

WASSERRECHT- WASSERKRAFTWERKE,
HOCHWASSERSCHUTZ UND ÖFFENTLICHES
WASSERGUT
Abteilung I/6

An das
BMVIT, Abt. IV/W1 (Recht)

Via e-mail
w1@bmvit.gv.at

Ihr Zeichen/Ihre Geschäftszahl
Ihre Nachricht vom

Unsere Geschäftszahl
BMLFUW-
UW.4.1.11/0129-
I/6/2009


Sachbearbeiter(in)/Klappe
Wien, am
Mag. Hagen/ 6947
rainer.hagen@lebensministerium.at

Europäisches Übereinkommen über Hauptbinnenwasserstraßen von internationaler Bedeutung, Beitritt durch Österreich, Begutachtungsverfahren

S.g. Damen und Herren!

Das Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft nimmt zum ggst. Begutachtungsverfahren wie folgt Stellung:

1. Aus wasserbautechnischer Sicht ist folgendes zu bemerken:

„Grundsätzlich ist eine Normierung (Vereinheitlichung) der Abmessungen von Wasserstraßen zu begrüßen, da dadurch der Nutzen optimiert wird bzw. ein verlorener Aufwand bei abschnittsweise zu hohem oder zu niedrigem Ausbau vermieden wird; der am niedrigsten ausgebaute Teilabschnitt bestimmt im wesentlichen die Leistungsfähigkeit der Gesamtstrecke. Die Intention des Übereinkommens geht deutlich in Richtung Vergrößerung der Abmessungen der Wasserstraßen. Interessenskonflikte mit anderen öffentlichen Interessen- insbesondere Ökologie- sind dabei absehbar. Für Österreich relevant ist der Ausbau der Wasserstraße Donau; für den Unterlauf der March bestehen keine Ausbaupläne.

Relevant für den österr. Donauausbau sind die Wasserstraßenklassen IV und Va entsprechend Anlage III-Tab1., die max. Längen der Schiffe bzw. Schiffsverbände von 110m, max. Breiten von 11,4m, Minstdurchfahrthöhen unter Brücken von 7,0m und einen Tiefgang von 2,50-2,80m bzw. bei Klasse Va sogar 2,50 -4,50m vorsehen. Bei den Längen



und Breiten ergeben sich an der Donau keine Probleme; maßgeblich sind die Schleusenabmessungen die mit nutzbaren Längen von über 200m und Breiten von 24m weitausreichend sind. Auch die Durchfahrtshöhen unter Brücken betragen bei HSW (Höchster schiffbarer Wasserstand) in Österreich generell mindestens 8,0m, sodaß die Vorgabe auch bei Berücksichtigung der Reserve von 0,3m entsprechend Übereinkommen leicht eingehalten wird. Kritisch ist allerdings der geforderte /gewünschte Tiefgang. Der Tiefgang wird als Abladetiefe interpretiert, sodaß zur Festlegung der zugehörigen Fahrwassertiefe (in Österreich gebräuchliches Ausbaumaß) noch das Flottwasser (hydrodynamischer Sunk und Sicherheitsreserve) in der Größe von 0,3-(0,5)m zu addieren ist. Es ergeben sich dann Fahrwassertiefen von zumindest 2,8-3,10m bei der niedrigeren Klasse IV und 2,8-4,8 bei der Klasse Va. Die Maximalwerte der Klasse Va sind vollkommen unrealistisch, aber auch die Werte der Klasse IV werden nur in den gestauten Donauabschnitten erreicht. In dem aktuell in UVP Prüfung befindlichen „Flußbaulichen Gesamtprojekt“ wird als Kompromiss von Forderungen der Schifffahrt und der Ökologie eine Fahrwassertiefe von im wesentlichen 2,80m (mit lokalen Anpassungen) angestrebt, in der Wachau wird mit regelmäßigen Baggerarbeiten eine Fahrwassertiefe von 2,50m hergestellt bzw. nach Anlandungen wiederhergestellt. Es kann nicht davon ausgegangen werden, dass diese Ausbaugrundsätze (wesentlich) nach oben verschoben werden.

Die Vorgaben im Übereinkommen bzgl den Mindestabmessungen sind auch nicht wirklich eindeutig. Z.B. werden unter Anlage III ii) Tiefgangsbeschränkungen unter 2,5m zugelassen andererseits unter iii) bei der Modernisierung der Wasserstraßen der Klasse IV empfohlen die höheren Werte der Klasse Va einzuhalten. Die Fahrwassertiefenwerte sind auch nicht ständig einzuhalten sondern nur an 240 oder 300 Tagen (anzunehmend gilt der schärfere 300 Tageswert für die österr. Donau). In der Anmerkung zur Tabelle 1 wird festgestellt, dass der Tiefgang entsprechend den lokalen Bedingungen festzulegen ist. Bezieht sich das nur auf den Bereich lt. Tabelle z.B. 2,50 -2,80m oder gilt diese freie Wahl weitergehend. Dafür würde sprechen, dass im Punkt b) Betriebliche Merkmale der E-Wasserstraßen unter iv) festgelegt wird, dass angemessene Beschränkungen des zulässigen Tiefganges zulässig sind ,aber ein Tiefgang von 1,20 unter allen Umständen zu gewährleisten ist.

Es wird angeregt, die Unklarheiten/Mehrdeutigkeiten bei der Vorgabe von Tiefgang und Fahrwassertiefe nach Möglichkeit klarzustellen bzw. zu bereinigen und es sollte jedenfalls vorgesorgt werden, dass sich keine Verpflichtungen für Österreich bzgl. Bau und Erhaltung von Wasserstraßen ergeben ,die über den derzeitigen Ausbaustand (allenfalls unter Einrechnung des im Bewilligungsstadium befindlichen Flußbaulichen Gesamtprojektes) hinausgehen.“

2. Aus rechtlicher Sicht ist folgendes zu bemerken:

„Der ggst. Entwurf zu einem Europäischen Übereinkommen über Hauptbinnenwasserstraßen von internationaler Bedeutung ist aus Sicht des BMLFUW aus umweltpolitischer Sicht ausdrücklich zu begrüßen.

Hinsichtlich der inhaltlichen Bestimmungen wird ho. dahingehend Stellung genommen, dass der Entwurf aus ho. Sicht insofern zufriedenstellend ist, als die im AGN systematisierte Bestandaufnahme der infrastrukturellen Voraussetzungen eines europäischen Wasserstraßennetzes als Datengrundlage herangezogen werden kann.

Entsprechend den „Erläuterungen“, „Besonderer Teil“ unter „Technische Merkmale der E-Wasserstraßen“ kann es im Zusammenhang mit Hauptbinnenwasserstraßen zu veränderlichen bzw. veränderbaren Wasserständen kommen. In diesem Zusammenhang darf auf die Regelungen der Wasserrahmenrichtlinie, die im WRG 1959 umgesetzt wurden hingewiesen werden, wonach zur Wahrung des guten ökologischen Zustandes bzw. des guten ökologischen Potenzials eines Gewässerabschnittes eine ökologisch erforderliche Mindestwasserführung einzuhalten ist. Abweichungen sind nur in gewissen Fällen und unter vorgegebenen Kriterien möglich.“

Für den Bundesminister:

Mag. H a g e n

Elektronisch gefertigt