

UMWELTDACHVERBAND

Alser Straße 21, A-1080 Wien
Tel. (0043/1) 40 113
Fax (0043/1) 40 113/50
office@umweltdachverband.at
www.umweltdachverband.at



Gegründet 1973 als Österreichische Gesellschaft für Natur- und Umweltschutz (ÖGNU)

An das
BMVIT
Abt. IV/W1 (Recht)
Radetzkystraße 2
1030 Wien

Via Email:
W1@bmvit.gv.at

Wien, am 19.05.2009

Betreff: Stellungnahme Umweltdachverband zum Europäischen Übereinkommen über die Hauptbinnenwasserstraßen von internationaler Bedeutung (AGN) Beitritt Republik Österreich (53/ME/XXIV. GP)

Sehr geehrte Damen und Herren!

Der Umweltdachverband nimmt zum gegenständlichen Begutachtungsverfahren zum Europäischen Übereinkommen über die Hauptbinnenwasserstraßen von internationaler Bedeutung wie folgt Stellung:

Eine Umsetzung des oben genannten Abkommens stünde in Konflikt mit mehreren gemeinschaftsrechtlichen Vorgaben bzw. internationalen Abkommen zu deren Umsetzung sich die Republik Österreich bereits verpflichtet hat (zB FFH-RL und Vogelschutz-RL, Wasserrahmen-RL; Ramsar-, Berner- und Bonner-Konvention).

Schon auf Grund der Vorgaben dieser Rechtsquellen erscheint eine Ratifikation des Europäischen Abkommens über die Hauptbinnenwasserstraßen von internationaler Bedeutung vom Januar 1996 neben überwiegenden ökologischen, auch aus ökonomischen Gründen zweifelhaft und kontraproduktiv.

A) Donau-Oder-Elbe-Kanal

Die in der Anlage I aufgeführte Liste der E-Wasserstraßen beinhaltet unter den Bezeichnungen E 20 bzw E 30 das Projekt „Donau-Oder-Elbe-Kanal“. Ein solches Vorhaben ist jedoch in Österreich nicht genehmigungsfähig, da ein Teil dieser Strecke in den beiden hoch sensiblen Europaschutzgebieten „Donauauen östlich von Wien“ (AT1204000 und AT1204V00) gelegen ist. Auf Grund der zweifelsfrei absehbaren erheblichen Beeinträchtigung zahlreicher geschützter Lebensräume und Arten durch Einstau der Donau und der unteren March oder Querung der Lobau kann dem geplanten Projekt in diesen Gebieten, sowie sämtlichen technisch vorstellbaren Alternativvarianten keine Bewilligung

erteilt werden, da eine verpflichtend durchzuführende Naturverträglichkeitsprüfung nach Art 6 FFH-RL keine Bewilligungsfähigkeit der Vorhaben bescheinigen würde.

Alle bisher dargestellten Varianten stehen auch den gesetzlich vorgegebenen Zielen des Nationalparks Donauauen entgegen und wären in weiterer Folge auch mit dem sicheren Verlust der internationalen Anerkennung durch die IUCN verbunden. Es wäre dementsprechend je nach Bauvariante auch mit erheblichen Beeinträchtigungen bis hin zum Totalverlust der March Thaya Auen zu rechnen.

Zusätzlich stehen die Donau-March-Thaya-Auen in Österreich und Tschechien seit Jahren auf der „Montreux-Liste“ der gefährdeten Ramsar-Feuchtgebiete. Dabei ist anzumerken, dass es sich bei diesen Auegebieten um ein trilaterales Ramsargebiet handelt von denen europaweit nur drei und weltweit nur vier existieren.

Zudem würden Varianten, die eine Querung des Marchfelds vorsehen, eines der bedeutendsten Grundwasservorkommen durchschneiden und zu wasserwirtschaftlichen Problemen in einem bedeutenden Agrargebiet und in ohnehin nicht niederschlagsbegünstigten Lebensräumen führen. Im Zusammenhang mit einer tschechischen Machbarkeitsstudie wurden auch Varianten präsentiert, deren Trasse in mehreren österreichischen Marchgemeinden zahlreiche Gebäude und infrastrukturelle Einrichtungen weichen müssten und der Hügel, auf dem sich die kulturhistorisch bedeutsame Rochuskapelle bei Angern/Stillfried befindet mittels Kanaltunnel untergraben werden müsste.

B) Donauausbau östlich von Wien – Nationalpark Donau-Auen

Wie bereits dargelegt befindet sich ein Großteil der intakten Fließstrecke der Donau auf österreichischem Gebiet unter dem Schutz gemeinschaftsrechtlicher Richtlinien. Neben diesem Schutzregime unterliegt jedoch diese Strecke auch dem innerösterreichischen Nationalparkrecht (namentlich der Nationalpark Donau-Auen). Durch eine Vereinbarung gem Art 15a B-VG zwischen dem Bund und den beiden Bundesländern Wien und Niederösterreich wurden die Donau Auen per 27. Februar 1997 als Nationalpark mit dem Namen „Nationalpark Donau- Auen“ und einer Flächeinanspruchnahme von ca. 11.500 ha eingerichtet.

Der Beitritt zum gegenständlichen Übereinkommen würde auch den Geltungsbereich des Niederösterreichischen¹ und des Wiener² Nationalparkgesetzes berühren. Mit diesen Gesetzen soll sichergestellt werden, dass Nationalparks auf eine Art und Weise errichtet und betrieben werden, die erstens auf die Richtlinien der Weltnaturschutzunion³ für Nationalparks und auf die Akzeptanz durch die betroffene Bevölkerung Bedacht nimmt. Zweitens sollen besonders eindrucksvolle und formenreiche Landschaftsbereiche in ihrer weitgehenden Ursprünglichkeit und Schönheit bewahrt, sowie die Erhaltung und Förderung der Funktionalität und der Artenvielfalt der Ökosysteme. Drittens soll im Nationalparkgebiet eine vom Menschen weitgehend unbeeinflusste Dynamik der Ökosysteme ermöglicht werden und eine Bewahrung der für dieses Gebiet repräsentativen Tier- und Pflanzenwelt einschließlich ihrer Lebensräume und die vorhandenen historisch bedeutsamen Objekte und Landschaftsteile sichergestellt werden⁴.

¹ NÖ Nationalparkgesetz, LGBl 5505, Stammgesetz 26/96, 1. Novelle 176/01

² Gesetz über den Nationalpark Donau-Auen, LGBl. Nr. 37/1996

³ International Union for Conservation of Nature and National Resources – IUCN

⁴ Siehe § 2 Nö NPG

Gem § 3 Abs 3 VO über den Nationalpark Donau- Auen⁵ liegt nur die eigentliche Schifffahrtsrinne der Donau (plus Flächenteilstücke, die Teil des Hochwasserschutzdammes oder der Schifffahrtsrinne der Donau sind) als Sonderbereich in der Außenzone des Nationalparks, alles andere ist Naturzone bzw Naturzone mit Managementmaßnahmen. Die Naturzone umfasst dabei Flächen, deren Wirkungsgefüge durch die bisherige Inanspruchnahme oder menschliche Nutzungen nicht oder nicht wesentlich verändert wurde. In Naturzonen ist jeder Eingriff in die Natur und in den Naturhaushalt sowie jede Beeinträchtigung des Landschaftsbildes verboten⁶ (§ 5 Abs 2 NÖ NPG). Zudem hat jede wirtschaftliche Nutzung zu unterbleiben, denn die Naturzone ist die Zone mit der strengsten Unterschutzstellung. Das gegenständlich zu ratifizierende Übereinkommen verfolgt aber einzig und allein das Ziel einer besseren wirtschaftlichen Nutzung der angegebenen Wasserstraßen, obwohl dazu kein Bedarf besteht. Allfällige ökologisch positiv zu bewertende Auswirkungen der Verlagerung von Gütertransport können nicht massivste Eingriffe in die hochsensiblen Auegebiete rechtfertigen.

Soweit dies mit den oben genannten Zielen des Nationalparks nicht im Widerspruch steht oder nachteilige Auswirkungen auf den Nationalpark durch Vorschreibung von Vorkehrungen weitgehend ausgeschlossen werden können, können gem § 5 Abs 4 Nö NPG von der Landesregierung durch Bescheid Ausnahmen vom Eingriffsverbot nach den vorgenannten Bestimmungen, insbesondere für Zwecke der wissenschaftlichen Forschung und für eine den Zielen des Nationalparks entsprechende Wildstandsregulierung sowie fischereirechtliche Maßnahmen durch die nach jagd- und fischereirechtlichen Bestimmungen ausübungsberechtigten Personen, zugelassen werden. Dieser Ausnahmetatbestand kommt aber hinsichtlich des vom Übereinkommen geplanten Ausbaus bestehender Wasserstraßen nicht zur Anwendung, da nachteilige Auswirkungen nicht mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit vermieden werden könnten.

Der Ausnahmetatbestand insbesondere für wissenschaftliche Zwecke bedeutet zwar nicht nur für diese, aber grundsätzlich dürfen trotz Vorschreibung von Auflagen keine nachteiligen Auswirkungen auf den Nationalpark entstehen. Es wird auch nicht mit dem teleologischen Zweck des Gesetzgebers übereinstimmen, dass ein geplantes Vorhaben wie die Anpassung des Tiefgangs der gesamten Fließstrecke unter den Anwendungsbereich der Ausnahmen vom Eingriffsverbot zu subsumieren ist.

C) Donauausbau Wachau

Der in der Wachau gelegene Teil der Donau ist eine freie Fließstrecke und die Region seit 2000 zugleich UNESCO-Weltkulturerbe. Die angestrebten Tiefenwerte des Übereinkommens sind generell für die Donau als unrealistisch anzusehen, da der Tiefgang als Abladetiefe interpretiert wird, sodass zur Festlegung der zugehörigen Fahrwassertiefe noch das Flottwasser⁷ 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, was auch aus der Stellungnahme vom BMLFUW ersichtlich wird.

⁵ VO über den Nationalpark Donau- Auen Stammverordnung 175/96

⁶ unbeschadet der Bestimmungen der § 5 Abs 1, 3 und 4 NPG

⁷ Hydrodynamischer Sunk und Sicherheitsreserve

In der Wachau wird bisweilen mit regelmäßigen Erhaltungs- bzw. Herstellungsarbeiten eine Fahrwassertiefe von 2,50m erreicht. Diese Ausbaugrundsätze können daher im Bereich der Weltkulturerberegion Wachau nur durch Errichtung einer zusätzlichen Staustufe oder eines Kraftwerkes erreicht werden, was jedoch auf das Schärfste abzulehnen ist und auch nicht im Interesse der Republik Österreich sein kann.

D) Ausgangslage

In der Präambel zum gegenständlichen Vertragwerk heißt es jedoch, dass die negativen Auswirkungen des Binnenverkehrs auf die Umwelt durch dieses Übereinkommen verringert werden sollten. Im Vorblatt wird festgestellt, dass das Übereinkommen einen Beitrag zur Förderung des umweltfreundlichen Verkehrsträgers Binnenschifffahrt leiste, sodass von positiven umweltpolitischen Effekten auszugehen ist. In Anbetracht der aufgezeigten Tatsachen entspricht dies jedoch nicht der Wirklichkeit, es kann mit der Verminderung der Umweltauswirkungen des Binnenverkehrs ein Eingriff in die streng geschützten, teilweise der globalen Kohärenz unterliegenden Natura 2000-Gebiete nicht gerechtfertigt werden.

In Artikel 1 AGN heißt es:

„Die Vertragsparteien nehmen die Bestimmungen dieses Übereinkommens als einen koordinierten Plan für die Entwicklung und den Bau eines Binnenwasserstraßennetzes, nachstehend als Wasserstraßennetz von internationaler Bedeutung oder E-Wasserstraßennetz bezeichnet, an; sie beabsichtigen, diesen Plan im Rahmen ihrer entsprechenden Programme auszuführen.“

Jedoch ist zum jetzigen Zeitpunkt ein Bekenntnis zu derart alten Vorstellungen abzulegen auch dann zweifelhafter Natur, wenn sich daraus keine unmittelbare Genehmigungsvoraussetzung bzw. Finanzierungspflicht ergibt. Zusätzlich sieht der im Jahr 2006 nachträglich eingefügte Art 1 Abs 2 Maßnahmen zum Schutz des vorgesehenen Verlaufs vor.

Ein ausschließlich ökonomisch ausgerichtetes Regelwerk wie das der UN-ECE und ihrer Wasserstraßenklassen ist nicht mehr zeitgemäß und entspricht in heutiger Zeit aufgrund seiner Inflexibilität nicht den Anforderungen einer modernen flexiblen Schifffahrt. Das Wasserstraßenklassensystem ist tiefenfixiert, und orientiert sich offenbar an Kanälen. Die einbezogenen Flüsse auf österreichischem Territorium stellen aber keine Kanäle dar und sollten auch nicht als solche behandelt werden.

Im Vertragwerk ist nirgendwo festgelegt, nach welchen Kriterien Engpässe in den Wasserstraßen definiert werden. Die Erfahrung zeigt, dass Engpässe ausschließlich im tiefenorientierten Kontext Eingang in die Kommunikationstrategie finden. Das ist insofern zu hinterfragen, da etwa der die vielfach als Engpass verunglimpft Donauabschnitt östlich von Wien die größte Transportkapazität an der gesamten Donau zwischen Regensburg und Novisad aufweist. Lediglich 10% der vorhandenen Transportkapazitäten werden jedoch bisweilen ausgenützt.

Bei diesen Überlegungen hinsichtlich der Wassertiefe wird etwa auch der Faktor Breite gänzlich vernachlässigt. Tatsächlich stellt auf der Rhein-Main-Donau Wasserstraße trotz Tiefe den für Schubverbände suboptimal geeignete Main-Donau Kanal eine signifikante Engstelle dar. Im Gegensatz zum AGN-Abkommen beziehen sich die Leitlinien des Trans

European Network for Transport (TEN-T) zwar ebenfalls auf das Wasserstraßenklassensystem, stellen direkt aber sinnvollerweise aufgrund der geringen Schwankungen nur auf Längen und Breitenabmessungen der Wasserstraßen ab.

E) Erfüllungsvorbehalt und Vorbehalt gem Art 11 AGN

1) Es handelt sich gemäß den Erläuterungen zum Gesetzestext beim AGN-Übereinkommen um einen gesetzesändernden bzw gesetzergänzenden Staatsvertrag, der einer Genehmigung durch den Nationalrat gem Art 50 Abs 1 Z 1 B-VG benötigt. Das Abkommen sei der Anwendung im innerstaatlichen Rechtsbereich zugänglich, sodass einer Erlassung von Gesetzen gem Art 50 Abs 2 B-VG nicht erforderlich erscheint. Dies ist jedoch aus unserer Sicht rechtswidrig, da die Bestimmungen des Übereinkommens teilweise nicht die erforderliche Bestimmtheit gemäß dem Legalitätsprinzip aus Art 18 B-VG folgend, besitzt. Laut der st Judikatur des VfGH ist eine Bestimmung dann unmittelbar anwendbar, wenn sie sich an die Rechtsunterworfenen oder an die Vollzugsorgane richtet, wenn sie also unmittelbare Grundlage für einen generellen oder individuellen Verwaltungsakt oder ein Urteil sein kann. Hingegen ermangeln Staatsverträge der unmittelbaren Anwendbarkeit, wenn sie aus objektiven oder subjektiven Gründen ungeeignet sind, unmittelbare Grundlage für einen Verwaltungsakt oder ein Urteil zu sein⁸.

Die Vorgaben im AGN-Übereinkommen bzgl den Mindestabmessungen sind beispielsweise nicht wirklich eindeutig, beispielsweise 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 (Donau). In den Anmerkungen zur Tabelle 1 wird festgestellt, dass der Tiefgang entsprechend den lokalen Bedingungen festzulegen ist. Die Frage stellt sich nun, ob sich das nur auf den Bereich lt. Tabelle z.B. 2,50 -2,80m bezieht oder diese freie Wahl weitgehend gilt. 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 m während durchschnittlich 60% der Schifffahrtsperiode zu gewährleisten ist.

Die Tiefenbeschränkungen (<2,5m) und Mindestdurchfahrtshöhen unter Brücken sind bei bestehenden Wasserstraßen als Ausnahmen zuzulassen. Diese Bestimmung ist bei weitem zu unbestimmt, weil nicht klar wird nach welchen Kriterien (ökologische, hydrologische, etc.) und wie (Gesetz, VO, Bescheid) diese Ausnahmen auszugestalten sind. Es steht dabei nicht fest, ob derartige Ausnahmen auch für die Europaschutzgebiete und die Wachau zugelassen werden können. Schon alleine aus diesen Gründen ist dieses Abkommen innerstaatlich gesetzlich umzusetzen.

Es wird daher angeregt, die Unklarheiten und Mehrdeutigkeiten bei der Vorgabe von Tiefgang und Fahrwassertiefe nach Möglichkeit klarzustellen bzw. zu bereinigen und dass das Übereinkommen durch Erlassung von Gesetzen zu erfüllen ist (Erfüllungsvorbehalt gem Art 50 Abs 2 Z 3 B-VG). Änderungen müssten in der von Art 12 AGN-Übereinkommen vorgesehenen Form geschehen.

⁸ Vgl. VfGH 30.11.1990; VfSIG 12.558

2) Bisweilen wird aus dem Gesetzesentwurf zudem nicht ersichtlich, ob das BMVIT vorgesehen hat, dass Österreich einen Vorbehalt gem Art 11 hinterlegt, oder sich dem Streitbeilegungssystem unterwerfen wolle.

F) Tiefenproblematik

Eine Erreichung des empfohlenen Tiefgangwertes im Durchschnitt an 240 Tagen ist hinsichtlich des für Österreich derzeit einzig relevanten Wasserweges, der Donau unspektakulär, für kleinere Flüsse die vom Wasserstraßenausbau betroffen sein können gilt dies jedoch größtenteils nicht.

Der Abfluss von Fließgewässern ist immer direkt von den Wetterbedingungen abhängig. Im Unterlauf von Flüssen ist naturgemäß aufgrund des größeren Einzugsgebietes und der geringeren Abhängigkeit von regionalen Niederschlagsereignissen gedämpft. Anstelle einer Angleichung der Schifffahrtsparameter an die im Oberlauf geringeren Abflüsse wird mit der im Abkommen enthaltenen Fußnote das genaue Gegenteil erreicht:

„Für Oberläufe von Flüssen mit häufigen Wasserstandsschwankungen aufgrund der starken direkten Abhängigkeit von den Wetterbedingungen wird jedoch ein Referenzzeitraum von mindestens 300 Tagen im Jahresdurchschnitt empfohlen.“

Dies ist im Hinblick auf die im Donaugebiet vorherrschende Flussdynamik und den örtlich betroffenen Schutzgütern nicht zu tolerieren. Diese Fußnote wurde zudem erst im Jahr 2006, also 10 Jahre nach Abschluss des Übereinkommens, nachträglich eingefügt.

Das Abkommen sieht zwar generell die Möglichkeit von Ausnahmen bezüglich des Tiefgangs vor. In Tabelle 1 (Wasserstraßenklassen) Anmerkung 6 heißt es dazu:

„Der Wert für den Tiefgang für eine bestimmte Wasserstrasse ist entsprechend den lokalen Bedingungen festzulegen.“

Diese Definition ist aber bei weitem zu unbestimmt, vor allem weil auch Interpretationsspielraum auch hinsichtlich der möglichen Richtung dieser Anpassung besteht.

Unter den betrieblichen Merkmalen der E-Wasserstraßen wird demgegenüber deutlicher von zulässigen Beschränkungen gesprochen:

„Es sind jedoch angemessene Beschränkungen hinsichtlich des zulässigen Tiefgangs auf Wasserstraßen mit veränderlichen Wasserständen zulässig.“

Aufgrund des dadurch entstehenden Widerspruches mit den Hauptforderungen sowie in der Praxis (BMVIT, *via donau-* österr. Wasserstraßengesellschaft mbH) gegebenen Schwerpunktsetzung auf die Empfehlungen und nicht auf die Ausnahmen kann dieser Passus nicht als ausreichende Gewährleistung eines angemessenen Interessenausgleichs gewertet werden. In der Praxis diene bereits das (noch nicht ratifizierte) AGN-Abkommen ausschließlich als Rechtfertigungshilfe für das Hinaufsetzen der Wassertiefen ohne Rücksichtnahme auf die grundsätzlich vorgesehene Möglichkeit den Vertrag flexibler zu gestalten. Es ist demzufolge eher zu erwarten, dass eine Ratifikation des Übereinkommens in dieser Form diese Tendenz zusätzlich noch verstärken wird.

Es kann also aus den dargestellten Gründen nicht bereits von einer großflächigen Zielerreichung im Zusammenhang mit den Tiefgangverhältnissen an der gesamten Donaustrecke ausgegangen werden (zB Wachau).

Die im Vorblatt getroffene Feststellung, dass es zu keinen finanziellen Auswirkungen auf den Bundeshaushalt kommen würde, ist demnach schlichtweg falsch. Es werden sich durch das AGN-Übereinkommen Verpflichtungen für Österreich bzgl. Bau und Erhaltung von Wasserstraßen ergeben, die über den derzeitigen Ausbaustand hinausgehen. Da die budgetären Folgekosten für den Bundeshaushalt als auch für die Budgethaushalte der Bundesländer insbesondere Wien und NÖ beträchtlich sein werden (Schleusen- und Brückensanierungen, etc), ist daher schon aus diesem Grund keine Ratifizierung möglich.

G) Statistische Tiefenangaben

Angaben über auf statistische Häufigkeiten bezogene Tiefen sind für den praktischen Schifffahrtsbetrieb auf der Donau nahezu unbrauchbar, weil die Häufigkeit auf einen langen Beobachtungszeitraum bezogen, keinerlei sichere Schlussfolgerungen über die für die Planung einer konkreten Fahrt relevanten Bedingungen ermöglicht. Dies führt dementsprechend dazu, dass beträchtliche Diskrepanzen zwischen dem theoretisch verfügbaren und dem in der Praxis ausgenützten Tiefgang besteht. Flüsse werden deshalb auf Basis eines ungenügenden Bewertungssystems unter der Inkaufnahme beträchtlicher Schäden unter anderem für Hydrologie, Ökologie, Fischereiwirtschaft ausgebaut, ohne dass ein praktischer Zugewinn für die Schifffahrt entstehen würde. Verschiedene Transportsubstrate, vorzugsweise solche mit einer günstigen Wert/Masse -Beziehung, (etwa LKW-Transporte) Teilbeladungen mit etwa im Vergleich zu geringwertigen zeitunkritischen Massengütern (Schrottfuhren, Erz udgl) vermindertem spezifischen Gewicht, stellen auch unterschiedliche Anforderungen, sodass ein Teil der nicht ausgenützten Tiefen auch auf nicht gegebenen Bedarf zurückzuführen ist. Letztendlich folgt daraus, dass gerade diejenigen, die die Interessen der Schifffahrt zu vertreten vorgeben, einer zukunftsfähigen flexibleren Entwicklung dieses Transportmittel eher verhindern als ermöglichen.

H) Zu den Anforderungen in Anlage III AGN-Übereinkommen

Die vorherrschende Praxis, nicht die Schiffe den Wasserwegen anpassen, sondern umgekehrt verfahren zu wollen, muss in heutiger Zeit endgültig der Vergangenheit angehören. Im gesamteuropäischen Raum ist zudem zu berücksichtigen, dass an der Donau ein vergleichsweise flexibles Modulsystem mit Schubverbänden dominiert, während die Rheinschifffahrt von Motorgüterschiffen geprägt sind, deren Anpassung an die Verhältnissen der Donau weniger gut ausgeprägt ist. Ob deshalb nun etwa die Schifffahrtsrinne der Donau an den Rhein anzugleichen ist, womit bestimmten Partikularinteressen Vorschub geleistet wird, ist grundsätzlich zu hinterfragen.

- **ad a) Technische Merkmale der E-Wasserstraßen**

Folgende technische Merkmale einer Wasserstraße im Sinne des AGN-Abkommens erscheinen fragwürdig:

„ii) Nur die Wasserstraßen, die mindestens die Anforderungen der Klasse IV erfüllen (Mindestabmessungen der Schiffe: 80 m × 9,5 m), können als E-Wasserstraßen gelten. Tiefgangsbeschränkungen (weniger als 2,5 m) und Mindestdurchfahrtshöhen unter den Brücken (weniger als 5,25 m) können nur für schon bestehende Wasserstraßen und als Ausnahmen zugelassen werden.“

Ausnahmen nur für bereits bestehende Wasserstraßen bedeutet, dass neue Wasserstraßen generell auf eine derartige Art und Weise hergestellt werden müssen, was sich insbesondere dann problematisch erweist, wenn bestehende Fließgewässer in diese neuen Wasserstraßen integriert werden sollen.

„v) Bei einer Modernisierung bestehender Wasserstraßen und beim Bau von neuen Wasserstraßen, sollte stets eine Steigerung der Abmessungen der Fahrzeuge und Verbände berücksichtigt werden.“

Auch bei dieser Vorgabe stellt sich ein weiteres Mal die Frage, warum bei nicht vorhandenen Kapazitätsdefiziten immer noch eine Steigerung der schiffahrtstechnischen Abmessungen erfolgen sollte.

„viii) Auf Wasserstraßen mit veränderlichen Wasserständen sollte der empfohlene Wert für den Tiefgang dem Wert entsprechen, der im Durchschnitt an 240 Tagen des Jahres (oder während 60% der Schifffahrtsperiode) erreicht oder überschritten wird. Der empfohlene Wert für die Brückendurchfahrtshöhe (5,25 m, 7,00 m oder 9,10 m) sollte für den höchsten schiffbaren Wasserstand gewährleistet werden, sofern dies möglich und wirtschaftlich vertretbar ist.“

In der bereits angesprochenen Fußnote wird für Oberläufe von Flüssen mit häufigen Wasserstandsschwankungen aufgrund der starken indirekten Abhängigkeit von den Wetterbedingungen jedoch ein Referenzzeitraum von mindestens 300 Tagen im Jahresdurchschnitt empfohlen. Diese technischen Merkmale zeigen eine unausgewogene Betrachtung und anschließende Bewertung. Während bei den Brückendurchfahrtshöhen Flexibilität an den Tag gelegt wird, ist bei der Wassertiefe keinerlei Vorbehalt hinsichtlich „möglich“ und „wirtschaftlich vertretbar“ vorgesehen. Zudem fehlt ein Passus der eine Anpassung an die örtlich vorherrschenden ökologischen Verhältnisse, wie die zB in den Europaschutzgebieten „Donauauen östlich von Wien“, ermöglicht.

- **ad b) Betriebliche Merkmale der E-Wasserstraßen**

E-Wasserstraßen sollten gemäß den betrieblichen Merkmalen die folgenden wesentlichen Voraussetzungen aufweisen, um einen zuverlässigen internationalen Verkehr zu gewährleisten:

„i) Der durchgehende Verkehr sollte während der ganzen Schifffahrtsperiode gewährleistet sein, mit Ausnahme der im Folgenden genannten Unterbrechungen.“

„ii) Die Schifffahrtsperiode sollte nur in Gegenden mit strengen klimatischen Bedingungen, in denen es nicht möglich ist, die Fahrrinne im Winter frei von Eis zu halten, und in denen man somit die Schifffahrt im Winter unterbrechen muss, kürzer als 365 Tage sein. In diesem Fall sollten die Daten für den Beginn und das Ende der Schifffahrtsperiode festgelegt werden. Die durch Naturereignisse wie Eis, Überschwemmungen, etc.

hervorgerufenen Unterbrechungen sollten durch geeignete technische und organisatorische Maßnahmen auf ein Mindestmaß beschränkt werden.“

Diese Bedingungen mangelt es an jeglichem Realitätsverständnis, denn Frostperioden treten auch regelmäßig im gemäßigten mitteleuropäischen Klima auf und sind dabei weder hinsichtlich des Zeitpunkts ihres Eintritts noch in ihrer Dauer vorhersehbar. Schleusenanlagen, Kanäle und Stauanlagen sind davon besonders betroffen. Die Auswirkungen von Hochwässern auf die Schifffahrt lassen sich nur sehr bedingt beeinflussen. Allein schon deshalb ist die Verfügbarkeit einer Wasserstraße immer nur mit begrenzter (und nicht wie suggeriert mit absoluter) Zuverlässigkeit gegeben.

„iii) Die durch die regelmäßige Instandhaltung der Schleusen und anderer wasserbaulicher Einrichtungen hervorgerufenen Unterbrechungen sollten auf ein Mindestmaß beschränkt werden. Die Benutzer einer Wasserstrasse, auf der Instandhaltungsarbeiten vorgesehen sind, sollten laufend über die Daten und die Dauer der vorgesehenen Unterbrechung des Schiffsverkehrs unterrichtet werden. Im Falle des unvorhergesehenen Ausfalls von Schleusen oder einer anderen wasserbaulichen Einrichtungen oder in anderen Fällen von höherer Gewalt, sollte die Dauer der Unterbrechung durch entsprechende Maßnahmen zur Behebung dieser Situation auf ein Mindestmaß beschränkt werden.“

Dieses Merkmal dient wohl zur Verhinderung von Zwischenfällen, wie zB 1994 bei Gabcikovo, wo ein ukrainisches Schiff in einer Schleuse gesunken ist und die zweite Schleuse aufgrund eines geborstenen Tores ausfiel, was zu einer kompletten Ausfallzeit von fünf Wochen führte. Die Absicht dahinter ist zwar demnach klar ersichtlich, jedoch lassen sich mit derartigen Absichtserklärungen solche Pannen nicht verhindern und eine Abfederung solcher ist nur mit guten multimodalen Logistiksystemen in den Auswirkungen abfedern.

„iv) Unterbrechungen aufgrund niedriger Wasserstände sind nicht zulässig. Es sind jedoch angemessene Beschränkungen hinsichtlich des zulässigen Tiefgangs auf Wasserstraßen mit veränderlichen Wasserständen zulässig. Allerdings sollte ein Tiefgang von mindestens 1,20 m unter allen Umständen gewährleistet werden, und der charakteristische oder empfohlene Tiefgang soll an 240 Tage pro Jahr erreicht oder überschritten werden. In den in Absatz ii) genannten Regionen sollte der Mindesttiefgang von 1,20 m während durchschnittlich 60 % der Schifffahrtsperiode gewährleistet sein.“

Auch bei Niedrigwasserbedingungen kann erfahrungsgemäß die Schifffahrt auf der Donau fortgesetzt werden. Diese Tatsache jedoch auf kleinere Flüsse zu verallgemeinern und auf dieser Basis derart zwingende Festlegungen zu treffen ist unzulässig. Fließgewässer haben grundsätzlich keine fixe untere Begrenzung im Abfluss, angesichts möglicher Extremwerte ist eine solche Vorgabe allerdings maßlos und realitätsfremd. Es gibt keine allgemeine Tiefe die zu irgendeinem Zeitpunkt gewährleistet ist.

Das schon angesprochene Problem dabei stellt sich wie folgt dar: Statistisches Auftreten von Wasserständen lässt sich zwar ermitteln und ist bekannt, es existiert allerdings kein mit entsprechender Vorlaufzeit bekannter „Fahrplan“ für das konkrete Auftreten dieser Wasserstände, was praxisbezogen weitaus wichtiger wäre. Die ausschließliche Tiefenorientierung bedeutet vergebene Chancen für die Schifffahrt, weil durch Klammern an überholte bzw. praxisfremde Vorgaben Optionen ungenützt bleiben und bessere Adaptionen unterbleiben.

D) Fazit und Schlussfolgerungen

Es ist äußerst fragwürdig, dass ein bereits zum Zeitpunkt seiner Unterzeichnung im Jänner 1996 nicht mehr zeitgemäßes Abkommen nach mehr als 13 Jahren der innerstaatlichen Ratifikation zugeführt werden soll. Gerade im Zusammenhang mit der gemeinschaftsrechtlich und völkerrechtlich stärken Unterschutzstellung bestimmter Auegebiete ist dieses Übereinkommen ein Rückschritt.

Eine Alternative wäre eine großzügige Änderung dieses Abkommen auszuverhandeln in dem unter modernen Gesichtspunkten, die tatsächlich wesentlichen Einflussfaktoren des multimodalen Verkehrssystems in flexibler Weise die für ein Gedeihen der Schifffahrt maßgeblichen Parameter und der daraus abzuleitenden Anforderungen und auch ökologische und wasserwirtschaftliche Aspekte einfließen können.

J) Anmerkung zur Stellungnahme BMLFUW

Es ist zu allererst erstaunlich, dass eine Abteilung deren Tätigkeitsfeld nur einen kleinen Teil des Relevanz- und Zuständigkeitsbereichs des Ministeriums (Wasserrecht) abdeckt, für seine Partikulärinteressen die Alleinvertretung des gesamten Ministeriums beansprucht.

Die von BMLFUW begrüßte Normierung von Wasserstraßenabmessungen, ist schon – wie bereits dargestellt- aus Praktikabilitätsgründen für die Donau nicht sinnvoll und realitätsfremd. Es ist tatsächlich in einigen Bereichen (Wachau) nicht möglich derartige Wasserstände herzustellen und es herrscht bei der Donauschifffahrt auch kein Kapazitätsproblem.

Obwohl die Problematik des Interessenskonflikts auch deutlich angesprochen wird (*„Interessenskonflikte mit anderen öffentlichen Interessen- insbesondere der Ökologie- sind dabei absehbar“*), wird das Übereinkommen ausdrücklich vom BMLFUW begrüßt, was jedoch nicht nachvollziehbar ist. Auch werden keine Einschränkungen bezüglich des Nationalparks Donauauen und den Europaschutzgebieten Donauauen östlich von Wien gefordert, was aus umweltpolitischer Sicht äußerst fragwürdig erscheint.

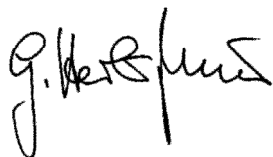
Zu der Empfehlung *„die Unklarheiten/Mehrdeutigkeiten bei der Vorgabe von Tiefgang und Fahrwassertiefe nach Möglichkeit klarzustellen bzw. zu bereinigen“* sei angemerkt, dass diese nicht unbegründet ist, allerdings müsste diese Klarstellung zweckmäßigerweise im Rahmen von Art 12 AGN-Übereinkommen vor einem durch Ratifikation herbeigeführten Beitritt Österreichs zum Übereinkommen erfolgen.

Die zwar aktuell zutreffende Anmerkung, dass für den Unterlauf der March keine Ausbaupläne bestehen, übersieht die Ausbauwünsche in der tschechischen bzw. der slowakischen Republik im Zusammenhang mit den Binnenwasserstraßen von internationaler Bedeutung E20 und E30.

Sogar explizit wird in der Stellungnahme erwähnt, dass die Werte der Wasserstraßenklasse IV nur in den gestauten Donauabschnitten erreicht werden können, was

jedoch nicht zum Anlass genommen werden kann die letzten zwei freien Fließstrecken Österreichs ebenfalls mittels Kraftwerksbauten bzw Staustufen vollständig zu regulieren.

Mit freundlichen Grüßen



Dr. Gerhard Heilingbrunner
Präsident



Mag. Michael Proschek-Hauptmann
Geschäftsführer