



for a living planet®

WWF Österreich
Ottakringer Straße 114-116
1160 Wien
Austria

Tel: +43 1 48817 11
Fax: +43 1 48817 277
wwf@wwf.at
www.wwf.at

An das

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie

Abt. IV/W1 (Recht)

Betrifft: Stellungnahme des Umweltverband WWF Österreich zum Ministerialentwurf betreffend ein Bundesgesetz über ein Europäisches Übereinkommen über Hauptbinnenwasserstraßen von internationaler Bedeutung

Sehr geehrte Damen und Herren,

Der Umweltverband WWF weist im Hinblick auf die geplante Ratifikation des Europäischen Übereinkommens über Hauptbinnenwasserstraßen von internationaler Bedeutung (AGN-Abkommen) auf gravierende Bedenken aus Sicht der Ökologie wie Ökonomie hin. Die Umsetzung dieses Vertrages steht insbesondere im Konflikt mit verbindlichen EU-Richtlinien wie das Ramsar Abkommen, die Berner Abkommen, sowie FFH- und Wasserrahmen-Richtlinie.

1.) Donau-Oder-Elbe-Kanal:

Die im Anhang aufgeführte Liste der E-Wasserstraßen beinhaltet unter den Bezeichnungen E20 bzw E 30 das Projekt „Donau-Oder-Elbe-Kanal“. Alle bisher präsentierten Varianten des Projekts hätten massive Auswirkungen auf wesentliche Teile des Nationalparks Donauauen (Einstau der Donau und der unteren March oder Querung der Lobau) und mit dem sicheren Verlust der internationalen Anerkennung durch die IUCN verbunden. Sie wären auch gleichbedeutend mit schweren Beeinträchtigungen (je nach Variante bis hin zum Totalverlust) der March Thaya Auen.

Nicht zuletzt wegen diesem Projekt sind die Donau-March Thaya Auen seit Jahren und nach wie vor (in A und CZ) auf der „Montreux-Liste“ der gefährdeten Ramsargebiete.

Das Projekt Donau-Oder-Elbe Kanal muss aus Sicht Österreichs endlich deutlich abgelehnt werden. Die Ratifizierung des vorliegenden AGN-Vertrags würde das Projekt im Gegenteil wieder zum Gegenstand von verbindlichen Planungen machen. Vergleich dazu Artikel 1: *„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.“*





for a living planet®

WWF Österreich
Ottakringer Straße 114-116
1160 Wien
Austria

Tel: +43 1 48817 11
Fax: +43 1 48817 277
wwf@wwf.at
www.wwf.at

2.) Unausgewogenheit der Vertraglichen Verpflichtung

Ein ökonomisch ausgerichtetes Regelwerk wie das Europäisches Übereinkommen über die Hauptbinnenwasserstraßen von internationaler Bedeutung (AGN) ist nicht mehr zeitgemäß und entspricht im konkreten Fall aufgrund seiner Inflexibilität nicht den Anforderungen einer modernen flexiblen Schifffahrt. Flüsse sind aus Sicht des WWF keine Kanäle - sie dürfen auch nicht so behandelt werden.

Im AGN Abkommen ist nicht definiert wie Engpässe definiert wurden. Die Erfahrung zeigt, dass sich Engpässe ausschließlich an der Gewässertiefe orientieren. Aus Sicht des WWF greift diese Definition bei weitem zu kurz und ist den gesellschaftlichen Ansprüchen an die Fließgewässer nicht angemessen.

Im Sinne einer ausgewogenen Entwicklung und insbesondere zur Förderung einer weltweit nachhaltigen Entwicklung der grenzüberschreitenden Flusslandschaften sollte eine allfällige Ratifizierung des AGN-Abkommens unbedingt in den Kontext anderer relevanter internationaler Abkommen gestellt werden.

Der WWF verweist insbesondere darauf, dass die UN- CONVENTION ON THE LAW OF NON-NAVIGATIONAL USES OF INTERNATIONAL WATERCOURSES (New York 1997) noch nicht ratifiziert wurde.

3.) Anforderungen an Schifffahrtsstraßen in Anlage 3

Die Bestrebung einer Vereinheitlichung der Schifffahrtsbedingungen wird der Vielfältigkeit der Flusslandschaft in Europa nicht gerecht. Bei der Frage von Anpassungen ist z.B zu berücksichtigen, dass an der Donau ein vergleichsweise flexibles Modulsystem mit Schubverbänden dominiert, während die Rheinschifffahrt von Motorgüterschiffen geprägt sind, die an die den Verhältnissen an der Donau weniger gut angepasst sind. Ob nun etwa die Donau rheinschifffahrtstauglicher gemacht werden soll ist fraglich und sollte nicht rechtlich festgeschrieben werden.

Tiefen-Festlegungen: Eine Erreichung des empfohlenen Wertes an Tiefgang an 240 Tagen im langjährigen Durchschnitt mag aus Sicht des für Österreich derzeit einzig relevanten Wasserweges, der Donau erreichbar sein, für kleinere Flüsse, die vom Wasserstraßenausbau betroffen sein können, gilt dies nicht a priori.

Der Abfluss von Fließgewässern hängt immer direkt von den Wetterbedingungen ab. Im Unterlauf von Flüssen ist naturgemäß aufgrund des größeren Einzugsgebietes und damit des geringeren Einflusses von regionalen Niederschlagsereignissen gedämpft.

Anstatt nun aber Schifffahrtsparameter an die im Oberlauf geringeren Abflüsse anzupassen geschieht mit der der folgenden Fußnote das genaue Gegenteil.

„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.“

Der WWF verweist in diesem Zusammenhang auf die bereits spürbaren Auswirkungen des Klimawandels, die eine Einhaltung dieser Vorgaben - durch stärker schwankende Abflüsse in Zukunft äußerst schwierig gestalten wird.





for a living planet®

WWF Österreich
Ottakringer Straße 114-116
1160 Wien
Austria

Tel: +43 1 48817 11
Fax: +43 1 48817 277
wwf@wwf.at
www.wwf.at

Auf die österreichische Donau bezogen würde ein Ausbau auf den im Zusatz vorgesehenen Wert deutlich über dem Ist-Zustand liegen. Dies wäre mit bedeutenden ökologischen und wasserwirtschaftlichen Nachteilen verbunden.

Erschwerung des Interessenausgleichs: Ausnahmen nur für bestehende Wasserstraßen vorzusehen bedeutet, dass neue Wasserstraßen automatisch härter verbaut werden müssen, was insbesondere dann problematisch ist, wenn bestehende Fließgewässer in diese neuen Wasserstraßen integriert werden. (Vergleiche: Anlage 3 Punkt a.ii)

Ebenfalls kritisch zu sehen ist die generelle Verpflichtung zu einer Steigerung der Abmessungen und Verbände der Schiffe bei der Modernisierung von Wasserstraßen. Durch diesen Passus wird eine bedarfsgerechte herangehensweise rechtlich ausgeschaltet und eine Berücksichtigung ökologischer und sozialer Belange hintangestellt. (Vergl. Anlage 3 Punkt a. v).

Betriebliche Merkmale: Im Hinblick auf die erforderlichen betrieblichen Merkmale der E-Wasserstraßen (Anlage 3 b) ist die generelle Festlegung auf eine Maximierung der Schifffahrtsperiode mit Mitteln rechtlicher Verpflichtungen bedenklich. Hydrologische Schwankungen sind ein essentieller Kennwert von Flusslandschaften; sie zu erhalten ist für die Umsetzung der Wasserrahmenrichtlinie und FFH-Richtlinie eine wichtige Voraussetzung. Das gilt insbesondere auch für Niedrigwasserverhältnisse, die im Vertagswerk als nicht zulässig definiert werden. Erfahrungsgemäß kann auch bei Niedrigwasserbedingungen an der Donau die Schifffahrt fortgesetzt werden. Dies auf kleinere Flüsse zu verallgemeinern und auf dieser Basis zwingende Festlegungen zu treffen ist überzogen. Fließgewässer haben grundsätzlich keine fixe untere Begrenzung im Abfluss, angesichts möglicher Extremwerte, die durch den Klimawandel zu nehmen werden, sind rechtlich verbindliche Vorgaben nur mit gravierenden Änderungen und enormen technischem Aufwand zu gewährleisten.

mit freundlichen Grüßen,

Andreas Wurzer
Conservation Director
Umweltverband WWF Österreich

Gründerpräsident:
Prof. Dr. h.c. Manfred Mautner Markhof (1927 – 2008)
Präsidentin des Stiftungsrates:
Dr. Marga Hubinek

Präsident:
Dr. Helmut Pechlaner
Geschäftsführung:
DI Dr. Hildegard Aichberger

Unterstützen Sie die Arbeit des WWF:
Spendenkonto PSK 1.944.000, BLZ 60.000
DVR: 0283908
ZVR. Nr. 751753867

