

1883 /A.B. BR/ 2003
zu 2050 /J. BR/ 2003
Präs. am 26. März 2003

GZ. 10500/4-CS3/03

Der Bundesminister

An den
Präsidenten des BundesratesParlament
1017 Wien

Wien, am 25. März 2003

Die schriftliche Anfrage Nr. 2050/J-BR/2003 betreffend Unfall beim Kraftwerk Freudenuau am 22.10.1996, die die Bundesräte Kneifel und KollegInnen am 30. Jänner 2003 an meinen Amtsvorgänger gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

Fragen 1 und 2:

Liegt ein abschließendes Ergebnis der Unfalluntersuchung vor?
Was war die Ursache für diesen Unfall ?

Antwort:

Ja. Ich verweise hiezu auf die Ausführungen in der Beilage.

Frage 3:

Wie hoch sind die entstandenen Kosten für
a. die Zahlungen an die Angehörigen der Unfallopfer
b. den Totalverlust des Schiffes und des Schubleichters
c. die Schäden am Kraftwerk Freudenuau
d. die Bergung durch Spezialunternehmen
e. die erforderliche Schifffahrtssperre, die aus der Havarie resultierte
f. die Reparaturen an der Wehranlage ?

Antwort:

Die Streitwerte in den einzelnen zivilgerichtlichen Verfahren stellen sich wie folgt dar:

Streitwert „AXA Schade“-Verfahren („Ladungsverfahren“)
rd. DM 855.000,- + 20 % Zinsen (4 % p.A.);
= rd. ATS 7,3 Mio + Prozesskostenersatz

Streitwert der 16 „Hinterbliebenenverfahren“:
ca. ATS 2,0 Mio

Streitwert „Standard Steamship“-Verfahren (**Hauptverfahren**):
ATS 22,7 Mio + 20 % Zinsen (4 % p.A.) = ATS 27,240.000,-
ATS 31 Mio + 20 % Zinsen (4 % p.A.) = ATS 37,200.000,-
ATS 1,66 Mio Prozesskostenersatz (1/3 der Gesamtkosten)
= rd. ATS 66,100.000,-

zusammen rd. ATS 75,400.000,- (€ 5,479.531,70)

Frage 4:

Stimmt es, dass die Ladung der "Dumbier" zuerst als unbedenklich bezeichnet wurde, tatsächlich aber verseuchtes Fischmehl transportiert wurde ?

Antwort:

Die Frage, ob das transportierte Fischmehl verseucht war oder nicht, konnte nicht verifiziert werden.

Fragen 5 bis 9:

Ist das Gerichtsverfahren zwischen der slowakischen Reederei bzw. deren Versicherung einerseits und der Republik Österreich und Donaukraft schon abgeschlossen ?

Wenn ja, mit welchem Ergebnis ?

Sind für die Republik Österreich daraus Kosten erwachsen ?

Wenn ja, welche und in welcher Höhe ?

Wurden von der Donaukraft im Zusammenhang mit diesem Gerichtsverfahren Zahlungen geleistet ?

Antwort:

Ja. Es wurde ein Vergleich mit folgendem Inhalt abgeschlossen: Die Beklagten (Republik Österreich und VERBUND-AHP) entrichten an die Kläger jeweils € 1,486.412,- (ATS 20,453.474,04). Damit sind sämtliche aus dem Unfallereignis resultierenden Forderungen und Ansprüche endgültig bereinigt.

Frage 10:

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

Antwort:

Zu den in Bezug auf den Entwurf des "Verkehrssicherheitsgesetzes" angesprochenen Sicherheitsuntersuchungen wird festgehalten, dass im Zuge dieser Untersuchungen zur Vermeidung von Wiederholungen die Unfallursachen bestimmt werden sollen, während die polizeiliche Ermittlung (gerichtliche Untersuchung) zum Ziel hat, die gegebenenfalls für eine Straftat verantwortliche Person zu finden. Diese zwei Arten von Untersuchungen befassen sich mit unterschiedlichen Aspekten des Unfalls, beinhalten verschiedene Vorgehensweisen und erfordern unterschiedliche Fähigkeiten von Seiten der Ermittler. Sofern keine Trennung dieser Untersuchungen stattfindet, können die notwendigen Lehren in Bezug auf die Sicherheit niemals gezogen werden. Dafür muss sichergestellt sein, dass alle sachdienlichen Informationen ausgetauscht werden. Der einzige Zweck der Sicherheitsuntersuchung soll darin bestehen, die Ursachen des Unfalls oder der

Störung zu bestimmen und damit Wiederholungen vorzubeugen. Von unabhängigen technischen Untersuchungen - wie gemeinschaftsrechtlich gefordert - sind daher, wie auch die Erfahrungen aus dem Bereich Luftfahrt zeigen, durchaus wichtige Erkenntnisse für eine Verbesserung der Verkehrssicherheit zu erwarten.

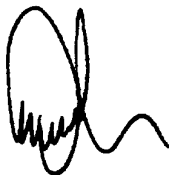
Frage 11:

Hatte dieser Vorfall Änderungen in Gesetzen und Verordnungen, in Dienstabweisungen für Schleusenpersonal oder Empfehlungen für andere Dienststellen zur Folge?

Antwort:

Nein.

Beilage



Hubert Gorbach

**BUNDESMINISTERIUM FÜR
WISSENSCHAFT, VERKEHR UND KUNST
Verwaltungsbereich Verkehr und öffentliche Wirtschaft
Oberste Schifffahrtsbehörde**

GZ. 591.046/1-V/9/97

Bericht

über die
**Havarie des slowakischen Schubverbandes
"DUMBIER" bei der Staustufe Freudenau**

UNFALLVERLAUF

Am 22. Oktober 1996 meldeten sich nach 18 Uhr drei Verbände bzw. Fahrzeuge zur Talschleusung bei der Schleuse Freudenau an:

1. der Schubverband "LIPTOV" (Schubschiff Liptov mit dem Schubleichter UC 15009, Ladung 650 t Soja-schrot),
2. der Schubverband "DUMBIER" (auf Schubschiff Dumbier mit Schubleichter DE 16265, Ladung 750 t Fischmehl),
3. das Fahrgastschiff "SWITZERLAND".

Die Schiffe wurde vom diensthabenden Schifffahrtspolizeiorgan der Schleuse Freudenau in dieser Reihenfolge zur Talschleusung eingeteilt.

Um 19.17 Uhr wollte der Schubverband "LIPTOV" in die Schleuse einfahren; dieses Manöver mißlang, sodaß der Verband mit der Backbordseite an den Kraftwerks-Inselspitz gedrückt wurde und die Verbindungsseile zwischen dem Schubschiff und dem Schubleichter rissen. Das Schubschiff "LIPTOV" konnte den Schubleichter noch so bugsieren, daß er im Oberwasser-Schleusenvorhafen an der linksufrigen Vorhafenmauer festgemacht werden konnte. Das Schubschiff "LIPTOV" wurde stromseitig des Inselspitzes rund 100 m in Richtung Wehrfeld abgetrieben, konnte jedoch abgefangen werden und fuhr wieder bergwärts.

Während dieser Zeit fuhr der Schubverband "DUMBIER" im Bereich zwischen Strom-km 1923,000 und 1922,500 mit dem Bug in Richtung Schleuseneinfahrt in Strommitte zu Tal; auf der Strecke zwischen Strom-km 1922,500 und 1922,000 "verfiel" der Verband immer stärker, sodaß er bei km 1922,000 mit dem Bug in Richtung rechtes Ufer und dem Heck in Richtung linkes Ufer quer zur Strömungsrichtung trieb. Der Schiffsführer der "DUMBIER" versuchte den Verband mit voller Kraft zurück abzufangen und geradezustellen (Beobachtung der für das Umsteuern von "Vorwärts" auf "Zurück" typischen Abgaswolke durch die Schleusenaufsicht). Das Schubschiff "LIPTOV" befand sich zu dieser Zeit ungefähr bei Strom-km 1921,600, hätte jedoch dem Verband "DUMBIER" keine Hilfe leisten können, ohne die eigene Sicherheit massiv zu gefährden. Das Schubschiff "LIPTOV" fuhr daraufhin zu Berg zu Strom-km 1922,000, rechtes Ufer. Der Verband "DUMBIER" wurde durch das Manöver "Volle Kraft zurück" zum linken Ufer gezogen und durch die Strömung mit dem Bug zu Tal geradegestellt. Der Verband kam um 19.31 Uhr ungefähr bei Strom-km 1921,500 im Bereich der linksufrigen Mauer zum Stillstand, wurde jedoch um 19.34 Uhr durch die Strömung mit dem Heck in Richtung Flußmitte gedrückt. Durch die rückwärtslaufenden Propeller stellte sich der Verband in der Strömung wieder gerade und wurde mit dem Bug zu Tal auf die Wehrfelder zugetrieben. Zu diesem Zeitpunkt setzte das Schubschiff "DUMBIER", das bis dahin mit dem Schubschiff "LIPTOV" einen für die Schleusenaufsicht unverständlichen, erregten Funkverkehr in slowakischer Sprache geführt hatte, zwei Hilferufe auf Kanal 18 ab. Der Schiffsführer wurde aufgefordert, Anker zu werfen bzw. den Verband auf das linke Ufer zu setzen; auf diesen Funkspruch kam keine Antwort.

Ein Schifffahrtspolizeorgan (wegen der Dienstübergabe um 19.00 Uhr waren 2 Bedienstete anwesend) fuhr mit seinem PKW zu den Wehrfeldern und konnte nur noch beobachten, wie um 19.45 Uhr der Verband "DUMBIER" mit dem Bug in das rechtsufrige Wehrfeld trieb, wobei er sich mit dem Heck in Richtung linkes Ufer querstellte und der Schubleichter vorne abknickte. Den Mittelteil des Schubleichters wurde über das zweite Wehrfeld gedrückt, der Heckteil des Schubleichters in das dritte Wehrfeld. Da die Verbindungsselle zwischen dem Schubschiff und dem Schubleichter in der Zwischenzeit gerissen waren und die Motoren des Schubschiffes "DUMBIER" noch immer auf "Volle Kraft zurück" liefen, wurde das Schubschiff um den Wehrvorkopf zwischen dem dritten und dem vierten Wehrfeld und anschließend mit dem Heck voraus in das vierte Wehrfeld gedrückt. Dort blieb das Schubschiff mit dem obersten Deckaufbau am Wehrverschluß hängen. Während dieser Vorgänge befand sich lediglich ein Mann auf dem Deck hinter dem Ruderstand; Emil Šimek wurde, nachdem das Schubschiff im Wehrfeld steckengeblieben war, von Bauarbeitern gerettet. Andere Besatzungsmitglieder wurden vor, während und nach der Havarie weder an Bord des Schubleichters noch an Bord des Schubschiffes "DUMBIER" gesehen.

Zur Zeit des Eintreffens von Dipl.-Ing. Vorderwinkler und Dipl.-Ing. Birkhuber von der Obersten Schifffahrtsbehörde um 20.30 Uhr machte das mit dem obersten Deckaufbau am Wehrverschluß hängende Schubschiff in Abständen von etwa 5 bis 10 Minuten ruckartige Bewegungen, die auf eine durch die starke Strömung verursachte pulsierende Dauerlast schließen ließen, was zu einem Versagen der Aufbaustruktur und zu einem Durchreißen des Schiffes durch das Wehrfeld führen mußte. Ein Betreten des Schubschiffes zur Nachsuche nach den vermißten acht übrigen Besatzungsmitgliedern war jedenfalls akut lebensgefährlich und damit nicht möglich. Bei einem Ausleuchten der von außen einsehbaren Aufbauträume wurden ebenfalls keine Besatzungsmitglieder entdeckt.

Um 22.10 Uhr wurde das Schubschiff "DUMBIER" durch das Wehrfeld gedrückt, wobei durch den Wehrverschluß der obere Deckaufbau um etwa 1 Meter niedergedrückt und das heb- und senkbare Steuerhaus abgerissen wurde. Das Schubschiff kam unterhalb des Wehrfeldes am linken Ufer im Bereich der Boots-Umsetzanlage zu stehen, wurde von dort durch die starke Strömung jedoch ca. nach 10 Minuten weggedrückt und sank sofort.

Das Fahrgastschiff "SWITZERLAND" bot um etwa 19.45 Uhr, also ungefähr zum Zeitpunkt der Havarie des Verbandes "DUMBIER", über Schiffsfunk der Schleusenaufsicht Hilfe durch an Bord befindliche Sporttaucher an; die Hilfe mußte aus Sicherheitsgründen abgelehnt werden. Das Fahrgastschiff "SWITZERLAND" wurde aufgefordert, bis Strom-km 1928,800 zu Berg zu fahren. Die Schleuse wurde vorläufig gesperrt; sie mußte ab 22.10 Uhr wegen der Verengung des Durchflußquerschnittes der Wehrfelder durch die havarierten Fahrzeuge zur Hochwasserabfuhr herangezogen werden.

FAHRWASSERVERHÄLTNISSE

Die Donau führte in der Zeit vom 21. bis zum 24. Oktober 1996 Hochwasser mit einer rund 9jährigen Eintrittswahrscheinlichkeit. Nach einem sehr starken Anstieg der Wasserführung im Tagesverlauf des 21. Oktobers 1996 verflachte sich der Pegelanstieg am späten Abend dieses Tages; der Scheitel des Hochwassers wurde am für den Bereich von Wien schifffahrtsrelevanten Pegel Korneuburg um 15.00 Uhr des 22. Oktober 1996 mit einem Pegelstand von 645 cm erreicht. Um 19.00 Uhr betrug der Pegelstand am Pegel Korneuburg 635 cm und somit 17 cm unter dem Wasserstand, ab dem gemäß § 18.01 Z1 der Wasserstraßen-Verkehrsordnung, BGBl.Nr. 265/1993, die Schifffahrt verboten werden kann. Dieser Einstellungswasserstand richtet sich nach dem "höchsten Schifffahrtswasserstand (HSW)" und beträgt HSW +90cm, bei 562 cm HSW am Pegel Korneuburg somit 652 cm.

Dieser Einstellungswasserstand wurde im Jahr 1993 anlässlich der Erlassung der Wasserstraßen-Verkehrsordnung einvernehmlich von der Obersten Schifffahrtsbehörde, dem vom Fachverband der Schifffahrtsunternehmen der Wirtschaftskammer Österreich entsandten Nautikern sowie der Wasserstraßendirektion des Bundesministeriums für wirtschaftliche Angelegenheiten festgelegt.

SCHIFFFAHRTSPOLIZEILICHE VERKEHRSREGELUNG

Der Bereich der Schleusenzufahrt ist beginnend von Strom-km 1923,600 bis zur Schleuse ausgehend vom linken Ufer in Richtung Schleuseneinfahrt mit 5 grünen Tonnen bezeichnet; darunter befindet sich ein Floß mit einem auch für nicht spezifisch ausgebildete Personen verständlichen Gefahrenhinweis in Form eines Totenkopfes und der Aufschrift "Achtung Wehranlage, Lebensgefahr!" Bei Strom-km 1921,600 befindet sich wie bei allen anderen Donaustaustufen eine aus 5 roten Tonnen bestehende "Bojensperre", die beginnend bei dem Kraftwerks-Inselspitz quer zur Strömungsrichtung zum linken Ufer hin verlegt ist.

Die Schleuseneinfahrt wird durch rote bzw. grüne Signallichter geregelt; die Erlaubnis zur Einfahrt in die Schleuse war durch 2 grüne Lichter sowohl für den Schubverband "LIPTOV" wie auch für den Schubverband "DUMBIER" signalisiert; für den Verband "DUMBIER" war um 19.25 Uhr die Einfahrt in den Oberhafen mit einer Breite von über 40 m frei, da der Schubleichter des Verbandes "LIPTOV" an der linksufrigen Vorhafemauer verheftet war und sich das Schubschiff "LIPTOV" außerhalb des Vorhafens befand.

SICHERUNGS- UND BERGUNGSMASSNAHMEN

Am 22. Oktober 1996 um 19.45 Uhr wurde die Schleuse Freudenau sowie die Talfahrt von Freudenau bis zur Staatsgrenze gesperrt.

Am 23. Oktober 1996 wurde die Talfahrt von Greifenstein bis Wien gesperrt, da im Bereich von Wien keine Abstellflächen mehr vorhanden waren. Um 11.50 Uhr meldete die Hubschrauberbesatzung des Bundesministeriums für Inneres, daß unterhalb der Baubehelfsbrücke nahe dem linken Ufer möglicherweise das Wrack der "DUMBIER" liegen könnte; eine Kontrolle mit dem Dienstboot der Schifffahrtspolizei ergab, daß es sich um einen Poller eines dort befindlichen Steinentladeplatzes handelte.

Am 24. Oktober 1996 um 12.30 Uhr wurde oberhalb eines Pfeilers der Baubehelfsbrücke ein Wrack gesichtet; da vermutet werden mußte, es handle sich dabei um die "DUMBIER", wurde die Schifffahrtssperre von der Schleuse Freudenau zu Tal bis zur Staatsgrenze um 13.00 Uhr aufgehoben.

Am 25. Oktober 1996 wurde in Folge des stark sinkenden Wasserstandes festgestellt, daß es sich bei diesem Wrack nicht um die "DUMBIER", sondern um einen Teil der Steuerbord-Seitenwand des quer über die Wehrfelder liegenden Schubleichters handelte. Daraufhin wurde um 9.50 Uhr die Schifffahrt zu Tal von der Schleuse Freudenau bis zur Staatsgrenze wieder gesperrt. Am Nachmittag des 25. Oktober 1996 wurde von der Wasserstraßendirektion eine Telsondierung der Hafenzufahrten und der Donau bis zur Schwechatmündung durch die Österreichische Donaubetriebs AG veranlaßt. Um 22.10 Uhr wurde eine Kammerhälfte der Schleuse in Betrieb genommen und die Talfahrt bis zum Hafen Lobau freigegeben.

Am 26. Oktober 1996 erfolgte eine Flächenlotsondierung des Fahrwassers von der Schwechatmündung bis zur Staatsgrenze. Da dabei keine Anzeichen eines Wracks entdeckt wurden, konnte um 14.35 Uhr die Talfahrt von Greifenstein bis zur Staatsgrenze freigegeben werden.

Am 27. Oktober 1996 um 08.00 Uhr wurde mit der Bergung des am Pfeiler der Baubehelfsbrücke anliegenden Wrackteiles des Schubleichters begonnen; dieser Teil der Bergung war um 18.07 Uhr abgeschlossen. Die Maßnahme erfolgte im Rahmen des von der Slowakischen Donauschiffahrt SPD an die Donaukraft erteilten Gesamt-Bergeauftrages für den Schubleichter, da somit Zu- und Abfahrt des Bergeschiffes durch diesen Auftragsenteil gedeckt waren, wurde von der Obersten Schifffahrtsbehörde eine Suche nach dem Wrack der "DUMBIER" veranlaßt, die am 28. Oktober 1996 durchgeführt wurde und binnen kürzester Zeit zum Erfolg führte. Nach Auffinden des Wracks um 14.00 Uhr wurden mittels Polypgreifer dessen Lage festgestellt und mittels dreier Greiferhübe Einzelteile losgelöst; diese Teile wurden von einer am späten Nachmittag ein-treffenden slowakischen Delegation eindeutig als Wrackteile der "DUMBIER" identifiziert.

Am 31. Oktober 1996 um 13.00 Uhr meldete die Besatzung des Baggers "GRÜNAU" der Donaukraft das Auf-finden von Teilen des Steuerhauses der "DUMBIER" im Bereich Strom-km 1920,100 ca. 100 m vom linken Ufer; dabei wurden insbesondere die Fahrtgeber geborgen; die Stellung der Fahrtgeber bestätigt die Zeugen-aussagen, daß das Schiff mit "Volle Kraft zurück" gefahren sein muß.

Das quer über die Wehrfelder liegende Wrack des Schubleichters "16265" wurde beginnend mit 3. November 1996 um 15.00 Uhr bis einschließlich 11. November 1996 geborgen. Die Bergung erfolgte durch 60 an speziellen Befestigungspunkten angebrachte Stahlstützen, an denen das Wrack mittels dreier hydraulischer Pressen zum Ufer gezogen wurde. Die Bergung wurde somit innerhalb der ursprünglich mit dem Räumungs-bescheid der Obersten Schifffahrtsbehörde festgelegten einwöchigen, mit der Erteilung des Bergeauftrages an die Donaukraft jedoch kalendermäßig bis 11. November 1996 verlängerten Frist abgeschlossen.

Der Auftrag zur Bergung des Schubschiffes "DUMBIER" wurde am Abend des 28. Oktober 1996, somit am Tag der Auffindung des Wracks, der Slowakischen Donauschiffahrt SPD von Dipl.-Ing. Vorderwinkler durch Verkündung eines mündlichen Bescheides erteilt, dessen schriftliche Ausfertigung am 30. Oktober 1996 dem Generaldirektor der SPD ausgefolgt wurde.

UNFALLURSACHE

Die Oberste Schifffahrtsbehörde geht bei der Beurteilung des Unfallgeschehens entsprechend dem derzeitigen Erkenntnisstand davon aus, daß die Ursachen der Havarie

1. in einem Schaden am Schubschiff "Dumbler" oder
2. in einer menschlichen Fehlleistung der Besatzung gelegen sein müssen.

Für einen Schaden am Schubschiff kämen ein Maschinenschaden, ein Umsteuerschaden, ein Propeller-schaden oder ein Ruderschaden in Betracht. Ein Maschinenschaden ist auszuschließen, da Zeugenaussagen des geretteten Emil Šimek sowie des Schifffahrtspolizeorgans Dietmar Buchberger bestätigen, daß die Maschinenanlage bis zu dem Zeitpunkt, an dem das Schubschiff in das Wehrfeld gezogen wurde, in Betrieb war. Ein Umsteuerschaden (Unmöglichkeit, die Propellerschubrichtung von vorwärts auf rückwärts umzu-steuern) kann insofern ausgeschlossen werden, als die Stellung der aufgefundenen Fahrtgeber mit den Zeugenaussagen (Matrose Šimek, Schifffahrtspolizeorgane Dietmar Buchberger und Michael König) überein-stimmen, wonach die Maschinen auf "Volle Kraft zurück" gelaufen seien. Von einem Propellerschaden kann die Behörde deshalb nicht ausgehen, weil bei einer wesentlichen Beschädigung der Propeller und der damit verbundenen verringerten Leistungsaufnahme ein Abstoppen des Schiffes in der Nähe des linken Ufers für eine Zeit von 3 Minuten wohl nicht möglich gewesen wäre. Die somit verbleibende Möglichkeit eines Ruder-schadens kann von der Behörde nicht ausgeschlossen werden, jedoch sind die vorliegenden Hinweise des

geretteten Matrosen Emil Šimek nicht aussagekräftig, da sie in den zeitlichen Ablauf der Havarie nicht eingepaßt werden können und es technisch durchaus vorstellbar ist, daß auch ein intaktes Ruder bei vollem Ruderausschlag unter den unmittelbar vor der Havarie gegebenen Strömungsbedingungen nicht mehr wirksam betätigt werden könnte.

Die Möglichkeit einer menschlichen Fehlleistung erscheint deshalb nicht ausgeschlossen, weil unter der Annahme eines funktionstüchtigen Schiffes für die Einfahrt in eine Schleuse der Kurs so nahe wie möglich an dem Ufer zu wählen ist, an dem die Schleuse liegt. Sobald der Verband quer zur Strömungsrichtung zu liegen kommt und in dieser Lage außerhalb des Kraftwerks-Inselspitzes in Richtung Wehrfeld getrieben wird, ist es nautisch äußerst schwierig, ein Wendemanöver zu vollenden und zu Berg zu fahren. Obwohl das Schubschiff "DUMBIER" über eine im Hinblick auf die Größe des Verbandes und die mitgeführte Ladungstonnage mehr als ausreichende Leistung verfügte, dürfte der in der Rückwärtsfahrt gegenüber der Vorwärtsfahrt erheblich verringerte Schub des Propellers zwar in der Nähe des linken Ufers, nicht jedoch in der Mitte des durchströmten Querschnittes ausgereicht haben, die Talfahrt des Verbandes zu stoppen.

Inwieweit der Schiffsführer des Verbandes "DUMBIER" vom Schiffsführer des Verbandes "LIPTOV" irritiert worden sein könnte, kann nicht beurteilt werden, da der Funkverkehr zwischen den beiden Verbänden in slowakischer Sprache erfolgte und von der Schleusenaufsicht nicht verstanden werden konnte. Dem sowohl von der Slowakischen Donauschiffahrt als auch den Medien erhobenen Vorwurf, die Aufzeichnung des Funkverkehrs ebenso wie die Aufzeichnung der in der Schleusenbefehlsstelle beobachteten Radarbilder sei doch wohl selbstverständlich, geht insofern ins Leere, als die Radargeräte ausschließlich eine Dispositionshilfe für die Einteilung des Schleusenverkehrs darzustellen und über Funk zwar Weisungen hinsichtlich der Reihenfolge der Schleusungen gegeben werden, nicht jedoch eine dem Flugverkehr analoge Verkehrslenkung erfolgt. Die rechtsverbindliche Regelung der Einfahrt in die Schleuse erfolgt durch die bereits erwähnten Lichtsignale. Eine Aufzeichnung des Funkverkehrs sowie Videoaufzeichnungen der Radarbilder wären mit erheblichen Kosten verbunden und werden vorerst nicht in Aussicht genommen.

Anzumerken ist darüberhinaus, daß der Verband "LIPTOV" auf seiner Talfahrt mit zwei Schubleichtern am 22. Oktober 1996 am frühen Vormittag der Schleusenaufsicht Freudenau eine Fahrtunterbrechung im Bereich Wien gemeldet hatte; am Nachmittag desselben Tages wurde das Schubschiff "DUMBIER" durch die Schleuse Freudenau in das Oberwasser der Staustufe entsandt, um einen der beiden Schubleichter aufzunehmen und trotz des ursprünglich für die Fahrtunterbrechungspläne der "LIPTOV" ausschlaggebenden Hochwassers gemeinsam mit diesem Verband die Talfahrt anzutreten.

Der Meinung der Slowakischen Donauschiffahrt, die ungenügende Absicherung der Baustelle seitens der Donaukraft sei unfallkausal, ist entgegenzuhalten, daß Systeme, die mechanisch geeignet wären, einen Schiffsstoß aufzufangen und ein Abtreiben eines Schiffes durch das Wehr zu verhindern, so dicht gesetzt und so stark dimensioniert sein müßten, daß sie eine erhebliche Gefahr des Verklausens (Zusetzen mit im Wasser treibenden Feststoffen, insbesondere Bäumen) bewirken würden und damit eine sichere Hochwasserabfuhr nicht gewährleistet wäre. Derartige Einrichtungen dürften daher wasserrechtlich nicht bewilligungsfähig sein.

Zu dem von der Slowakischen Donauschiffahrt in einer Presseaussendung erhobenen Vorwurf, die Donau habe zum Zeitpunkt der Havarie einen Wasserstand aufgewiesen, wie er zum letzten Mal vor 42 Jahren vorgekommen sei, ist zu bemerken, daß der Wasserstand von 815 cm am Pegel Wien-Reichsbrücke (861 cm im Juli 1954) nicht die Ursache der Havarie des Verbandes "DUMBIER" waren, sondern eine Folge dieser Havarie, da erst die in den Wehrfeldern liegenden Fahrzeuge einen außerordentlichen Pegelanstieg von über 1 m verursacht haben. Dieser Vorwurf entbehrt somit jeglicher sachlichen Grundlage.

Abschließend ist daher nochmals festzuhalten, daß die Unfallursache in einem der beiden eingangs angeführten Umstände - Schaden am Schubschiff oder menschliches Versagen - gelegen sein muß. Der derzeitige Ermittlungsstand läßt eine eindeutige Aussage, welcher dieser beiden Umstände zur Havarie geführt hat, nicht zu; ob nach der Bergung des Schubschiffes "DUMBIER" aus dem Zustand des Wracks nähere Schlußfolgerungen gezogen werden können, ist abzuwarten.

Wien, am 16. Jänner 1997



VORDERWINKLER