

1908/AB-BR/2003

Eingelangt am 05.09.2003

Dieser Text ist elektronisch textinterpretiert. Abweichungen vom Original sind möglich.

BM FÜR VERKEHR, INNOVATION TECHNOLOGIE

Anfragebeantwortung

Die schriftliche Anfrage Nr. 2079/J-BR/2003 betreffend langer Wartezeiten bei Donauschleusen, die die Bundesräte Kneifel und Kollegen am 11. Juli 2003 an mich gerichtet haben, beeche ich mich wie folgt zu beantworten:

Frage 1:

Ist Ihnen die Problematik von langen Schleusenwartezeiten auf der Donau bekannt?

Antwort::

Ja. Die Problematik ist dem bmvit nicht nur bekannt, sondern ihr wird im Rahmen der Möglichkeiten auch entgegengewirkt.

Frage 2:

Wenn nein, sind Sie bereit eine Untersuchung anhand der Schleusenprotokolle durchzuführen?

Antwort::

Derartige Untersuchungen wurden in der Vergangenheit anhand konkreter Anlassfälle bereits mehrfach durchgeführt und haben in jedem bisher untersuchten Fall ergeben, dass die Bediensteten auf den betroffenen Schleusen korrekt und entsprechend den gesetzlichen Vorgaben vorgegangen sind. Insbesondere wurden Fahrgastschiffe im Linienverkehr immer bei der ersten erreichbaren Schleusung in ihrer Fahrtrichtung berücksichtigt.

Frage 3:

Was sind aus Ihrer Sicht die Ursachen für die langen Wartezeiten an manchen Schleusen?

Antwort::

Langen Wartezeiten treten an allen Kraftwerksanlagen auf, an denen aufgrund von Reparaturarbeiten oder planmäßigen Revisionen nur eine der beiden vorhandenen Schleusenkammern in Betrieb ist. Wartezeiten können sich auch aufgrund der sehr ähnlichen Fahrpläne der Kreuzfahrtschiffe, die immer wieder zu punktuellen Konzentrationen bei einzelnen Schleusen führen, ergeben. Kreuzfahrtschiffe sind allerdings in der Schleusungsreihenfolge hinter Fahrgastschiffen im Linienverkehr gereiht. Im Einzelfall können Verzögerungen auch daraus resultieren, dass Fahrzeuge oder Verbände Schwierigkeiten bei der Einfahrt oder der Verheftung haben und der Schleusungsvorgang daher nicht so zügig abgewickelt werden kann.

Hinsichtlich der Optimierung des Schleusenbetriebes für das zu erwartende höhere Verkehrsaufkommen im Zuge der EU-Erweiterung ist mein Ressort in der Entwicklung eines Schleusenmanagementsystems in den diesbezüglichen Forschungsprojekten auf europäischer Ebene aktiv.

Frage 4:

Bei welchen Schleusen gibt es die größten Verzögerungen?

Antwort:

Wie bereits zu Fragepunkt 3 ausgeführt, treten Verzögerungen vor allem an den Kraftwerksanlagen auf, an denen nur eine Schleusenkammer zur Verfügung steht. Aktuell ist dies die Schleuse Freudenau (voraussichtlich noch bis 19. Dezember 2003). Bei den Schleusen Aschach, Ottensheim, Wallsee und Greifenstein sind die Revisions- bzw. Reparaturarbeiten bereits abgeschlossen worden.

Frage 5:

Welche Maßnahmen werden Sie einleiten, um diese Verzögerungen abzustellen?

Antwort:

Die Eingriffsmöglichkeiten für mein Ressort sind hier begrenzt, da die Instandhaltungsmaßnahmen auf rechtskräftigen Bescheiden beruhen und der Umfang der Arbeiten bei derart großen technischen Einrichtungen naturgemäß üblicherweise die Schwellenwerte überschreitet, unter denen eine freie Vergabe der Aufträge möglich wäre, da der Kraftwerksbetreiber an die Fristen der einschlägigen Ausschreibungs- und Vergaberegelungen gebunden ist. Koordinationsgespräche hinsichtlich der Sperrzeiten durch Revisionen finden regelmäßig mit den zuständigen Fachabteilungen meines Ressorts statt. Dabei wurden gemeinsam mit dem Kraftwerksbetreiber Lösungen im organisatorischen Bereich entwickelt, die zumindest eine Verkürzung der Sperrzeiten erlauben.

Frage 6:

Gibt es in Ihrem Ministerium ein Konzept für ein optimiertes Schleusenmanagement im Hinblick auf eine Zunahme der Schleusenfrequenz im Zuge der EU-Erweiterung?

Antwort:

Die Entwicklung eines Schleusenmanagementsystems ist ein wesentlicher Teil der laufenden Vorbereitungen für die Errichtung eines Schifffahrtsinformationssystems (River Information Services - RIS) auf der österreichischen Donaustrecke. Mein Ressort ist hier neben dem Engagement im nationalen Testzentrum DoRIS auch seit mehreren Jahren in alle diesbezüglichen Forschungsprojekte auf europäischer Ebene eingebunden und war maßgeblich an der Entwicklung europäischer Standards für Elemente derartiger Systeme, beispielsweise die elektronische Binnenschifffahrtskarte Inland-ECDIS, beteiligt, die als Basis für Anwendungen wie ein Schleusenmanagementsystem unverzichtbar sind. Da sich die Entwicklung dieses Systems derzeit in der Diskussionsphase befindet, wären genauere Aussagen zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht seriös, da es vorher einer innereuropäischen Abstimmung bedarf.