

Bericht

des Verkehrsausschusses

über die Regierungsvorlage (681 der Beilagen): Europäisches Übereinkommen über die Hauptbinnenwasserstraßen von internationaler Bedeutung (AGN) in der Fassung der Änderung vom 15. Oktober 2008

Das Binnentransportkomitee der Europäischen Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen (UN-ECE) 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 Binnenschiff-

fahrtswege auf EU-Ebene, wie beispielsweise im Rahmen der TEN-Leitlinien (Transeuropäische Netze), herangezogen werden können.

Vor dem Hintergrund des zu erwartenden Anstiegens der Güter und Verkehrsströme in Europa, der die anderen Landverkehrsstränge zunehmend an ihre Kapazitätsgrenzen stoßen lässt, gewinnt die Verlagerung auf den umweltfreundlichen Verkehrsträger Binnenschifffahrt zunehmend an Bedeutung. Für die Nutzung der ökonomischen und ökologischen Vorteile der Binnenschifffahrt 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.

Der gegenständliche Staatsvertrag hat gesetzändernden bzw. Gesetzesergänzenden Charakter und bedarf daher gemäß Art. 50 Abs. 1 Z 1 B-VG der Genehmigung durch den Nationalrat.

Der Staatsvertrag hat nicht politischen Charakter und ist der unmittelbaren Anwendung im innerstaatlichen Rechtsbereich zugänglich, sodass eine Erlassung von Gesetzen gemäß Art. 50 Abs. 2 Z 3 B-VG nicht erforderlich ist.

Eine Zustimmung des Bundesrates gemäß Art. 50 Abs. 2 Z 2 B-VG ist nicht erforderlich, da keine Angelegenheiten, die den selbständigen Wirkungsbereich der Länder betreffen, geregelt werden.

Der Staatsvertrag ist in englischer, französischer und russischer Sprache abgefasst, wobei jeder Text gleichermaßen authentisch ist.

Hinsichtlich der Kundmachung des Staatsvertrages hat die Bundesregierung dem Nationalrat vorgeschlagen, gemäß Art. 49 Abs. 2 B-VG zu beschließen, dass die französische und russische Sprachfassung dadurch kundzumachen sind, dass sie zur öffentlichen Einsichtnahme im Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie aufliegen.

Der Verkehrsausschuss hat den gegenständlichen Staatsvertrag in seiner Sitzung am 01. Juni 2010 in Verhandlung genommen.

An der Debatte beteiligten sich im Anschluss an die Ausführungen des Berichterstatters Abgeordneter Peter **Haubner** die Abgeordneten Erwin **Hornek**, Christoph **Hagen**, Mag. Christiane **Brunner**, Dr. Günther **Kräuter**, Dr. Walter **Rosenkranz**, Dr. Gabriela **Moser** sowie die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie Doris **Bures**.

Weiters beschloss der Ausschuss einstimmig den Präsidenten des Umweldachverbandes Dr. Gerhard **Heilingbrunner** als Auskunftsperson gemäß § 40 GOG-NR seinen Beratungen beizuziehen.

Bei der Abstimmung wurde mit Stimmenmehrheit beschlossen, dem Hohen Haus die Genehmigung des Abschlusses dieses Staatsvertrages zu empfehlen.

Der Verkehrsausschuss vertritt weiters mit Stimmenmehrheit die Auffassung, dass die Bestimmungen des Staatsvertrages zur unmittelbaren Anwendung im innerstaatlichen Bereich ausreichend determiniert sind, sodass sich eine Beschlussfassung des Nationalrates gemäß Art. 50 Abs. 2 Z 3 B-VG zur Erfüllung des Staatsvertrages erübrigt.

Ebenso wurde mit Stimmenmehrheit beschlossen, 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.

Als Berichterstatter für das Plenum wurde Abgeordneter Peter **Haubner** gewählt.

Als Ergebnis seiner Beratungen stellt der Verkehrsausschuss somit den **Antrag**, der Nationalrat wolle beschließen:

1. Der Abschluss des Staatsvertrages: Europäisches Übereinkommen über die Hauptbinnenwasserstraßen von internationaler Bedeutung (AGN) in der Fassung der Änderung vom 15. Oktober 2008 (681 der Beilagen) wird gemäß Art. 50 Abs. 1 Z 1 B-VG genehmigt.
2. Die französische und russische Sprachfassung dieses Staatsvertrages sind gemäß Art. 49 Abs. 2 B-VG dadurch kundzumachen, dass sie zur öffentlichen Einsichtnahme im Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie aufliegen.

Wien, 2010 06 01

Peter Haubner

Berichterstatter

Anton Heinzl

Obmann