



REPUBLIK ÖSTERREICH
HUBERT GORBACH
VIZEKANZLER
Bundesminister
für Verkehr, Innovation und Technologie

XXII. GP.-NR

1584 /AB

2004 -05- 21

zu 1622 /J

GZ. 10500/2-CS3/04

An den
Präsidenten des Nationalrates
Dr. Andreas Khol

Parlament
1017 Wien

Wien, 19. Mai 2004

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 1622/J-NR/2004 betreffend Donauausbau und damit verbundene negative ökologische Auswirkungen, die die Abgeordneten Mag. Sima und GenossInnen am 25. März 2004 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

Frage 1:

Warum erachten Sie den Donauausbau auf bis zu 3 Meter notwendig?

Antwort:

Entsprechend Expertenmeinung erachte ich den Donauausbau auf bis zu 3m Fahrwassertiefe im Sinne eines Kompromisses zwischen Ökologie und Schifffahrt für nicht unabdingbar erforderlich. Zwecks Variantenprüfung im UVP-Verfahren wurde ein Untersuchungsrahmen zwischen 2,50 m und 3,20 m vorgegeben. Das vom Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie installierte Fachgremium, welches sich aus Experten der Ökologie, Schifffahrt und des Wasserbaues zusammensetzt, hat bei der Festlegung der Fahrwasserparameter eine differenzierte Vorgangsweise gewählt, um die flussmorphologische Eigendynamik des Stromes weitestgehend zu erhalten. Auf einer Fahrwasserbreite von 120 m wird eine Mindestfahrwassertiefe von 26 Dezimeter bei Regulierungsniederwasser vorgesehen. Im zentralen Bereich der Schifffahrtsrinne (100 m) wird hingegen eine Fahrwassertiefe von 27 Dezimeter bereitgestellt. In Abschnitten mit Granulometrischer Sohlverbesserung wird darüber hinaus ein Zuschlag zur Mindestfahrwassertiefe von einem Dezimeter vorgesehen. Die Herstellung der erforderlichen Fahrwassertiefe erfolgt dabei, zur Vermeidung gewässerökologischer Beeinträchtigungen, so weit wie möglich durch Anpassung der Stromsohle (Baggerungen und flächiger Wiedereinbau in tieferen Bereichen) und so wenig wie möglich durch Regulierungsbauwerke (Buhnen).

GZ. 10500/2-CS3/04

Diese Maßnahme trägt auch der Europäischen Bedeutung der Wasserstraße Donau Rechnung, welche im Rahmen der Transeuropäischen Netze (TEN) als wichtige paneuropäische Verkehrsachse festgelegt wurde. So wurde der Abschnitt zwischen Wien und Bratislava im Rahmen der prioritären Vorhaben der TEN als zu beseitigender Engpass eingestuft. Mit dem Flussbaulichen Gesamtprojekt wird dieser Engpass behoben und gleichzeitig die ökologische Situation im Nationalpark nachhaltig verbessert und stabilisiert.

Zusammenfassend kann ich festhalten, dass die vorgesehene moderate Verbesserung der Fahrwasserverhältnisse im Abschnitt zwischen Wien und Bratislava für die Schifffahrt eine größere Zuverlässigkeit des Transportweges darstellt, welche sich für die verladende Wirtschaft in Form von etwas geringeren und vor allem stabileren Kosten im Jahresverlauf niederschlägt.

Frage 2:

Wie steht das Ihrer Ansicht nach im Einklang mit den Empfehlungen der Donaukommission, die eine Gesamttiefe von 2,50 m vorsieht?

Antwort:

Die derzeit gültige Version Dokument CD/SES 18/22-1 aus 1960 und die Überarbeitung gem. Dokument CD/SES 20/54 aus 1962 (nach dem Beitritt Österreichs zur Donaukonvention im Jahr 1960 und der Bereitschaft der Bundesrepublik Deutschland die Empfehlungen mitzutragen) nimmt auf den Donauausbau folgendermaßen Bezug:

In diesen Dokumenten wurde vereinbart, den Ausbau der Donau in zwei Etappen vorzunehmen:

Etappe (wasserbauliche Maßnahmen)

2,50 m Wassertiefe bei Regulierungsniederwasser (unterhalb Wien)

Etappe (Stauhaltungen)

3,50 m Wassertiefe bei RNW möglichst bis zur Fertigstellung des Main-Donau-Kanals

Nachdem in Österreich Konsens darüber besteht in der Wachau und in der Nationalparkstrecke unterhalb Wien keine weiteren Stauhaltungen zu errichten, soll in diesen Abschnitten durch wasserbauliche Maßnahmen den Zielvorstellungen der Empfehlungen der Donaukommission entsprochen werden. Dies bedeutet, dass die ursprüngliche Zielsetzung der 2.Etappe (3,50 m Wassertiefe bei RNW) auf eine durch ausschließlich wasserbauliche Maßnahmen realisierbare Wassertiefe reduziert werden muss (durch wasserbauliche Lösungen können im Abschnitt östlich von Wien Fahrwassertiefen bis 3,20 m erreicht werden). Hingegen ist die Annahme, dass durch die Nicht-Realisierbarkeit von zusätzlichen Staustufen das Ausbauziel der 1.Etappe (2,50 m Wassertiefe bei RNW) die endgültige Zielvorstellung darstelle, als unrichtig zu beurteilen. So wurde im Rahmen der 60. Jahrestagung der Donaukommission im Jahre 2002 die Sicherstellung einer Abladetiefe von 2,70 m bei RNW für den ungestauten Streckenabschnitt unterhalb von Wien von der Donaukommission begrüßt.

GZ. 10500/2-CS3/04

Eine Übererfüllung der Empfehlungen der Donaukommission durch die im Rahmen des Flussbaulichen Gesamtprojektes vorgesehenen Fahrwassertiefen von 2,60 m bis maximal 2,80 m Fahrwassertiefe in Bereichen mit „Granulometrischer Sohlstabilisierung“ ist nicht dokumentierbar. Zusammenfassend ist daher festzuhalten, dass die geplanten Fahrwassertiefen im Einklang mit den Empfehlungen der 1.Etappe der Donaukommission stehen.

Frage 3:

Bedeutet Ihrer Ansicht nach der Ausbau östlich von Wien, dass auch im Gebiet des UNESCO-Weltkulturerbes Wachau notwendigerweise ein Ausbau ähnlicher Dimension geplant ist?

Antwort:

Im Gebiet des UNESCO-Weltkulturerbes Wachau ist ein Ausbau ähnlicher Dimension weder erforderlich noch geplant, da aufgrund der wesentlich geringeren Eintiefungsrate keine Granulometrische Sohlverbesserung und somit kein zusätzlicher Sicherheitsabstand zwischen Schiffspropeller und Stromsohle notwendig ist.

Frage 4:

Die Wasser-Rahmenrichtlinie der Europäischen Union, die mit der Wasserrechtsgesetznovelle 2003 auch in Österreich umgesetzt wurde, sieht die Betrachtung von Flusseinzugsgebieten in ihrer Gesamtheit vor und enthält ein Verschlechterungsverbot. Halten Sie in diesem Licht den Ausbau östlich von Wien mit seiner Beispielswirkung auf die gesamte Donau für richtlinienkonform?

Antwort:

Die im Leitungsausschuss vertretenen Experten der Fachgruppe Ökologie (Univ. Prof. Dr. Georg Grabherr, Univ. Prof. Dr. Mathias Jungwirth, Univ. Prof. Dr. Friedrich Schiemer sowie der Direktor des Nationalparks Donau-Auen Mag. Carl Manzano) gehen nach eingehenden Untersuchungen davon aus, dass mit den beschlossenen Entwurfsgrundsätzen die Planungen des Einreichprojektes umweltverträglich und wasserrahmenrichtlinienkonform erfolgen. Die definitive Projektgenehmigung wird im Rahmen des UVP-Verfahrens erfolgen.

Frage 5:

Begründet wird der Donauausbau mit der Verlagerung von 10 Millionen Tonnen Transportgütern von Bahn und Straße auf die Donau. Eine Plausibilitätsuntersuchung herausgegeben von WWF (Helmut Hiess, Rosinak & Partner Ziviltechniker GmbH) zweifelt die Grundlagen dieser Zahlen an? Wie beurteilen Sie die Aussagen dieser Studie?

Antwort:

Die Plausibilitätsuntersuchung vom WWF beruht laut Verfasser der zugrunde liegenden Verkehrsprognose zur Güterverkehrsentwicklung auf der Donau – dem Österreichischen Institut für Raumplanung (ÖIR) - auf teilweise falschen bzw. nicht zulässigen Annahmen. Eine diesbezügliche Richtigstellung ist bereits vom ÖIR in schriftlicher Form erfolgt. Die unterschiedlichen Ergebnisse der beiden Untersuchungen beruhen größtenteils auf einem Missverständnis bzw. einer

GZ. 10500/2-CS3/04

unrichtigen Interpretation der vom ÖIR im Rahmen der Kosten-Nutzen-Analyse zum Flussbaulichen Gesamtprojekt durchgeführten Verkehrsprognose: So könnten laut Kosten-Nutzen-Analyse des ÖIR im Jahr 2015 durch die Realisierung des Flussbaulichen Gesamtprojektes etwa 250.000 LKW von der Straße auf das Schiff verlagert werden. Dieser Wert bezieht sich ausschließlich auf den Querschnitt östlich von Wien, welcher den Bezugsrahmen des Flussbaulichen Gesamtprojektes darstellte.

In einer weiteren Verkehrsprognose vom ÖIR wird ein Verlagerungspotential von 1 Mio. LKW für das gesamte österreichische Staatsgebiet und das Prognosejahr 2015 angegeben. Diese Berechnung beinhaltet hinsichtlich seiner Annahmen zusätzliche Maßnahmen für die Schifffahrt im Bereich der Logistik und Verkehrstelematik sowie die Einführung eines Road Pricing für den LKW im gesamten Donaukorridor. Des Weiteren wird nicht nur eine Direktverlagerung von der Straße zur Donau, sondern auch eine indirekte von der Schiene zum Schiff und von der Straße zur Schiene angenommen. Die Verlagerung von der Straße zur Donau beschreibt somit einen Nettoeffekt.

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass die wesentlichen Aussagen der Plausibilitätsuntersuchung vom WWF aufgrund der getroffenen Annahmen inhaltlich nicht nachvollzogen werden können, und bereits vom Verfasser der zugrunde liegenden Verkehrsprognose entkräftet wurden.

Frage 6:

Laut o.a. Studie ist aufgrund der Charakteristik der Transportüter vor allem eine Verlagerung von der Bahn auf das Schiff zu erwarten. Stimmen Sie dieser Aussage zu?

Antwort:

Wie bereits zu Fragepunkt 5 ausgeführt wird es durch die Attraktivierung der Wasserstraße Donau auch zu einer Verlagerung von der Bahn auf das Schiff kommen. Es wird jedoch gleichzeitig davon ausgegangen, dass es auch zu einer Verlagerung von der Straße auf die Schiene kommen wird. Grundsätzlich ist die Binnenschifffahrt bis auf wenige Ausnahmen für alle Arten von Transportgütern ein geeignetes Transportmittel. So werden z.B. bereits heute am Rhein neben den traditionellen Massengütern auch alle Arten von höherwertigen Stückgütern mit Containerschiffen transportiert, weil die Voraussetzungen dafür gegeben sind. Auf der Donau hingegen ist die Einführung eines wirtschaftlichen Containerliniendienstes bisher unter anderem aufgrund der zu geringen und im Jahresverlauf nicht kalkulierbaren Fahrwassertiefen gescheitert. Insofern kann die Meinung nicht geteilt werden, dass aufgrund der Verbesserung Rahmenbedingungen für die Schifffahrt vor allem eine Verlagerung von der Bahn auf das Schiff zu erwarten sei.

Frage 7:

Ist eine solche Verlagerung verkehrspolitisch gesehen anstrebenswert?

GZ. 10500/2-CS3/04

Antwort:

In Anbetracht der prognostizierten Verkehrssteigerungen aufgrund der EU-Osterweiterung ist mit einer massiven Zunahme der LKW-Verkehre auf der Straße im Ost-West Verkehr zu rechnen. So gab es bei den transportierten Gütermengen bereits im Zeitraum von 1994-2002 im österreichischen Donaukorridor eine Steigerung von 119% im Bereich der grenzüberschreitenden LKW-Verkehre, welche mittlerweile bereits einen größeren Anteil als die Schiene haben. Verkehrspolitisch gesehen ist es wünschenswert, dass ein möglichst großer Anteil der Güterverkehre nicht mit dem LKW auf der Straße, sondern mit den umweltfreundlichen Verkehrsträgern Schiene und Schiff abgewickelt wird. Die Schiene alleine wird das prognostizierte Verkehrsaufkommen im Donaukorridor nicht alleine bewältigen können, die Wasserstraße Donau muss auch in Zukunft ihren Beitrag zur Verkehrsbewältigung leisten. Eine Verbesserung der Rahmenbedingungen für die Schifffahrt wird deshalb als verkehrspolitisch sinnvoll angesehen und dementsprechend auch verfolgt. Dabei verfolgt mein Ressort eine umfassende Strategie, es geht nicht nur um die Verbesserung der Fahrwasserverhältnisse auf der Donau. So wird unter anderem auch die Implementierung von modernen Logistik- und Telematiksystemen (River Information Services) in die Binnenschifffahrt, die Entwicklung der österreichischen Häfen zu intermodalen Logistikzentren, die Verbesserung der Verknüpfungen zwischen Binnenschifffahrt und Schienenverkehr sowie die Forcierung von intermodalen Verkehren unter Einschluss der Schifffahrt und der Schiene seitens meines Ressorts aktiv verfolgt. Ein entsprechendes umfassendes Maßnahmenprogramm wird noch dieses Jahr entwickelt werden. Zusammenfassend kann somit festgehalten werden, dass die zukünftigen Verkehrsaufkommen im Donaukorridor nur von allen drei Verkehrsträgern Straße, Schiene und Binnenschiff im Verbund gelöst werden können. Damit der Anteil der umweltfreundlichen Schiene und Schifffahrt möglichst hoch ist, müssen selbstverständlich entsprechende Maßnahmen für diese beiden Verkehrsträger getroffen werden.

Frage 8:

Der Donauausbau auf bis zu 3 Meter ist allenfalls dann verkehrstechnisch sinnvoll, wenn über die gesamte Donau (Vilshofen/Deutschland, Ungarn, Bulgarien und Rumänien) massive flussbauliche Maßnahmen mit erheblichen ökologischen Folgewirkungen durchgeführt werden. Welche Garantien bestehen, dass dieser Ausbau über die gesamte Donau erfolgt?

Antwort:

In den östlichen Donaustaaten würde bereits die regelmäßige Instandhaltung und Wartung der Fahrrinne auf eine Fahrwassertiefe von 2,50 m eine erhebliche Verbesserung für die Schifffahrt darstellen. Diese Fahrwassertiefe ist größtenteils ausschließlich durch entsprechende Erhaltungsmaßnahmen und ohne flussbauliche Maßnahmen zu erreichen. Von erheblichen ökologischen Folgewirkungen, welche durch das Flussbauliche Gesamtprojekt östlich von Wien induziert werden würden, kann deshalb keineswegs gesprochen werden. Des Weiteren obliegt es den betreffenden Staaten selbst, welche Ausbauvorhaben sie für ihre Abschnitte vorsehen. Es wird jedoch davon ausgegangen, dass allfällige Vorhaben analog zum Flussbaulichen Gesamtprojekt

GZ. 10500/2-CS3/04

östlich von Wien nur unter Einhaltung der geltenden nationalen und internationalen Rechtsvorschriften durchgeführt werden.

Um eine Kompatibilität mit den Ausbaumaßnahmen östlich von Wien zu erreichen erscheint es im Wesentlichen ausreichend die Empfehlungen der Donaukommission in allen Donaustaaten umzusetzen. Die Erweiterung der Europäischen Union wird wesentlich zur Umsetzung dieser Mindeststandards beitragen.

Frage 9:

Besteht Ihrer Ansicht nach die Gefahr, dass trotz der in Österreich geplanten Maßnahmen die Donau nicht in ihrer Gesamtheit schiffbar ist?

Antwort:

Nein, im Prinzip nicht. Um jedoch die, im Zusammenhang mit der EU-Osterweiterung prognostizierten Verkehrszuwächse umweltfreundlich zu bewältigen, sind Engpässe im Bereich des paneuropäischen Verkehrskorridors VII, der Donau, umgehend zu beseitigen.

Frage 10:

Insgesamt sind durch die Ausbaupläne laut Naturschützern mehr als 1.000 Kilometer wertvollster Donaulandschaften, darunter drei Nationalparks, 10 Ramsarschutzgebiete und 1 Weltkulturerbe bedroht, 65 Prozent (!) der Donau wurde von der EU-Kommission als Natura 2000-würdig eingestuft. Zwei europäische Richtlinien (Wasser-Rahmenrichtlinie und Fauna-Flora-Habitatrichtlinie) enthalten ein Verschlechterungsverbot. Sehen Sie in diesem Zusammenhang einen Donauausbau überhaupt als rechtlich möglich an?

Antwort:

Die geplante Sohlstabilisierung stellt neben geplanten Maßnahmen zur Dynamisierung der Aulandschaft insbesondere im Nationalpark Donauauen die wesentlichste Maßnahme dar, um eine Verschlechterung des noch guten ökologischen Zustandes der Donauauen zu verhindern bzw. diesen guten Zustand nachhaltig zu sichern und zu verbessern.

Die rechtliche Bewilligung der Maßnahmen wird im Rahmen des UVP-Verfahrens erfolgen.

Es besteht keineswegs ein Drohpotential für andere Donauabschnitte, vielmehr ist von einer ökologischen Vorbildwirkung für Renaturierungsmaßnahmen in der flussbegleitenden Aulandschaft auszugehen.

Frage 11:

Wie hoch sind die Kosten für das Gesamtprojekt?

Antwort:

Die Kosten für das Gesamtprojekt betragen insgesamt rd. 200 Mio.€ für Planungs- und Errichtungsarbeiten.

GZ. 10500/2-CS3/04

Frage 12:

Aus welchem europäischen Fördertopf stammt die angestrebte Ko-Finanzierung?

Antwort:

Die angestrebte Ko-Finanzierung stammt aus dem indikativen Mehrjahresprogramm TEN-MIP (2001-2006) für den Ausbau des Transeuropäischen Verkehrsnetzes (2001-2006). Dabei werden vorbereitende Studien mit einer Höhe bis zu 50% und die Errichtungsarbeiten mit bis zu 20% der anfallenden Kosten gefördert.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in black ink, consisting of a large, stylized 'S' or 'M' shape followed by a horizontal line and a small flourish.