

1473/J XXI.GP
Eingelangt am: 14.11.2000

ANFRAGE

der Abgeordneten Lichtenberger, Freundinnen und Freunde

an den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie

betreffend die Klärung übertriebener Ausbaupläne der Wasserstraßendirektion (WSD) und fragwürdiger Praktiken bei Auftragsvergaben zur Projektierung des weiteren Donauausbaus östlich von Wien

Es gibt Pläne der Wasserstraßendirektion (WSD), die Fahrrinne der Donau im Landschaftsschutzgebiet der Wachau und im Bereich des Nationalparks Donau-Auen - der dadurch mit Sicherheit massiv beeinträchtigt würde - weit über die international vereinbarten Ausbauziele hinaus auszubauen.

Für den Donauausbau östlich von Wien plant die WSD ein „Flussbauliches Gesamtprojekt“, das den Ausbau der Fahrrinne der Donau auf eine Mindestfahrwassertiefe von 3,2 Meter über eine Breite von 120 Meter vorsieht. Dazu wurde im beschränkten Vergabeverfahren an die DonauConsult Zottl & Erber und das Atelier Oberhofer der Auftrag erteilt, für Strom - km 1910 - 1895 als „Vorprojekt“ Teil 1 eines solchen Flussbaulichen Gesamtprojektes auszuarbeiten, welches in der Zwischenzeit abgeschlossen ist. Auch weitere Arbeiten aus dem Gesamtpaket sind beauftragt und im Laufen.

Für die Donau östlich von Wien gilt gemäß internationaler Vereinbarung (Donaukommission 1988, Budapest) aber noch immer die Empfehlung, die Fahrrinne über eine Breite von 120 Meter auf die Fahrwassertiefe von 2,5 Meter auszubauen. Auch andere Festlegungen innerhalb der EU verpflichteten Österreich nicht zum Ausbau der Donau über 2,5 Meter Tiefe.

Die WSD und ihre Vorgängerinstitution, das 1985 aufgelöste Bundesstrombauamt, haben die seit 40 Jahren geltenden internationalen Ausbauziele bis heute nicht durchgehend verwirklicht. In der Donau östlich von Wien ist eine Mindestfahrwassertiefe von 2,25 Meter bei Regulierungsniwwasser gewährleistet. Diese Fehltiefen und z.T. auch Fehlbreiten haben die Donauschiffahrt bis heute nicht wesentlich behindert, weil Mittelwasserstände der Donau an mehr als 300 Tagen Fahrten mit Vollast erlauben, und auch an den übrigen Tagen im Jahr mit Teillast von mindestens 60 - 70% gefahren werden kann.

80% des österreichischen Donauverkehrs passiert die Wachau, wo das Fahrwasser bei RNW maximal 2,5 Meter Tiefe hat. Auf dem Rhein gelten Fahrwassertiefen von 2,1 Metern (Unterrhein) und 1,9 Metern (Oberrhein) und auch diese Fahrwassertiefen bedeuten keine Einschränkungen für einen wirtschaftlichen Binnenschiffverkehr und seine Gütertransporte. Selbst der Rhein - Main - Donau - Kanal bietet eine wesentlich geringere Fahrwassertiefe als 3,2 Meter.

Auch in den östlichen Nachbarstaaten Österreichs gibt es zahlreiche Seichtstellen in der Schiffahrtsrinne. Die WSD ist laut Bundesrecht (BGBl. 274/1985) bei Planungen der Wasserstraße in Bezug auf die Abmessungen der Fahrinne vollumfänglich und ausnahmslos an die internationalen Bestimmungen gebunden.

Im Bundesverkehrswegeplan sollen Festlegungen für die Wasserstraße östlich von Wien erfolgen, deren Inhalte nicht öffentlich bekannt sind.

Die unterfertigten Abgeordneten stellen daher folgende

ANFRAGE:

1. Warum soll die Fahrinne der Donau im Bereich des Nationalparks Donauauen seitens der WSD von der bestehenden Mindestfahrwassertiefe 2,25 Meter, weit über das international geltende Ausbauziel von 2,5 Meter, auf 3,2 Meter ausgebaut werden, wenn die Mindestfahrwassertiefe auf den Anschlußstrecken stromauf und stromab geringer ist?
2. Wo in den anderen Donaustaaaten gibt es Fehltiefen zu den gültigen Empfehlungen der Donaukonvention und welche Ausbauprojekte bzw. - pläne sind Ihnen für diese Stromabschnitte bekannt?
3. Sind Ihnen auf den Anschlußstrecken stromauf und stromab sowohl innerhalb Österreichs als auch in den anderen Donaustaaaten andere Ausbauprojekte auf das Ausbauziel von 3,2 Meter bekannt? Wenn ja, bitte um Informationen über die Ihnen vorliegenden Unterlagen in zeitlicher, räumlicher und flußbautechnischer Hinsicht.
4. Wie hoch wären die pro Stromkilometer veranschlagten Kosten einer Umsetzung des Flußbaulichen Gesamtprojektes? Bitte führen Sie im Falle des Fehlens detaillierter Angaben eine Schätzung samt Schätzgrundlage an.
5. Wie wird eine über das internationale Ausbauziel hinausgehende nationale Zielfestlegung und der finanzielle Mehraufwand für deren Erreichung begründet?
6. Wann genau ist die Auftragsvergabe des für Strom - km 1910 - 1895 als „Vorprojekt“ Teil 1 des Flußbaulichen Gesamtprojektes durchgeföhrten Projektes erfolgt und wie groß war die Auftragssumme?
7. Welche sonstigen Aufträge sind im Zusammenhang mit dem von der WSD beabsichtigten „Flußbauliches Gesamtprojekt“ bereits erteilt worden? Bitte schließen Sie Ihrer Antwort eine detaillierte Übersicht mit Auftragsinhalt, Auftragsnehmer, Beauftragungszeitpunkt, Auftragssumme und gegebenenfalls Arbeitsabschlußzeitpunkt und Arbeitsergebnissen an.
8. Welche Ergebnisse liegen zur Bauphasen - und Baukostenabschätzung für das Gesamtprojekt mittlerweile vor?
9. Warum verband die WSD die Auftragsvergabe für das Flußbauliche Gesamtprojekt für den Donauausbau östlich von Wien mit präjudizierenden

Projektvorgaben, welche die Projektanden daran hindern, alternative Projektvarianten zu entwickeln?

10. Warum wurde die Auftragsvergabe für das "Vorprojekt" Teil 1 des Flussbaulichen Gesamtprojektes nicht gemäß den in Österreich und in der EU geltenden gesetzlichen Ausschreibungsnormen öffentlich ausgeschrieben?

11. Wer oder was erlaubt es der WSD, ihren gesetzlichen Auftrag zu verletzen, durch den sie bei Planungen der Wasserstraße in Bezug auf die Abmessungen der Fahrrinne an die international geltenden Vereinbarungen gebunden ist?

12. Welche Festlegungen für die Wasserstraße sind im Bundesverkehrswegeplan vorgesehen und welche Mittelflüsse und Zeitpläne sind dafür in Aussicht genommen?