



DORIS BURES
Bundesministerin
für Verkehr, Innovation und Technologie

XXIV. GP.-NR

12311/AB

13. Sep. 2012

zu 12525/J

An die
Präsidentin des Nationalrats
Mag.^a Barbara PRAMMER
Parlament
1017 Wien

GZ. BMVIT-10.500/0003-I/PR3/2012
DVR:0000175

Wien, am 4. September 2012

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Mag.a Brunner, Freundinnen und Freunde haben am 13. Juli 2012 unter der **Nr. 12525/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Einreichprojekt „Naturversuch Bad Deutsch Altenburg“ synonym „Pilotprojekt“ der via donau sowie schiffahrtsbehördliche Maßnahmen auf der Donau gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu den Fragen 1, 3, 4, 6, 7, 8, 9,13 und 14:

- *Wie hoch waren die Planungskosten für das Vorhaben Naturversuch Bad Deutsch Altenburg synonym „Pilotprojekt“ der via donau?*
- *Wie hoch wurden die Baukosten des Vorhabens zum Zeitpunkt der Einreichung veranschlagt?*
- *Wie hoch sind die aktuell geplanten Baukosten? Geben Sie bitte den Wert jeweils netto sowie inklusive veranschlagter Finanzierungskosten an.*
- *Zu diesem Vorhaben existiert auch ein Beweissicherungs- bzw. Monitoringprogramm. Welche Gesamtkosten waren unter dem Titel Beweissicherung und/oder Monitoring zum Zeitpunkt der Einreichung veranschlagt?*
- *Wie hoch sind die unter diesem Titel zum gegenwärtigen Zeitpunkt veranschlagten Kosten?*
- *Welche Kosten über welchen Zeitraum waren als „Premonitoring“ vor Baubeginn geplant?*



- Welche „Premontoring“- Kosten sind über welchen Zeitraum verteilt bisher tatsächlich angefallen?
- Laut vorliegenden Informationen wurden Aufträge im Bereich Beweissicherung bzw. Monitoring als „Wissenschaftliche Forschung“ gemäß der in §10 Bundesvergabegesetz festgehaltenen Ausnahmbestimmungen vergeben. Damit ist die Verpflichtung verbunden, die Ergebnisse freizugänglich zu machen bzw. einem unbeschränkten Kreis Dritter die Verwertung der Ergebnisse zu ermöglichen. Welche Vorkehrungen a) wurden bzw. b) werden bis wann zur Erfüllung dieser Verpflichtungen getroffen?
- Falls diese Verpflichtung bisher nicht oder nicht zur Gänze eingehalten wurde: Welche Konsequenzen werden Sie gegenüber den Verantwortlichen wann konkret ziehen bzw. veranlassen?

Die selbstständige Tätigkeit ausgegliederter Einrichtungen in privatrechtlicher Form ist keine Verwaltungstätigkeit, die der politischen Kontrolle iSd. Art. 52 Abs. 1 B-VG unterliegt. Daran ändert auch die Regelung des Art. 52 Abs. 2 B-VG nichts, die nur klarstellen wollte, dass das Interpellationsrecht in Bezug auf ausgegliederte Einrichtungen nur insoweit besteht, als der/die Bundesminister/Bundesministerin auf die Tätigkeit der ausgegliederten Einrichtungen eine Ingerenzmöglichkeit besitzt (vgl. Kahl in Korinek/Holoubek, Österreichisches Bundesverfassungsrecht, RZ 28f. zu Art. 52 B-VG).

Die vorliegenden Fragen betreffen daher keine in die Zuständigkeit des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie fallenden Gegenstände der Vollziehung, insbesondere auch keine Angelegenheiten der Verwaltung des Bundes als Träger von Privatrechten und sind somit von dem in § 90 Geschäftsordnungsgesetz 1975 idGF. determinierten Fragerecht nicht erfasst.

Zu den Fragen 2, 5,10 und 11:

- In welcher Höhe erfolgte eine Kofinanzierung aus EU-Mitteln – bitte incl. Angabe der konkreten EU-Finanztöpfe – für die Planungskosten?
- In welcher Höhe a) wurden Vereinbarungen über eine EU-Kofinanzierung für die Baukosten getroffen, b) werden weitere Vereinbarungen über eine EU-Kofinanzierung für die Baukosten etwa wann angestrebt?
- Wie viel beträgt die EU-Kofinanzierung für Beweissicherungs- bzw. Monitoringmaßnahmen?
- Wie viel davon wurde an Mitteln bereits ausbezahlt?

Das Pilotprojekt Bad Deutsch-Altenburg ist Teil der „Studien und Pilotvorhaben“ bzw. der „vorbereitenden Tätigkeiten“ zum Flussbaulichen Gesamtprojekt. Maßnahmen aus diesem Titel wurden bislang zu etwa 50% im Rahmen des TEN-V Förderprogramms gefördert. Die derzeitige Kofinanzierungszusage läuft bis Ende 2015. Kosten der Folgeperioden müssen neu eingereicht werden.



Seit dem Jahr 2005 wurden laut Auskunft der via donau bislang rund 6,5 Mio. Euro an EU Kofinanzierung ausbezahlt; der Großteil davon aus den Titeln „Studien und Pilotvorhaben“ bzw. „vorbereitenden Tätigkeiten“. Da es sich um ein laufendes Förderprogramm handelt, ist für diese Beträge die Endabrechnung teilweise noch nicht erfolgt. Weiters werden Vorauszahlungen als anteilig zu den Gesamtkosten geleistet, weshalb eine Zuordnung zu Kostenkategorien ebenfalls erst nach der Endabrechnung möglich ist.

Zu Frage 12:

- *In der Ö1 Radiosendung „Europajournal“ vom 29.06.2012 sagten Sie im Originalton: „Wir werden mit der EU gemeinsam 28 Millionen Euro in ein flussbauliches Gesamtprojekt investieren.“ Das im Jahr 2006 zur UVP eingereichte Flussbauliche Gesamtprojekt hat ein deutlich größeres Finanzierungsvolumen, das bereits unter Ihren Amtsvorgängern mit 220 Millionen Euro veranschlagt wurde. Bitte konkretisieren Sie daher die von Ihnen medi-öffentlich angesprochene Zahl von 28 Millionen Euro: Für welchen Leistungsumfang sind diese Mittel in welchem Zeitraum konkret vorgesehen?*

Es handelt sich um die erwarteten Gesamtkosten für das Pilotprojekt Bad Deutsch-Altenburg inklusive der für ein Pilotprojekt dieser Art angemessenen Risikoaufschläge und Valorisierungskosten bis 2015.

Zu Frage 15:

- *Warum wurde für den Naturversuch/das Pilotprojekt bereits im Februar 2012 ein unmittelbar bevorstehender Baubeginn angekündigt, obwohl bekannt sein musste, dass im ökologisch besonders sensiblen Nationalpark Donauauen Vogelbrutzeit, Amphibienwanderung und Fischlaichzug bevorstanden und obwohl aufgrund langjähriger Erfahrung und der Schneelage im Einzugsgebiet mit dem Eintritt der für Bauarbeiten erforderlichen Niedrigwasserstände nicht zu rechnen war?*

Die bauliche Umsetzung des Pilotprojekts Bad Deutsch Altenburg wurde wie angekündigt im Februar 2012 aufgenommen. Bauunterbrechungen sind bei Flussbauarbeiten an der Donau nicht ungewöhnlich und hauptsächlich auf ungeeignete Wasserstände, ungünstige Witterung oder auf die Berücksichtigung von Schon- und Laichzeiten zurückzuführen.

via donau verfügt über langjährige Erfahrung hinsichtlich der schonenden Bauumsetzung von Renaturierungsprojekten im ökologisch sensiblen Nationalparkgebiet. Eine eigens installierte ökologische Bauaufsicht überwacht die Bauarbeiten.



Laut Auskunft der via donau wurden im Zuge der Bauumsetzung des Pilotprojekts Bad Deutsch-Altenburg zu keinem Zeitpunkt Schon- oder Laichzeiten verletzt.

Zu Frage 16:

- *Warum versuchen Sie bzw. die via donau in der Öffentlichkeit den Eindruck reduzierter Ausbaudimensionen zu erwecken, obwohl für die mit Grobkorn belegten Abschnitte der Donau nach wie vor die Fahrwassertiefenformel 28 dm bei Regulierungsniedrigwasser zum Einsatz kommt, und die von der via donau unverbindliche angekündigte Reduktion von 27 auf 25 dm nur Flächen betreffen würde, die im Naturversuch/Pilotprojekt nicht relevant sind?*

Der für die Pilotprojektstrecke maßgebliche Parameter für die Mindestfahrwassertiefe in Furtbereichen wurde durch die via donau auf 25 dm bei Regulierungsniederwasser festgelegt. Das entspricht dem derzeit genehmigten Wert für die Strecke östlich von Wien.

Zu den Fragen 17 bis 19:

- *Sie machen sich über Österreichs Grenzen hinaus stark für die Durchführung von sogenannten „Erhaltungsmaßnahmen“ in der Schifffahrtsrinne der Donau. Wie Ihnen bekannt ist, blockiert an der österreichischen Donau bei Regelsbrunn ein im Zuge der aus ökologischen Gründen immer wieder kritisierten Baggerarbeiten gesunkenes Schiff seit Mai 2011 die Donau; es steht hier seither nur eine Notfahrrinne zur Verfügung. Warum lässt die Ihnen unterstehende Oberste Schifffahrtsbehörde diesen Zustand über einen derartig langen Zeitraum zu, anstatt von Amts wegen ein kompetentes Bergeunternehmen zu beauftragen und die Kosten an die Verursacher weiter zu verrechnen?*
- *Auf welcher Grundlage können Sie angesichts dieser sachlich nicht nachvollziehbaren, unangemessen wohlwollenden Rücksichtnahme der Behörde ausschließen, dass man hier womöglich befreundeten Unternehmen Kosten ersparen will, dies allerdings zum Nachteil der Schifffahrt und unter Missachtung der Vollzugsaufgaben der Ihnen unterstellten Behörde?*
- *Wann werden Sie die zur Beendigung der „Notfahrrinne Regelsbrunn und zur Wiederherstellung vorteilhafter Fahrwasserverhältnisse in diesem Bereich nötigen schifffahrtsbehördlichen Maßnahmen veranlassen?*

Laut Auskunft der zuständigen Abteilung in meinem Ressort wurden zur Beseitigung des bei Regelsbrunn gesunkenen Schubleichters bereits mehrere Bergungsversuche unternommen. Die Lage des havarierten Schubleichters hat es ermöglicht, eine Ersatzfahrrinne einzurichten und schifffahrtspolizeilich zu bezeichnen. Die seit dem letzten Versuch der Bergung herrschenden Wasserführungen führen dazu, dass die für eine Hebung notwendige Ausbaggerung des Schubleichters



wegen des sofortigen hohen Wiedereintrags von Geschiebe nicht durchgeführt werden, die Ersatzfahrrinne aber befahren werden kann. Sobald Wasserführungen eintreten, die eine zumindest für die Durchführung von Trennmaßnahmen und die Hebedauer anhaltende Beseitigung des eingetragenen Geschiebes aus dem Schub-leichter erlauben und eine für den Einsatz einer hydraulischen Bergeschere ausreichende Sicht auf die zu bearbeitenden Schiffsteile zulassen, wird unter Kontrolle der Schifffahrtsaufsicht Hainburg ein weiterer Bergungsversuch unternommen werden.

Doris Duer