

An das
BMVIT, Abt. IV/W1 (Recht)
Via e-mail
w1@bmvit.gv.at

Stellungnahme des Forum Wissenschaft und Umwelt zum Europäischen Übereinkommen über Hauptbinnenwasserstraßen von internationaler Bedeutung; Beitritt durch Österreich – Begutachtungsverfahren 53/ME (XXIV.GP)

Eine Ratifikation des „AGN-Abkommens“ vom Januar 1996 ist aus ökologischen wie ökonomischen Gründen kontraproduktiv.

In Artikel 1 heißt es:

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

Eine Umsetzung dieses Vertrages stünde in Konflikt mit EU-Richtlinien bzw. internationalen Verpflichtungen, die Österreich eingegangen ist (ohne Anspruch auf Vollständigkeit: Wasserrahmenrichtlinie, FFH-Richtlinie, Vogelschutzrichtlinie, Ramsar Abkommen und Berner Abkommen über die Erhaltung der europäischen wildlebenden Pflanzen und Tiere und ihrer natürlichen Lebensräume.)

Es ist zu hinterfragen, ob die verantwortlichen Stellen im BMVIT vorgesehen haben, dass Österreich einen Vorbehalt wegen Art 10 hinterlegt, oder sich ohne Not der Schiedsgerichtszurückweisung unterwerfen wollen.

1.) Grundsätzliche Probleme des AGN-Vertrags

Ein ausschließlich ökonomisch ausgerichtetes Regelwerk wie das der UN-ECE und ihrer Wasserstraßenklassen ist nicht mehr zeitgemäß und entspricht im konkreten Fall aufgrund seiner Inflexibilität nicht den Anforderungen einer modernen flexiblen Schifffahrt.

Eine explizite Festlegung von Kriterien zur Feststellung von Engpässen fehlt im AGN-Abkommen. Das Wasserstraßenklassensystem ist aber tiefenfixiert. Die Erfahrung zeigt, dass Engpässe ausschließlich im tiefenorientierten Kontext Eingang in die Kommunikationstrategie einschlägiger Organisationen und Dienststellen finden. Im Gegensatz zu diesen Darstellungen weist etwa der die vielfach als Engpass verunglimpfte Donauabschnitt östlich von Wien die größte

Transportkapazität an der gesamten Donau zwischen Regensburg und Novi-Sad auf, es kann hier also schwerlich von einem wirklichen Engpass die Rede sein. Bei diesen tiefenfixierten Überlegungen wird etwa auch der Faktor Breite vernachlässigt.

Die ausschließliche Tiefenorientierung bedeutet vergebene Chancen für die Schifffahrt, weil durch Klammern an überholte bzw. praxisfremde „Zauberformeln“ Optionen ungenützt bleiben. und Anpassungen unterbleiben.

De facto stellt auf der Rhein-Main-Donau Wasserstraße trotz verfügbarer Tiefen der für Schubverbände suboptimal geeignete Main-Donau Kanal den signifikanten Engpass dar.

Im Gegensatz zum AGN Abkommen beziehen sich die „TEN-T guidelines“ zwar ebenfalls auf das Wasserstraßenklassensystem, stellen direkt aber nur auf Längen und Breitenabmessungen ab (was auch sinnvoll ist, weil schiffsbezogen diese Parameter im Gegensatz zum Tiefgang/zur Abladetiefe nicht variabel sind).

2.) Tiefen:

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 unspektakulär 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.“

Dies ist ein Anschlag auf intakte Fließgewässer, der hydrologische und flussmorphologische Gegebenheiten völlig ignoriert. Diese Fußnote wurde erst 2006 also 10 Jahre nach Entstehen des Vertrags nachträglich eingefügt.

Das Abkommen sieht zwar die Möglichkeit von Ausnahmen bezüglich des Tiefgangs vor:

In den Anmerkungen zu Tabelle 1 (Wasserstraßenklassen) heißt es

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

Dies bleibt aber unbestimmt, vor allem weil Interpretationsspielraum auch hinsichtlich der möglichen Richtung dieser Anpassung besteht.

Teil B spricht klarer von zulässigen Beschränkungen:

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

Aufgrund des dadurch entstehenden Widerspruches zu den Hauptforderungen sowie der in der Praxis in der Kommunikation (etwa auch von BMVIT und via donau)

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-Agreement ausschließlich als Rechtfertigungshilfe für das Hochlizitieren der Wassertiefen ohne Rücksichtnahme auf die grundsätzlich vorgesehene Möglichkeit den Vertrag flexibler zu handhaben. Es ist zu erwarten, dass eine Ratifikation in dieser Form diese Tendenz noch verstärken würde. 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.

3.) Problematik überstrapazierter Statistik

Angaben über auf statistische Häufigkeiten bezogene Tiefen sind für den praktischen Schifffahrtbetrieb nur begrenzt brauchbar, weil die Häufigkeit auf einen langen Beobachtungszeitraum bezogen keinerlei Aussagen über die konkreten für die Planung einer konkreten Fahrt relevanten Bedingungen ermöglicht.

De facto führt dies dazu, dass beträchtliche Diskrepanzen zwischen theoretisch verfügbarem Tiefgang und den in der Praxis ausgenützten Abladetiefen besteht. Flüsse werden also auf Basis eines ungenügenden Bewertungssystems unter beträchtlichen Schäden für Wasserwirtschaft, Ökologie, Fischereiwirtschaft etc. ausgebaut, ohne dass dem bloß theoretischen Zusatznutzen auch ein praktischer Zugewinn gegenübersteht. Verschiedene Transportsubstrate, vorzugsweise solche mit einer günstigen Wert/Masse -Beziehung, (etwa PKW-Transporte) Teilbeladungen mit etwa im Vergleich zu geringwertigen zeitunkritischen Massengütern (Schrottfuhren, Erz u dgl) vermindertem spezifischen Gewicht haben auch unterschiedliche Anforderungen, so daß ein Teil der nicht ausgenützten Tiefen auch auf nicht gegebenen Bedarf zurückzuführen ist. Durch eine „Optimierung“ auf den Massengüterverkehr werden andere Verkehre benachteiligt (etwa durch höhere Fließgeschwindigkeiten nach einem Ausbau) gerade jene, die Hoffnungsträger einer zukünftigen Entwicklung der Binnenschifffahrt sein sollten. Letztendlich erweisen gerade diejenigen Institutionen, die die Interessen der Schifffahrt zu vertreten vorgeben, einer zukunftsfähigen flexiblen Entwicklung dieses Transportmodus einen Bärendienst.

4.) Zu den Anforderungen in Anlage III

Das Paradigma, nicht die Schiffe den Wasserwegen anpassen, sondern umgekehrt verfahren zu wollen sollte im 3. Jahrtausend endlich der Vergangenheit angehören.

5.) ad a) Technische Merkmale der E-Wasserstraßen

ii) *Nur die Wasserstraßen, die mindestens die Anforderungen der Klasse IV erfüllen (Mindestabmessungen der Schiffe: 80 m x 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 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.

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

Warum hier einem ständigen Hinaufzitierten der Abmessungen - bei gleichbleibenden Abflüssen der Fließgewässer - gefolgt werden soll, ist nicht nachvollziehbar.

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.

Dieser Absatz zeigt die unausgewogene Bewertung. Während bei den Brückendurchfahrtshöhen Flexibilität an den Tag gelegt wird, ist bei der Wassertiefe keinerlei Vorbehalt hinsichtlich „möglich“ und „wirtschaftlich vertretbar“ oder gar „ökologisch verträglich“ vorgesehen.

6.) ad b) Betriebliche Merkmale der E-Wasserstraßen

„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. Dies 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 ignorant. Es gibt keine Tiefe die zu irgendeinem Zeitpunkt gewährleistet ist.

7.) Fallbeispiel: 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“. Ein solches Vorhaben ist in Österreich nicht genehmigungsfähig. Alle bisher präsentierten Varianten 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.

Ergänzend ist anzumerken, dass es sich bei den Donau-March-Thaya Auen um ein trilaterales Ramsargebiet handelt –von denen europa- wie weltweit nur drei existieren.

Varianten, die das Marchfeld queren, würden eines der bedeutendsten Grundwasservorkommen durchschneiden und zu wasserwirtschaftlichen Problemen in einem bedeutenden Agrargebiet und in ohnehin nicht niederschlagsbegünstigtem Lebensraum führen.

In einer tschechischen Machbarkeitsstudie wurden auch Varianten vorgestellt, deren Trasse in mehreren österreichischen Marchgemeinden im Bereich zwischen den Gemeinden Angern und Hohenau, Häuser, Friedhöfe, Getreidespeicher und Sportplätze weichen müssten und die den Hügel, auf dem sich die kulturhistorisch bedeutsame Rochuskapelle bei Angern/Stillfried befinden mittels „Kanaltunnel“ untergraben würden.

8.) Fazit:

Aufgrund veralteter (bzw. seit jeher unzutreffender) Prämissen, der Fixierung fast ausschließlich auf Tiefen und der Vernachlässigung anderer bedeutsamer Parameter sind bei Umsetzung dieser Vereinbarung gravierende Nachteile zu erwarten. Der Text steht auch im Widerspruch zu mehreren EU-Richtlinien und internationalen Verpflichtungen, insbes. der Wasserrahmenrichtlinie (RL 2000/60/EG; WRRL), der FFH-Richtlinie (Richtlinie 92/43/EWG des Rates vom 21. Mai 1992 zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen) und der Vogelschutzrichtlinie (Richtlinie 79/409/EWG des Rates vom 2. April 1979).

Projekte wie der bereits in zahlreichen Varianten abgelehnte Donau-Oder-Elbe-Kanal können keinesfalls befürwortet werden.

Das Forum Wissenschaft & Umwelt rät aus ökologischen und ökonomischen Gründen dringend von einer Ratifizierung ab und empfiehlt die Erarbeitung eines zeitgemäßen und zukunftsweisenden Abkommens zur Binnenschifffahrt.

Wien, am 18. Mai 2009



Prof. Dr. Reinhold Christian
Präsident
Forum Wissenschaft & Umwelt