



Bundesministerium
für Verkehr,
Innovation und Technologie

GZ. 10500/2-CS3/03 DVR 0000175

Der Bundesminister

An den
Präsidenten des Bundesrates

Parlament
1017 Wien

1882 /A.B.--- BR/ 2003
zu 2049 /J--- BR/ 2003
Präs. am 26. März 2003

Wien, 25. März 2003

Die schriftliche Anfrage Nr. 2049/J-BR/2003 betreffend Ölunfall auf der Donau am 29.11.2002, die die Bundesräte Kneifel und KollegInnen am 30. Jänner 2003 an meinen Amtsvorgänger gerichtet haben, beehe ich mich wie folgt zu beantworten:

Frage 1:

Welche Behörde hat den Unfall vom 29.11.2002 erhoben?

Antwort:

Hinsichtlich der Fragestellung, ob ein Schiff als Ursache für die Wasserverschmutzung durch Öl in Frage kommt, wurden die Erhebungen durch die Schifffahrtspolizei, insbesondere die Außenstellen Melk und Abwinden, geführt. Hinsichtlich der an den Bestimmungen des Wasserrechts anknüpfenden Maßnahmen liegt die Zuständigkeit bei der Bezirkshauptmannschaft Melk.

Fragen 2 bis 4:

Welche Alarmstufe wurde dabei ausgerufen?

Wie viele Feuerwehren mit wie viel Mann und wie vielen Booten waren daran beteiligt?

Wie viele Meter Ölsperren mussten errichtet werden?

Antwort:

Diese Fragen fallen ausschließlich in die bereits oben genannte Zuständigkeit der Bezirkshauptmannschaft Melk.

Frage 5:

Wann war Einsatzbeginn und wann Einsatzende?

Antwort:

Für die Schifffahrtspolizei waren die Strom- und Schleusenaufsicht Melk von 29.11.2002, 07:00 Uhr bis 30.11.2002, 14:00 Uhr, die Strom- und Schleusenaufsicht Persenbeug am 29.11.2002 von 07:00 Uhr bis 15:00 Uhr und die Strom- und Schleusenaufsicht Abwinden am 29.11.2002 von 09:20 Uhr bis 10:15 Uhr im Einsatz.

GZ. 10500/2-CS3/03



Hinsichtlich anderer Einsatzkräfte wird auf die Zuständigkeit der Bezirkshauptmannschaft Melk verwiesen.

Frage 6:

Ist der Verursacher des Ölunfalls inzwischen bekannt?

Antwort:

Es besteht lediglich Gewissheit darüber, dass das einzige längere Zeit vor dem Auftreten der Wasserverschmutzung in der fraglichen Strecke befindliche Schiff, das durch die Strom- und Schleusenaufsicht Abwinden genauestens untersucht wurde, und damit die Schifffahrt insgesamt als Verursacher des Öltreibens nicht in Frage kommt. Hinsichtlich anderer Ursachen wird auf die Zuständigkeit der Bezirkshauptmannschaft Melk verwiesen.

Frage 7:

Wenn nein, was wird von Ihrem Ministerium unternommen, um diesen Ölunfall rasch aufzuklären?

Antwort:

Da die Schifffahrt als Verursacher der Wasserverschmutzung ausgeschieden werden konnte, besteht für mein Ressort keine Rechtsgrundlage für weitere Erhebungen.

Frage 8:

Stimmt die Information, dass im maßgeblichen Zeitraum nur ein Schiff zur fraglichen Zeit und im näheren Einzugsgebiet war und trotzdem der Verursacher noch nicht ausfindig gemacht werden konnte?

Antwort:

Wie bereits oben ausgeführt, ist die Information über die Anwesenheit nur eines Schiffes richtig; da dieses Schiff aufgrund der Erhebungen der Schifffahrtspolizei als Verursacher nicht in Frage kommt, wäre die Frage nach der Ausforschung eines allfälligen anderen Verursachers an die Bezirkshauptmannschaft Melk zu richten.

Frage 9:

Wurde eine Ölprobe von in Frage kommenden Verursachern entnommen, untersucht und mit den spezifischen Ölen, entweder als Ladegut oder Treibstofföl, des betreffenden Schiffes oder anderer Anlagen verglichen?

Antwort:

Die Entnahme von Ölproben aus dem fraglichen Schiff konnte nach eingehender Kontrolle der Außenhaut des Schiffes, des Maschinenraums, des Ladungsbereiches, der Ladungspapiere sowie der erforderlichen Dokumentation über die Aufbewahrung und die Entsorgung ölhältiger Abfälle, die insgesamt keinerlei Anlass zur Beanstandung gab, unterbleiben.

GZ. 10500/2-CS3/03

**Frage 10:**

Wie viele Ölalarme hat es im Jahre 2002 auf der österreichischen Donau gegeben? Wie viele konnten aufgeklärt werden, wie viele nicht?

Antwort:

Die Schifffahrtspolizei war im Jahr 2002 in insgesamt 42 Fällen von Öltreiben auf der Donau im Einsatz. In 32 Fällen waren die Ausmaße geringfügig, seitens der jeweiligen örtlichen Feuerwehren wurden in Abstimmung mit den zuständigen Wasserrechtsbehörden meist nicht einmal Bekämpfungsmaßnahmen eingeleitet (Ausnahmen: in 4 Fällen wurde Bioversal aufgebracht, in weiteren 4 Fällen – alle im Tankhafen Linz – wurden Schlängelleitungen ausgelegt). Von diesen 32 Fällen konnten 9 der Schifffahrt zugeordnet werden, in 2 Fällen wurde eine andere Ursache festgestellt, in 21 Fällen war eine Ermittlung des Verursachers nicht möglich. Von den restlichen 10 Fällen, in denen das Öltreiben ein mittleres oder erhebliches Ausmaß erreichte, wurde in 3 Fällen die Schifffahrt als Verursacher festgestellt, in 5 Fällen konnten andere Ursachen ermittelt werden und in 2 Fällen – einer davon der Anlassfall für die gegenständliche Anfrage – war eine Ermittlung des Verursachers nach dem Kenntnisstand meines Ressorts bis dato nicht möglich, allerdings konnte im Anlassfall – wie in der Beantwortung der Fragen 6 und 8 bereits ausgeführt – die Schifffahrt als Verursacher ausgeschlossen werden.

Frage 11:

Könnten derartige Unfälle durch Bestimmungen, wie sie im Entwurf des Verkehrssicherheitsgesetzes enthalten sind, zielführender untersucht oder leichter aufgeklärt werden?

Antwort:

Nein.

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Hubert Gorbach".

Hubert Gorbach