



DORIS BURES  
Bundesministerin  
für Verkehr, Innovation und Technologie

An die  
Präsidentin des Nationalrats  
Mag.<sup>a</sup> Barbara PRAMMER  
Parlament  
1017 Wien

XXIV. GP.-NR

13059/AB

11. Feb. 2013

zu 13313/J

GZ. BMVIT-10.500/0004-I/PR3/2012  
DVR:0000175

Wien, am 8. Februar 2013

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Der Abgeordnete zum Nationalrat Dipl.-Ing. Deimek und weitere Abgeordnete haben am 11. Dezember 2012 unter der **Nr. 13313/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend das den Schiffsverkehr auf der Donau bei Regelsbrunn behindernde Wrack gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu den Fragen 1 und 4:

- *Warum scheiterten die bisherigen Bemühungen, das Wrack zu bergen?*
- *Bis wann wird dieser Teil der Donau wieder ungehindert befahrbar sein?*

Die Bergung des havarierten Schubleichters war zum Zeitpunkt der Anfrage bereits seit mehr als drei Wochen abgeschlossen.

Zu Frage 2:

- *Welche Kosten sind durch diese erfolglosen Bemühungen bislang aufgelaufen?*

Keine, die den Bund belastet hätten. Die Verpflichtung zur Tragung der Kosten trifft gemäß § 29 Abs. 1 des Schifffahrtsgesetzes den Verfügungsberechtigten des havarierten Fahrzeuges.



Zu Frage 3:

- *Welche Maßnahmen wurden ergriffen, um eine unverzügliche Beseitigung des Wracks sicherzustellen?*

Die anfänglichen Bergeversuche nach den bisher in vergleichbaren Fällen erfolgreich angewendeten Methoden führten infolge des durch Sedimenteinlagerungen drastisch und unvorhersehbar erhöhten Leergewichtes des Schubleichters nicht zum Erfolg. Die alternativ geprüfte Variante der Sprengung des Wracks in der Donau wurde nicht ernsthaft in Erwägung gezogen.

Schließlich wurde seitens des Verpflichteten eine von der Bergungsmannschaft neu entwickelte Methode zur Zerteilung des Wracks an Ort und Stelle mittels eines innovativen Verfahrens bzw. Werkzeuges vorgeschlagen. Diese wurde durch die Behörde auf Plausibilität überprüft und die Zustimmung erteilt.

Der Beginn der Arbeiten war bis zum tatsächlichen Bergungsbeginn aus Gründen der Wasserführung der Donau nicht möglich.

Zu Frage 5:

- *Wann und in welcher Form hat Österreich die Donaukommission von diesem Schifffahrtshindernis in Kenntnis gesetzt?*

Da es zu keinem Zeitpunkt zu längeren durchgehenden Schifffahrtssperren gekommen ist, war eine formelle Notifizierung an die Donaukommission nicht erforderlich; darüber hinaus ist die Benachrichtigung im Wege der „Nachrichten für die Binnenschifffahrt“ nach den Standards für Binnenschifffahrts-Informationsdienste (RIS) in 12 Sprachen verfügbar.

Zu Frage 6:

- *Sind Sie sich bewusst, dass auch die Erfolglosigkeit der Bemühungen das Hindernis zu beseitigen, einen Verstoß gegen Artikel 3 der völkerrechtlich bindenden Konvention über die Regelung der Schifffahrt auf der Donau darstellt?*

Laut den Expert/innen meines Hauses liegt ein derartiger Verstoß nicht vor.



Zu den Fragen 7 und 8:

- *Sind bereits Schadenersatzforderungen an die Republik herangetragen worden?*
- *Wenn ja, von wem und in welche Höhe?*

Laut Auskunft meines Ressorts sind an die Republik keine Schadenersatzforderungen herangetragen worden.

Zu Frage 9:

- *Wann und in welcher Form wurde dieses Hindernis erstmals amtlich kundgemacht?*

Mit Nachricht für die Binnenschifffahrt gemäß § 24 Abs. 4 des Schifffahrtsgesetzes am Tag der Havarie, das ist der 21. Juni 2011. Dann erfolgte eine Verkehrsregelung an Ort und Stelle durch die Schifffahrtsaufsicht.

Zu den Fragen 10 und 11:

- *Seit wann ist dieses Hindernis in den nautischen Karten/Unterlagen eingetragen?*
- *Wie wurde das Hindernis vor Ort gekennzeichnet?*

Nach Änderung der Lage des Wracks infolge mehrerer Bergungsversuche konnte ab 5. August 2011 auf die unmittelbare Verkehrsregelung verzichtet werden und eine Fahrrinne mit schwimmenden Fahrwasserzeichen markiert werden. Am 12. Oktober 2011 wurde diese Verkehrsregelung als Update der elektronischen Binnenschifffahrtskarte Inland ECDIS veröffentlicht.

*Doris Bures*