

**Leonore Gewessler, BA**  
Bundesministerin

An den  
Präsident des Nationalrates  
Mag. Wolfgang Sobotka  
Parlament  
1017 W i e n

leonore.gewessler@bmk.gv.at  
+43 1 711 62-658000  
Radetzkystraße 2, 1030 Wien  
Österreich

Geschäftszahl: 2021-0.723.047

13. Dezember 2021

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Rauch und weitere Abgeordnete haben am 14. Oktober 2021 unter der **Nr. 8256/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend großflächige Verschmutzung durch Diesel im Donaukanal gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Vorweg darf festgehalten werden, dass die Zuständigkeit für Gewässerverschmutzungen laut Wasserrechtsgesetz bei den Wasserrechtsbehörden der Bezirksverwaltungsbehörden liegt. Diese kann der Feuerwehr Maßnahmen zur Schadensminimierung/Beseitigung anweisen. Die Agenden der Schifffahrt werden von meinem Ressort mit der operativen Einheit der Schifffahrtsaufsicht wahrgenommen.

Zu Frage 1:

- *Sind Sie über den Vorfall der Verunreinigung im Bereich des Donaukanals informiert?*

Mein Ministerium wurde seitens der Schifffahrtsaufsicht Wien verständigt. Generell darf angemerkt werden, dass für die Beseitigung von Gewässerverschmutzungen keine Zuständigkeit besteht und mein Ressort durch die Schifffahrtsaufsicht unterstützend tätig war.

Zu den Fragen 2 und 3:

- *Wenn ja, seit wann?*
- *Wenn ja, durch wen wurden Sie informiert?*

Die Schifffahrtsaufsicht Wien wurde per Alarm-SMS durch die Berufsfeuerwehr Wien um zirka 16:15 Uhr am 5. Oktober 2021 informiert und begab sich zum Wehr Nussdorf (Ort der seitens Feuerwehr ausgelegten Bojensperre). Der Einsatz der Schifffahrtsaufsicht dauerte bis 20:10 Uhr.

Die Abteilung Schifffahrt Technik und Nautik wurde am 5. Oktober durch die Schifffahrtsaufsicht Wien informiert.

Zu den Fragen 4 und 5:

- *Wenn ja, welche Informationen haben Sie erhalten?*
- *Wenn nein, wieso nicht?*

Am 5. Oktober ging die Information ein, dass es ein Öltreiben am Donaukanal gibt. Die Berufsfeuerwehr Wien legte eine Ölsperre und führte dann Ermittlungen (Absuchen der Ufer und Wasseroberflächen nach Ölspure, Befragungen von Schiffs- und Bunkerpersonal) mit der Polizei und der Schifffahrtsaufsicht durch. Der:die Verursacher:in konnte dabei nicht ermittelt werden. Eine Verkehrsregelung seitens der Schifffahrtsaufsicht gem. Schifffahrtsgesetz § 38 Abs. 2 war nicht notwendig.

Am 6. Oktober wurde der Stand der Ermittlungen bei der Schifffahrtsaufsicht Wien telefonisch erfragt und das Einholen sämtlicher Prüflisten für in Frage kommende Betankungen veranlasst. Die Schifffahrtsaufsicht hat direkt am 5. Oktober in Zusammenarbeit mit der Schleusenaufsicht sämtliche Schiffsbewegungen im infrage kommenden Zeitraum erhoben, um die Ermittlungen zu unterstützen. Zudem wurden alle drei in diesem Raum tätigen Bunkerunternehmen kontaktiert und zu Zwischenfällen befragt.

Ein Einsatzbericht der Schifffahrtsaufsicht wurde am 20. Oktober an mein Ressort übermittelt. Seitens der drei Bunkerunternehmen wurden sämtliche angeforderten Prüflisten der Bunkervorgänge an die Schifffahrtsaufsicht übermittelt. Sie wiesen keinerlei Hinweise auf Zwischenfälle auf, alle waren vollständig und plausibel.

Zu den Fragen 6 bis 10:

- *Haben Sie mit Vertretern der Einsatzkräfte gesprochen?*
- *Wenn ja, wann?*
- *Wenn ja, mit wem?*
- *Wenn ja, was waren die konkreten Gesprächsinhalte?*
- *Wenn nein, wieso nicht?*

Die Schifffahrtsaufsicht Wien war am 5. Oktober mit den Einsatzkräften der Berufsfeuerwehr Wien, der Wasserpolizei und der Magistratsabteilung 45 vor Ort. In den folgenden Tagen erfolgte der weitere Informationsaustausch telefonisch.

Die Gesprächsinhalte umfassten die Koordination vor Ort am Tag des Geschehens und das weitere Vorgehen zur Suche nach dem:der Verursacher:in.

Des Weiteren wurden Informationen über gesetzte Maßnahmen (Ölsperre), abgefahrene Strecken und beobachtete Ölspure, Ergebnisse aus Befragungen und Besichtigungen von Schiffen und Anlegestellen im Bereich Nussdorf sowie erhaltene Daten (Bunkerprüflisten, Schiffsbewegungen) ausgetauscht.

Sämtliche Informationen an die Fachabteilung erfolgten gebündelt über die Schifffahrtsaufsicht.

Zu den Fragen 11 bis 15:

- *Haben Sie Informationen über die Ergebnisse der Wasserproben?*
- *Wenn ja, seit wann?*
- *Wenn ja, von wem haben Sie diese Informationen erhalten?*
- *Wenn ja, was sind die konkreten Ergebnisse?*
- *Wenn nein, wieso haben Sie noch keine Informationen darüber erhalten?*

Mein Ministerium hat keine Informationen erhalten, ob Wasserproben durchgeführt wurden und was diese ergaben. Die Entscheidung, ob Wasserproben als sinnvoll erachtet werden und wenn ja, wo und wie sie gezogen und analysiert werden, obliegt der Wasserrechtsbehörde. Sie ist nicht verpflichtet, diese Informationen an mein Ressort weiterzuleiten.

Zu den Fragen 16 bis 20:

- *Haben Sie bereits Informationen über die Ursache des Vorfalls erhalten?*
- *Wenn ja, wann?*
- *Wenn ja, von wem haben Sie diese Informationen erhalten?*
- *Wenn ja, was war die genaue Ursache, die zur Verunreinigung geführt hat?*
- *Wenn nein, wieso nicht?*

Weder die Schifffahrtsaufsicht noch die Magistratsabteilung 45, die Berufsrettung Wien oder die Wasserpolizei konnten bisher Hinweise auf die Ursache des Vorfalls finden. Seitens Schifffahrtsaufsicht wurden vor allem das Expert:innenwissen und die Kontakte zur Schifffahrt eingebracht. So wurden sämtliche Bunkerboote (Schiffe, die als schwimmende Tankstellen fungieren) und gebunkerte Schiffe umgehend kontaktiert und nach sämtlichen relevanten Bunkervorgängen sowie deren Dokumentation befragt. Zudem wurden die Schiffe an den Anlegestellen in Nussdorf auf Dieselaustritt kontrolliert und zu etwaigen Zwischenfällen befragt.

Zu Frage 21:

- *Welche Schäden sind durch Verunreinigung entstanden?*

Die Beurteilung von etwaigen Schäden obliegt nicht meinem Ressort.

Zu Frage 22:

- *Welche Maßnahmen setzen Sie, um derartige Vorfälle in Zukunft zu verhindern?*

Da die Ursache nicht geklärt ist, kann diese Frage nur allgemein beantwortet werden. Die größte Gefahr einer Gewässerverschmutzung durch die Schifffahrt besteht bei der Betankung (Bunkern). Daher legt mein Ressort hierauf großes Augenmerk. Gemäß Wasserstraßenverkehrsordnung § 10.07 des BMK sind die hohen Sicherheitsmaßnahmen bei Bunkervorgängen klar definiert: Von der Ausstattung der Anlage über die technischen Sicherheitseinrichtungen an Bord bis zur Kommunikation, Ablauf, Bewachung und Meldepflicht bei jeglicher Gewässerverunreinigung. Jeder Bunkervorgang muss darüber hinaus gemäß einer Prüfliste (Anlage 11 der Wasserstraßenverkehrsordnung) durchgeführt und dokumentiert werden. Diese Prüflisten sind 6 Monate aufzubewahren.

Die Schifffahrtsaufsicht kontrolliert regelmäßig das Vorhandensein sowie die Qualität der Prüflisten.

Auch gegen die Verschmutzung durch Abwässer aus der Schifffahrt setzt mein Ressort Maßnahmen, siehe hierzu die Initiative gegen Gewässerverschmutzung:

<https://www.bmk.gv.at/themen/verkehr/wasser/schifffahrt/binnenschifffahrt/gewaesserschuttz.html>

Leonore Gewessler, BA

