

2980 /J

21. Dez. 2007

ANFRAGE

der Abgeordneten Dr Gabriela Moser, Freundinnen und Freunde

an den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie

betreffend "nautischer Engpass" Wachau

Im Maßnahmenkatalog des Anfang 2006 veröffentlichten Nationalen Aktionsplans Donauschifffahrt (NAP) steht das Thema Infrastruktur an erster Stelle. Als Punkt 1b wird dabei unter der Überschrift „Beseitigen der nautischen Engpässe auf der österreichischen Donau“ zum Thema „Untersuchen des nautischen Engpasses in der Wachau“ folgendes ausgeführt:

AUSGANGSSITUATION

Die freie Fließstrecke in der Wachau (Strom-km 2037-2005) stellt neben dem Streckenabschnitt östlich von Wien den zweiten infrastrukturellen Engpass auf der österreichischen Donau dar, und ist im Generalverkehrsplan Österreich 2002 (GVP-Ö) auch als solcher klassifiziert worden.

PROBLEMANALYSE

Laut der flussbaulichen Vorstudie des bmvit vom Januar 2005 sind die Fahrwasserverhältnisse in der Wachau deutlich besser als im zweiten österreichischen Engpass, der freien Fließstrecke östlich von Wien. So ist derzeit eine RNW-Fahrwassertiefe von 25 dm nahezu durchgehend sichergestellt, selbst eine RNW-Fahrwassertiefe von 27 dm ist in weiten Abschnitten auf 80 m Breite vorhanden. Lediglich im mittleren Abschnitt ist eine RNW-Fahrwassertiefe von 27 dm nicht über die gesamte Breite der Schifffahrtsrinne gegeben. Die wesentlichen Problemstellen konzentrieren sich auf drei Furtbereiche (Schwallenbach, Spitz, Weißenkirchen) mit einer akkumulierten Länge von weniger als 3 km.

MASSNAHME

Auf Basis der Vorstudie sollen entsprechende Stromsohlenaufnahmen und ein detailliertes Wasserspiegellagenmodell zur Maßnahmenoptimierung für die Wachau erstellt werden. Darauf aufbauend ist zu untersuchen, ob mit Rücksicht auf die hydrographischen, hydrogeologischen, ökologischen und landschaftlichen Auswirkungen eine mit den relevanten Rechtsvorschriften in Einklang stehende Verbesserung der Fahrwasserverhältnisse zu erreichen ist. Eine granulometrische Sohlstabilisierung wie im Abschnitt östlich von Wien ist hierbei nicht erforderlich. Des Weiteren sind die ökologischen Maßnahmen bzw. Renaturierungsprojekte in der Wachau in derselben Intensität wie bisher fortzuführen und in allfällige wasserbauliche Maßnahmen zu integrieren.

UMSETZUNGSSTAND

Das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie hat im Jahr 2004 eine generelle flussbauliche Studie für die Wachau beauftragt, welche im Januar 2005 finalisiert wurde. Gegenstand dieser Studie war die Untersuchung der Sohlstabilität und der RNW-Fahrwasserverhältnisse im frei fließenden Streckenabschnitt der Wachau (Strom-km 2037-2005) unter Berücksichtigung des Hochwasserschutzes.

VORGEHENSWEISE

Durchführen von Stromsohlenaufnahmen und Erstellen eines detaillierten Wasserspiegellagenmodells, welche die Grundlage für die zukünftig laufenden Instandhaltungsarbeiten in der Wachau darstellen sollen. Dabei sind sämtliche Aktivitäten, wie bereits bisher üblich, mit den lokalen Akteuren abzustimmen.

WIRKUNG

Durch die vorzunehmenden Untersuchungen wird klargelegt, ob die beabsichtigte Verbesserung der Fahrwasserverhältnisse auf 2,70 m FWT bei RNW mit allen wesentlichen Funktionen des Systems Donau in Einklang zu bringen ist. Diese Vorgehensweise schafft nachvollziehbare Informationen für alle beteiligten Akteure entlang der freien Fließstrecke Wachau.

Dringlichkeit	sehr hoch
Zeithorizont	2007
Finanzierung	bmvit
Koordination	bmvit
Akteure	bmvit, via donau, Land NÖ, Gemeinden, Arbeitskreis Wachau

Diese Formulierungen lassen einige wichtige Punkte bzw. Zukunftsperspektiven im Unklaren. Der dargestellte Zeithorizont „2007“ sollte jedoch mittlerweile eine abschließende Klärung ermöglichen.

Die unterfertigten Abgeordneten stellen daher folgende

ANFRAGE:

1. Welche Ausbaustandards (zB Fahrwassertiefe, Abladetiefe, jeweils für welche Breite) sind derzeit für den Wachau-Abschnitt der Donau in Geltung?
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?
3. Wo genau im Wachau-Abschnitt ist gemäß der flussbaulichen Vorstudie des bmvit vom Januar 2005 die „nahezu durchgehende“ RNW-Fahrwassertiefe von 25 dm nicht sichergestellt?
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?
5. Über welche Breite sind RNW-Fahrwassertiefen von a) 25 dm, b) 27 dm in den drei Furtbereichen Schwallenbach, Spitz und Weißenkirchen gegeben?
6. Welche Maßnahmenoptimierungen wurden auf Basis der flussbaulichen Vorstudie des bmvit a) identifiziert, b) bereits in Angriff genommen oder umgesetzt?

