



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

XXII. GP.-NR

3852/AB

2006 -03- 31

zu 3874/J

GZ. BMVIT-9.500/0001-I/CS3/2006 DVR:0000175

An den
Präsidenten des Nationalrates
Dr. Andreas Khol

Parlament
1017 Wien

Wien, 31. März 2006

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 3874/J-NR/2006 betreffend Nebenwirkungen der gewerblichen Binnenschifffahrt, die die Abgeordneten Moser, Freundinnen und Freunde am 1. Februar 2006 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

Frage 1:

Welche Gesetze regeln die Sicherheitsvorschriften bei Fracht- bzw. Passagierschiffen bezüglich a) unbeabsichtigter, b) beabsichtigter Ölaustritte und sonstiger Verunreinigungen?

Antwort:

Im Zuständigkeitsbereich meines Ressorts liegen:

Schifffahrtsgesetz, BGBl. I Nr. 62/1997 i.d.F. BGBl. I Nr. 123/2005

Wasserstraßen-Verkehrsordnung, BGBl. II Nr. 248/2005 i.d.F. BGBl. II Nr. 319/2005

Seen- und Fluss-Verkehrsordnung, BGBl. Nr. 42/1990 i.d.F. BGBl. II Nr. 237/1999

Schiffstechnikverordnung, BGBl. Nr. 450/1993 i.d.F. BGBl. II Nr. 196/1997

Schifffahrtsanlagenverordnung, BGBl. Nr. 334/1991 i.d.F. BGBl. II Nr. 249/2005

Verordnung über die Beförderung gefährlicher Güter auf Wasserstraßen (ADN-Verordnung), BGBl. II Nr. 13/2005

Frage 2:

Wie ist die Entsorgung von Abwasser- bzw. Fäkalientanks sowohl bei Fracht- als auch Passagierschiffen darüber hinaus geregelt?

Antwort:

Die Entsorgung von Abwasser- bzw. Fäkalientanks sowohl bei Fracht- als auch bei Passagierschiffen ist in der „Verpflichtung der Häfen zur Übernahme gemäß Schifffahrtsgesetz und Schifffahrtsanlagenverordnung“ geregelt.

Frage 3:

Welche Zuständigkeiten gibt es a) innerstaatlich, b) auf staatsübergreifender Ebene in diesem Zusammenhang?

Antwort:

Schiffszulassung:

a) innerstaatlich:

- BMVIT für Fahrzeuge über 20 m Länge, die für den Einsatz auf Wasserstraßen bestimmt sind sowie für Fahrgastschiffe, die für den Einsatz auf Wasserstraßen bestimmt sind
- Landeshauptmann für alle übrigen Fahrzeuge

b) staatsübergreifend:

Anzuerkennen sind folgende Zulassungsdokumente:

- Gemeinschaftszeugnisse gemäß Richtlinie 82/714/EWG
- Rheinschiffsatteste (Anerkennung ebenfalls auf Basis Richtlinie 82/714/EWG bzw. Richtlinie 76/135/EWG)
- Zulassungsdokumente der Mitgliedstaaten der Donaukommission (Anerkennung auf Basis der Donaukonvention sowie bilateraler Abkommen)

Schiffahrtsanlagen:

Die Zuständigkeit liegt bei der örtlich zuständigen Bezirksverwaltungsbehörden.

Frage 4:

Welche Kontrollen gibt es seitens welcher Behörden und in welcher Häufigkeit?

Antwort:

Im Zuständigkeitsbereich meines Ressorts liegen:

- Regelmäßige Routine-Schiffskontrollen durch die Schifffahrtsaufsicht (durchschnittlich etwa 200 Fahrzeuge bzw. Verbände jährlich)
- laufende Beobachtung von Schiffen durch die Schifffahrtsaufsicht im Zuge von Streckenkontrollfahrten (täglich)
- Anlassbezogene Kontrollen durch die Schifffahrtsaufsicht beim Auftreten von Verunreinigungen

Über Kontrollen, die nicht in den Zuständigkeitsbereich des BMVIT fallen, kann keine Aussage getroffen werden.

Frage 5:

Wieviel Kontrollpersonal steht hierfür im einzelnen zur Verfügung?

Antwort:

Für die in den Zuständigkeitsbereich des BMVIT fallenden Kontrollen stehen 38 Personen in 6 Außenstellen der Schifffahrtsaufsicht zur Verfügung.

Frage 6:

Wer muss für allfällige Sanierungskosten nach Verunreinigungen (bei unbekanntem Verursachern) aufkommen?

Antwort:

Für Angelegenheiten des Wasserrechts liegt die Zuständigkeit bei der jeweiligen Bezirksverwaltungsbehörde.

Frage 7:

Gibt es Zahlen, bezüglich der Häufigkeit von Verunreinigungen jeglicher Art a) der Donau, b) anderer österreichischer Gewässer durch Schiffe? Wenn ja, wie lauten diese und ist eine Zu- bzw. Abnahme zu verzeichnen; wenn nein, warum gibt es keine Zahlen?

Antwort:**a) Donau**

durchschnittlich werden etwa 40 – 50 Fälle von Verunreinigung der Donau pro Jahr bei der Schifffahrtsaufsicht gemeldet bzw. im Zuge des Aufsichtsdienstes bekannt, davon sind durchschnittlich weniger als 5 auf Schiffshavarien zurückzuführen, etwa 5 – 10 Fälle pro Jahr sind auf Fehlbedienungen bzw. technische Gebrechen beim Bunkervorgang zurückzuführen. In etwa der Hälfte der Fälle kann die Schifffahrt als Verursacher ausgeschlossen werden (Schadstoffeintrag von außerhalb, z.B. über Zubringerflüsse, Defekte an Maschinenanlagen von Kraftwerken, ...), in den restlichen Fällen war die Feststellung eines Verursachers nicht möglich.

Das Ausmaß der Verschmutzungen ist in etwa 80 % der Fälle so gering, dass von der zuständigen Wasserrechtsbehörde keine Bekämpfungsmaßnahmen angeordnet werden. Nach den Aufzeichnungen der Schifffahrtsaufsicht (Stand 01. Februar 2006) sind in den letzten 5 Jahren lediglich 3 Fälle erheblicher Verunreinigung aufgetreten, zweimal war der Grund eine Kollision mit nachfolgendem Ladungsaustritt (2002 und 2005), einmal ein Fahrzeug, bei dem erst nach dem Beladen eine Beschädigung des Ladetanks festgestellt wurde (2005).

Die Zahlen sind in den letzten Jahren relativ konstant, aufgrund der geringen Anzahl lässt sich auch kein statistisch verlässlicher Trend feststellen. Die mit der Änderung der Wasserstraßen-Verkehrsordnung Mitte 2005 in Kraft getretenen geänderten Bestimmungen für die Übernahme von Treibstoffen durch Fahrzeuge sind noch nicht lange genug gültig, um bereits eine belastbare Aussage über deren Wirksamkeit treffen zu können.

b) andere Gewässer:

Aufgrund fehlender Zuständigkeit des BMVIT liegen keine Zahlen vor.

Frage 8:

Welche Maßnahmen a) haben Sie bereits, b) werden Sie wann setzen bzw. veranlassen, um eine nachhaltige Reduktion dieser Ereignisse insbesondere auf der Donau zu erreichen?

Antwort:**a)**

- Änderung der Wasserstraßen-Verkehrsordnung 1999: Einführung eines Abschnitts „Gewässerschutz und Abfallentsorgung“, Ölkontrollbuch
- Änderung der Wasserstraßen-Verkehrsordnung 2005: Vorschriften über die Übernahme von Treibstoff, Bunkerprüfliste

b)

Harmonisierung der technischen Vorschriften für Binnenschiffe (Änderung der Richtlinie 82/714/EWG, derzeit zur 2. Lesung im Europäischen Parlament):

- Verpflichtende Einführung von Abwassertanks bzw. Bordkläranlagen auch auf Fahrzeugen, die nicht in den Geltungsbereich der österreichischen Schiffstechnikverordnung fallen (siehe Zuständigkeiten für Schiffszulassung)
- Harmonisierung der Anschlüsse und Überlaufsicherungen für Treibstofftanks
- Schaffung der Möglichkeit für technische Kontrollen von Fahrzeugen, die keine österreichische Zulassung besitzen (derzeit nur formale Überprüfung des Vorhandenseins eines gültigen Zulassungsdokuments möglich)

Die Richtlinie wurde unter maßgeblicher Beteiligung von Experten des BMVIT erarbeitet und kann voraussichtlich noch während der österreichischen Ratspräsidentschaft beschlossen werden. Die Mitgliedstaaten wären dann bis spätestens 2008 zur Umsetzung verpflichtet.

Einführung von Bauvorschriften für Doppelhüllen-Tankschiffe mit der ADN-Verordnung 2007 in Übereinstimmung mit der diesbezüglichen Änderung der Anlagen zum ADN-Übereinkommen und der Vorschriften für die Beförderung gefährlicher Güter auf dem Rhein (ADNR).

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in black ink, consisting of a large, stylized 'M' followed by several vertical strokes and a horizontal line at the end.