



An die  
Abgeordneten des Kroatischen Sabor  
Trg sv. Marka 6  
10 000 ZAGREB  
KROATIEN

Betreff: Einmalige Auenlandschaften und Niedlungswälder an der Save in Kroatien  
Hier: Offenlegung des Raumplanes für den Vielzweckkanal Donau – Save / frühzeitiger  
Baubeginn 2006

Sehr geehrte Frau Abgeordnete,  
Sehr geehrter Herr Abgeordneter,

in der einmaligen Landschaft der Saveauen in Kroatien entstand die Idee zur Gründung der Stiftung Europäisches Naturerbe (Euronatur) und wir feiern dieses Jahr unser 20-jähriges Jubiläum. Euronatur hat in diesen Jahren viele kleine Maßnahmen in Kroatien gefördert, aber auch mit der Umweltstudie zum Hochwasserschutz an der Mittleren Save mit der Kroatischen Wasserwirtschaft und dem DEG Masterplan für Tourismus für die Posavina Zeichen für eine nachhaltige Entwicklung gesetzt. Bekannt geworden ist unsere Arbeit auch durch die Auszeichnung des Dorfes Cigoc im Naturpark Lonjsko Polje, dem ersten Europäischen Storchendorf. Wir bitten Sie deshalb, unsere Argumente gegen den Donau – Save Kanal zur Kenntnis zu nehmen.

Wir befürworten einen Hafen in Vukovar, den Ausbau des Schienennetzes zwischen der Donau, Zagreb und der Adria und die Erhaltung der ökonomisch und ökologisch äußerst wertvollen kroatischen Niedlungswälder. Aber wir sind uns sicher, dass Kroatien sich durch den Bau des Donau-Save-Kanals langfristig große wirtschaftliche und ökologische Belastungen auflädt. Bitte setzen Sie ein für den Erhalt Ihres schönen Landes, das über so großartige natürliche Ressourcen verfügt.

Glauben Sie wirklich, dass eines Tages die Donauschiffe von Vukovar nach Rijeka fahren werden? Die Raumplanungsstrategie Kroatiens (1999), das höchste planerische Dokument Ihres Landes, zeigt eine blaue Linie oben in der Karte 8 von Zagreb nach Rijeka. Immer wieder kommt diese Vision in den Argumenten für den Donau-Save-Kanal vor, so auch im neuen Raumplan, der eine Verbindung mit der Rhone in südwestlicher Richtung als wichtiges Argument für den Bau sieht.

Es gibt in Ihrem Land eine große Lobby für den Ausbau der Schifffahrt, die jetzt den Bau des ersten Abschnitts dieses geplanten Donau-Save-Adria-Kanals durchsetzen will. Wie viele Schiffe werden in diesem Kanal 30 Jahre nach der Eröffnung fahren? Selbst die sicher optimistische Schätzung der Baulobby geht von nur 5 – 15 Schiffen je nach Größe am Tag aus. Diese Menge an Gütern kann mit der Bahn in ein bis zwei Stunden transportiert werden.

In der finanziellen Vorstudie zum Kanalbau wird auf die sehr günstigen Kosten beim Transport auf dem Wasser hingewiesen: nur 0,02 € pro Tonne und Kilometer (t/km) im Gegensatz zu 0,07 € bei der Bahn und 0,12 € auf der Straße. Bei einer Kanallänge von 60 km zwischen Vukovar und Samac sollte dann der Transport pro Tonne 1,20 € kosten - dies

wäre tatsächlich sehr günstig. Aber diese Zahlen gelten nicht für den Donau-Save-Kanal, sondern für Deutschland! Warum hat man keine Zahlen für Kroatien berechnet?

Bedenken Sie bitte: Wenn Kroatien nur 5 % Zinsen für die 600 Mio. € Baukosten bezahlen müsste, betrügen diese Nebenkosten für den Kanalbau bereits 30 Mio. € im Jahr. Es ist ja nicht damit zu rechnen, dass Deutschland und Bayern ein zinsloses Darlehen gibt, wie dies für den Bau des Rhein-Main-Donau-Kanals der Fall war. Bei den optimistisch geplanten 7 Mio. Tonnen betragen 30 Jahre nach Eröffnung (erst im Jahr 2050, aber der Kredit muss gleich bezahlt werden!) allein die Zinslasten durch den Kanal 4,20 € für jede beförderte Tonne. Die Zinslasten für den Transport auf dem Wasser ergeben so bereits 0,07 € t/km. Mit der Bahn ist der Transport durch Kroatien also in jedem Fall billiger als auf dem geplanten Kanal!

Gleichzeitig müssen aber die Kredite zurückbezahlt und der Kanal gepflegt werden. Haben Sie eine Aufstellung gesehen, wie viel das Management des Kanals jährlich kosten wird? Wissen Sie, dass bei Niedrigwasser riesige Pumpen den Kanal füllen müssen, da er über dem Niedrigwasserniveau der Save und der Donau liegt? Allein die Kosten für die Unterhaltung werden um ein Vielfaches höher liegen als die Einnahmen. Eine Rechnung die auch für andere Wasserwege gilt, wie etwa die Donau in Österreich. Aber wie will Kroatien die über eine halbe Milliarde € zurückbezahlen?

Nach unserer Überzeugung ist es sinnvoller, gleich in Vukovar die Waren für Zagreb, Rijeka und Ploce auf die Schiene zu verladen – und dies auch aus strategischen Überlegungen. Denn wenn Kroatien den Kanal bis an die Save baut, werden die Schiffe die bosnischen Häfen anlaufen und von Brdsko, Bos. Brod oder Bos. Samac aus die Güter ans Mittelmeer schicken. Kroatien wird dann alle negativen Folgen des Kanals tragen und gleichzeitig die Konkurrenzstandorte von Vukovar an die Donau anbinden. Wollen Sie dafür wirklich über eine halbe Milliarde € ausgeben?

Die Planer und Lobbyisten des Kanals sprechen von einer multifunktionalen Infrastruktur, die den ganzen Raum Ostslawoniens entwickeln wird mit 4 gleichberechtigten Funktionen:

- Schifffahrt
- Bewässerung von 60.000 ha
- Trockenlegung von 173.000 ha
- Niedrigwasserausgleich in der Spacva-Bosut Niederung

Wir fragen uns, warum? Wahrscheinlich, weil auch den Planern klar ist, dass die Schifffahrt alleine die riesigen Investitionen nicht lohnt. Aber im Raumplan über den Vielzweckkanal Donau-Save wird nur die erste Funktion „Schifffahrt“ gezeigt und der Planungsraum beschreibt nur 10.600 ha. Für alle drei anderen Funktionen gibt es weder Karten noch Unterlagen. Wo sollen diese über 230.000 ha großen Flächen entwässert und bewässert werden? Wer soll für diese Maßnahmen bezahlen? Die Bauern? Und wie wirken sich diese Maßnahmen auf den Slawonischen Wald aus?

Ein großes Problem machen die 48 Mio. Kubikmeter Erde, die für den Kanalbau ausgebaggert und irgendwo gelagert werden sollen. Wie groß ist die Fläche, die mit diesem Material zugedeckt werden soll? Der Raumplan gibt auf diese Frage keine ausreichende Antwort. Glauben Sie, dass die 100.000 Kubikmeter, die jetzt für den Straßenbau gebraucht werden, das Problem lösen können? Lohnt es sich deshalb vorzeitig mit dem Bau des Kanals anzufangen? So nämlich, wird argumentiert.

Neben der fehlenden Notwendigkeit für den Kanalbau – Kroatien hat ja bereits einen günstigen Zugang zur Donau in Vukovar – und der sehr hohen Kosten für den Gütertransport auf dem Donau-Save-Kanal, halten wir den großflächigen Eingriff in die Bosut-Niederung und die slawonische Landschaft für ein wichtiges Argument gegen den Kanal. Euronatur hat 1999 - 2000 mit der Kroatischen Wasserwirtschaft eine Umweltstudie über den

Hochwasserschutz an der Mittleren Save durchgeführt und den ökonomischen Wert der überschwemmten Landschaftsteile analysiert. Diese Erfahrungen müssen jetzt auf die Bosut-Niederung übertragen werden, da für diese sowohl der Hochwasserschutz als auch die ökonomische Bedeutung der Eichenwälder bei der Planung des Kanals bisher nicht berücksichtigt wurden. Da der Wert eines Kubikmeters gespeicherten Hochwassers mindestens 0,50 € beträgt, müssen im Raumplan für den Donau-Save-Kanal die Überschwemmungsflächen im gesamten Einzugsbereich aufgeführt werden. Bei einer Stauhöhe von durchschnittlich 50 cm und ca 50.000 – 100.000 ha Überschwemmungsfläche beträgt der Wert der Spacva-Bosut Niederung als Retentionsfläche zwischen 250 und 500 Millionen €. Wollen Sie diese einmalige Funktion, um die viele Länder Kroatien beneiden, für den Bau eines überflüssigen Kanals zerstören?

Der Donau-Save-Kanal soll explizit dafür genutzt werden, die Überschwemmungen im Spacva-Bosut-Gebiet zu verhindern, ohne überhaupt die Gefährdung von Siedlungen und Ökosystemen durch diese Maßnahmen zu prüfen. Erinnern Sie sich an das große Hochwasser im April 2004, als die Wasserwelle fast bei Županja die Dämme durchbrochen hat? Der Wasserstand lag über 10 m (Maximum 10,64 m) und bei 9,50 ist bereits die höchste Alarmstufe erreicht. Zum Glück waren zu diesem Zeitpunkt noch die Niederungen von Bosut und Spava in der Lage, große Wassermengen aufzunehmen, ohne das dadurch Schäden entstanden sind. Diese wichtige Pufferfunktion gilt es zu bewahren und zu entwickeln, um große Hochwasserschäden auch in Zukunft zu vermeiden. Wie hoch war damals der Wasserstand des Bosuts? Wie hoch soll er nach dem Bau des Donau-Save-Kanals in Zukunft während vergleichbaren Hochwasserereignissen sein? Fragen Sie die Befürworter der Donau – Save Kanals und fragen Sie auch, wie sie in einer solchen Situation in Zukunft die Städte an der Save vor dem Hochwasser schützen wollen.

Da die Überschwemmungsflächen als Waldgebiete genutzt werden, ist eine Trockenlegung gar nicht notwendig und sogar gefährlich. Der ökonomische Wert der Niedlungswälder liegt auf Grund der gemeinsamen Studie mit der kroatischen Wasserwirtschaft bei 20.000 € pro ha allein für den Holzvorrat. In der Spacva-Bosut- Niederung liegen mindestens 50.000 ha wertvollste Eichenwälder. Der ökonomische Wert der Wälder, die durch den Kanal gefährdet werden, liegt also bei einer Milliarde €.

Zahlreiche wertvolle Naturgebiete und Landschaften, die im Rahmen des von der EU geförderten CRO-NEN Projekts in Kroatiens erfasst wurden, liegen direkt auf der Kanaltrasse oder werden langfristig durch den Kanal beeinflusst. Hierzu gehören die Eichenwälder des Spacva- Gebietes, die Donau, die Save und das einmalige parallel zu Save verlaufende 180 km lange Bidj–Bosut–Spacva- Flußsystem. Diese Gebiete wurden auf Grund der FFH- Direktive der EU für das europäische Natura 2000 Netzwerk ausgewählt. Die Hochwasserstudie für das zentrale Savebecken und der Regionale Tourismusmasterplan für die Posavina zeigen Wege auf, wie solche international hoch bedeutenden Gebiete nachhaltig entwickelt und gleichzeitig ihre ökonomischen Werte genutzt werden können.

Bitte setzen Sie sich für eine Erhaltung dieser einmaligen Entwicklungsmöglichkeiten in Kroatien ein und für den Hafen in Vukovar als internationaler Umschlagplatz für Güter zwischen der Donau, Kroatien und dem Mittelmeer. Dies ist der Weg zu einer nachhaltigen Entwicklung und zur Abwehr immenser wirtschaftlicher und ökologischer Schäden.

Mit freundlichen Grüßen