

1441/AB XXI.GP
Eingelangt am: 02.01.2001

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 1473/J - NR/2000, betreffend Klärung übertriebener Ausbaupläne der Wasserstraßendirektion (WSD) und fragwürdiger Praktiken bei Auftragsvergaben zur Projektierung des weiteren Donauausbaus östlich von Wien, die die Abgeordneten Lichtenberger, Freundinnen und Freunde am 14. November 2000 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

Zu Frage 1:

Die Ausbauziele der österreichischen Bundeswasserstraßenverwaltung liegen nicht über den geltenden internationalen Ausbauzielen sondern entsprechen im Gegenteil deren Rahmenvorgaben.

In den Anschlussstrecken an den Projektsbereich gelten gemäß den Empfehlungen der Donaukommission für den oberliegenden Abschnitt der Staustufe Wien 27 - 28 dm bzw. für den dem Projektsbereich unterliegenden Abschnitt der Staustufe Gabčíkovo 35 dm Mindestfahrwassertiefe. Im Sinne der Kontinuität der Fahrwasserbedingungen wurden den Planungen 27 dm Abladetiefe plus 5 dm Flottwassertiefe zu Grunde gelegt.

Diese Vorgaben entsprechen auch der Entscheidung Nr. 1692/96/EG des Europäischen Parlamentes und des Rates vom 23. Juli 1996 über gemeinschaftliche Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes in Verbindung mit dem europäischen Übereinkommen über Hauptbinnenwasserstraßen von internationaler Bedeutung (AGN) vom 19. Jänner 1996 (ECE/TRANS/120).

Weiters entsprechen diese Vorgaben dem Binnenschifffahrtmemorandum der österreichischen Bundesregierung aus 1992, der Vereinbarung gem. Art. 15a B - VG zwischen dem Bund und den Ländern NÖ und Wien zur Errichtung und Erhaltung eines Nationalparks Donauauen (BGBI. 17/1997 vom 28. Jänner 1997) sowie den Empfehlungen der Nationalparkvorbereitungskommission vom 15. April 1996, worin ebenfalls eine Abladetiefe von 27dm normiert wurde.

Zu Frage 2:

Fehltiefen gibt es im Abschnitt der bayrischen Donau zwischen Straubing und Vilshofen sowie in der gemeinsamen slowakisch - ungarischen Grenzstrecke östlich von Gabčíkovo.

Bezüglich der Ausbaupläne darf auf die Antwort zu Frage 3 verwiesen werden.

Zu Frage 3:

In den staustufengeregelten Abschnitten ist dieses Ausbauziel weitgehend erreicht. In der Bundesrepublik Deutschland wird zur Zeit für die verbliebene freie Fließstrecke zwischen Straubing und Vilshofen, bedingt durch die geringeren Abflussverhältnisse, eine Ausbauvariante mit 29 dm Mindestfahrwassertiefe (25dm Abladetiefe und 4 dm Flottwassertiefe und Sicherheit) untersucht.

Zu Frage 4:

Laut einer Grobkostenschätzung vom März 1999 betragen die Herstellungskosten für die Realisierung des „Flussbaulichen Gesamtprojektes“ pro Stromkilometer rd. 40 Mio. ATS.

Zu Frage 6:

Wie bereits zu Frage 1 erläutert, entspricht das Ausbauziel von 27 dm Abladetiefe den internationalen und nationalen Leitlinien und erscheint daher ausreichend begründet.

Das Erfordernis einer Flottwassertiefe von zumindest 5dm resultiert einerseits aus Forderungen der Schifffahrt um eine Beschädigung der Propulsionsanlagen (Schiffsspropeller) durch das künstlich zur Sohlstabilisierung zugegebene Grobkorn zu minimieren und andererseits aus Erhaltungsgründen, um die Stabilität der Deckschicht gegenüber der Schraubstrahlwirkung der Propellerantriebe zu gewährleisten.

Zu Frage 6:

Die Auftragsvergabe erfolgte am 27.11.1998, die Auftragssumme betrug S 1,931.431,-.

Zu Frage 7:

Auftragsinhalt	Auftragsnehmer:	Auftrags - datum:	Auftragssumme (in ÖS)	Abschluß - datum
Studie: Granulometrische Sohlverbesserung	Donau Consult	8.10.1996	1.323.000,-	12.06.1997
Studie: Grundlagen und Modell - eichung Strom - km 1910 - 1895	Donau Consult	18.12.1997	1.537.680,-	29.08.1998
Landschaftsökologische Planung Strom - km 1910 - 1895	Arch. Oberhofer	27.08.1998	869.832,-	19.07.1999
Studie: Materialbeschaffung	Geolog. Bundesanstalt	15.12.1999	207.329,-	07.07.2000
Flussbauliches Gesamtprojekt Konzept für Umweltverträglich - keitserklärung	Dr. Zwicker	21.12.1999	169.574,-	Ende 2000
Studie: Baudurchführung	Donau Consult	18.11.1999	1.611.540,-	Jänner 2001

Zu Frage 8:

Es liegen Zwischenergebnisse über geschiebehdraulische Überlegungen für die Bauphase sowie über Berechnungen betreffend Antransport und Einbauprozesse für das Zugabematerial vor.

Zu Frage 9:

Projektvorgaben sind nach festgelegten Zielen zur Verbesserung der Schifffahrtsbedingungen, zur Stabilisierung der Stromsohle und zur Verbesserung ökologischer Bedingungen unter besonderer Bedachtnahme auf den Nationalpark nach den Grundsätzen der Zweckmäßigkeit, Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit **durch den Auftraggeber Wasserstraßendirektion** und nicht durch Projektanten zu erstellen. Präjudizierend wurden Staustufenlösungen ausgeschlossen, alternative Projektvarianten (27dm Mindestfahrwassertiefe) werden im Rahmen des UVP - Verfahrens noch eingereicht werden.

Zu Frage 10:

Die Auftragsvergabe erfolgte entsprechend den in der EU geltenden Vergabenormen. Entsprechende Schwellenwerte für ein EU - weites Vergabeverfahren wurden nicht überschritten.

Die WSD wählte aufgrund der Ö - Norm A 2050 und den Richtlinien des Bundesministeriums für Wirtschaft und Arbeit das Verhandlungsverfahren, da Donau - Consult als einziges Unternehmen über die für die Erfüllung des Auftrages notwendigen (Vor -) Kenntnisse verfügte und darüberhinaus nach der entsprechenden Gebührenordnung abrechnete.

Zu Frage 11:

Eine Verletzung gesetzlicher Aufträge durch die Wasserstraßendirektion liegt nicht vor. Des weiteren darf ich auf die Ausführungen zu Frage 1 verweisen.

Zu Frage 12:

Der Entwurf des Bundesverkehrswegeplanes ist in Ausarbeitung. Definitive Aussagen können daher derzeit noch nicht getroffen werden.