

Vorblatt

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.

Ziel und Lösung:

Das Binnentransportkomitee der Europäischen Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen (UNECE) hat in seiner 58. Tagung (15. bis 19. Jänner 1996) das Europäische Übereinkommen über die Hauptbinnenwasserstraßen von internationaler Bedeutung (AGN) verabschiedet. Dieses Übereinkommen enthält international einheitliche Festlegungen bezüglich der technischen und betrieblichen Merkmale der Wasserstraßen von internationaler Bedeutung sowie der an diesen Wasserstraßen gelegenen Häfen. Damit wird ein weiterer wichtiger Schritt gesetzt, um durch ein koordiniertes Vorgehen das europäische Wasserstraßennetz zu einem homogenen und damit für internationale Transporte attraktiven Verkehrsweg zu gestalten.

Alternativen:

Keine.

Auswirkungen des Regelungsvorhabens:

– Finanzielle Auswirkungen:

Keine finanziellen Auswirkungen auf den Bundeshaushalt, auf die Planstellen des Bundes oder auf andere Gebietskörperschaften.

– Wirtschaftspolitische Auswirkungen:

– 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.

– Auswirkungen auf die Verwaltungslasten für Unternehmen:

Keine.

– Auswirkungen in umweltpolitischer, konsumentenschutzpolitischer sowie sozialer Hinsicht:

Das Übereinkommen leistet einen Beitrag zur Förderung des umweltfreundlichen Verkehrsträgers Binnenschifffahrt, sodass von positiven umweltpolitischen Effekten auszugehen ist. Keine Auswirkungen in konsumentenschutzpolitischer und sozialer Hinsicht.

– Auswirkungen auf das Abgabenaufkommen:

Es sind keine Auswirkungen auf das Abgabenaufkommen zu erwarten.

– Geschlechtsspezifische Auswirkungen:

Die Änderungen im vorliegenden Entwurf lassen eine sinnvolle Zuordnung zu Frauen und Männern nicht zu.

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.

Besonderheiten des Normerzeugungsverfahrens:

Keine.

Erläuterungen

I. Allgemeiner Teil

Hauptgesichtspunkte des Entwurfs:

Das Europäische Übereinkommen über die Hauptbinnenwasserstraßen von internationaler Bedeutung (AGN) ist gesetzesändernd bzw. gesetzesergänzend und bedarf daher der Genehmigung durch den Nationalrat gemäß Art. 50 Abs. 1 Z 1 B-VG. Es enthält keine verfassungsändernden bzw. verfassungsergänzenden Bestimmungen und hat nicht politischen Charakter. Das Übereinkommen ist der unmittelbaren Anwendung im innerstaatlichen Rechtsbereich zugänglich, sodass eine Erlassung von Gesetzen gemäß Art. 50 Abs. 2 B-VG nicht erforderlich ist. Einer Zustimmung des Bundesrates gemäß Art. 50 Abs. 2 zweiter Satz bedarf es nicht, da keine Angelegenheiten des selbständigen Wirkungsbereichs der Länder geregelt werden.

Das AGN wurde vom Binnentransportkomitee der Europäischen Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen (UN-ECE) in seiner 58. Tagung (15. bis 19. Jänner 1996) verabschiedet und ist gemäß den Bestimmungen des Artikels 8 Absatz 2 am 26. Juli 1999 in Kraft getreten. Österreich hat das AGN am 29. September 1997 unterzeichnet. Zwischenzeitlich wurden nach dem im Übereinkommen vorgesehenen Verfahren sowohl der Haupttext als auch die Anlagen des AGN bereits geändert. Nach dem Inkrafttreten einer aus österreichischer Sicht wichtigen, von der Hauptarbeitsgruppe Binnenschifffahrt der Europäischen Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen in ihrer 49. Sitzung vom 18. bis 20. Oktober 2005 angenommenen Änderung der Anlage III, welche die technischen Voraussetzungen für die Oberläufe von Wasserstraßen mit wetterbedingt hohen Wasserstandsschwankungen betrifft und damit vor allem für den österreichischen Donauabschnitt von Bedeutung ist, wären nunmehr auch von österreichischer Seite die entsprechenden Schritte zur Ratifikation zu setzen.

Das Übereinkommen bildet einen internationalen rechtlichen Rahmen für eine koordinierte Planung des Ausbaues und der Erhaltung des europäischen Wasserstraßennetzes und der Häfen von internationaler Bedeutung und liefert eine systematische Bestandaufnahme der infrastrukturellen Voraussetzungen der wichtigen europäischen Wasserstraßen. Der österreichische Donauabschnitt und die an der österreichischen Donau gelegenen öffentlichen Häfen erfüllen die Kriterien des AGN und sind damit Teil des Wasserstraßennetzes von internationaler Bedeutung.

II. Besonderer Teil

Zu Artikel 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 Artikel 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 technischen und betrieblichen Merkmale der E-Wasserstraßen findet sich somit in der zitierten Anlage zum Übereinkommen.

Zu Artikel 3

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

Zu Artikel 4

Depositär des Übereinkommens ist der Generalsekretär der Vereinten Nationen.

Zu Artikel 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 Artikel 6

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

Zu Artikel 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 Artikel 8

Dieser Artikel regelt die Voraussetzungen für das Inkrafttreten des Übereinkommens.

Zu Artikel 9

Den Vertragsparteien wird die Möglichkeit eingeräumt, mit der UN-Charta 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 Artikel 10 und 11

Der Artikel 10 enthält die Streitbeilegungsmodalitäten in Bezug auf die Auslegung und die Anwendung des Übereinkommens. Diese Abkommensbestimmungen können als einzige auch Gegenstand eines Vorbehalts sein.

Zu Artikel 12, 13 und 14

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

Das Übereinkommen kann 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.

Zur Änderung der Anlagen I und III bedarf es 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.

Für eine Änderung der Anlage III ist 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.

Zu Artikel 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 Artikel 17

Dieser Artikel enthält die üblichen Depositärpflichten.

Zu Artikel 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 Ziffernkombina-

tion 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 Fahrinne 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 ent-

sprechende 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 Hafenindustriegebietes 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.
