



**REPUBLIK ÖSTERREICH
WERNER FAYMANN
BUNDESMINISTER**

**Bundesministerium
für Verkehr, Innovation und Technologie**

GZ. BMVIT-10.500/0002-I/PR3/2008 DVR:0000175

An die
Präsidentin des Nationalrates
Mag. Barbara Prammer

Parlament
1017 Wien

XXIII. GP.-NR
2956/AB

21. Feb. 2008

zu 2980/J

Wien, am 20. Februar 2008

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 2980/J-NR/2007 betreffend „nautischer Engpass“ Wachau, die die Abgeordneten Dr. Gabriela Moser, Freundinnen und Freunde am 21. Dezember 2007 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

Frage 1:

Welche Ausbaustandards (zB Fahrwassertiefe, Abladetiefe, jeweils für welche Breite) sind derzeit für den Wachau-Abschnitt der Donau in Geltung?

Antwort:

Seit Einführung der „Wachau-Norm“ mit dem „Generellen Projekt zur Verbesserung der Fahrwasserverhältnisse in der Wachau“ durch die Wasserstraßendirektion im Jahr 1985 gilt als Ausbaustandard eine Fahrwassertiefe von 25 dm bezogen auf Regelniederwasser (RNW) und eine Breite von generell 120 m. In den Furtbereichen Hinterhaus, Hofarnsdorf und Weißenkirchen gilt eine Breite von 150 m. Im Bereich Dürnstein (ca. Strom-km 2010,0 bis 2009,0) wird aufgrund der in diesem Krümmungsbereich herrschenden schwierigen nautischen Verhältnisse eine Breite von bis zu 180 m frei gehalten, stromabwärts von Strom-km 2008 gilt entsprechend den Empfehlungen der Donaukommission für gestaute Abschnitte eine Mindesttiefe von 27 dm sowie eine Mindestbreite von 150 m.

Frage 2:

Welche Ausbaustandards sind für den Wachau-Abschnitt bzw. bestimmte Teile davon konkret für welchen künftigen Zeitpunkt (gegebenenfalls Zeitraum) a) mit welchem rechtlichen Verbindlichkeitsgrad innerstaatlich und/oder international vereinbart, b) auf sonstiger Ebene vorgesehen?

Antwort:

Laut NAP wird, obigen Intentionen Rechnung tragend, eine Fahrwassertiefe (FWT) von 27 dm bei Regulierungsniederwasser (RNW) angestrebt, jedoch ohne zeitliche und rechtliche Festlegung. Das Übereinkommen über Wasserstraßen von internationaler Bedeutung (AGN), dem Österreich in absehbarer Zeit beizutreten gedenkt, sieht in seiner letzten

Textfassung vor, dass das Fahrwasser so zu erhalten ist, dass Fahrzeuge mit einer Abladetiefe von 2,50 m an 300 Tagen im Jahr verkehren können. Diese Forderung ist im Einklang mit einer Fahrwassertiefe von 27 dm bei RNW.

Frage 3:

Wo genau im Wachau-Abschnitt ist gemäß der flussbaulichen Vorstudie des bmvit vom Januar 2005 die „nahezu durchgehende“ RNW-Fahrwassertiefe von 25dm nicht sichergestellt?

Antwort:

In der Generellen Flussbaulichen Studie „Schifffahrt in der Wachau“ vom Januar 2005 wurden durch Vergleich der Stromsohlenvermessung vom Oktober 2003 mit dem Regulierungsniederwasser (RNW) gemäß den Kennzeichnenden Wasserständen der Donau (KWD 1996) folgende Stromabschnitte ermittelt, in welchen eine RNW-Fahrwassertiefe von 25 dm nicht auf einer Breite von zumindest 100 m gegeben war:

- Wösendorf (Strom-km 2016,4),
- Furt Spitz (Strom-km 2018,9) und
- Aggsbach (Strom-km 2027,6).

Frage 4:

Wo genau ist gemäß der flussbaulichen Vorstudie des bmvit vom Januar 2005 die „in weiten Abschnitten vorhandene“ RNW-Fahrwassertiefe von 27 dm nicht auf mindestens 80 m Breite sichergestellt?

Antwort:

Bereiche mit einer RNW-Fahrwassertiefe von weniger als 27 dm im gesamten Querprofil treten gemäß der Generellen Flussbaulichen Studie „Schifffahrt in der Wachau“ vom Januar 2005

- in der Furt Schwallenbach (Strom-km 2022,8 – Strom-km 2022,3),
- bei Spitz (Strom-km 2018,9 – Strom-km 2018,8) und
- Weißenkirchen (Strom-km 2013,9 – Strom-km 2013,8)

auf (rund 5 % der gesamten untersuchten Strecke).

Bei

- Strom-km 2020,4 und
- Strom-km 2016,4 (Wösendorf)

ist die RNW-Fahrwassertiefe von 27 dm nicht auf einer Breite von zumindest 80 m gegeben. Im Jahr 2007 durchgeführte Wasserspiegellagenberechnungen, welche auf Basis der Stromsohlenvermessung vom Herbst 2006 erfolgten, weisen folgende Abschnitte aus, in welchen die RNW-Fahrwassertiefe von 27 dm im gesamten Querprofil unterschritten wird:

- Aggstein (Strom-km 2024,8)
- Furt Schwallenbach (Strom-km 2022,3 – Strom-km 2022,1),
- Spitz (Strom-km 2019,6 und Strom-km 2018,8) und
- Weißenkirchen (Strom-km 2013,9).

Frage 5:

Über welche Breite sind RNW-Fahrwassertiefen von a) 25 dm, b) 27 dm in den drei Furtbereichen Schwallenbach, Spitz und Weißenkirchen gegeben?

Antwort:

Gemäß der Generellen Flussbaulichen Studie „Schifffahrt in der Wachau“ vom Januar 2005 ist eine RNW-Fahrwassertiefe von 25 dm in den Furtbereichen auf folgende Breiten gegeben:

- Schwallenbach: ca. 105 m,
- Spitz: ca. 26 m und
- Weißenkirchen: ca. 115 m.

Die RNW-Fahrwassertiefe von 27 dm wird in allen drei Furten über die gesamte Breite unterschritten (vgl. Beantwortung der Frage 4). Dies wird auch durch die im Jahr 2007 durchgeführten Wasserspiegellagenberechnungen bestätigt.

Frage 6:

Welche Maßnahmenoptimierungen wurden auf Basis der flussbaulichen Vorstudie des brmvit a) identifiziert, b) bereits in Angriff genommen oder umgesetzt?

Antwort:

In der Generellen Flussbaulichen Studie „Schifffahrt in der Wachau“ vom Januar 2005 wird eine moderate Anhebung der Wasserspiegellagen in den kritischen Abschnitten (vgl. Antwort 3 bzw. 4) bei Niederwasser (um etwa 1 dm bis 2 dm) vorgeschlagen, ohne jedoch die Hochwasserverhältnisse nennenswert bzw. ungünstig zu beeinflussen. Dies kann durch flächige Kiesschüttungen in tiefer liegenden Zonen der Stromsohle erreicht werden, oder durch inselförmige Kiesschüttungen außerhalb der Schifffahrtsrinne („Ökoleitwerke“). Die Anordnung von Niederwasserbuhnen bzw. die Verlängerung bestehender Buhnen wird dazu in Hinblick auf das Landschaftsbild möglichst wenig eingesetzt.

Um den Geschiebeaustrag zu reduzieren, kann in tieferen Sohlbereichen (Kolken), wo keine Beeinträchtigung der Schifffahrt zu befürchten ist, anstelle von Normalgeschiebe lokal auch gröberes Material (Grobkies/Steine) eingebaut werden, welches in Teilen der Flusssohle auch natürlich vorkommt, und kaum mehr mobilisiert und ausgetragen werden kann (Grobkornberollung zur Kolksicherung).

Wo die erzielbare Anhebung der Niederwasserspiegellagen allein nicht ausreicht, die erforderliche Geometrie des Fahrwasserkastens sicherzustellen, wären darüber hinaus Anpassungen der Stromsohle erforderlich. Das dabei gebaggerte Sohlmaterial muss in jedem Fall im unmittelbaren Nahbereich wieder in den Strom eingebracht werden, um ungünstige Auswirkungen auf die Wasserspiegellagen zu vermeiden. Solche Anpassungsmaßnahmen sind an einzelnen Haufenrändern erforderlich, zum Teil auch in den kritischen Furten Schwallenbach, Spitz und Weißenkirchen.

Alle hier genannten Maßnahmen wurden bisher nur auf einer groben konzeptiven Ebene entwickelt, konkrete Projekte liegen noch nicht vor. Derzeit werden die Maßnahmenoptionen auf Basis der im Jahr 2007 durchgeführten Wasserspiegellagenberechnungen weiter konkretisiert. Erst auf dieser Grundlage könnten dann Projekte für Maßnahmen in den einzelnen lokalen Abschnitten mit Fahrwasserwasserdefiziten erstellt werden.

Frage 7:

Welche konkrete, rechtlich verbindliche oder politische Festlegung liegt der im Rahmen der NAP-Einzelmaßnahme I/1b erwähnten „beabsichtigten Verbesserung der Fahrwasserverhältnisse auf 2,70 m FWT bei RNW“ für den Wachau-Abschnitt zugrunde?

Antwort:

Konkrete, rechtlich verbindliche Festlegungen der Fahrwassertiefe erfolgen nicht durch die Donaukommission. Diese spricht nur Empfehlungen für Mindestwerte aus.

Auf europäischer Ebene stellt die Beseitigung von Engstellen an der Wasserstraße Donau, einen integrierenden Bestandteil des NAIADES – Aktionsprogramms dar, welchem im Rahmen des Förderprogramms der Transeuropäischen Netze (TEN) von der Europäischen Union eine prioritäre Stellung eingeräumt wird.

Zur Sicherung umweltrelevanter Zielsetzungen im Gesamteinzugsgebiet der Donau gemäß EU-Wasserrahmenrichtlinie (in diesem Zusammenhang darf insbesondere die Vogelschutzrichtlinie, die Fauna-, Flora-, Habitatrichtlinie (FFH), die SUP-Richtlinie, die UVP-Richtlinie, die EU-Hochwasserrichtlinie etc. angeführt werden), wurde unter besonderer Initiative Österreichs ein Joint Statement on Guiding Principles for the Development of Inland Navigation and Environmental Protection in the Danube River Basin (Gemeinsame Erklärung zu Leitsätzen über den Ausbau der Binnenschifffahrt und Umweltschutz im Donaueinzugsgebiet) verfasst, welches in Kürze von der Internationalen Kommission zum Schutz der Donau (IKSD), der Donau-Kommission (DK) und der International Sava Basin Commission (SRBC) feierlich unterzeichnet werden soll.

Die TEN-Leitlinien und Leitlinien über den Ausbau der Binnenschifffahrt und Umweltschutz im Donaueinzugsgebiet sollen hinkünftig bei Großprojekten eine sektorenübergreifende Konsensbildung zwischen Interessensgruppen aus den Bereichen Schifffahrt, Flussökologie und Wasserwirtschaft sicherstellen.

Frage 8:

Auf welche Breite bezieht sich diese „beabsichtigte Verbesserung“ konkret?

Antwort:

Wie auch in anderen Abschnitten der österreichischen Donau ist eine Fahrwasserbreite von 120 m vorgesehen, wobei jedoch die volle angestrebte RNW-Mindestfahrwassertiefe von 27 dm lediglich auf einer Breite von 100 m erforderlich ist.

Frage 9:

Wer hat die laut NAP „vorzunehmenden Untersuchungen“ durchgeführt, mit denen klargestellt werden soll, „ob die beabsichtigte Verbesserung der Fahrwasserverhältnisse auf 2,70m FWT bei RNW mit allen wesentlichen Funktionen des Systems Donau im Einklang zu bringen ist“?

Antwort:

Die aktuellen Wasserspiegellagenberechnungen wurden von dem angesehenen Ziviltechnikerbüro (DonauConsult Zottl & Erber ZT-GmbH) durchgeführt. Die Abstimmung der Verträglichkeit der angestrebten Fahrwasserverhältnisse mit allen wesentlichen Funktionen des Donauraumes für andere Nutzungen, wird nach Konkretisierung der Maßnahmenvorschläge (vgl. Pkt. 6. der Anfragebeantwortung) sowie in weiterer Folge im

Rahmen der für die Umsetzung der einzelnen lokalen Maßnahmen erforderlichen Genehmigungsverfahren, erfolgen.

Frage 10:

Welche Ergebnisse haben diese Untersuchungen – angesichts des im NAP festgehaltenen „Zeithorizonts 2007“ – konkret erbracht?

Antwort:

Die im Jahr 2007 durchgeführten Wasserspiegellagenberechnungen bestätigen die bereits in der Generellen Flussbaulichen Studie „Schifffahrt in der Wachau“ vom Januar 2005 getroffene Aussage, dass Fahrwasserdefizite nahezu ausschließlich im mittleren Abschnitt zwischen Strom-km 2030 und 2009 auftreten, wobei eine RNW-Mindestfahrwassertiefe von 27 dm lediglich in wenigen Furten zwischen Strom-km 2023 und Strom-km 2013 nicht gegeben ist (vgl. die Beantwortung der Frage 4), sodass sich die erforderlichen flussbaulichen Maßnahmen auf diesen Abschnitt konzentrieren könnten.

Frage 11:

Wird insbesondere diese „beabsichtigte Verbesserung der Fahrwasserverhältnisse auf 2,70m FWT bei RNW“ im Wachau-Abschnitt umgesetzt, wenn ja, wann und wie?

Antwort:

Die derzeit laufenden Untersuchungen über Verbesserungsmaßnahmen sind – wie schon zuvor dargelegt - im Gange. Daher können noch keine konkreten Angaben über Art und Zeitpunkt von setzbaren Maßnahmen gemacht werden.

Frage 12:

Sind in diesem Zusammenhang über die bereits bisher laufenden Maßnahmen (Ausbaggerungen des an Furten und Haufenrändern angelagerten Materials, ökologisch orientierte Wiedereinbringung im ufernahen Bereich im Rahmen des LIFE-Projekts) hinaus weitere flussbauliche Maßnahmen im Wachau-Abschnitt der Donau vorgesehen?

Antwort:

Zur Entlastung der Umwelt von der ständig steigenden Belastung durch den Straßenverkehr und daher auch im Interesse jedes Umweltbewussten werden derzeit Untersuchungen über Verbesserungsmaßnahmen im Donauabschnitt Wachau angestellt. Die Ergebnisse der Untersuchungen werden nicht nur für die Schifffahrt, sondern auch für die Ökologie – und damit auch für den Fremdenverkehr – als auch für den Hochwasserschutz von Bedeutung sein. Sie liegen jedoch noch nicht in einer solchen Form vor, als dass auf ihrer Grundlage umsetzbare Maßnahmen planbar wären. Dennoch werden im Folgenden Möglichkeiten hierfür aufgezeigt.

Frage 13:

Wenn ja – welche Maßnahmen im einzelnen, und in welchem Zeitraum?

Antwort:

Alle im Folgenden genannten Maßnahmen wurden bisher nur auf einer groben konzeptiven Ebene entwickelt, konkrete Projekte liegen noch nicht vor. Derzeit werden die Maßnahmenoptionen auf Basis der im Jahr 2007 durchgeführten Wasserspiegellagenberechnungen

weiter konkretisiert. Erst auf dieser Grundlage können dann Projekte für Maßnahmen in den einzelnen lokalen Abschnitten mit Fahrwasserwasserdefiziten erstellt werden.

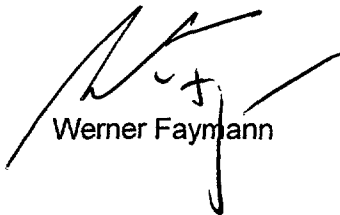
Frage 14:

Mit welchen Kosten für diese zusätzlichen Maßnahmen wird gerechnet?

Antwort:

Da die Maßnahmenvorschläge derzeit erst konkretisiert werden, liegt auch noch keine Grobkostenschätzung vor. Aufgrund der Erfahrungen aus anderen Donauabschnitten kann von einem groben Kostenrahmen zwischen 10 und 20 Mio. Euro für die erforderlichen flussbaulichen Maßnahmen zur Sicherstellung einer RNW-Mindestfahrwassertiefe von 27 dm ausgegangen werden.

Mit freundlichen Grüßen



Werner Faymann