

## Schifffahrtsrinne Donau – Schwarzes Meer ("Bystroye Kanal")

**Lage:** Ukrainischer Teil des Donau Deltas  
(Route 2 auf dem rechten Plan)

**Budget:** Ursprünglich wurden 144,9 Mio. UAH (24 Mio. EUR), inkl. der Kosten für Phase I von 35,6 Mio. UAH (6 Mio. EUR), veröffentlicht. Mit Beginn der Bauarbeiten änderte sich dies auf 78.6 Mio. UAH (13.1 Mio. EUR) für Phase I. Für Phase II des Kanals werden Kosten von 540 Mio. UAH (90 Mio. EUR) veranschlagt.

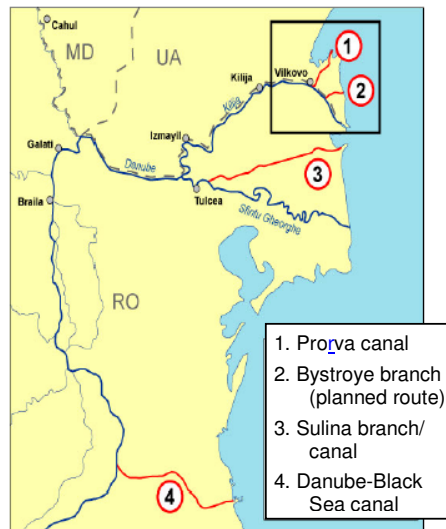
**Begünstigte:** Ukrainisches Ministerium für Transport und Kommunikation und das Staatsunternehmen "Delta Pilot" (UA)

### WWF Empfehlungen

Der WWF betont die Notwendigkeit eines ganzheitlichen und grenzüberschreitenden Managements des gesamten Donau Deltas.

Die Idee eines Wasserwegs zum Schwarzen Meer unterstützt der WWF grundlegend – aber nur wenn dieser sowohl aus sozialem wie auch wirtschaftlichem Blickwinkel gerechtfertigt werden kann. D.h. dass keine negativen grenzüberschreitenden Umweltfolgen und auch keine Folgen für das Biosphärenreservat entstehen. Dies muss unbedingt untersucht und geprüft werden. Ebenso sollte machbaren Alternativen zum Bystroye Kanal bevorzugt werden, deren Auswirkungen auf die Umwelt geringer sind.

Darüber hinaus müssen alle umweltpolitischen Beurteilungs-, Bewertungs- und Entscheidungsprozesse auf Basis internationaler Standards erfolgen und die Öffentlichkeit involvieren.



1. Prova canal
2. Bystroye branch (planned route)
3. Sulina branch/canal
4. Danube-Black Sea canal



### Überblick

2004 begann die ukrainische Regierung mit der Konstruktion eines Kanals durch den Bystroye Arm zum Schwarzen Meer. Dieser Kanal würde direkt durch das ukrainische Donau Delta Biosphärenreservat führen. Im Juli 2006 kam eine UN-Kommission einstimmig zu dem Ergebnis, dass der Kanal enorme negative und vorallem auch grenzüberschreitende Auswirkungen hätte. Die Ukraine stoppte daraufhin die zweite Bauphase des Projekts. Konstante Instandhaltungsgrabungen starteten trotzdem im Herbst 2006 und wurden bis heute nicht beendet. Im Sommer 2007 sind, ohne internationale Akzeptanz, alle Bauarbeiten erneut angelaufen und die 2. Projektphase wurde projektiert.

Insgesamt 8 Alternativen für die Kanalroute wurden vorgeschlagen.

Zwei davon wurden von einer speziellen Ramsar und UNESCO Mission 2003 erforscht. Die ukrainische Regierung verlautbarte dahingegen, dass der Kanal die Schiffindustrie im Delta wieder ins Laufen bringen würde. Dies wird als eine Lösung der Arbeitslosigkeit in den geschlossenen Donauhäfen gesehen. Derzeit können Schiffe das Delta nur durch den Sulina Kanal in Rumänien und einen kleinen Kanal in der Ukraine, der nur für kleine Schiffe befahrbar ist, passieren. Die ukrainische Regierung klagt, dass ihr durch diese Route jedes Jahr Millionen an Gebühren entsteht.

Im September 2005 unterbreitete die ukrainische Regierung der Europäischen Kommission das Gesuch, das Projekt „Bystroye-Kanal“ als eines der Vorzugsprojekte im TEN-T Programm (Transeuropäisches Netzwerk für Transport) aufzunehmen.

## Auswirkungen&Konflikte

Die Errichtung des Bystroye Kanals gefährdet die Erhaltung und den Schutz der Biodiversität im Donau Delta.

Die Handlungen der ukrainischen Regierung verletzen aufs stärkste die Verpflichtungen gegenüber internationalen Konventionen, die von der Ukraine unterzeichnet wurden. Sie brechen internationale Gesetze und zeigen klar, dass sich die Ukraine darauf vorbereitet ihr Versprechen die Donau zu schützen, zu brechen.

Dies hatte zur Folge, dass einige internationale Gremien den Dialog mit der Ukraine suchten, um so die bestmögliche Lösung für eine nachhaltige, umweltverträgliche Entwicklung des Donau Deltas zu finden.

## Projektverlauf

1990: die UNESCO benennt den rumänischen Teil des Donau Deltas als **Biosphärenreservat**. Der ukrainische Teil erhält 1999 den selben Status.

**23. November 1995:** die Ukraine setzt das Donau Delta auf die **Ramsar-Liste** als ein Feuchtgebiet internationaler Bedeutung.

**12. Mai 2004:** die **ukrainische Regierung startet offiziell mit dem Bau des Bystroye Kanals**. Es wurde eine Route direkt durch das Herz des Biosphärenreservats gewählt, obwohl alternative Routen bekannt waren.

**24. August 2004:** mit **Abschluss der Phase 1** der Bauarbeiten, eröffnet der ukrainische Präsident den Kanal Donau-Schwarzes Meer. In der Phase 2 der Bauarbeiten soll der Kanal noch vertieft werden, sodass er auch von seetüchtige Schiffen passiert werden kann.

**August 2004:** die **Europäische Kommission** fordert die Ukraine auf das Projekt zu stoppen.

**August 2004:** die **Internationale Kommission zum Schutz der Donau (ICPDR)** betont ihre Besorgnis bezüglich der enormen ökologischen Folgen des Kanalbaus und fordert die Ukraine auf weitere Bauarbeiten zu stoppen.

**17. November 2004:** der **Generaldirektor für Umwelt der Europäischen Kommission** beauftragt eine Expertengruppe das Projekt im ukrainischen Donau Delta zu untersuchen.

**Dezember 2004:** bei der Vertragsstaatskonferenz der **Konvention zur biologischen Vielfalt in Bern**, wird ein Beschluss gegen den Bau des Bystroye Kanals eingeführt und die Ukraine aufgefordert, sich an die Richtlinien der Konvention zu halten.

**27. Mai 2005:** die Mitglieder der **Arthus Konvention** beschließen politische Sanktionen gegen die Ukraine. Als Grund wird der Entscheidungsprozess im Projekt Bystroye Kanal genannt, der die Hauptrichtlinien der Konvention, nämlich den Zugang zu Information und die Beteiligung der Öffentlichkeit, verletzt hat.

**Juni 2005:** nach Verhandlungen der ukrainischen und rumänischen Regierung wird eine **Untersuchungskommission** unter dem Namen der **Espoo Konvention** gegründet. Sie soll die grenzüberschreitenden Auswirkungen des Projekts untersuchen.

**7. Juni 2005:** der ukrainische Umweltminister Pavel Ignatenko verkündet die Unterbrechung der Bauarbeiten bis zum Ende der Laichperiode.

**Februar 2006:** in Odessa wird eine **trilaterale Konferenz** abgehalten, um eine ganzheitliche und grenzüberschreitende Vision für das Donau Delta zu gestalten. Zusätzlich zu der ukrainischen und rumänischen Regierung wurde die Konferenz von UNEP, der Ramsar Konvention, ICPDR, UNESCO und WWF unterstützt.

**10. Juli 2006:** die UN Untersuchungskommission kommt einstimmig zu dem Schluss, dass der Bau des Bystroye Kanals **erhebliche negative und vor allem auch grenzüberschreitende Folgen** mit sich bringen wird (nach Richtlinien der Espoo Konvention).

**Juli 2006:** der **ukrainische Finanzminister** verkündet Untersuchungsergebnisse, die aufzeigen, dass im Laufe des Projekts ukrainische Umweltgesetze ignoriert wurden und es keine angemessenen Untersuchungsmaßnahmen gab. Zusätzlich wurde ein Großteil der internationalen Konventionen einfach ignoriert, was international zu stark negativen Reaktionen führte. Ebenso wurden 71 Millionen Kupeken an Staatsbudget missbraucht.

**Dezember 2006:** **ICPDR verabschiedet einen Beschluss**, der

die Ukraine auffordert ICDPR mit detaillierte Informationen über die weiteren Pläne und den Projektfortschritt zu versorgen. Ebenso soll sich die Ukraine an die Schlussfolgerungen und Empfehlungen des Reports der UN Untersuchungskommission halten.

**Jänner 2007:** das **ukrainische Staatsbudget** wird freigegeben. 74,4 Million Kopeken werden dabei für die Instandhaltung der Schifffahrtsschleusen, die Binnenwasserwege und den Bau eines Dams im Rahmen des Projekts „ Bau des Tiefwasserweges Donau – Schwarzes Meer“ bereitgestellt.

**10. Mai 2007:** der Bystroye Kanal wird offiziell wieder für seetüchtige Schiffe eröffnet.

## Projektstatus

Nach der Fertigstellung der Bauphase 1 des Kanals, begannen größere seetüchtige Schiffe den Kanal zu nutzen. Der Kanal versandete aber wieder bis zu seiner ursprünglichen Tiefe, wodurch er für größere Schiffe unpassierbar wurde. Daraufhin wurden Grabarbeiten fortgeführt, um die Phase 1 abzuschließen.

Die ursprünglichen Pläne der Bauphase 2 wurden 2005 vom ukrainischen Umweltministerium abgelehnt und zur Überarbeitung retourniert. Die Überarbeitung der Pläne sollte dazu führen, dass das Projekt Konformität mit der Espoo und anderen internationalen Konventionen erreicht. Im Mai 2006 wurden die Pläne der Bauphase 2, nach einem Belegschaftswechsel der Umweltministeriums, anerkannt. Anschließend wurden die Ergebnisse der UN Untersuchungskommission veröffentlicht. Eine Veränderung der Spielmacher und der Mangel an finanziellen Mitteln führten dazu, dass die Grabarbeiten, die zu dieser Zeit stattfanden, eingestellt wurden. Im Herbst 2006 wurden wiederum einige Arbeiten am Kanal durchgeführt. Die offizielle Erklärung dafür war allerdings, dass es sich hierbei um Instandhaltungsmaßnahmen der Bauphase 1 handle.

## Contact

Michael Baltzer, Director  
WWF Danube-Carpathian Programme,  
mbaltzer@wwfdcp.org

Sergey Moroz, WWF European Policy  
Office, smoroz@wwfepo.org