



DI JOSEF PRÖLL
 BUNDESMINISTER
 FÜR LAND- UND FORSTWIRTSCHAFT,
 UMWELT UND WASSERWIRTSCHAFT

19. Mai 2004

Zl. LE.4.2.4/0002-I 3/2004

Gegenstand: Schriftl.parl.Anfr.d.Abg.z.NR Mag. Ulrike Sima,
 Kolleginnen und Kollegen vom 25. März 2004,
 Nr. 1623/J, betreffend Donauausbau und damit
 verbundene negative ökologische Auswirkungen

XXII. GP.-NR

1590 /AB

2004 -05- 2 f

zu 1623 /J

An den
 Herrn Präsidenten
 des Nationalrates
 Dr. Andreas Khol

Parlament
 1017 Wien

Auf die schriftliche Anfrage der Abgeordneten Mag. Ulrike Sima, Kolleginnen und Kollegen vom 25. März 2004, Nr. 1623/J, betreffend Donauausbau und damit verbundene negative ökologische Auswirkungen, beehre ich mich Folgendes mitzuteilen:

Zu Frage 1:

Bereits im Zuge der Nationalparkplanung Donau-Auen 1990 bis 1996 wurden im Rahmen des „Flussbaulichen Gesamtkonzepts“ Gestaltungsvarianten der Fahrwassertiefe der Donau zwischen 2,70 und 3,20 m untersucht. Ich gehe jedoch davon aus, dass der für Schifffahrt zuständige Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie anhand der Ergebnisse aktuellerer Untersuchungen, Bedarfsanalysen und ökologischer Planungsgrundlagen im Sinne des Nationalparks Donau-Auen für eine Variante mit einer geringeren Fahrwassertiefe als 3 m eintritt.

Zu Frage 2:

Bezüglich der angesprochenen 2,50 m darf ich festhalten, dass diese im Rahmen der Belgrader Konvention von der Donaukommission im Jahre 1962 festgelegten Empfehlungen

Mindestfahrwassertiefen sind, die in 2 Stufen erreicht werden sollten: In einer 1. Etappe mindestens 2,50 m und in einer 2. Etappe „nach Kanalisierung bzw. durch Stauhaltungen“ mindestens 3,50 m. Da für den Abschnitt Wien – Bratislava aufgrund des 1997 errichteten Nationalparks Donau-Auen jedoch keine Stauhaltungen mehr errichtet werden sollen, bemüht sich – nach den mir vorliegenden Informationen – das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT) um eine Verbesserung der Fahrwassertiefe mittels ökologisch verträglicher flussbaulicher Maßnahmen über 2,50 m hinaus. Die erwähnten Empfehlungen haben überdies keinen völkerrechtlich verbindlichen Charakter.

Zu Frage 3:

Den mir vorliegenden Informationen zufolge ist die Situation in der Wachau nicht mit jener zwischen Wien und Bratislava vergleichbar. Im Wachauabschnitt ist nämlich aufgrund der wesentlich geringeren Eintiefungsrate keine Sohlestabilisierung mit granulometrischem Korn vorgesehen und kann daher auch hinkünftig mit einer Fahrwassertiefe von 2,50 m das Auslangen gefunden werden. Im Fall der Wachau kann der Sicherheitsabstand zwischen Schiffunterseite und Donausohle aufgrund des geringeren Sohlkorns geringer gehalten werden als bei der im Abschnitt Wien – Bratislava vorgesehenen „granulometrischen Sohlestabilisierung“.

Zu Frage 4:

§ 30a Abs. 1 Wasserrechtsgesetz (WRG) 1959 in der Fassung der Novelle BGBl. I Nr. 82/2003, mit der die Wasserrahmenrichtlinie rechtlich umgesetzt wurde, legt ein grundsätzliches Verschlechterungsverbot des jeweiligen Zustandes eines Oberflächengewässers fest. Ein Abgehen vom Grundsatz des Verschlechterungsverbotes für bestimmte Vorhaben ist gesetzlich unter den Voraussetzungen der §§ 104, 104a und 105 WRG 1959 möglich. Das Wasserrechtsgesetz schließt somit die Möglichkeit einer Verschlechterung – wenn auch unter strengen Voraussetzungen – nicht grundsätzlich aus.

Meinen Informationen nach ist die Zielsetzung dieses Sohlestabilisierungs- und Donauausbauprojekts des BMVIT, neben Verbesserungen für die Schifffahrt auch eine deutliche Verbesserung für die Fluss- und Auenökologie zu erreichen und damit auch positiv zum Gewässerzustand der Donau beizutragen. Detaillierte Untersuchungen dazu werden jedenfalls im

Zuge der von den Ländern Niederösterreich und Wien durchzuführenden UVP anzustellen sein. Zahlreiche Experten gehen davon aus, dass es hingegen ohne Gegenmaßnahmen, wie das gegenständliche Donauausbau-Projekt, das v.a. auch ein Sohlestabilisierungsprojekt darstellt, zu einer schleichenden Verschlechterung des Wasserdargebots für den Nationalpark Donau-Auen und damit in Zusammenhang stehender negativer ökologischer Veränderungen kommen würde.

Zu den Fragen 5 und 6:

Über Verkehrsprognosen und Verlagerungseffekte liegen derzeit unterschiedliche Schätzungen und Annahmen vor. Diesbezügliche Fragen wären an den dafür zuständigen Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie zu richten.

Zu Frage 7:

Zum Verschlechterungsverbot in der Wasserrahmenrichtlinie bzw. im WRG 1959 darf ich auf die Ausführungen zu Frage 4 verweisen.

Die Umsetzung der Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie (und damit auch die Ausweitung der Natura 2000-Gebiete) und der Ziele der Ramsar-Konvention obliegt, da es sich um Angelegenheiten des Naturschutzes handelt, den Ländern. Dem Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft kommt diesbezüglich keine Kompetenz zu.

Sollten in den angesprochenen Donaulandschaften weitere Ausbauvorhaben für die Schifffahrt angestrengt werden, so gehe ich davon aus, dass diese in den betreffenden Staaten, seien es EU-Mitgliedstaaten oder nicht, ausschließlich nach den dort geltenden Rechtsvorschriften bewilligt bzw. durchgeführt werden können. Ob ein Donauausbau im jeweiligen Abschnitt rechtlich möglich ist, hängt von der Art des Projekts und den geltenden Rechtsvorschriften ab.

Der Bundesminister:

