

Mag. Andreas Reichhardt
Bundesminister

An den
Präsident des Nationalrates
Mag. Wolfgang Sobotka
Parlament
1017 Wien

andreas.reichhardt@bmvit.gv.at
+43 1 711 62-658000
Radetzkystraße 2, 1030 Wien
Österreich

Geschäftszahl: BMVIT-10.500/0004-I/PR3/2019

19. Juli 2019

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Doppelbauer, Kolleginnen und Kollegen haben am 18. Juni 2019 unter der **Nr. 3761/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Verschmutzung der Donau durch Schifffahrt gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu Frage 1:

- *Wurden bereits infolge der Vorfälle bzw. des Gipfels Kontrollen durchgeführt?*

Ja. Neben den in den folgenden Punkten beschriebenen Maßnahmen des BMVIT haben auch die Länder – hier insbesondere NÖ – rasch agiert. So werden auf Basis eines von der Karl-Landsteiner Universität erarbeiteten Messkonzepts über ein ganzes Jahr an 11 Querschnitten der NÖ-Donau regelmäßige Gewässerproben durchgeführt. Diese sind bisher unauffällig bis positiv.

- a. Wenn ja, wie genau wurden diese Kontrollen durchgeführt?*

Die Kontrollen wurden durch die Schifffahrtsaufsicht an Bord von Schiffen entlang der Donau durchgeführt. Im Vorfeld wurden durch die Oberste Schifffahrtsbehörde standardisierte Kontrollchecklisten erstellt. Die Organe der Schifffahrtsaufsicht und der Schleusenaufsicht wurden über rechtliche Rahmenbedingungen, aktuelle Entwicklungen und spezifische Grundlagendaten zum Thema Kabinenschifffahrt, Kläranlagen, Abwasser-, Klärschlamm- und Abfallentsorgung sowie den Ablauf der Kontrollen eingeschult.

- b. Wenn ja, wann wurden diese Kontrollen durchgeführt?*

Die Kontrollen wurden mit Start der Fahrgastschiffahrtssaison (Mitte April) gestartet und werden über die gesamte Saison durchgeführt. Im Juni erfolgte eine erste Bilanz und ein Erfahrungsaustausch zwischen Schiffahrtsaufsichten und der Obersten Schiffahrtsbehörde.

c. Wenn ja, durch wen wurden die Kontrollen durchgeführt?

Die Kontrollen werden durch die Organe der Schiffahrtsaufsicht durchgeführt.

d. Wenn ja, mit welchen Ressourcen wurden diese Kontrollen durchgeführt bzw. was war der Kostenpunkt dafür?

Die Kontrolle der Schiffahrt ist eine Linienaufgabe der Schiffahrtsaufsicht. Die Schwerpunktkontrollen konnten im laufenden Budget abgewickelt werden.

e. Wenn ja, welches Ergebnis hatten diese Kontrollen?

Bisher wurde knapp die Hälfte der rund 180 regelmäßig in Österreich verkehrenden Ausflugs- und Kabinenschiffe kontrolliert. Das Kontrollsystem sieht bei Schiffen mit Abwassertanks (statt Kläranlagen) oder vermuteten Unregelmäßigkeiten Nachkontrollen vor, so wurden einige dieser Schiffe bereits mehr als einmal kontrolliert.

Die bisherigen Ergebnisse der intensiven Kontrollen sind sehr positiv. Rund 90% der kontrollierten Schiffe konnten (obwohl dies nicht rechtlich gefordert ist) die Entsorgung ihrer Abwässer und Abfälle durch entsprechende Dokumentation plausibel nachweisen.

Ca. 80% der Kabinenschiffe und ca. 20% der Ausflugsschiffe verfügen über Bordkläranlagen – diese unterliegen europaweit einheitlichen Vorgaben.

Bisher wurde nur auf einem Schiff ein technischer Mangel entdeckt, welcher zu geringfügigen unkontrollierten Einleitungen führte, regelmäßige fachgerechte Entsorgungen konnten doch klar nachgewiesen werden. Das Unternehmen wurde angezeigt und zur Behebung aufgefordert. Bei zwei weiteren Schiffen hat die Schiffahrtsaufsicht durch Verplombung einer Leitung die technische Möglichkeit der illegalen Einleitung verhindert.

Zu Frage 2:

- *Welche Kontrollen werden in Zukunft infolge der Vorfälle bzw. des Gipfels durchgeführt werden?*
 - a. Wie werden diese Kontrollen durchgeführt?*
 - b. Wann werden diese Kontrollen durchgeführt?*
 - c. Durch wen werden diese Kontrollen durchgeführt?*
 - d. Mit welchen Ressourcen werden diese Kontrollen durchgeführt bzw. welche Ausgaben werden dafür geplant?*

Wie bereits erwähnt werden die Kontrollen der Schiffe durch die Schiffahrtsaufsicht sowie des Gewässerzustandes durch die Länder (Gewässeraufsicht) fortgeführt.

Die Fortführung der Kontrollen in der nächsten Saison (2020) wird auf Basis der Erfahrungen und Ergebnisse der Kontrollen der laufenden Saison im Winter neu konzipiert.

Zu Frage 3:

- *Wie könnten derartige Kontrollen umgangen werden?*

Aufgrund der veröffentlichten Fahrpläne und der Daten der Schleusungen ist ersichtlich, welche Schiffe wann in Österreich verkehren, somit ist eine Umgehung de facto nicht möglich. Kontrollen werden an Liegestellen oder (in Ausnahmefällen an Schleusen) durchgeführt. Organe der Schifffahrtsaufsicht dürfen jederzeit jedes Schiff an der Donau betreten und den Anordnungen der Schifffahrtsaufsicht ist Folge zu leisten (siehe § 38 Schifffahrtsgesetz).

Zu Frage 4:

- *Welche Sanktionen drohen Unternehmen bei Verstößen?*

Je nach Art des Verstoßes ergehen Anzeigen und entsprechende Strafen nach dem Wasserrecht und/oder Schifffahrtsrecht.

Zu Frage 5:

- *Welche Maßnahmen werden allgemein gesetzt um die Umweltbelastung durch die Binnenschifffahrt (Emissionen, Luftverschmutzung, Verunreinigungen etc.) zu minimieren?*

Auf einer internationalen Wasserstraße wie der Donau sind international akkordierte Maßnahmen (EU-Normen, Empfehlungen der Donaukommission, Forschungs- und Entwicklungsinitiativen, Förderprogramme) am wirkungsvollsten.

Österreich setzt sich daher stark dafür ein, strenge Europäische Vorgaben und ambitionierte Forschungsprojekte voranzutreiben. So ist es unter anderem einem Forschungsprojekt unter österreichischer Beteiligung (FP6-EU-Projekt CREATING) zu verdanken, dass seit 1.1.2011 Binnenschiffe in Europa ausschließlich mit schwefelarmem Kraftstoff (EN 590) betrieben werden dürfen. Die Verwendung von Schweröl, wie etwa in der maritimen Schifffahrt, ist nicht erlaubt.

Mit der VO(EU) 2016/1628 (Non-Road-Mobile-Machinery-Verordnung, NRMM Verordnung) werden Grenzwerte für Emissionen u.a. von Motoren für die Binnenschifffahrt erfasst: seit 1.1.2019 gelten für Schiffsmotoren mit einer Leistung von weniger als 300 kW und ab 1.1.2020 für Schiffsmotoren mit einer Leistung von mehr als 300 kW strengere Regelungen zu Emissionen. Die NOX- und Partikelemissionen werden auf ein sehr niedriges Niveau gesenkt werden, so dass man eigentlich nur noch CO₂-Emissionen hat, die auf tkm bezogen deutlich unter jenen eines LKW liegen (etwa 1/2 bis 1/3 des LKW). Abgesehen von den CO₂-Emissionen werden die österreichischen Binnenschiffe in etwa 15 Jahren quasi emissionsfrei fahren. Für die Senkung der CO₂-Emissionen sind derzeit verschiedene Maßnahmen in Diskussion: z.B. synthetische Kraftstoffe (HVO), (Bio-)LNG, Wasserstoff und elektrische Antriebe.

Mit dem Ziel, die Technologieentwicklung in der Binnenschifffahrt und das Bewusstsein für den Einsatz von neuen Technologien voranzutreiben, beteiligt sich das BMVIT mit viadonau, der Österreichischen Wasserstraßen-Gesellschaft, gemeinsam mit renommierten Organisationen auf diesem Gebiet an einer Vielzahl von Projekten, die zumeist von der EU gefördert werden. *Beispiele:*

- Bis September 2019: Einreichung von H2020-Projekt ReZET - Retrofit solutions for Zero Emission inland waterway Transport in der 2. Stufe:
 - Untersuchung von Umrüstungsmaßnahmen für elektrische und auf Wasserstoff basierende Antriebe + Anwendung von und Tests mit hydrierten Pflanzenölen (HVO) aus Altölbeständen (z.B. altes Speiseöl) in einem Arbeitsschiff von viadonau.

- PROMINENT: Promoting Innovation in the Inland Waterways Transport Sector – H2020 EU Projekt, abgeschlossen 2018.
- MoVe IT! : Modernisation of Vessels for Inland waterway freight Transport – FP7 EU Projekt, abgeschlossen 2014.
- The innovative Danube vessel – Projekt durchgeführt für DG Regio im Rahmen der Donaunraumstrategie, abgeschlossen 2013.
- LDS: LNG Antriebe für die Donau Binnenschifffahrt – nationales Projekt (Neue Energien 2020), abgeschlossen 2011.

Ein wichtiges Forum für die Diskussion und Verbreitung von neuen Technologien in der Binnenschifffahrt im Donaunraum ist die Arbeitsgruppe zur Flottenmodernisierung der Donaunraumstrategie (Bereich 1a – Verbesserung der Mobilität und Multimodalität: Binnenwasserstraße), welche unterstützt durch viadonau vom BMVIT in Zusammenarbeit mit Rumänien geleitet wird. Die letzte Veranstaltung zur Flottenmodernisierung mit Einbindung zahlreicher Sektorenvertreter fand in Wien am 7. März 2019 statt.

Zu Frage 6:

- *Durch welche Maßnahmen soll in Zukunft die Umweltbelastung durch die Binnenschifffahrt (Emissionen, Luftverschmutzung, Verunreinigungen etc.) minimiert werden?*

In Ergänzung zur Antwort zur Frage 5 darf ich festhalten, dass die Einführung von Landstrom für Binnenschiffe (insbesondere Kabinenschiffe) an Anlegestellen eine wichtige Maßnahme, durch welche sowohl Luftverschmutzung als auch Lärmbelastung durch stillliegende Kabinenschiffe drastisch reduziert werden sollen, darstellt. Auf Grund des hohen Anteils an erneuerbaren Energiequellen im österreichischen Strommix können die Treibhausgasemissionen eines angeschlossenen Schiffs um ca. 60 % reduziert werden (viadonau, interne Schätzung). Die NOX und Partikelemissionen können um ca. 90 % reduziert werden (viadonau, interne Schätzung).

Das Thema Landstrom wird durch BMVIT/viadonau mit den Ländern koordiniert und wurde auch im Fachnormenausschuss Komitee 125 Schiffbau, welches von viadonau und dem BMVIT geleitet wird, behandelt (z.B. Normen zu Fahrzeuge der Binnenschifffahrt - Elektrischer Landanschluss, Drehstrom 400 V, 50 Hz, bis 125 A ...)

Mag. Andreas Reichhardt

