

12525/J XXIV. GP

Eingelangt am 13.07.2012

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.

Anfrage

der Abgeordneten Mag.a Christiane Brunner, Dr.in Gabriela Moser, Freundinnen und Freunde an die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie

betreffend Einreichprojekt „Naturversuch Bad Deutsch Altenburg“ synonym „Pilotprojekt“ der via donau sowie schiffahrtsbehördliche Maßnahmen auf der Donau

Dem sogenannten „Pilotprojekt“ der via donau im Zusammenhang mit dem angestrebten Ausbau der Donau unterhalb von Wien werden von mancherlei vom Projektwerber mehr oder weniger unabhängiger und unbeeinflusster Seite umfangreiche Vorschuss-Lorbeeren entgegen gebracht. Zugleich gibt es wenig Klarheit in die Finanzierung dieses Projekts und auch andere Missstände, wie Verstöße gegen vergaberechtliche Vorgaben.

Weiters stellt sich die Frage nach den Hintergründen unterlassener schiffahrtsbehördlicher Maßnahmen. Die in Ihrem Ressort angesiedelte Oberste Schifffahrtsbehörde duldet seit mittlerweile 14 Monaten (!) eine gravierende Behinderung des Schiffsverkehrs auf der Donau durch ein im Zuge der aus Umweltsicht immer wieder kritisierten Baggerarbeiten gesunkenes Schiff im Bereich Regelsbrunn; es steht seither nur eine Notfahrrinne zur Verfügung. Das Unterlassen behördlicher Gegenmaßnahmen ist in der Sache nicht nachvollziehbar und steht im Widerspruch zu allen politischen Aussagen der Ressortspitze im In- und Ausland zugunsten der Schifffahrt und der Pflege der Fahrrinne der Donau. Ob eine amtswegige Beauftragung eines kompetenten Bergeunternehmens samt Weiterverrechnung der Vollkosten an die Verursacher-Firma womöglich unterbleibt, um befreundeten Baggerungs-Unternehmen Kosten zu ersparen, ist zu klären.

Die unterfertigenden Abgeordneten stellen daher folgende

ANFRAGE

- 1) Wie hoch waren die Planungskosten für das Vorhaben Naturversuch Bad Deutsch Altenburg synonym „Pilotprojekt“ der via donau?
- 2) In welcher Höhe erfolgte eine Kofinanzierung aus EU-Mitteln – bitte incl. Angabe der konkreten EU-Finanztöpfe - für die Planungskosten?

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.

- 3) Wie hoch wurden die Baukosten des Vorhabens zum Zeitpunkt der Einreichung veranschlagt?
- 4) Wie hoch sind die aktuell geplanten Baukosten? Geben Sie bitte den Wert jeweils netto sowie inklusive veranschlagter Finanzierungskosten an.
- 5) 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?
- 6) Zu diesem Vorhaben existiert auch ein Beweissicherungs- bzw. Monitoringprogramm. Welche Gesamtkosten waren unter dem Titel Beweissicherung und/oder Monitoring zum Zeitpunkt der Einreichung veranschlagt?
- 7) Wie hoch sind die unter diesem Titel zum gegenwärtigen Zeitpunkt veranschlagten Kosten?
- 8) Welche Kosten über welchen Zeitraum waren als „Premonitoring“ vor Baubeginn geplant?
- 9) Welche „Premonitoring“- Kosten sind über welchen Zeitraum verteilt bisher tatsächlich angefallen?
- 10) Wie viel beträgt die EU-Kofinanzierung für Beweissicherungs- bzw. Monitoringmaßnahmen?
- 11) Wie viel davon wurde bisher an Mitteln bereits ausbezahlt?
- 12) In der Ö1 Radiosendung „Europajournal“ vom 29.6.2012 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 medienöffentlich angesprochene Zahl von 28 Millionen Euro: Für welchen Leistungsumfang sind diese Mittel in welchem Zeitraum konkret vorgesehen?
- 13) Laut vorliegenden Informationen wurden Aufträge im Bereich Beweissicherung bzw. Monitoring als „Wissenschaftliche Forschung“ gemäß der in §10 Bundesvergabegesetz festgehaltenen Ausnahmeregelungen vergeben. Damit ist die Verpflichtung verbunden, die Ergebnisse frei zugänglich 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?
- 14) Falls diese Verpflichtung bisher nicht oder nicht zur Gänze eingehalten wurde: Welche Konsequenzen werden Sie gegenüber den Verantwortlichen wann konkret ziehen bzw. veranlassen?
- 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?
- 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?

- 17) 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?
- 18) 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?
- 19) Wann werden Sie die zur Beendigung der „Notfahrrinne Regelsbrunn“ und zur Wiederherstellung vorteilhafter Fahrwasserverhältnisse in diesem Bereich nötigen schifffahrtsbehördlichen Maßnahmen veranlassen?