

11827/J XXV. GP

Eingelangt am 13.02.2017

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.

Anfrage

der Abgeordneten Georg Willi, Freundinnen und Freunde an den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie

betreffend Umgang mit der Havarie eines beladenen Tankschiffes auf der Donau

Dieser Tage kam es auf der Donau zu einem gravierenden Zwischenfall mit einem Tankschiff. Das aus Ungarn stammende und mit 289 Tonnen Dieseltreibstoff beladene Schiff war stromaufwärts mit Ziel Tanklager Korneuburg/NÖ unterwegs. Nachdem es aus zunächst unbekanntem Grund die vorgeschriebene Fahrrinne verlassen hatte, lief das Tankschiff im Bereich Langenzersdorf/NÖ auf Grund und steckte daraufhin manövrierunfähig in einem sogenannten Geschiebeleitwerk aus großen Steinen in Ufernähe fest.

Mittlerweile (8.2.2017) wurde medienöffentlich bekannt, dass der Kapitän alkoholisiert war (zum Zeitpunkt des Alkotests 0,74 Promille), weshalb ihm das Kapitänspatent abgenommen und ein Verwaltungsstrafverfahren eingeleitet wurde.

Während dieser Vorfall in den allermeisten Medienberichten tagelang recht unscharf mit „am Wochenende“ (Sa/So 4./5.2.) datiert wurde, dürfte er konkret bereits am Freitag 3.2. um ca. 17 Uhr passiert sein. Die Feuerwehr wurde jedoch (vgl. zB „heute“) erst Montag 6.2. offiziell informiert.

Erst am Dienstag 7.2. konnte dann die nötige komplexe Bergungsaktion mit Hilfe von drei NÖ freiwilligen Feuerwehren sowie der Wiener Berufsfeuerwehr stattfinden. Erst für diese Bergung wurden 500m Ölsperren für den Fall eines Dieselaustritts ausgebracht. Das havarierte Schiff konnte dann zunächst durch Abpumpen von 150.000 Liter Diesel - etwa der Hälfte der Ladung - auf ein zweites Schiff entlastet werden, worauf es sich wie erhofft von seinem Hindernis hob. Erst dann konnte es laut Medienberichten offenbar erstmals eingehend auf Beschädigungen untersucht werden, die sich zum Glück als nur oberflächlich erwiesen. Aus dem Geschiebeleitwerk befreit konnte es schließlich bis zum späten Dienstagnachmittag mit Hilfe einer „Verheftung“ an ein zweites Schiff zurück in die Fahrrinne bugsiert werden, um seine Fahrt fortzusetzen.

Im Zeitraum zwischen Havariezeitpunkt und Bergungszeitpunkt waren laut Donaupegel Korneuburg immerhin rund 15 cm Wasserstandsschwankungen zu verzeichnen. Bilder des havarierten Schiffs zeigen einen zu mehr als der Hälfte über der Wasserspiegel befindlichen, also wohl nicht allzu wirksamen Buganker.

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.

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.

Die Medienberichte zum Vorfall (vgl. u.a. APA073 und APA457 vom 7.2.2017) lassen dennoch

1. mangelnde Vorbereitung der zuständigen Behörden auf diesen Ernstfall – der hier zum Glück ohne schwerere Beschädigung des Schiffskörpers und damit ohne Verseuchung der Donau im Raum Wien sowie in der Folge womöglich des Naturjuwels Nationalpark Donauauen sowie des Marchfeldkanals abging - und
2. höchst schleppende und daher aufklärungsbedürftige Abläufe erkennen:

„(...) Tagelang sei unklar gewesen, wie das Schiff aus seiner misslichen Lage gebracht werden könnte. Gefahr, dass Diesel austreten könnte, habe aber Schifffahrtsexperten zufolge zu keiner Zeit bestanden.

Am Montag gab es eine Lagebesprechung mit den zuständigen Bundes- und Landesbehörden sowie der Feuerwehr. In Absprache mit dem Schiffseigner wurde entschieden, die heikle Fracht in ein anderes Tankschiff, das neben dem Frachter anlegen werde, umzupumpen. "Durch den Gewichtsverlust ist damit zu rechnen, dass das verunfallte Tankschiff aufschwimmt und sich wieder selbstständig in Bewegung setzen kann", so Resperger.

Mithilfe mehrerer Einsatzboote werde zuvor eine Hunderte Meter lange Ölsperre rund um das Tankschiff und vor dem Einlaufbauwerk zur Neuen Donau errichtet. Es gehe vor allem darum, eine Verseuchung der Wiener Donauinsel, aber auch des Marchfeldkanals zu verhindern.“

Die unterfertigenden Abgeordneten stellen daher folgende

ANFRAGE

- 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?
- 2) Wenn ja, was war die konkrete Ursache für diese „tagelange Unklarheit“?
- 3) 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?

- 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?
- 5) 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?
- 6) Wenn ja, was war die konkrete Ursache für diese unverständlich schleppenden behördlichen Abläufe?
- 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?
- 8) Wann am Montag fand diese Lagebesprechung konkret statt?
- 9) Wer hat daran im Einzelnen teilgenommen?
- 10) Wie wurde von Freitag 17 Uhr bis Montag Zeitpunkt der Lagebesprechung konkret sichergestellt, dass es zu keinem Dieselaustritt kommen kann?
- 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“?
- 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?
- 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?
- 14) Trifft es - wie in Medienberichten angegeben - zu, dass erst nach Entlastung und „Freischwimmen“ des havarierten Schiffs am Dienstag 7.2., somit vier Tage nach der Havarie, das Schiff erstmals eingehend auf Beschädigungen untersucht wurde?
- 15) Wie lange nach der Havarie wurde der Alkoholtest beim Kapitän durchgeführt?
- 16) Wer hätte das Schiff angesichts der Alkoholisierung des Kapitäns incl Abnahme des Kapitänspatents im Fall eines unerwarteten Freischwimmens zwischen Freitag abend und Dienstag geführt?
- 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?