



Bundesministerium
für Verkehr,
Innovation und Technologie

An die
Präsidentin des Nationalrates
Doris Bures
Parlament
1017 Wien

GZ. BMVIT-10.500/0001-I/PR3/2017
DVR:0000175

Wien, am 13. April 2017

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Willi, Freundinnen und Freunde haben am 13. Februar 2017 unter der **Nr. 11827/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Umgang mit der Havarie eines beladenen Tankschiffes auf der Donau gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu Frage 1:

- *Trifft es - wie in mehreren APA-Meldungen und Medienberichten einhellig angegeben - zu, dass „tagelang unklar gewesen“ ist, wie das offenbar am Freitag 3.2. um ca. 17 Uhr auf der Donau bei Langenzersdorf auf Grund gelaufene, mit 289 Tonnen Dieseltreibstoff beladene Tankschiff geborgen werden kann?*

Da bei einem Herunterziehen des Tankschiffs von der Grundschwelle die Gefahr einer Beschädigung der Außenhaut und damit eines Dieselaustritts bestanden hätte, war von Anfang an klar, dass Ladung aus dem Tankschiff abgepumpt werden muss, um den Tiefgang zu verringern. Dem Verfügungsberechtigten des Tankschiffs, der gemäß § 29 des Schifffahrtsgesetzes (SchFG) verpflichtet war, das Tankschiff zu bergen, wurde diese Einschränkung der möglichen Bergemaßnahmen mitgeteilt. Unklar war nur, welches Schiff die Ladung übernehmen kann. Aufgrund der Eislage waren am 3. und 4. Februar große Teile der Donau gesperrt, dies schränkte die Verfügbarkeit geeigneter Tankschiffe erheblich ein. Bei der Suche nach einem geeigneten Tankschiff hat die Schifffahrtsaufsicht (SFA) den Verfügungsberechtigten auch am Wochenende unterstützt. Zudem hat die SFA dem Unternehmen (bzw. dessen Versicherung) empfohlen, einen erfahrenen Sachverständigen für die Bergung beizuziehen, was diese auch tat.

Zu den Fragen 2 und 3:

- *Wenn ja, was war die konkrete Ursache für diese „tagelange Unklarheit“?*
- *Angesichts der flussbaulichen Gestaltung des Donaustroms mit zahlreichen Leitwerken usw. und der Häufigkeit von Treibstofftransporten mit Tankschiffen auf diesem Wasserweg ist ein Aufgrundlaufen eines beladenen Tankschiffes mit Gefahr einer Schiffsbeschädigung keine allzu abwegige Situation. Tagelange Unklarheit bei Eintreten dieser Situation deutet auf unzureichende Vorkehrungen hin. Liegen für diese Situation womöglich keine hinreichenden behördlichen Notfallpläne und Notfallroutinen vor?*

Wie oben erläutert, gab es keine „tagelangen Unklarheiten“.

Zu Frage 4:

- *Welche Vorsorge ist konkret von wem für einen solchen Fall im Hinblick auf Notfallpläne und Notfallroutinen getroffen: Wer ist wofür konkret zuständig, und wer ist von wem in welcher Reihenfolge und mit welchen Fristen zu verständigen?*

Die Zuständigkeiten im Fall von Havarien auf Gewässern sind klar im Schifffahrtsgesetz – SchFG geklärt:

1. Eine Havarie ist vom Schiffsführer umgehend einem Organ der SFA zu melden [SchFG § 31 Abs.1 *„Ist auf einer Wasserstraße, ausgenommen eine in die Landesvollziehung fallende, ein Fahrzeug oder Schwimmkörper festgefahren, gesunken oder mit einem anderen Fahrzeug oder Schwimmkörper oder einer Anlage zusammengestoßen, so hat dies der Schiffsführer umgehend, unbeschadet seiner sonstigen Verpflichtungen, dem nächsten erreichbaren Organ der Schifffahrtsaufsicht zu melden;“*]
2. Im Fall von Personenschaden informiert die SFA die zuständige Sicherheitsdienststelle und ggf. die Rettung. Im Fall von (drohenden) Gewässerverunreinigungen informiert die SFA umgehend die zuständige Sicherheitsdienststelle und die zuständige Wasserrechtsbehörde, welche wiederum etwaige Maßnahmen der zuständigen Feuerwehren koordiniert.
3. Die SFA hat, wenn nötig, Verkehrsregelungen zu treffen.
4. Auf Basis des Unfalluntersuchungsgesetz – UUG 2005 i.d.g.F müssen Unfälle der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes umgehend gemeldet werden.
5. Schiffsführer und Verfügungsberechtigter sind verpflichtet unverzüglich Vorkehrungen zur Bergung, bzw. Verhinderung von Gewässerverunreinigung oder Verkehrsbeeinträchtigungen zu treffen. [SchFG § 29 Abs.1 *„Verursacht ein in einem Gewässer festgefahrenes oder gesunkenes Fahrzeug oder ein zur Ausrüstung oder Ladung eines*

Fahrzeugs gehörender und in das Gewässer gefallener Gegenstand eine Beeinträchtigung der Sicherheit der Schifffahrt oder von Personen oder eine Verunreinigung des Gewässers, auf Wasserstraßen auch eine Beeinträchtigung der Ordnung der Schifffahrt, der Flüssigkeit des Verkehrs der gewerbsmäßigen Schifffahrt oder nachteilige Veränderungen der Gewässersohle oder bestehender Wasserbauten oder ist anzunehmen, dass dadurch eine derartige Beeinträchtigung entsteht, sind der Schiffsführer und der Verfügungsberechtigte verpflichtet, unverzüglich alle erforderlichen Vorkehrungen zu treffen, um das Hindernis zu beseitigen.“]

Zu den Fragen 5 und 6:

- *Trifft es - wie in mehreren APA-Meldungen und Medienberichten einhellig angegeben - zu, dass erst drei Tage nach dem Aufgrundlaufen des Schiffes „am Montag eine Lagebesprechung mit den zuständigen Bundes- und Landesbehörden sowie der Feuerwehr“ stattfinden konnte?*
- *Wenn ja, was war die konkrete Ursache für diese unverständlich schleppenden behördlichen Abläufe?*

Die angesprochene Lagebesprechung erfolgte, um den konkreten Ablauf inkl. aller Sicherheitsvorkehrungen der Bergung zu planen. Erst zu diesem Zeitpunkt war klar, wann und mit welchem Schiff die Ladung von der STAVO abgepumpt werden konnte.

Zu Frage 7:

- *Können Sie ausschließen, dass das Vermeiden einer Störung behördlicher Wochenendruhe, womöglich im Bereich von Bundesbehörden aus Ihrem Zuständigkeitsbereich, ursächlich für diese schleppenden Abläufe war?*

Wie bei Frage 1 dargelegt, gab es keine „behördliche Wochenendruhe“. Die SFA hat generell einen 24h Bereitschaftsdienst.

Zu Frage 8:

- *Wann am Montag fand diese Lagebesprechung konkret statt?*

Am Montag den 6. Februar erfolgte um 17h eine Besprechung, um den konkreten Ablauf inkl. aller Sicherheitsvorkehrungen der Bergung zu planen.

Zu Frage 9:

- *Wer hat daran im Einzelnen teilgenommen?*

Bei der Besprechung nahmen folgende Organisationen teil:

- SFA Wien
- Polizei (FI-Handelskai / See- und Stromdienst)
- BH-Korneuburg
- BFKdo Korneuburg
- MA68 (Feuerwehr Wien)
- MA45 (Wiener Gewässer)
- MOL-Austria GmbH
- Sachverständiger f. Schifffahrt im Auftrag der Fa. MOL

Zu Frage 10:

- *Wie wurde von Freitag 17 Uhr bis Montag Zeitpunkt der Lagebesprechung konkret sichergestellt, dass es zu keinem Dieselaustritt kommen kann?*

Das Schiff befand sich in einer stabilen Lage. Es wurden in Zusammenarbeit mit der Polizei regelmäßige Kontrollen vor Ort durchgeführt. Es wurde veranlasst, dass das Schiff durch einen Schiffsführer besetzt war. Zudem wurde die Schiffswache dazu verpflichtet, jegliche Vorkommnisse (Änderungen der Lage, Austritt von Ladung) umgehend der SFA im Bereitschaftsdienst zu melden.

Zu Frage 11:

- *Welche konkreten Schifffahrtsexperten haben wann wem gegenüber auf welcher Basis und in welcher verbindlichen Form festgehalten, dass „zu keiner Zeit Gefahr bestanden habe, dass Diesel austreten könnte“?*

Die nautischen ExpertInnen der SFA mit jahrelanger Erfahrung in Havarien der Großschifffahrt, genauester Streckenkenntnis und regelmäßigen Schulungen in der Thematik des Gefahrguttransport (ADN-Sachkunde Bescheinigung) haben dies auf Basis von Lokalaugenscheinen festgestellt und gegenüber der Obersten Schifffahrtsbehörde sowie den beteiligten Behörden und Organisationen festgehalten.

Zu Frage 12:

- *Auf welcher Basis konnte insbesondere ausgeschlossen werden, dass die Wasserstandsschwankungen zwischen 3.2. nachmittags und 7.2. nachmittags - immerhin rund 15 cm – zu einer Veränderung der Situation, wie womöglich unkontrolliertes Freischwimmen, führen könnten?*

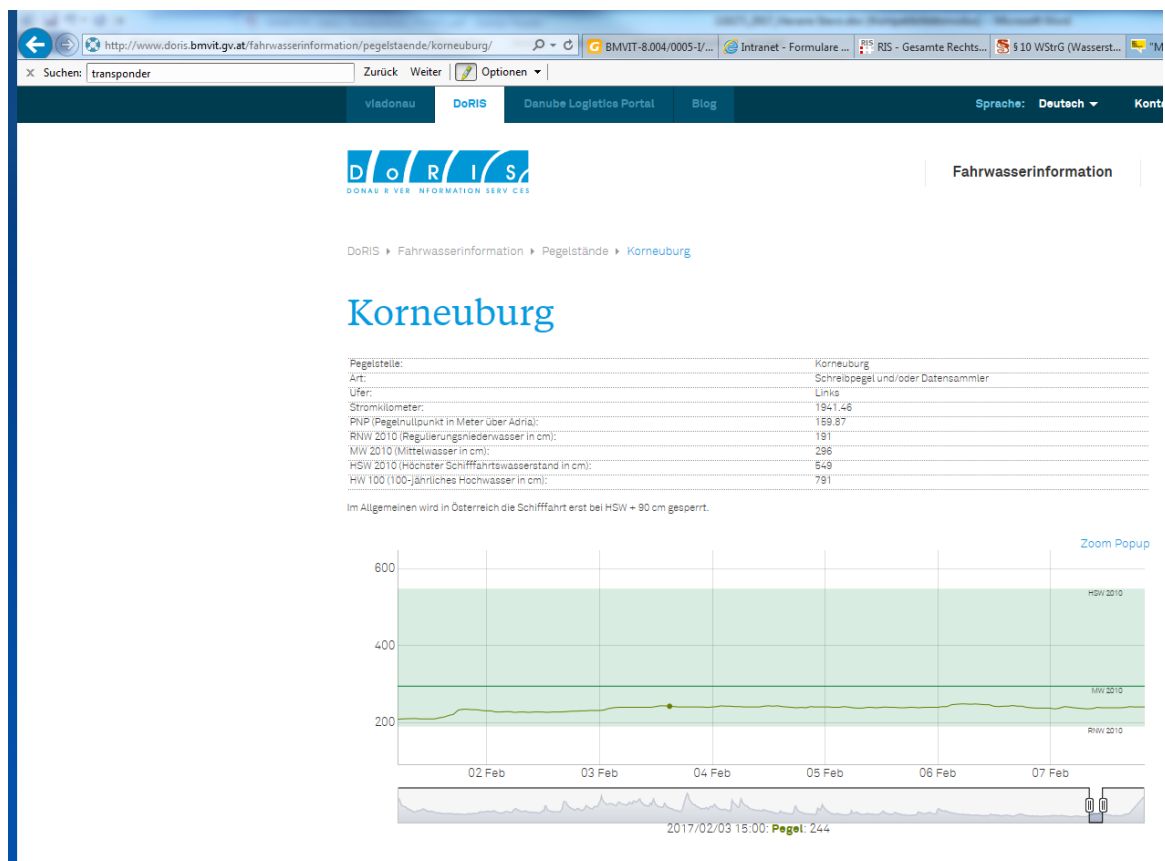
Wie in der parlamentarischen Anfrage richtig dargelegt, ist der relevante Pegel zur Bestimmung des Wasserstandes im Fall STAVO der Pegel Korneuburg. Dieser wird unter www.doris.bmvit.gv.at/fahrwasserinformation/pegelstaende/korneuburg/ stündlich aktualisiert.

3.2.2017: 244 cm (15h – Zeitpunkt des Festfahrens)

Höchster Pegelwert bis 7.2. 16h (Freischwimmen des Schiffes): 250 cm (6.2., 8h)

Niedrigster Pegelwert : 237 cm (7.2., 1h)

Die höchsten Schwankungen waren somit +6cm bzw. -7cm. Diese Schwankungen sind nicht ausreichend für eine Veränderung der Lage, insbesondere ein unkontrolliertes Freischwimmen. Die Wasserstände wurden laufend beobachtet und waren über den gesamten Zeitraum relativ stabil. Zur Veranschaulichung ein Screenshot der oben zitierten Quelle:



Zu Frage 13:

- *Trifft es - wie in mehreren APA-Meldungen und Medienberichten einhellig angegeben - zu, dass erst drei Tage nach dem Aufgrundlaufen des mit 289 Tonnen Dieseltreibstoff beladenen Schiffes im Zuge der Vorbereitung der Bergung Ölsperren ausgebracht wurden?*

Ja, es trifft zu, dass erst am 6. Februar Ölsperren ausgelegt wurden, da keine Gefahr von Ladungsaustritt bestand. Die Ölsperren wurden als Vorsichtsmaßnahme ausgelegt, falls es beim Umpumpen der Ladung zu unvorhergesehenen Zwischenfällen gekommen wäre.

Zu Frage 14:

- *Trifft es - wie in Medienberichten angegeben - zu, dass erst nach Entlastung und „Freischwimmen“ des havarierten Schiffes am Dienstag 7.2., somit vier Tage nach der Havarie, das Schiff erstmals eingehend auf Beschädigungen untersucht wurde?*

Nach dem Freischwimmen des Schiffes wurde im Auftrag der Firma MOL durch einen Sachverständigen ein schiffstechnisches Kurz-Gutachten an der verhefteten und durch Ölsperren gesicherten STAVO erstellt. Seitens der SFA wurde eine Sonderüberprüfung an Land angeordnet, bevor die STAVO erneut gefährliche Güter aufnehmen darf.

Zu Frage 15:

- *Wie lange nach der Havarie wurde der Alkoholtest beim Kapitän durchgeführt?*

Die STAVO fuhr am 3.2.2017 gegen 15:30h fest. Dies wurde anhand der AIS-Aufzeichnungen belegt. Die SFA Wien wurde gegen 17:00h informiert und traf gegen 18:30h bei der STAVO ein. In der Zwischenzeit (17:05h) wurde durch die SFA Wien Kontakt zum Schiffsführer der STAVO und der verfügungsberechtigten Firma MOL aufgenommen.

Als sich vor Ort der Verdacht ergab, dass der Schiffsführer unter Alkoholeinfluss stand, wurde die Polizei zwecks Alkomat-Test um Amtshilfe gebeten. Eintreffen der Polizei mit Dienstboot und Durchführung Alkomat-Test: 19:40h.

Zu Frage 16:

- *Wer hätte das Schiff angesichts der Alkoholisierung des Kapitäns incl Abnahme des Kapitänspatents im Fall eines unerwarteten Freischwimmens zwischen Freitagabend und Dienstag geführt?*

Wie bereits erläutert, bestand keine Gefahr für ein „unerwartetes Freischwimmen“. Dennoch hat die SFA das Unternehmen angewiesen, ständig eine geeignete Crew an Bord zu haben.

Zu Frage 17:

- *Welche Konsequenzen werden Sie aus diesem Vorfall und insbesondere aus seiner Bewältigung für zukünftige derartige Situationen a) in Ihrem eigenen Zuständigkeitsbereich ziehen, b) bei welchen anderen Zuständigen anregen?*

Festzuhalten ist, dass es im Rahmen von Havarie und Bergung zu keinerlei Zwischenfällen oder Gewässerverunreinigung gekommen ist.

Nichtsdestotrotz ist eine gemeinsame Evaluierung von Havarie und Bergung von beteiligten Organisationen (Polizei, SFA, Feuerwehr, Wassersrechtsbehörde) geplant, um weitere Verbesserungspotenziale der Vorgehensweisen bei Havarien der (Tank-)schifffahrt zu identifizieren und umzusetzen.

Mag. Jörg Leichtfried

