

1. Österreichisches Osteuropa-Forum, Klosterneuburg, 4.-5. April 2002

Dipl.Geogr. **ALEXANDER ZINKE**

Adresse: Zinke Environment Consulting for Central and Eastern Europe, Kalksburgstr. 6/4, A-1230 Wien
Telephon: +43-1-924 1196; Fax: +43-1-924 1199; E-mail: zinke.enviro@vienna.at; Internet: www.zinke.at

GRENZRAUM-KOOPERATIONEN BEIM GEWÄSSERMANAGEMENT VON MARCH UND THEIß - PROBLEME, ERKENNTNISSE UND KONSEQUENZEN

1. EINLEITUNG

Im Einzugsgebiet der Donau mit einer Fläche von 817.000 km² grenzen aneinander 17 Staaten, davon zehn Länder als direkte Donauanrainer (D, A, SK, H, HR, YU, RO, BG, MD und UA) und weitere drei Staaten (CZ, SLO, B-H) mit einem Flächenanteil von mindestens 2.000 km². Diese Region ist damit weltweit die internationalste Flußregion und das komplizierteste Gewässereinzugsgebiet. Weiters sind Flüsse typische Staatsgrenzen des Donaoraumes, was vor allem für die Donau, aber auch etwa für den Prut, die Save und die Drau gilt. Daraus ergeben sich unzählige Notwendigkeiten für grenz(fluß)überschreitende Zusammenarbeit, aber auch viele Komplikationen im politischen, wirtschaftlichen, kulturellen und Umwelt-Bereich, die im folgenden beim grenzüberschreitenden Gewässermanagement in zwei Modellregionen (Untere March, Obere Theiß) näher betrachtet werden.

Der politische und wirtschaftliche Wandel nach 1989 war Anlaß für diverse neue politische, wirtschaftliche und Umwelt-Initiativen speziell in den 90er Jahren. International geförderte Studien und politischer Druck auf mehreren Ebenen haben dazu geführt, daß speziell im Gewässermanagement im Donaoraum große Fortschritte erzielt wurden, wenn auch nach wie vor große Aufgaben zu bewältigen sind. Zu nennen ist hierbei besonders das Donau-Umweltprogramm (EPDRB Environmental Programme for the Danube River Basin), das 1991 initiiert, 1994 mit einem "Strategischen Aktionsplan" präzisiert und 1999 abgeschlossen worden ist.

Parallel dazu wurde ebenfalls ab 1991 die Donau-Schutz-Konvention (Convention for the Protection of the Danube River) erarbeitet und unterzeichnet, die 1999 in Kraft getreten ist und von der Donau-Schutz-Kommission (ICPDR: International Commission for the Protection of the Danube River) gemanagt wird. Das Ständige Sekretariat der ICPDR in der UNO-City in Wien hat die Ergebnisse des EPDRB übernommen und setzt diese Arbeit mit seinen diversen Expertengruppen fort (River Basin Management; Monitoring, Laboratory and Information Management; Emissions; Ecology).

Eine der wesentlichen Aufgaben der ICPDR ist die kontinuierliche und harmonische Zusammenarbeit ihrer Mitgliedsländer (9 Staaten, die Europäische Kommission, internationale Geldgeber und als Beobachter weitere Staaten, WWF, das Regional Environmental Center und die IAD - Internationale Arbeitsgemeinschaft Donauländer). Aktuell bekommt diese Arbeit noch größere Bedeutung aufgrund der Kandidatur mehrerer Donaoraumstaaten als neue Mitglieder für die Europäische Union. Dabei geht es konkret um die Erfüllung diverser rechtlicher Rahmenbedingungen speziell im Umweltbereich und hier wiederum besonders der neuen Wasser-Rahmenrichtlinie (2000/60/EC), die für alle Oberflächengewässer der EU einen "guten Zustand" bis zum Jahr 2015 verlangt, was durch konkrete integrierte Maßnahmenprogramme für "Einzugsgebiedsdistrikte" erreicht werden soll. Derzeit laufen diverse politische Verhandlungen über die Definition, Inhalte und Abgrenzungen dieser Aufgaben.

Der Erfolg politischer Programme ist aber erst an den Ergebnissen und Veränderungen auf der konkreten, lokalen Ebene zu messen. Noch gibt es viele prinzipielle Fragen der Staaten zu klären, aber es ist schon jetzt interessant, diese Entwicklungsprozesse zu verfolgen. Speziell betrachtet werden hier

die March/Morava zwischen Tschechien-Slowakei-Österreich und die obere Theiß/Tisa/Tysa/Tisza (Rumänien-Ukraine-Slowakei-Ungarn). Teilweise noch erheblich mit Schadstoffen belastet zeichnen sie sich noch durch wertvolle Aulandschaften und relativ geringe Infrastruktureingriffe aus. Aktuelle Probleme (viele Hochwässer, Giftunfälle, dünne Verkehrsnetze bei wachsender Wirtschaftsentwicklung) gefährden aber die außerordentlichen Naturpotentiale, die teilweise international geschützt oder zum Schutz empfohlen sind, und schon begonnene Renaturierungsprojekte.

2. DIE UNTERE MARCH

Die March (Morava) ist der unterste Nebenfluß der Oberen Donau. Sie entwässert auf einer Länge von 353 km und auf einer Gesamtfläche von 26.642 km² den Osten von Tschechien (Mähren) sowie kleine Teile von Österreich (3.670 km² im nordöstlichen Niederösterreich) und der Slowakei (2.283 km² Region Zahorie). Die Untere March bildet auf 69 km von der Thaya-Mündung bis zur Mündung in die Donau die Grenze zur Slowakei. Die Region gilt als relativ trocken (ca. 600 mm pro Jahr), auch wenn es in der Quellregion bis über 1.100 mm Niederschläge gibt.¹ Zu den ursprünglichen grenzüberschreitenden Naturereignissen zählen regelmäßige Frühjahrshochwässer, die sich speziell an der Unteren March noch weitflächig in einer weitgehend intakten Aulandschaft ausbreiten können, welche sich als feuchter Grüngürtel zwischen dem Marchfeld und den Kleinen Karpathen erstreckt.

Speziell die Untere March ist ein alter Siedlungsraum mit über 2000 Jahren wechselvoller Geschichte, wobei extensive landwirtschaftliche Nutzungen immer im Vordergrund standen. Dabei entstand ein ökologisch wertvolles Mosaik aus großflächigen Hartholzauwäldern, ufernahen Weichholzstandorten und Gewässern (Fluß, Altarme und alte Mäander, Röhrichte, natürliche und künstlich angelegte Stehgewässer) sowie landwirtschaftlichen und zerstreuten Siedlungs-Flächen.

Bis 1918 war die March kein echter Grenzfluß. Ende des 19. Jahrhunderts gab es noch 12 Übergangsstellen (eine Eisenbahn, vier Brücken und sieben Fähren) und regen Verkehr über die March, aber durch den Eisernen Vorhang (1951-89) kam die Entwicklung fast zum Stillstand².

Seit den 30er Jahren gibt es eine bilaterale Grenzgewässerkommission (Staatsvertrag von 1928; früher mit CSSR, heute getrennt mit CZ und SK). Sie war verantwortlich für große Regulierungsmaßnahmen (zur Verbesserung der Schifffahrt und des Grenzverlaufes wurden insgesamt 23 Mäanderschlingen durch- und abgetrennt und viele Ufer befestigt) von Ende der 30er bis Ende der 60er Jahre. Dies führte allerdings nicht nur zu ökologischen Eingriffen, sondern - zusammen mit noch aktuellen massiven Flußbettbaggerungen bei Dürnkrot - flußabwärts von Sierndorf/Male Leváre auch zu ernststen hydrologischen und morphologischen Problemen (bis über 2 m Sohlerosion und in der Folge zu Grundwasserabsenkungen in ufernahen Zonen und zu verstärkten Sedimentationen in der Au).³

Seit 1990 kam es zu zaghaften neuen grenzüberschreitenden Kooperationen und Regionalentwicklungsaktivitäten, die in den letzten Jahren an Intensität zunahmen und im Rahmen der erwarteten EU-Beitritte von Tschechien und der Slowakei nach Meinung des Autors noch eine ungeheure Dynamik entwickeln werden. Dabei stellten Umweltgruppen schon in der am 8. April 1990 in Bad Deutsch-Altenburg verabschiedeten "Donau-Charta - Erklärung zum nachhaltigen Wirtschaften im Mittleren Donaunraum" besorgt fest, daß diese Landschaft einerseits ökologisch weitgehend intakt und insgesamt von europaweiter Bedeutung ist (z.B. größter Auwiesenkomplex in Mitteleuropa in

¹ Zinke Environment Consulting and M. Popovici: Thematic Maps of the Danube River Basin –Social and Economic Characteristics, with particular attention to Hot Spots, Significant Impact Areas and Hydraulic structures. Danube Pollution Reduction Programme – Programme Co-ordination Unit, UNDP/GEF Assistance. Vienna 1999. 110 pages including 12 A3 maps.

² E. Busek: Grenze und Verkehr. In: Kurier (Tageszeitung) v. 24.10.2001. S. 37.

³ K. Holubová: Hydrology and river regulation. In: Seffer, J. & Stanová V. (eds.): Morava River Floodplain Meadows - Importance, Restoration and Management. DAPHNE - Centre for Applied Ecology, Bratislava 1999. P. 7-23.

Zahorie, größte baumbrütende Weißstorchkolonie Europas bei Marchegg, einer der besterhaltenen Hartholzwaldbestände in Europa im tschechischen March-Thaya-Winkel), andererseits aber vor einem "Raubbau der natürlichen Ressourcen und Eingriffen in die Landschaft für kurzfristigen Profit" geschützt werden muß. Statt einer Wiederholung der Fehler in den westlichen Wirtschaftssystemen soll in dieser Region die Chance für eine nachhaltige Wirtschaftsentwicklung genutzt werden, was Umweltverträglichkeitsprüfungen für alte Entwicklungskonzepte und Infrastrukturverträge verlange, und die Beteiligung der lokalen Bevölkerung auf trilateraler Ebene (SK, A, CZ) an der zukünftigen Gestaltung der Region.⁴

2.1. ÖKOLOGISCHE REVITALISIERUNGS-MAßNAHMEN

Der Großteil der March-Thaya-Auen sind seit vielen Jahren national und international festgeschriebene Schutzgebiete (z.B. Natur- und Landschaftsschutzgebiete des Landes Niederösterreich, CHKO Zahorie = streng geschütztes, slowakisches Landschaftsschutzgebiet March-Auen, nationale Ramsargebiete⁵ seit 1983 bzw. 1993, österreichische Natura 2000-Gebiete gemäß EU-FFH-Richtlinie). Daraus ergeben sich für beide Staaten Verpflichtungen zum qualitätssichernden Gebietsmanagement, so wie das etwa der WWF Österreich im Reservat "Marchauen Marchegg" vorbildlich tut. Die fortschreitende Degradierung des österreichischen Ramsargebietes war 1991 Anlaß für eine Überprüfungsmission ("Monitoring Guidance Procedure") im Auftrag des Ramsarsekretariates, was einer der Auslöser für diverse Verbesserungskonzepte und Maßnahmen ("wise use") war.

Es kam in den 90er Jahren in der Slowakei im Rahmen von nationalen und internationalen Projekten zu einer ersten genaueren ökologischen Inventarisierung und Erhebung von Schwachstellen der March-Auen, wofür ebenfalls Revitalisierungsmaßnahmen überlegt und einige Pilotprojekte umgesetzt wurden. In beiden Ländern ging und geht es um die Wieder-Vernetzung von Fluß und Au und damit die Intensivierung autotypischer Entwicklungsprozesse in diversen Habitaten (Wald, Mäander, Wiese) und bei Schlüsselpopulationen (Fische), die durch die Marchregulierung teilweise ernst beschädigt wurden. Diese Projekte sind (ohne Anspruch auf Vollständigkeit!):

- ✓ Management-Konzept für das WWF-Reservat Marchauen-Marchegg (1986)
- ✓ Ramsarkonzept für die österreichischen March-Thaya-Auen (1994)
- ✓ GEF⁶ Development Concepts (1998) for the Czech and the Slovak Parts of the Morava and Dyje Floodplains
- ✓ Remorava - slowakische Analyse der Marchregulierung und Renaturierungskonzept (1995-1998)
- ✓ Trialog - Trilaterales Regionalentwicklungskonzept für die March-Thay-Region (1998)⁷
- ✓ Trilaterale Kooperationsziele der regionalen Umweltorganisationen (WWF, Veronica, SZOPK/Daphne und Distelverein)
- ✓ Sitzungsprotokolle der bilateralen Grenzgewässerkommissionen (A-CSFR 1990 bis 1992; ab 1993: A-SK für die Untere March) zur gemeinsamen Bewirtschaftung und Erhaltung des Grenzflusses (Flußbatterhaltung, Hochwasserschutz, Schifffahrt etc.)
- ✓ Konzept für ein Biosphärenreservat (EU-Interreg 2001-2002).

An konkreten Revitalisierungsprojekten an der Unteren March sind zu nennen (wieder ohne Anspruch auf Vollständigkeit!):

⁴ Ecological Bricks for Our Common House of Europe. Politische Ökologie, Sonderheft 2, Oktober '90, 8. Jahrgang. München 1990. S. 59-61.

⁵ Ramsarkonvention (1971; von Österreich 1982 unterzeichnet) über Feuchtgebiete, insbesondere als Lebensraum für Wasser- und Watvögel von internationaler Bedeutung

⁶ GEF: Global Environment Facility, ein UN-Budget u.a. für internationale Gewässer, in diesem Fall von der Weltbank gemanaget

⁷ ALLPLAN: Trialog - Trilaterales March-Thaya-Konzept. Im Auftrag des österreich. Bundesministeriums für Umwelt, Jugend und Familie und der Niederösterreich. Landesregierung. Wien 1998.

- ✓ Österreichisches EU-Life-Projekt I (1995-98): Erhebung von Grundlagendaten und Vor-Planung ((flußbaulich ökologisches Gesamtkonzept)
- ✓ Österreichisches EU-Life-Projekt II (1998-2002): Detailplanung und Umsetzung besonders im WWF-Reservat
- ✓ GEF - Pilotprojekt: Wiederanbindung von vier slowakischen Mäanderschlingen (1996-97)
- ✓ EU-Phare Multi-country Project - Slovak sub-project 1998-2000: Renaturierung diverser Auwiesen und (bilaterales) Konzept für die verbesserte Wiederanbindung von Mäandern (Re-Mäandrierung)
- ✓ Diverse Artenschutzprojekte für Weißstorch, Biber, Urzeit- und Flußkrebse und Fische.

Die Gesamtinvestitionen alleine für diese Maßnahmen belaufen sich auf weit über EUR 7 Millionen.

Zur besseren Kommunikation und Abstimmung dieser Projekte gab es dabei zwar diverse interne, aber nur wenige externe Arbeitsgruppen (z.B. österreichische Ramsarplattform, Authorities-Fora und Expertenmeetings der Phare-Projekte). Eine notwendige grenzüberschreitende und integrierte Experten- und Fachbehördenkooperation (Regional- und Verkehrsentwicklung; Wasser-, Land- und Forstwirtschaft, Flußbau und Ökologie) funktioniert leider bisher nur in Teilgruppen, unregelmäßig und zögernd, so daß es bis heute keine gemeinsames March-Entwicklungskonzept oder gar gemeinsame Maßnahmen gibt, sondern nur fallweise Information und Bitte um Zustimmung. Auf nationaler Projektebene fehlten bisher - mit Ausnahme der Phare-Projekte - die Mittel für regelmäßige bilaterale Experten-Meetings, und die jährlich tagende Grenzgewässerkommission hat sich bisher noch nicht zu solch weitreichenden Kooperationen entschlossen. Somit gibt es diverse nationale Renaturierungskonzepte und Pilotmaßnahmen für jede Flußseite, aber kein aufeinander abgestimmtes March-Revitalisierungs-Programm.

Dies ist deshalb problematisch, da die umfangreichen slowakischen Forschungen (via Remorava und Phare) zum Ergebnis kamen, daß simple Mäanderöffnungen zum Fluß innerhalb weniger Jahre wieder zusedimentiert werden (wie dies bei den Pilotprojekten, speziell den vier slowakischen Maßnahmen seit 1997 passiert), und daß einzig eine weitgehende Re-Mäandrierung (d.h. volle Umlenkung des Flusses in die alten Mäander) den schädlichen Trend von Sohlerosion und Auflandung der Au stoppen bzw. umkehren kann. Diese 1999 formulierte Erkenntnis⁸ von Flußingenieuren eines dringenden Handlungsbedarfes hat bisher aber noch wenig Reaktionen der Grenzgewässerkommission ausgelöst, da ein solches Vorhaben ein großes politisches Engagement (Investitionen, Grenzverlauf) verlangt.

Auf trilateraler Naturschutz-Ebene kam es allerdings im November 1999 zu einem internationalen Behörden-NGO-Meeting, bei dem die Einrichtung einer "Trilateralen Ramsarplattform" unter Leitung der Umweltministerien von Österreich, Tschechien und der Slowakei beschlossen wurde; am 30. August 2001 wurde dazu ein trilaterales *Memorandum of Understanding* unterzeichnet zur Errichtung und gemeinsamen Entwicklung (Schutz und nachhaltige Nutzung) eines trilateralen Ramsargebietes March-Thaya-Auen. Damit ist auf dieser Ebene eine klare Entwicklungslinie vorgegeben, die aber noch umzusetzen und dabei kaum von den schwierigen Fragen des zukünftigen Gewässer-managements und der gesamten Regionalentwicklung zu trennen ist.

2.2. KONFLIKTSEKTOR VERKEHRINFRASTRUKTUR

Parallel zum Flußgebietsmanagement gab es in den letzten 12 Jahren Überlegungen, Pläne und Aktivitäten zum Ausbau einer grenzüberschreitenden Verkehrsinfrastruktur. An der Unteren March ergeben sich daraus seit Jahren mehrere Konflikte mit dem Naturschutz, konkret in Form von neuen Straßenbrücken und der Errichtung des Donau-Oder-Elbe-Kanals. Beide Vorhaben stehen im nämlich Widerspruch zu den Schutzverordnungen und Revitalisierungen (vgl. Karte):

2.2.1. Straßenbrücken

⁸ Zinke Environment Consulting: Results and Experiences from EU-Phare Morava-Dyje Wetland Restoration Projects - Dissemination Workshop for the Danube Basin. Bratislava, 2-3 December 1999. Vienna 1999. 60 pages.

Nach der Öffnung des Eisernen Vorhangs kamen als konkrete Grenzübergangsstellen zu der weiterhin benutzbaren Eisenbahnbrücke bei Marchegg (jetzt gesteigerter Zugverkehr: von früher zwei Zügen pro Tag ab 2000 zwölf werktägliche Verbindungen) lediglich seit 1994 eine Pontonbrücke bei Hohenau/Moravský Ján im Dreiländereck und seit 6. Mai 2001 eine Fähre bei Angern/Záhorská Ves: Beide funktionieren nicht permanent, da sie nachts und bei Hochwasser eingestellt sind.⁹ Die Angerner Auto- und Personen-Fähre wurde noch Anfang der 90er Jahre bei einer Bevölkerungsabstimmung abgelehnt, dann aber wieder in Angriff genommen und hätte nach ihrem erfolgreichen Testbetrieb schon ab Ende 1999 funktionieren können; mangelnder politischer Wille verzögerte aber die österreichischen Formalitäten.

Die Pontonbrücke Hohenau war 1994 als Provisorium erbaut und sollte - etwa laut Niederösterreichischem Landesverkehrskonzept von 1996 - zu einem internationalen Brückenübergang (24 Stunden für Schwerlastverkehr) ausgebaut werden. Dagegen gibt es erhebliche Bedenken aus Naturschutzsicht, welche die sog. "Ramsarplattform"¹⁰ in einer Stellungnahme im März 1998 verbreitet hat.¹¹ Dabei wurde die Brücke zusammen mit den notwendigen Zufahrtstrassen wasserbaulich (Einschränkung des Hochwasserabflusses) und naturschutzfachlich (vergrößerte Störungen sensibler und geschützter Vogel- und Amphibienarten in international geschützten Auegebieten) negativ beurteilt und als schlechteste Variante gegenüber alternativen Standorten in Angern und Dürnkrot gereiht.

Im Herbst 2001 tauchte ein weiteres Straßenbrückenprojekt des Landes Niederösterreich auf, nämlich eine Schwerlastbrücke neben der Eisenbahnbrücke Marchegg/Devinska Nova Ves. Deren Fertigstellung versprach Landhauptmann Erwin Pröll bis 2004¹². Demnach soll die - auf vorhandene Pfeiler neben die alte Marchegger Eisenbahnbrücke zu setzende und bereits genehmigte - Radfahrerbrücke nur die Vorstufe für diese Großinvestition sein, welche derzeit auf ihre Realisierbarkeit überprüft wird.

Diese LKW-Brücke ist allerdings in ganz anderen Dimensionen zu beurteilen als alle anderen Projekte: Zum einen wird sie in Verbindung gebracht mit der Ansiedlung eines neuen PKW-Zuliefererwerkes der Firma Magna in Marchegg, wofür der niederösterreichische Wirtschaftsförderer ECOPLUS bereits Gewerbeflächen bei Marchegg angekauft haben soll. Magna soll PKW-Teile für die nahe VW-Fabrik in Devinska Nova Ves produzieren. Dabei stellt sich die Frage, wieso ein solcher Verkehr nicht auch per Bahn erfolgen kann, da die vorhandene Bahnlinie beide Fabriken auf kurzer Strecke schon heute verbinden kann und große freie Kapazitäten hat.

Die Standortfrage einer solchen Straßenbrücke muß dabei nicht nur die unmittelbare Überquerung eines wertvollen Feuchtgebietes betrachten, sondern auch die indirekten Effekte. Aus überregionaler und mitteleuropäischer Sicht eröffnet ein solcher Verkehrsübergang nämlich völlig neue, viel weiter greifende Dimensionen für:

- Eine neue Verkehrsachse der Großräume Wien-Bratislava: Diese Brücke wäre die bevorzugte Route gegenüber der vor Baubeginn stehenden neuen Verbindung über die Ost-Autobahn (A4) via Bruck/Leitha-Kitsse bzw. Hainburg sowohl für
 - den lokalen Pendler- und Warenverkehr als auch
 - den Ausflugsverkehr zwischen den Städten und in die umliegenden Erholungsräume.
- Eine neue LKW-Transitroute zwischen Ost-/Südost-Europa und Mittel-/Nordwest-Europa, welche eine neue Verknüpfung mit TINA-Trassen¹³ aus Polen und Ost-Slowakei/Ukraine bringen würde.
- Eine neue Industrie- und Gewerbeansiedlungsachse, die es bisher nördlich der Donau noch gar nicht gibt. Dies betrifft nicht nur den unmittelbaren Grenzbereich, sondern auch die völlig neuen

⁹ E. Busek: Grenze und Verkehr

¹⁰ Arbeitsgruppe österreichischer Bundes- und Landesbehörden sowie Umweltorganisationen, die seit 1996 die Umsetzung der EU-Life-Revitalisierungsprojekte in den March-Thaya-Auen koordiniert

¹¹ Distelverein: Brücken über die March - Stellungnahme der Ramsar-Plattform v. 20.3.1998. 5 S.

¹² Grenze über die March gesperrt. Die Presse v. 16.2.2002

¹³ TINA: Transport Infrastructure Needs Assessment for EU Accession Countries; das EU-Koordinationsbüro ist bei der Gemeinde Wien angesiedelt.

Anschlußrouten durch das südliche Marchfeld (geplante Schnellstraße B 8a Wien- Obersiebenbrunn - Marchegg-Bahnhof) und westlich von Stupava.

Für den bis heute noch wenig erschlossenen Grenzraum im östlichen Marchfeld und südlichen Zahorie-Gebiet ist das eine negative Entwicklungsperspektive, mit folgenden neuen Effekten:

- ➔ Ansiedlung weiterer Zuliefererbetriebe für die Großstädte;
- ➔ Errichtung von Verkehrsservicezentren (Tankstellen, Fastfood-Buffets, Restaurants, Motels, Werkstätten) mittels neuen
- ➔ Verkehrsinfrastrukturen (neue Nebenstraßen zu den Wirtschafts-, Freizeit- und Siedlungs-parks);
- ➔ Erweiterung von Wochenend- und Neubau-Siedlungen;
- ➔ Ausbau von Freizeitanlagen (z.B. als Gelsen-freie Ferienparks, "Anglerooasen" am Marchufer);
- ➔ Errichtung von Shopping Centern mit Kinos, Diskotheken und Erlebnis-Restaurants etc.

Ein solcher Entwicklungsschub ist auch von anderen europäischen Grenzregionen (siehe Entwicklung bei Grenzübergang Hegyeshalom) und Ballungsräumen (z.B. Region Basel-südliches Elsaß-Südbaden) bekannt, und wird direkt und indirekt die Wertigkeit der March-Auen als Schutzgebiet und Rückzugsraum für bedrohte Tier- und Pflanzenarten aggressiv beschneiden und mittelfristig zerstören.

Dabei führt die Trasse selbst zwar nur auf einer bestehenden Brücke und Querdämmen, aber das neue, vergrößerte Bauwerk hätten weitgreifende *indirekte* Auswirkungen auf die Aulandschaft ober- und unterhalb aufgrund der

- ➔ massiven zusätzlichen Lärm- und Abgasbelastung und
- ➔ erheblichen Störungs- und Zerschneidungseffekte.

Der provisorische Grenzübergang Pontonbrücke Hohenau wurde diesbezüglich schon 1994-1995 intensiv untersucht¹⁴. Nur auf österreichischer Seite wurden Störreize von Vögeln auf 150 Hektar Fläche bei allen 18 Indikatorarten notiert, wobei einige Arten bei Unterbrechung des Grenzverkehrs (z.B. wegen Hochwassers) vorübergehend wieder auftauchten.

Im Raum Marchegg käme es außerdem zum Verlust der in den letzten Jahren entwickelten Naherholungs- und Tourismusfunktion für Natur-Beobachter, Donau-Radfahrer und Kulturstättenbesucher, für die speziell die Radbrücke Marchegg als weiter Attraktion vorgesehen war. Der Donau-Nationalpark, die Marchfeld-Schlösser und die Storchentadt Marchegg sowie die Ruine Devin und der Au-Radweg-Lehrpfad Devin - Srek-Auwiesen - Vysoka-pri-Morave bilden heute ein europaweit einmaliges Ensemble für grenzüberschreitenden sanften Tourismus.

Im Fall des Baus einer LKW-Brücke ist auch ein Konflikt innerhalb der Europäischen Kommission denkbar, da die EU-Generaldirektionen für Verkehr, Wirtschaft und Regionalentwicklung hier völlig konträre Interessen verfolgen dürften wie die GD Umwelt, welche sich nicht nur durch EU-Life- und EU-Phare-Projekte in den vergangenen Jahren für die Revitalisierung der March-Auen engagiert hat, sondern generell zuständig ist für die nachhaltige Qualitätssicherung der Naturressourcen durch die

- EU-Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie (92/43/EEC) mit den gefährdeten Natura 2000-Gebieten "March-Thaya-Auen", "Pannonische Sanddünenlandschaft", "Wacholderheide Siebenbrunn" und "Weikendorfer Remise" sowie der indirekt betroffenen "Donau-Auen" und die potentiellen Natura 2000-Gebiete auf slowakischer Seite, und
- EU-Wasserrahmen-Richtlinie (2000/60/EC), die seit Dezember 2000 eine Verbesserung der Qualität von Fließgewässern verlangt (d.h. ein Verschlechterungsgebot des status quo).

Beide Richtlinien sind auch bereits relevant für EU-Beitrittskandidaten, d.h. die GD Umwelt dürfte – ähnlich wie in anderen Fällen - schon vor dem Beitritt erhebliche Bedenken gegen ein solches Projekt äußern, zumal dessen Realisierung auf slowakischer Seite nur mit Hilfe von EU-Mitteln realisierbar erscheint.

¹⁴ Distelverein: Brücken über die March

Darüber hinaus sind die von der Slowakei und Österreich gelisteten Ramsar-Gebiete und nationale Natur- und Landschaftsschutzgebiete entlang der Unteren March-Auen nicht von der angrenzenden Entwicklung hermetisch abschottbar, zumal die Qualität dieser Gebiete vom Zustand ihres Umlandes abhängen, mit dem sie etwa über Organismenwanderungen oder hydrologische Prozesse eng verbunden sind.

Obwohl nach heutigem Stand der politischen Überlegungen und Umweltverträglichkeitsfragen die endgültige Entwicklung noch nicht prophezeit werden kann, so scheint an der March einzig der Raum Angern/Záhorská Ves für eine Straßenbrücke über die March mit all ihren wirtschaftlichen Folgewirkungen (landschafts-)ökologisch und wasserwirtschaftlich relativ geeignet. Auf dieser Route gibt es auch bereits eine wirtschaftliche Entwicklungsachse entlang der Bundesstraße B 8, inklusive ausgebauter Bahnlinie. Auf slowakischer Seite gibt es hier bisher nur eine schwache Achse entlang der Bahnlinie Záhorská Ves - Vysoká pri Morave - Zohor (Autobahn E 15), da die Infrastruktur-Entwicklungslinie vom Großraum Bratislava aus nach Norden über Stupava-Malacky orientiert wurde. Wo genau eine (Umgehungs-)Straße beiderseits des Marchübergangs anzubinden wäre, ist noch nicht genügend untersucht. Es ist klar, daß es keine optimale Lösung geben kann, aber es muß prioritäres Ziel sein, die ganz wenigen, noch weitgehend unbelasteten, unerschlossenen und typischen Räume an der March nicht auch noch dem erwarteten Wirtschaftsboom zu opfern.

2.2.2. Donau-Oder-Elbe-Kanal

Seit dem 17. Jahrhundert gibt es Pläne, zur Belebung des Handels eine neue Nord-Süd-Schiffahrtsverbindung entlang von March und den Oberläufen von Oder und Elbe zu schaffen. Aber erst 1938-43 wurde ein erstes Teilstück bei Großenzersdorf gebaut, worauf es wieder bis in die 80er Jahre dauerte, um neue konkrete Pläne und Studien zu erstellen. In den 90er Jahren gab es diverse öffentliche Werbeveranstaltungen in Tschechien und Österreich der im "Verein Donau-Oder-Elbe" in Prag gruppierten Kanal-Befürworter (diverse regionale Körperschaften und Unternehmen).

Die Attraktivität des Kanales wird einerseits durch den Anschluß von Industriezonen in Ost-Tschechien und Süd-Polen an den Donaauraum, die Ost- und die Nordsee erläutert, andererseits durch seine Multifunktionalität (Naherholung, Tourismus, neue Verkehrsroute), welche wiederum Kompensation sein soll für die ökologischen Eingriffe, die zu seiner Errichtung notwendig sind.

Massive Kritik gibt es nämlich nicht nur wegen seiner zweifelhaften wirtschaftlichen Notwendigkeit und generellen Machbarkeit (finanziell, technisch, rechtlich), sondern auch wegen der zahlreichen direkten und indirekten Eingriffe in Flußlandschaften. Nach einer WWF-Studie von 1999¹⁵ wird der Kanal zwar immer wieder als schon teilweise errichtetes und relativ kleinräumiges Vorhaben präsentiert, tatsächlich macht er aber nur in seiner Gesamtheit von über 1.600 km Länge und durch den Bau von rund 80 Staustufen, Schiffshebewerken, Kanalbrücken und Schiffstunneln Sinn. Dadurch würden 61 Naturschutzgebiete mit einer Gesamtfläche von über 400.000 Hektar betroffen, was europaweit einmalig wäre.

Speziell betroffen wäre die Aulandschaft der Unteren March, wobei es mehrere alternative Trassen gibt:

- Von Wien (Lobau) durch den Nationalpark und das Marchfeld bis Angern, danach entweder mittels Kanalbrücke über die March durch die slowakischen March-Auen (Zahorie) bis Kutý, oder entlang der österreichischen Marchauen (u.a. mittels Kanaltunnel!) bis Hohenau.
- Von Bratislava/Devínska Nova Ves durch die slowakischen Marchauen (Zahorie) bis hinauf nach Kutý.

In beiden Fällen käme es zu schweren Zerschneidungen (Barrierewirkung für Biokorridore, Zerstückelung von gefährdeten Habitaten) geschützter trockener (Sanddünen) und feuchter Naturlandschaften, zu Veränderungen des Wasserhaushaltes (z.B. Umleitung von Donauwasser in die March, veränderte Grundwasserströme) und der Gewässergüte (Schiffsverkehr, Freizeitanlagen).

¹⁵ Zinke Environment Consulting: Donau – Oder – Elbe: Living Rivers oder Kanal. Eine aktuelle Analyse aus Naturschutzsicht. Im Auftrag des WWF. Wien 1999. S. 6

Die slowakische Variante bekam im Juli 2000 neue Aktualität, als die Tschechischen Häfen beim Umweltministerium in Bratislava Pläne für einen PKW-Verladehafen bei Devinska Nova Ves einreichten¹⁶. Dieser soll unter anderem zum KFZ-Transport für das nahegelegene Volkswagen-Werk dienen, würde aber zur Befahrbarkeit ebenfalls schwere Eingriffe in das Mündungsgebiet der March in die Donau bedingen, das vor allem für den Vogelschutz von überregionaler Bedeutung ist. Man kann - schon aufgrund der Identität des Betreibers - davon ausgehen, daß dieses Hafenprojekt nur die Vorstufe für die internationale DOE-Kanalroute wäre. Seit Mai 2001 läuft ein internationales Umweltverträglichkeitsverfahren, für das wegen der grenzüberschreitenden Projektauswirkungen auch österreichische Umweltbehörden Parteistellung angemeldet haben. Im Frühjahr 2002 ist plötzlich auch wieder die slowakische Regierung am DOE-Kanal interessiert.

2.3. PERSPEKTIVEN FÜR DIE UNTERE MARCH

Es ist aus heutiger Sicht klar, daß in Kürze eine Vorentscheidung fallen wird über die Zukunft dieser Flußregion. Entweder wird dem ökologischen Wertigkeit Vorrang gegeben und damit die weitere Revitalisierung vorangetrieben, oder aber es kommt zu einer Wende in Richtung großer neuer Verkehrsinfrastrukturen und Wirtschaftsraumentwicklung, die nachhaltig zu einer Degradierung geschützter Naturräume führen werden. Da die Slowakei auf finanzielle Unterstützung durch die EU angewiesen ist, kommt (nieder-)österreichischen Behörden und Politikern die Führungsrolle zu. Derzeit sieht es danach aus, daß der wirtschaftlichen Vision Vorrang gegeben wird und daß ökologische Bedenken weggewischt werden. Offen ist allerdings, welche Position die Europäische Kommission einnehmen wird, da sie beiderseits des Flusses ökologische Investitionen getätigt hat und durch eigene Richtlinien keine ökologischen Verschlechterungen zulassen darf. Andererseits gibt es durch die EU-Osterweiterung gewaltigen Druck auf eine Verbesserung der Verkehrsinfrastrukturen und auf ein Zusammenwachsen der Wirtschaftsräume entlang der bald nicht mehr bestehenden Grenzen.

Ob der lokalen Bevölkerung und ihren Gemeindeparlamenten bewußt ist, vor welcher historischen Wahl sie derzeit stehen, darf bezweifelt werden, da sie über den persönlichen Erfahrungs- und Vorstellungshorizont der meisten Anwohner weit hinausgeht; genauso ist fraglich, ob sie den Verlockungen kurzfristiger Gewinne (Verkauf von Bauland und Gewerbeflächen) standhalten. Nicht unwesentlich wird sein, wieviel Druck lokale und internationale Umweltorganisationen machen werden, denn sie haben sich ja 1990 mit der "Donau-Charta" eine eigenes Ziel vorgegeben, das 12 Jahre später in Frage steht.

3. DIE OBERE THEIßREGION

Eine ähnliche und doch ganz andere Grenzflußregion ist die Theiß. Auch diese befaßt sich mit drängenden Fragen der Wasserwirtschaft und des Naturschutzes, mit wirtschaftlichen Strukturproblemen und Fragen der Realisierbarkeit des EU-Beitrittes.

3.1. VERÄNDERUNGEN VON FLUß UND AULANDSCHAFT

Die Theiß ist mit 966 km der längste Nebenfluß der Donau mit dem größten Einzugsgebiet (157.200 km²) und dem zweitgrößten Abflußvolumen (813 m³/sec)¹⁷. Der Naturraum wurde bereits ab Mitte des 19. Jahrhundert stark verändert, als in der ungarischen Theißebene mittels Hochwasserschutzdämmen

¹⁶ WWF: Navigation on Europe's Lifeline: the Danube. Impacts, Threats and Opportunities. Part A: Ecology; Part B: Technical Perspectives. Vienna 2002. P. 70-72.

¹⁷ Programme Coordination Unit UNDP/GEF Assistance: Danube Pollution Reduction Programme – Strategic Action Plan for the Danube River Basin 1995-2005, Revision 1999. Vienna. S. 28.

3,5 Millionen Hektar an Feuchtgebieten, also Überflutungsräumen, vom Fluß abgekoppelt und v.a. landwirtschaftlichen Nutzungen verfügbar gemacht wurden. Von der alten, morphologischen Aulandschaft gingen insgesamt 83,9% verloren¹⁸:

Theiß-Region	Morphologische Aue in km²	Rezente Aue in km²
Ukraine	200	159
Rumänien	313	
Ungarn	4,637	914
BR Jugoslawien	2,392	142
S Theiß	7,542	1,215

WWF 1999

Im massiv verkürzten Flußbett von einst 1.420 km kam es zu fortschreitender Sohlerosion, aber auch zu beschleunigtem Hochwasserabfluß, also zu höheren und schnelleren Hochwasserspitzen. Dies zusammen mit geringeren Rückhaltekapazitäten im Oberlauf der Theißregion (z.B. wegen intensivierter Forstwirtschaft und Nebengewässerbewirtschaftung) sind Ursachen für die Hochwasserkatastrophen, die regelmäßig aus der Theißregion (auch in Rumänien und Ukraine) gemeldet werden, speziell gehäuft in den letzten 10 Jahren.

Um das Hochwasserproblem besser in den Griff zu bekommen, haben die Theißländer in den vergangenen Jahren mehrere bi- und multilaterale Vereinbarungen getroffen, die den gegenseitigen Informationsaustausch über Abfluß- und Gütedaten verbessern halfen. Trotzdem können damit nicht die Ausbaufehler der Vergangenheit ausgeglichen, sondern nur die Schäden etwas eingegrenzt werden.

Große Teile der Theißregion haben noch naturnahe Lebensräume, wie sie in Mitteleuropa längst durch Flurbereinigungen und Infrastrukturprojekte beseitigt wurden. Alle Theiß-Länder haben auch schon diverse Schutzgebiete eingerichtet, deren Qualität allerdings oft unter nicht behördlich verfolgten Eingriffen und schlechtem Management leidet.

Eine wichtige Entwicklungsforderung diverser Umweltgruppen (unter Führung des Tisza Klub)¹⁹ ist die Schaffung eines tetralateralen Theiß-Ramsargebietes, das von der Ukraine und Rumänien über die Slowakei und Ungarn einen 400 km langen und 140.000 Hektar großen Biokorridor umfassen soll.

3.2. KONSEQUENZEN AUS GRENZÜBERSCHREITENDEN GIFTUNFÄLLEN

Ein weiteres großes Problem besonders der oberen Theiß sind gewaltige Abwasserbelastungen aus unzähligen Kommunen sowie der Schwer- und Chemieindustrie, besonders in Rumänien. Jahrzehntlang war dies ein ungen akzeptiertes Dauerproblem, bis es am 30. Januar 2000 zur -schlagzeilenträchtigen - Zyanidkatastrophe von Baia Mare kam: Durch den Bruch des Absetzbeckendamms der modernen Aurul-Goldgewinnungsanlage (australisch-rumänisches joint venture) gelangten 100.000 m³ Abwässer (inklusive 120 t Zyanid und Schwermetalle) über den Lapus und Somes in die Theiß: 1.240 Tonnen toter Karpfen und akute Trinkwasservergiftungsgefahr speziell in Ungarn waren Anlaß für schwerste Beschuldigungen gegen den australischen Betreiber der Erzhalde-Aufbereitungsanlage und die rumänischen Behörden, die international im Kreuzfeuer von Journalisten und Politikern speziell aus Ungarn, aber auch der Europäischen Kommission standen²⁰.

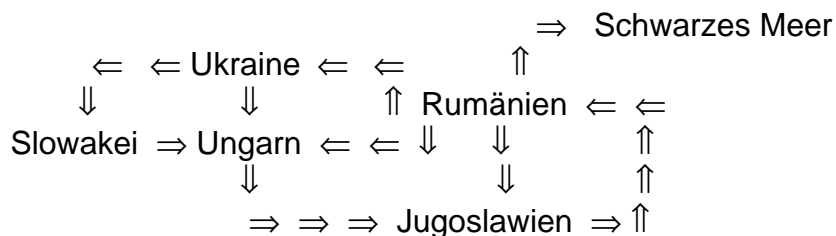
¹⁸ WWF: Evaluation of Wetlands and Floodplain Areas in the Danube River Basin. UNDP/GEF Danube Pollution Reduction Programme. Vienna 1999.

¹⁹ J. Hamar & A. Sárkány-Kiss (eds.): The Upper Tisa Valley – Preparatory proposal for a Ramsar site designation and an ecological background. Hungarian, Romanian, Slovakian and Ukrainian cooperation. Tiscia monograph series. Szeged 1999.

²⁰ Report of the International Task Force for Assessing the Baia Mare Accident. December 2000. Brussels.

Die Tatsachen, daß es nur 6 Wochen später zu einem weiteren Dambruch des Novat-Schlammabsetzbeckens des rumänischen Erzbergbauunternehmens Baia Borsa kam, und daß bei späterer Analyse noch mindestens 42 andere "high risk spots" inklusive der Chemieindustrie und großer Kommunen auch in Ungarn, Ukraine und der Slowakei genannt wurden²¹, zeigten, daß es sich beim Aurul-Unfall weder um einen Einzelfall noch um einen „kolonialistisch geführten“ Industriebetrieb noch um ein rein rumänisches Problem handelt.

Dieser Giftunfall zeigte einige Besonderheiten der Theißregion: Zunächst wurde eindrucksvoll die komplizierte und sensible Beziehung zwischen Fluß-Ober- und Unterlieger demonstriert. Über Lapus, Somes und Theiß gelangte die Giftwelle nämlich nahe Belgrad in die Donau und von dort wieder zurück nach Rumänien, bis sie schließlich, schon stark abgebaut, sich ins Schwarze Meer ergoß. Mehrere Länder und Regionen sind hier gleichzeitig potentielle Verursacher und Empfänger von Gewässerproblemen (Hochwasser, Verschmutzungen), was theoretisch weniger Raum für Sorglosigkeit zuläßt und mehr Verantwortung verlangt, praktisch aber sichtlich oft Anlaß für Zurückhaltung bei Kritik und effizienter Vorsorge war. Das vereinfachte Beziehungsgeflecht der Staaten der Theiß-Donauraegion ist wie folgt:



Ein vom Autor im Auftrag der UNDP durchgeführtes Projekt zur Koordination der Antworten auf die Giftunfällen zeigte, daß die internationale Gemeinschaft sich zunächst rasch mit zahllosen, mehr und weniger wichtigen Vertretern ein persönliches Bild von der lokalen Lage verschaffte, welches zudem nur von oberflächlicher Qualität war, aber ausreichte, um Journalisten und rumänischen Regierungsvertretern eindrucksvolle Versprechungen für Hilfsmaßnahmen zu geben. Nach deren Rückkehr wurden mehrere internationale und hochkompetente Expertenkommissionen (zwei mal UNEP, US-EPA) in Marsch gesetzt, welche zwar nur wenige Tage vor Ort waren, aber Wochen bis Monate brauchten, um ihre Berichte abzustimmen, die im wesentlichen zu sehr ähnlichen Ergebnissen kamen, welche wiederum nach ihrer Präsentation vor internationalen Medien kaum Folgen hatten, sondern quasi zu den Akten gelegt wurden.

Es ist verblüffend und wurde mehrfach an verschiedenen Stellen evidiert: Die konkrete internationale Unterstützung, die Rumänien nach den Unfällen erhalten hat, ist nahe null. Lediglich neue Meßgeräte im Wert von US\$ 40.000 wurden im Rahmen des erwähnten UNDP-Projektes im Mai 2000 übergeben.

Andererseits gibt es manche Veränderungen, die zeigen, daß rumänische Institutionen selbst trotz ihrer prekären Lage wenigstens gewisse Verbesserungen schafften, obwohl sich am Grundproblem nur wenig geändert hat, nämlich dem dauernden Risiko von Giftunfällen mit verheerenden grenzüberschreitenden Auswirkungen.

Im Rahmen des UNDP-Projektes wurde bekannt, daß rumänische Behörden längst über ihre großen Flußverschmutzer und Risiko-Standorte Buch führen, und daß es einige vernünftige Ideen gibt, wie man die Probleme reduzieren kann. Deren Umsetzung scheitert allerdings zumeist an finanziellen, institutionellen, politischen und praktischen Hürden, was lokal und auf Dauer naturgemäß Willen, Eigeninitiative und Ausdauer austrocknet. Impulse von außen, speziell dem neutralen und uneigen-

²¹ Zinke Environment Consulting: Regional Inventory of Potential Accidental Risk Spots in the Tisa catchment area of Romania, Hungary, Ukraine & Slovakia (prepared for the International Commission for the Protection of the Danube River, Vienna). 48 pages and a colour A3 map. Vienna 2000.

nützigen Ausland, könnten daher viel verändern helfen. Im vorliegenden Fall konnte die rumänische Wasserwirtschaft überzeugt werden, ihre Risiko-Standort-Analyse zu publizieren, mit dem Effekt, daß auf einer Regierungskonferenz im Mai 2000 auch die anderen Regierungen der Theißregion um ähnliche Analysen gebeten wurden, um dann alle Daten in eine gemeinsame Dokumentation einzubringen. Dies gelang im Sommer 2000 im Auftrag der ICPDR (Donau-Schutz-Kommission)²² und war wiederum Anlaß, auf der Ebene der ICPDR von allen Donauraumstaaten eine solche Analyse von Risiko-Standorten zu erstellen, welche im November 2001 in einer ersten Fassung fertiggestellt wurde.

Damit ist zunächst die Erkenntnis geschaffen, daß es in allen Ländern jeweils Hunderte von Risiko-Standorten gibt, für die es Maßnahmenpakete zur Stör- und Unfallvorsorge und -eingrenzung geben muß; dies zu tun und zu überwachen ist primär nationale Aufgabe. Weiters verfügt die internationale Gemeinschaft heute über erste Prioritätenkataloge für Sanierungen, so etwa für den Bereich der Abwasserbehandlung im UNDP/GEF Danube River Basin Pollution Reduction Programme 1999 für kommunale, industrielle und landwirtschaftliche Abwassererzeuger. Offen ist allerdings, wie viel und wie rasch tatsächlich gegen chronische und akute Vergiftungen vorgegangen wird, denn auch hier hat es in den 90er Jahren mehr nationale Maßnahmen (Schließungen von Produktionsstandorten, Kläranlagenprogramme) gegeben als meßbare internationale Unterstützung. Zumindest auf kommunaler Ebene bringen EU-ISPA-Programme aber bald Entlastung.

Es wird – an der Theiß ähnlich wie an der March- allerdings spannend sein zu verfolgen, auf welchem Sektor schneller effektive Fortschritte erzielt werden: beim Erhalten vorhandener Naturressourcen (Biodiversität, Wasser), bei der Reduktion von Gewässer-Belastungen oder beim Erschließen neuer Infrastrukturen. Hier geht es auch um die Auseinandersetzung zwischen lokalen und nationalen Interessen einerseits (z.B. Erhaltung alter Betriebe aus sozialen Gründen), und internationalen Forderungen und Förderungen für grenzüberschreitend meßbare Verbesserungen andererseits.

4. SCHLUßFOLGERUNG

Die in Gang gesetzte EU-Osterweiterung beschleunigt das Konfliktpotential zwischen Ressourcenschutz und Wirtschaftsentwicklung, was am Beispiel des Gewässermanagements von zwei Grenzregionen gezeigt werden konnte. Solche Konflikte betreffen auch die Umsetzbarkeit der EU-internen Rahmenbedingungen (Habitat- und Vogelschutz-Richtlinie, Wasserrahmen-richtlinie, Strukturfonds, freie Mobilität und Warenverkehr) und solchen Regionalentwicklungsprogrammen, die noch auf veralteten Modellen basieren und nur einseitig die grenzüberschreitende Zusammenarbeit verbessern können.

Ob, wann und wie sich die (genannten) Grenzregionen von ehemaligen militärischen Spannungszonen zu lebenswerten Entspannungsgebieten entwickeln, ist nur vage zu prophezeien. Es hängt viel von lokalen Initiativen und internationalen Kontakten ab, wohin die Entwicklung geht.

Konfliktfälle wie Katastrophen oder offene Kritik an „falschen“ Entwicklungsmodellen können allerdings die Lösungsprozesse beschleunigen und sollten dazu genutzt werden, die Alternativen genauer zu analysieren und zu vergleichen. Es wird in Zukunft sicher mehr Information und lokale Partizipation an diesen Entscheidungsprozessen geben, genauso wie mehr Integration und Verständigung. Grenzgewässer und länderübergreifende Natur- und Kulturräume, so wie an March und Theiß, können dabei wieder ihre frühere verbindende Funktion, aber auch eine neue Vorbildwirkung gewinnen.

²² Ebenda