungsmaßnahmen, z. B.*
 - *Niedrigwasserregulierung durch hydraulische Strukturen (z. B. Buhnen)*
 - *Ausbaggerung und dosiertes Auffüllen von Material*
- *zu bauende Infrastruktur unter Berücksichtigung der jeweiligen physischen und sonstigen Faktoren (z. B. Marktnähe und Anbindung an das weitere Verkehrsnetz)*

¹¹ Siehe Kapitel 2.1 und Anlage 1

3.2 Anforderungen der ökologischen Integrität

Flussökologie wird in der EU durch eine Reihe von Rechtsinstrumenten geregelt (wie oben ausgeführt). Die Umsetzung der Anforderungen der EU-WRRL und der damit verbundenen Konzepte ist von höchster Wichtigkeit und schreibt die Erreichung eines „guten ökologischen Zustands“ oder eines „guten ökologischen Potentials“ (erheblich veränderte und künstliche Wasserkörper) sowie keinerlei Verschlechterung des Wasserzustands vor.

Grundanforderungen für den Erhalt der ökologischen Integrität der Donau sind

- *geschützte/erhalten gebliebene natürliche oder ökologisch wertvolle Flusslandschaften, Flussabschnitte und Wasserpopulationen*
- *Renaturierung veränderter/belasteter Flussabschnitte und der an sie angrenzenden Landschaften*
- *dynamische und artenspezifische Flussbett- und Überschwemmungslandschaft (im Hinblick auf Strömungsstrukturen, Uferverlauf, Nebenarme und Auen), die ein dynamisches Gleichgewicht und angemessene Anbindungsbedingungen gewährleistet,*
- *ungehinderte Längs- und Quermigration aller Fischarten und anderer Wasserfauna zur Sicherstellung ihrer natürlichen und selbsterhaltenden Entwicklung, sowie*
- *ein ausgewogener Sedimenthaushalt.*

Diese Anforderungen sollten durch integrierte Konzepte und Pläne auf Grundlage einer flussgebietsweiten Charakterisierung/Typologie des Donau-Ökosystems und einem verfahrensorientierten „Leitbild“-Ansatz (Ansatz, der Referenzbedingungen und visionäre Leitlinien, die aquatische, amphibische und terrestrische Lebensgemeinschaften einbeziehen, umfasst) umgesetzt werden. Darüber hinaus beruht die einzugsgebietsweite einheitliche Überwachung auf bestehenden nationalen WRRL-konformen Überwachungsprogrammen.

3.3 Neue ganzheitliche Planungsphilosophie für einen gemeinsamen Ansatz

Um die Binnenschifffahrt und den Schutz des Flusssystemes im Donaueinzugsgebiet zu verbessern, ist eine gemeinsame Planungsphilosophie unerlässlich. Die Voraussetzung für die zukünftige Planung einer umweltverträglichen Binnenschifffahrt ist eine einheitliche Sprache über Bereichsgrenzen hinweg, das Verständnis der Lage der „anderen“ Seite sowie eine Kommunikations- und Diskussionskultur. Um einen interdisziplinären Ansatz und eine breitere Akzeptanz des derzeitigen und zukünftigen Planungsverfahrens von Beginn an zu gewährleisten, sollten die für Umwelt, Wasserwirtschaft und Verkehr zuständigen Ministerien, Wissenschaftler und Experten in den Bereichen Flussausbau, Schifffahrt, Ökologie, Raumplanung, Tourismus und Wirtschaftswissenschaft sowie Vertreter sonstiger Interessengruppen wie nichtstaatliche Umweltorganisationen und Vertreter aus der Privatwirtschaft mit einbezogen werden.

Bestehende Probleme, Anforderungen und Ziele müssen sowohl für die Schifffahrt als auch die Umwelt eindeutig nach festgelegten Ordnungsräumen und Flussabschnitten sowie im Hinblick auf spezielle bestehende und zukünftige Schifffahrtsprojekte ermittelt werden. Des Weiteren sollten entsprechende Maßnahmen zur Reduzierung der Umweltauswirkungen oder zur Renaturierung vorgeschlagen werden, um die Verschlechterung des ökologischen Zustands zu verhindern und das Erreichen der Umweltziele sicherzustellen. Sowohl Belastungen als auch Maßnahmen sollten durch gemeinsame Verständigung ermittelt werden.

Dieses Ziel sollte mit Hilfe eines interdisziplinären Vorgehens erreicht werden. Es müssen Möglichkeiten ermittelt werden, wie sowohl Umwelt- als auch Schifffahrtsbedingungen durch gemeinsame Projekte verbessert werden können. Es gibt einige beachtenswerte Beispiele für solche Projekte wie den Planungsansatz des Flussbaulichen Gesamtprojekts Donau östlich von Wien. Dieser allgemeine Ansatz sollte erneut eingesetzt werden, auch wenn dieses spezielle Projekt im Hinblick auf das SUP-Verfahren nicht in allen Bereichen dem bewährten Verfahren gefolgt ist.

4 Empfehlungen

4.1 Integrierter Planungsansatz für das Donaueinzugsgebiet

Um bei allen Oberflächengewässern einen „guten ökologischen Zustand“ oder ein „gutes ökologisches Potential“ zu erreichen und die Verschlechterung des ökologischen Zustands - wie von der EU-WRRL gefordert - zu verhindern, ist eine ganzheitliche Planungsphilosophie dringend erforderlich. Das Ziel sollten Flusslandschaften sein, die verschiedenen Zwecken dienen (z. B. Lebensräume für Flora und Fauna, Hochwasserschutz, Fischerei, Tourismus, Binnenschifffahrt). Einzugsgebietsweites Denken und grenzüberschreitende Zusammenarbeit sind Herausforderungen, für deren Bewältigung interdisziplinäre Planung und Entscheidungsfindungsverfahren erforderlich sind.

Maßnahmen zur Verbesserung der derzeitigen Situation sollten sowohl aus Sicht der Binnenschifffahrt als auch der Ökologie gesehen werden und insbesondere auf folgende Bereiche abzielen:

- *Flussabschnitte, in denen ein Ausbau der Fahrrinne erforderlich ist, sowie dessen Auswirkungen auf besondere ökologischen Eigenschaften und Wasserzustand*
- *Flussabschnitte, in denen Umwelterhaltungs- oder Renaturierungsmaßnahmen erforderlich sind, sowie deren Auswirkungen auf die Schifffahrt*

Da Binnenschifffahrtspläne und -projekte sich auf die Umwelt auswirken, müssen Umweltprüfungen durchgeführt werden, bevor Entscheidungen getroffen werden. Dies ist durch die Richtlinie über die strategische Prüfung der Umweltauswirkungen bestimmter Pläne und Programme (2001/42/EG) und die Richtlinie über die Umweltverträglichkeitsprüfung (85/337/EG) bei Projekten vorgeschrieben. Diese Verfahren ermöglichen es der Öffentlichkeit, ihre Meinung darzulegen, und alle Ergebnisse können im Genehmigungsverfahren des Projekts¹² berücksichtigt werden. Eine Kultur der integrierten Planung von Schifffahrts- und Umweltverbesserungsprojekten ist erforderlich, um Kosten für Rechtsstreitigkeiten, Verzögerungen und manchmal unsichere Ergebnisse soweit wie möglich zu vermeiden.

4.2 Leitsätze für die integrierte Planung

Um einen integrierten Planungsansatz für alle Pläne und Projekte umzusetzen, müssen sich alle beteiligten Interessengruppen auf gemeinsame Leitsätze einigen, die sowohl für die

¹² Weitere Informationen zu den Richtlinien und den Hinweisen der Kommission zur Umsetzung sind unter <http://ec.europa.eu/environment/eia/home.htm> verfügbar.

Umwelt als auch für die Schifffahrt zu annehmbaren Lösungen führen. Diese Planungsleitsätze sollten bei jedem Projekt innerhalb des Donaeinzugsgebiets angewendet werden und mindestens die folgenden Schritte, vor allem aber die gemeinsame Planung von Projekten zur Verbesserung des Umweltschutzes und der Schifffahrt als Schlüssel zur Beschleunigung des Verfahrens umfassen:

- *Schaffung interdisziplinärer Planungsgruppen, an denen die wichtigsten Interessengruppen, einschließlich der für Verkehr, Wasserwirtschaft und Umwelt zuständigen Ministerien, Wasserstraßenverwaltungen, Vertreter von Schutzgebieten, örtlichen Behörden, Nichtregierungsorganisationen, Tourismus, wissenschaftlichen Einrichtungen und unabhängige (internationale) Experten beteiligt sind,*
- *Festlegung gemeinsamer Planungsziele,*
- *Einrichtung eines transparenten Planungsprozesses (Information/Beteiligung) auf Grundlage umfassender Daten einschließlich der Umweltkennzahlen und aktuellen Normen für die strategische Umweltprüfung (SUP - für bestimmte Pläne und Programme) und die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP - für Projekte),*
- *Sicherstellung der Vergleichbarkeit von Alternativen und Machbarkeitsprüfung des Plans (einschließlich Kosten und Nutzen) und/oder Projekts (einschließlich Betrachtung von Status quo, Alternativen und nicht-baulichen Maßnahmen sowie Umwelt- und Ressourcenkosten),*
- *Einschätzung, ob das Binnenschifffahrtsprojekt gebietsweite/grenzübergreifende Auswirkungen hat,*
- *Unterrichtung und Befragung der internationalen Flusskommissionen im Donaeinzugsgebiet (IKSD, Donaukommission, Internationale Kommission des Save-Einzugsgebiets) und anderer möglicherweise betroffener Länder vor der Entscheidung über neue Ausbaumaßnahmen,*
- *Berücksichtigung des Bewirtschaftungsplans für das Donaeinzugsgebiet 2009, einschließlich des Gemeinsamen Maßnahmenprogramms, und der entsprechenden bereichsspezifischen und nationalen Bewirtschaftungspläne und Maßnahmenprogramme als Grundlage für integrierte Planung und Umsetzung von Binnenschifffahrtsprojekten und bis dahin Berücksichtigung der Anforderungen bereits bestehender Umweltschutzvorschriften,*
- *Festlegung und Sicherstellung der Voraussetzungen und Ziele der Binnenschifffahrt und der Fluss/Auenlandschaft, mit anschließender Berücksichtigung der Anforderung, Verschlechterungen zu verhindern sowie möglicher Schadensbegrenzungs- und/oder Renaturierungsmaßnahmen zur Umsetzung aller Umwelanforderungen,*
- *Versicherung gemäß den Anforderungen von Artikel 4(7) der EU-WRR darüber, dass es für die Erreichung des erforderlichen Ziels keine anderen technisch durchführbaren, umweltverträglicheren und nicht unverhältnismäßig teuren Mittel gibt, Vermeidung, oder zumindest Reduzierung der Auswirkungen struktureller/flussbaulicher Maßnahmen auf das Flusssystem mit Hilfe von Schadensbegrenzung und/oder Renaturierung bei Bevorzugung von rückbaubaren Eingriffen,*
- *Sicherstellung, dass bei der Planung der Schifffahrtsprojekte der Klimawandel und seine jeweiligen Auswirkungen berücksichtigt wird,*
- *Einsatz bewährter Verfahren zur Verbesserung der Schifffahrt¹³,*

¹³ Zu bewährten Verfahren über strukturelle Maßnahmen siehe u. a. die Papiere der EU-Aktivität „Wasserrahmenrichtlinie und hydromorphologische Gewässerbelastungen“ Technische Papiere und Fallstudien: Good practice in managing the ecological impacts of hydropower schemes, flood protection works and works designed to facilitate navigation under the EU WFD (Bewährte Verfahren zur Bewältigung der

- *Erstellung einer Rangliste möglicher Maßnahmen, um sicherzustellen, dass daraus Umwelt und Schifffahrt den größtmöglichen Nutzen ziehen und finanzielle Mittel so effektiv wie möglich eingesetzt werden,*
- *Gewährleistung flexibler Finanzierungsmöglichkeiten zur Ermöglichung integrierter Planung (einschließlich der Beteiligung aller Interessengruppen) und anpassungsfähiger Umsetzung sowie Überwachung*
- *Überwachung der Auswirkungen der Maßnahmen und ggf. Anpassung (Beispiele möglicher Maßnahmen in Anlage 2)*

4.3 Kriterien für den Flussausbau

Um die oben genannten Planungsleitsätze umzusetzen, sollten die folgenden Kriterien in der Entwurfsphase der Schifffahrtsprojekte angewendet werden:

- *Anwendung eines fallweisen Ansatzes, der bei der Festlegung der angemessenen Breite und Tiefe des Fahrwassers sowohl die Umweltanforderungen von Flussabschnitten als auch die strategischen Anforderungen der Binnenschifffahrt¹⁴ für das gesamte Einzugsgebiet berücksichtigt,*
- *Wenn möglich, „Arbeit mit der Natur“ durch die Umsetzung von Maßnahmen in Einklang mit gegebenen natürlichen gewässermorphologischen Prozessen gemäß dem Grundsatz eines möglichst geringen oder befristeten baulichen Eingriffs,*
- *integrierte Konstruktion von Regulierungsbauten unter gleichwertiger Berücksichtigung hydraulischer, morphologischer und ökologischer Kriterien,*
- *Umsetzung von Maßnahmen in adaptiver Form (z.B. Flusssohlstabilisierung durch granulometrische Sohlverbesserung, Niedrigwasserregulierung durch Buhnen),*
- *optimale Nutzung des Potentials für Flussrenaturierung (z.B. Renaturierung der Flussufer) und Wiederherstellung der Verbindung mit Nebenarmen,*
- *Sicherstellung, dass Hochwasserstände nicht erhöht, sondern im Idealfall verringert werden.*

5 Folgeaufgaben

IKSD, Donaukommission und Internationale Kommission des Save-Einzugsgebiets bemühen sich um die Annahme der Gemeinsamen Erklärung bis Ende Januar 2008.

IKSD, Donaukommission und Internationale Kommission des Save-Einzugsgebiets organisieren bis Mitte 2008 einen Workshop über die Sicherstellung der Anwendung, Überwachung und Bewertung der Gemeinsamen Erklärung.

Alle an diesem Verfahren beteiligten Organisationen gewährleisten die Befürwortung, Unterstützung und Anwendung der Gemeinsamen Erklärung.

Umweltauswirkungen von Wasserkraftprogrammen, Hochwasserschutzarbeiten und Arbeiten zur Förderung der Schifffahrt unter der EU-WRRL); Beispiele bewährter Verfahren, die im Rahmen des IKDS-Bewirtschaftungsplans für das Donaueinzugsgebiet entwickelt werden; bewährte Verfahren für integrierte Planungsansätze wie das „Flussbauliche Gesamtprojekt Donau östlich von Wien“.

¹⁴ Siehe auch Kapitel 2.1 (Rechtslage) und Kapitel 3.1 und 3.2 (Anforderungen der Binnenschifffahrt und der ökologischen Integrität)

Die Donaukommission organisiert vor Ende 2008 einen Sonderworkshop zu naturverträglichen Flussausbau- und -unterhaltungstechniken für Wasserstraßenverwaltungen und Schifffahrtsbehörden im Donaueinzugsgebiet.

IKSD, Donaukommission und Internationale Kommission des Save-Einzugsgebiets sowie Interessengruppen kommen einmal jährlich zusammen, um spezifische Ausbaumaßnahmen im Schifffahrts- und Umweltbereich zu diskutieren und bewährte Verfahren in Flusserhaltungsprojekten aufzuzeigen.

EBU und PIANC diskutieren und bewerten weiterhin in einem angemessenen Forum die Möglichkeiten nicht-baulicher Maßnahmen zur Verbesserung der Binnenschifffahrt im Donaueinzugsgebiet.

IKSD lädt die für Schifffahrt, Wasserwirtschaft, Umwelt und Wasserstraßenverwaltungen zuständigen Ministerien zu einem Treffen ein, um Rückmeldung zum Maßnahmenprogramm gemäß der EU-WRRL auf nationaler, Teileinzugs- und Donaueinzugsgebietsebene zu erhalten und um einen Informationsaustausch mit Interessengruppen durchzuführen.

Für Projekte, die derzeit umgesetzt werden oder sich in der konkreten Planungsphase befinden (siehe Anlage 3), sollten die in dieser Gemeinsamen Erklärung dargelegten Leitsätze angewendet werden. Fortschritte und Entwicklungen dieses Umsetzungsprozesses sollten der IKSD, Donaukommission und der Internationalen Kommission des Save-Einzugsgebiets von den zuständigen Behörden und/oder Ländern mitgeteilt werden.

An diesem Verfahren beteiligte Stellen gewährleisten die Entwicklung, Förderung und Integration wissenschaftlicher Forschungen zu Artenvielfalt, den Auswirkungen flussbaulicher Maßnahmen auf die Ökologie/Renaturierung von Auensystemen und zum Klimawandel.

Der/die Initiator/en neuer Projekte stellen sicher, dass entsprechende EU- und andere internationale Fördermittel bestmöglich genutzt werden (F&E, TEN-V, LIFE, Strukturfonds (EFRE), Kohäsionsfonds, ENPI, usw.), um die vollständige Umsetzung von Umwelt- und Verkehrsanforderungen zu gewährleisten. Über die Nutzung einiger dieser Fonds werden größtenteils nationale Regierungen zu entscheiden haben.

6 Anlagen

1. *Hintergrund zum rechtlichem Rahmen*
2. *Beispiele für mögliche Maßnahmen*
3. *Liste derzeitiger Binnenschifffahrtsprojekte - regelmäßig zu aktualisieren*
4. *Liste teilnehmender Organisationen*

Wichtige Dokumente, die während des Verfahrens nicht besprochen werden konnten:

- *Liste der Binnenschifffahrts-Engpässe*
- *Liste empfindlicher Flussabschnitte*

- Ende -