

## Vorblatt

### 1. Problem:

Das zu erwartende Ansteigen der Güter- und Verkehrsströme in Europa, das die anderen Landverkehrsträger zunehmend an ihre Kapazitätsgrenzen stoßen lässt, erfordert eine Verlagerung auf den umweltfreundlichen Verkehrsträger Binnenschifffahrt. Zur Umsetzung dieser verkehrspolitischen Zielsetzung ist es notwendig, für entsprechende infrastrukturelle Voraussetzungen Sorge zu tragen und auf internationaler Ebene einheitliche Standards festzulegen.

### 2. Ziel:

Ziel ist die Ratifikation des Europäischen Übereinkommens über die Hauptbinnenwasserstraßen von internationaler Bedeutung (AGN).

### 3. Inhalt, Problemlösung:

Das Europäische Übereinkommen über die Hauptbinnenwasserstraßen von internationaler Bedeutung (AGN) enthält international einheitliche Festlegungen bezüglich der technischen und betrieblichen Merkmale der Wasserstraßen von internationaler Bedeutung sowie der an diesen Wasserstraßen gelegenen Häfen.

### 4. Alternativen:

Keine.

### 5. Auswirkungen des Regelungsvorhabens:

Finanzielle Auswirkungen

Keine budgetären Auswirkungen. Die laufende Wasserstraßenerhaltung, welche die Anforderungen dieses Übereinkommens erfüllt, ist bereits gesetzlich geregelt und budgetiert. Das Flussbauliche Gesamtprojekt (FGP) bildet einen Bestandteil des Nationalen Aktionsplans Donauschifffahrt (NAP) und wurde unabhängig vom beabsichtigten Beitritt Österreichs zum AGN-Übereinkommen ebenfalls bereits budgetiert.

#### 5.2 Wirtschaftspolitische Auswirkungen:

##### 5.2.1 Auswirkungen auf die Beschäftigung und den Wirtschaftsstandort Österreich:

Es ist von positiven Auswirkungen auszugehen, da durch eine Abstimmung der infrastrukturellen Voraussetzungen die Wettbewerbsfähigkeit der Binnenschifffahrt verbessert wird.

##### 5.2.2 Auswirkungen auf die Verwaltungslasten für Bürger/innen und Unternehmen:

Keine.

#### 5.3 Auswirkungen in umweltpolitischer Hinsicht, insbesondere Klimaverträglichkeit:

Das Übereinkommen leistet einen Beitrag zur Förderung des umweltfreundlichen Verkehrsträgers Binnenschifffahrt, sodass von positiven umweltpolitischen Effekten auszugehen ist.

#### 5.4 Auswirkungen in konsumentenschutzpolitischer und sozialer Hinsicht:

Keine.

#### Auswirkungen auf das Abgabenaufkommen:

Es sind keine Auswirkungen auf das Abgabenaufkommen zu erwarten.

#### Geschlechtsspezifische Auswirkungen:

Keine.

### 6. Verhältnis zu Rechtsvorschriften der Europäischen Union:

Im Gemeinschaftsrecht bestehen derzeit keine vergleichbaren Regelungen. Die im AGN erfolgte, systematisierte Bestandaufnahme der infrastrukturellen Voraussetzungen des europäischen Wasserstraßennetzes kann gegebenenfalls als Datengrundlage für Initiativen auf EU-Ebene herangezogen werden.

### 7. Besonderheiten des Normerzeugungsverfahrens:

Vereinfachte Änderung gemäß Art. 50 Abs. 2 Z 1 B-VG in Art. 12, 13 und 14 vorgesehen.

Sonderkundmachung gemäß Art. 49 Abs. 2 B-VG.

## Erläuterungen

### Allgemeiner Teil

Das Europäisches Übereinkommen über die Hauptbinnenwasserstraßen von internationaler Bedeutung (AGN) in der Fassung der Änderung vom 15. Oktober 2008 hat gesetzändernden bzw. Gesetzesergänzenden Inhalt und bedarf daher der Genehmigung des Nationalrates gemäß Art. 50 Abs. 1 Z 1 B-VG. Es hat nicht politischen Charakter. Es ist nicht erforderlich, eine allfällige unmittelbare Anwendung des Übereinkommens im innerstaatlichen Rechtsbereich durch einen Beschluss gemäß Art. 50 Abs. 2 Z 3 B-VG, dass dieser Staatsvertrag durch Erlassung von Gesetzen zu erfüllen ist, auszuschließen. Das Übereinkommen sieht gemäß seinen Art. 12, 13 und 14 eine vereinfachte Änderung im Sinne des Art. 50 Abs. 2 Z 1 B-VG vor. Da durch das Übereinkommen keine Angelegenheiten des selbständigen Wirkungsbereichs der Länder geregelt werden, bedarf es keiner Zustimmung des Bundesrates gemäß Art. 50 Abs. 2 Z 2 B-VG.

Das Binnentransportkomitee der Europäischen Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen (UNECE) hat 1996 das Europäische Übereinkommen über die Hauptbinnenwasserstraßen von internationaler Bedeutung (AGN) verabschiedet.

Mehrere europäische Staaten, wie Deutschland, Finnland, Griechenland, Italien, Kroatien, Litauen, Luxemburg, Moldawien, die Niederlande, Rumänien, die Russische Föderation, Slowakei, die Schweiz, Tschechien und Ungarn sind Unterzeichnerstaaten des Übereinkommens; die Unterzeichnung durch Österreich erfolgte am 29. September 1997. Das Übereinkommen ist am 26. Juli 1999 in Kraft getreten. Die meisten Unterzeichnerstaaten sind mittlerweile Vertragsparteien geworden.

Nach dem Inkrafttreten wurden in einem Berichtigungsverfahren einige Fehler im Text des Übereinkommens korrigiert. Des Weiteren wurde das Übereinkommen zwei Mal sowie die Anlagen I, II und III je einmal entsprechend den vereinfachten Änderungsverfahren der Art. 12 bis 14 geändert. In der Folge erstellten die Vereinten Nationen eine konsolidierte Fassung des Übereinkommens (sh. Dokument ECE/TRANS/120/Rev.2), die Grundlage für die Ratifikation durch Österreich bildet. Da zwischenzeitlich nochmals die Anlagen I und II geändert wurden, muss diese letzte Änderung, angenommen am 15. Oktober 2008 (sh. Dokument ECE/TRANS/SC.3/181/Add.1) und am 15. Oktober 2009 für alle Vertragsparteien in Kraft getreten (sh. Depositärmitteilung C.N.424.2009.TREATIES-2), in einem separaten Dokument zur Genehmigung vorgelegt werden.

Das Übereinkommen vervollständigt eine Reihe von Rechtsinstrumenten der UN-ECE auf dem Gebiet der Infrastruktur, wie sie bereits für die Straße, die Schiene und den Kombinierten Verkehr bestehen. Es soll – vergleichbar zu diesen den Landverkehr betreffenden Übereinkommen – durch abgestimmte infrastrukturelle und operationelle Parameter einen internationalen Rahmen für die Planung des Ausbaues und der Erhaltung des europäischen Wasserstraßennetzes und der Häfen von internationaler Bedeutung bilden.

Der österreichische Donauabschnitt erfüllt die im Übereinkommen festgelegten technischen und betrieblichen Kriterien und wurde als Wasserstraße von internationaler Bedeutung eingestuft; die in die Anlage III als Fußnote aufgenommene Empfehlung betreffend Oberläufe von Wasserstraßen mit wetterbedingt hohen Wasserstandsschwankungen wird Österreich im Zuge der Verwirklichung des Flussbaulichen Gesamtprojekts bzw. durch laufende flussbauliche Instandhaltungsarbeiten in der Wachau entsprechen können. Die öffentlichen Donauhäfen Wien, Krems, Enns und Linz wurden in die Auflistung der Binnenhäfen von internationaler Bedeutung aufgenommen.

**Art. 10** des Übereinkommens sieht als Streitbeilegungsmechanismus ein Schiedsverfahren vor, das aber gemäß Art. 11 durch eine entsprechende Erklärung anlässlich der Ratifikation ausgeschlossen werden kann. Eine solche Erklärung wird in Aussicht genommen.

Die EU-Konformität ist gegeben, da im vorliegenden Übereinkommen eine systematische Bestandaufnahme der infrastrukturellen Gegebenheiten des europäischen Wasserstraßennetzes erfolgt, die gegebenenfalls als Datengrundlage für weiterreichende diesbezügliche Initiativen im Bereich der Binnenschiffahrtswege auf EU-Ebene, wie beispielsweise im Rahmen der TEN-Leitlinien (Transeuropäische Netze), herangezogen werden können.

Vor dem Hintergrund des zu erwartenden Anstiegs der Güter und Verkehrsströme in Europa, der die anderen Landverkehrsträger zunehmend an ihre Kapazitätsgrenzen stoßen lässt, gewinnt die Verlagerung auf den umweltfreundlichen Verkehrsträger Binnenschiffahrt zunehmend an Bedeutung. Für die Nutzung der ökonomischen und ökologischen Vorteile der Binnenschiffahrt ist es allerdings erforderlich, für entsprechende infrastrukturelle Voraussetzungen Sorge zu tragen. Das vorliegende Übereinkommen ist

als weiterer Schritt zu werten, durch abgestimmte Parameter das europäische Wasserstraßennetz zu einem homogenen und damit für internationale Transporte attraktiven Verkehrsweg zu gestalten.

Das Übereinkommen ist in englischer, französischer und russischer Sprachfassung authentisch. Hinsichtlich der französischen und russischen Sprachfassungen des Übereinkommens ist eine Sonderkundmachung gemäß Art. 49 Abs. 2 B-VG vorgesehen.

### **Besonderer Teil**

#### **Zu Art. 1:**

Das AGN bezweckt ein koordiniertes Vorgehen der Vertragsparteien beim Ausbau und bei der Entwicklung des Netzes von Hauptbinnenwasserstraßen von internationaler Bedeutung (E-Wasserstraßennetz). Das E-Wasserstraßennetz besteht aus den in den Anlagen I und II genannten Wasserstraßen und Häfen.

#### **Zu Art. 2:**

Es wird festgelegt, dass das E-Wasserstraßennetz den Anforderungen gemäß Anlage III entsprechen oder bei künftigen Ausbaumaßnahmen mit diesen Anforderungen in Einklang gebracht werden soll. Die substantielle Beschreibung der technische und betriebliche Merkmale der E-Wasserstraßen findet sich somit in der zitierten Anlage zum Übereinkommen.

#### **Zu Art. 3:**

Der Artikel stellt klar, dass die Anlagen I bis III Bestandteile des Übereinkommens sind.

#### **Zu Art. 4:**

Depositär des Übereinkommens ist der Generalsekretär der Vereinten Nationen.

#### **Zu Art. 5:**

Das AGN stand bis zum 30. September 1997 jenen Staaten zur Unterzeichnung offen, die entweder Mitglied der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UN-ECE) sind oder nach der Satzung der Kommission in beratender Funktion in die Kommission aufgenommen worden sind.

#### **Zu Art. 6:**

Das Übereinkommen bedarf der Ratifikation, Annahme oder Genehmigung, die jeweils durch Hinterlegung einer Urkunde beim Depositär zu erfolgen hat.

#### **Zu Art. 7:**

Der Beitritt steht den in Artikel 5 Absatz 1 genannten Staaten seit dem 1. Oktober 1996 offen und erfolgt durch Hinterlegung einer Urkunde beim Depositär.

#### **Zu Art. 8:**

Dieser Artikel regelt die Voraussetzungen für das Inkrafttreten des Übereinkommens.

#### **Zu Art. 9:**

Den Vertragsparteien wird die Möglichkeit eingeräumt, mit der Satzung der Vereinten Nationen vereinbare, auf das notwendige Mindestmaß beschränkte und zeitlich befristete Maßnahmen im Interesse ihrer äußeren und inneren Sicherheit zu treffen. Derartige Maßnahmen sind dem Depositär umgehend zu notifizieren.

#### **Zu Art. 10 und 11:**

Der Art. 10 enthält die Streitbeilegungsmodalitäten in Bezug auf die Auslegung und die Anwendung des Übereinkommens. Gemäß Art. 11 kann das in Art. 10 vorgesehene Schiedsverfahren durch eine Erklärung anlässlich der Ratifikation ausgeschlossen werden. Eine solche Erklärung wird in Aussicht genommen.

#### **Zu den Art. 12 bis 14:**

Für Änderungen des Übereinkommens und für Änderungen der dem Übereinkommen beigefügten Anlagen sind jeweils unterschiedliche Verfahren vorgesehen.

Das Übereinkommen kann gemäß Art. 12 nur geändert werden, wenn der Änderungsvorschlag einer Vertragspartei durch einen mit Zweidrittelmehrheit gefassten Beschluss der Hauptarbeitsgruppe Binnenschifffahrt der UN-ECE angenommen wurde und nach der Notifizierung der Änderung durch den Depositär kein einziger Vertragsstaat Einspruch erhebt. Die Einspruchsfrist beträgt ein Jahr. Im Fall des Art. 12 handelt es sich um eine vereinfachte Änderung im Sinne des Art. 50 Abs. 2 Z 1 B-VG.

Zur Änderung der Anlagen I und II bedarf es gemäß Art. 13 zunächst eines diesbezüglichen Beschlusses der Mehrheit der anwesenden und abstimmenden Vertragsparteien der Hauptarbeitsgruppe Binnenschifffahrt der UN-ECE. Dieser Beschluss wird vom Depositär den unmittelbar betroffenen Vertragsparteien übermittelt. Als unmittelbar betroffen gilt eine Vertragspartei, wenn eine neu eingefügte Binnenwasserstraße von internationaler Bedeutung ihr Hoheitsgebiet durchquert oder ein neu eingefügter Hafen von internationaler Bedeutung auf ihrem Hoheitsgebiet liegt. Entsprechendes gilt für Änderungen bei derartigen Wasserstraßen und Häfen. Sofern nicht binnen sechs Monaten nach der Übermittlung dem Depositär seitens einer der unmittelbar betroffenen Vertragsparteien ein Einspruch übermittelt wird, gilt die Änderung als angenommen. Die solcherart angenommene Änderung tritt drei Monate, nachdem sie durch den Depositär sämtlichen Vertragsparteien übermittelt worden ist, in Kraft. Änderungen, bei denen Österreich unmittelbar betroffene Vertragspartei ist, sind als vereinfachte Änderungen im Sinne des Art. 50 Abs. 2 Z 1 B-VG zu qualifizieren. Ist Österreich nicht unmittelbar betroffene Vertragspartei, handelt es sich um einen Anwendungsfall des Art. 9 Abs. 2 B-VG.

Für eine Änderung der Anlage III ist gemäß Art. 14 zunächst ebenfalls ein diesbezüglicher Beschluss der Mehrheit der anwesenden und abstimmenden Vertragsparteien der Hauptarbeitsgruppe Binnenschifffahrt der UN-ECE erforderlich. Dieser Beschluss wird vom Depositär allen Vertragsparteien zur Annahme übermittelt. Sofern nicht binnen sechs Monaten nach der Übermittlung dem Depositär von mindestens einem Fünftel der Vertragsparteien ein Einspruch übermittelt wird, gilt die Änderung als angenommen. Diese angenommene Änderung wird vom Depositär allen Vertragsparteien übermittelt und tritt drei Monate danach für alle Vertragsparteien in Kraft, ausgenommen für jene, die bereits innerhalb der ersten Einspruchsfrist dem Depositär ihren Einspruch notifiziert haben. Im Fall des Art. 14 handelt es sich ebenfalls um eine vereinfachte Änderung im Sinne des Art. 50 Abs. 2 Z 1 B-VG.

**Zu Art. 15 und 16:**

Kündigungen erfolgen mittels schriftlicher Note an den Depositär und werden zwölf Monate nach Eingang der Note wirksam. Hat das AGN zwölf Monate lang durchwegs nur noch vier oder weniger Vertragsparteien, so tritt es zwölf Monate nach dem Tag außer Kraft, an dem der fünfte Staat aufgehört hat, Vertragspartei zu sein.

**Zu Art. 17:**

Dieser Artikel enthält die üblichen Depositärpflichten.

**Zu Art. 18:**

Der englische, französische und russische Wortlaut des Übereinkommens sind gleichermaßen verbindlich.

**Zu Anlage I:**

Die Anlage I enthält die Liste sämtlicher Wasserstraßen von internationaler Bedeutung (E-Wasserstraßen). Die tabellarische Auflistung unterscheidet zwischen Hauptbinnenwasserstraßen und Abzweigungen; diese werden jeweils mit dem Buchstaben „E“ und einer nachfolgenden Ziffernkombination bezeichnet. Darüber hinaus wird jeweils auch eine kurze Beschreibung des Verlaufs der Wasserstraßen gegeben. Derzeit noch nicht bestehende Abschnitte des Netzes, die aber Bestandteile der entsprechenden Infrastrukturprogramme sind, stehen in eckigen Klammern.

**Zu Anlage II:**

In der Anlage II werden die Binnenhäfen von internationaler Bedeutung (E-Häfen) aufgelistet. Jeder Hafen wird mit einer Nummer bezeichnet, die sich aus der Nummer der Wasserstraße, an der er liegt, und einer zweistelligen Ziffernkombination zusammensetzt. Diesen Nummern ist jeweils der Buchstabe „P“ vorangestellt. Zu Unternehmen gehörige Privathäfen sind gesondert gekennzeichnet (\*).

**Zu Anlage III:**

In der Anlage III werden die technischen und betrieblichen Merkmale der E-Wasserstraßen und E-Häfen zusammengefasst.

**Technische Merkmale der E-Wasserstraßen:**

Als Grundlage für die technischen Merkmale des E-Wasserstraßennetzes wurde die im Jahr 1992 durch die UN-ECE und die CEMT angenommene neue Klassifikation der europäischen Wasserstraßen herangezogen, die sich nach den Hauptabmessungen der eingesetzten Fahrzeuge richtet. Bei der Bewertung sind die Merkmale der Wasserstraßenklassen IV bis VII heranzuziehen, wobei vor allem auf folgende Grundsätze hinzuweisen ist:

E-Wasserstraßen sollten mindestens die Anforderungen der Klasse IV erfüllen. Begrenzungen des Tiefgangs und der Brückendurchfahrtshöhen sind nur ausnahmsweise und für bestehende Wasserstraßen möglich.

Bei einer Modernisierung von Wasserstraßen der Klasse IV sollten zumindest die Parameter der Klasse V a) erreicht werden, bei neuen E-Wasserstraßen jene der Klasse V b) Bei der Modernisierung von Wasserstraßen und deren Neubau sollte eine mögliche Steigerung der Fahrzeugabmessungen berücksichtigt werden.

Zur Förderung des Container- und des Ro-Ro-Verkehrs werden spezielle Parameter für jene Wasserstraßen festgelegt, die einen hohen Anteil an diesen Verkehrsarten haben.

Sofern dies möglich und wirtschaftlich vertretbar ist, sollten auf Wasserstraßen mit veränderlichen Wasserständen der empfohlene Tiefgang während 240 Tagen im Jahr gewährleistet sein. Durch eine jüngst angenommene Änderung des Übereinkommens wird dies noch dahingehend präzisiert, dass bei Oberläufen von Flüssen mit hohen Wasserstandsschwankungen gilt, dass die geforderten Fahrwasserhältnisse während 300 Tagen des Jahres gegeben sein müssen („300-Tages-Linie“).

Die einheitlichen Standards hinsichtlich Klasse, Tiefgang und Brückendurchfahrtshöhen sollten auf der gesamten Wasserstraße oder zumindest auf großen Abschnitten gewährleistet sein, wobei die Parameter angrenzender Wasserstraßen ähnlich sein sollten.

Spezielle Parameter gelten für Wasserstraßen mit direkter Verbindung zu Schifffahrtswegen entlang von Küsten, für die in der Anlage I genannten Küstenschifffahrtswege sowie für Wasserstraßen, die wichtige Seehäfen mit dem Hinterland verbinden.

**Betriebliche Merkmale der E-Wasserstraßen:**

Um die Verlässlichkeit internationaler Verkehre zu gewährleisten, werden entsprechende betriebliche Merkmale für E-Wasserstraßen festgelegt.

Grundsätzlich gilt, dass der Binnenschiffsverkehr während der gesamten Schifffahrtsperiode gewährleistet sein soll. Nur in bestimmten Ausnahmefällen sind Unterbrechungen des durchgängigen Verkehrs möglich. Für Gebiete mit strengen klimatischen Bedingungen, in denen es nicht möglich ist, die Fahrrinne im Winter eisfrei zu halten, kann die Schifffahrtsperiode kürzer als 365 Tage sein. Die Unterbrechungen aufgrund von Wartungsarbeiten an Schleusen und anderen wasserbaulichen Anlagen sollten auf das unbedingt erforderliche Mindestmaß beschränkt werden. Bei Wasserstraßen mit veränderlichen Wasserständen sind angemessene Beschränkungen des Mindesttiefgangs zulässig. Die Anlage enthält weiters Anforderungen hinsichtlich des charakteristischen oder empfohlenen Mindesttiefgangs von Fahrzeugen sowie hinsichtlich der Betriebszeiten von Schleusen und ähnlichen Bauwerken, wobei grundsätzlich auf eine möglichst durchgängige Verfügbarkeit abgezielt wird.

**Technische und betriebliche Merkmale der E-Häfen:**

Die an den E-Wasserstraßen gelegenen Häfen vervollständigen das Wasserstraßennetz von internationaler Bedeutung. Diese E-Häfen sollten Fahrzeuge und Verbände aufnehmen können, die auf der jeweiligen E-Wasserstraße ihrer Klasse entsprechend eingesetzt werden. Darüber hinaus sollten die Häfen über entsprechende Anbindungen an internationale Hauptstraßen und Hauptlinien des internationalen Eisenbahnverkehrs verfügen. In diesem Zusammenhang wird insbesondere auf das in den einschlägigen Übereinkommen der UN-ECE (AGR, AGC und AGTC) festgelegte Netz verwiesen. E-Häfen sollten für ein jährliches Güterumschlagsvolumen von mindestens 0,5 Millionen Tonnen ausgelegt sein und geeignete Bedingungen für die Entwicklung eines Hafenindustrialgebietes bieten. Darüber hinaus sollten diese Häfen, sofern sie nicht ausschließlich auf den Massengutumschlag spezialisiert sind, den Umschlag von standardisierten Containern ermöglichen. E-Häfen sollten außerdem über alle für die üblichen Betriebsabläufe im internationalen Verkehr benötigten Einrichtungen verfügen, einschließlich Auffanganlagen für Schiffsabfälle.

**Erklärung der Republik Österreich:**

Sh. die Erläuterungen zu Art. 10 und 11.

Die Bundesregierung hat beschlossen, dem Nationalrat vorzuschlagen, anlässlich der Genehmigung des Staatsvertrages zu beschließen, dass die **französische und russische** Sprachfassung dieses Staatsvertrages gemäß Art. 49 Abs. 2 B-VG dadurch kundzumachen sind, dass sie zur öffentlichen Einsichtnahme im Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie aufliegen.

Daran anknüpfend wurde mit Rücksicht auf eine sparsame und zweckmäßige Verwaltung gemäß § 23 Abs. 2 GOG-NR von der Vervielfältigung und Verteilung dieser Sprachfassungen Abstand genommen. Die gesamte Regierungsvorlage liegt in der Parlamentsdirektion zur Einsicht auf. Überdies ist diese Regierungsvorlage mit allen Sprachfassungen auf der Homepage des Parlaments unter <http://www.parlament.gv.at> abrufbar.