

---

**5123/AB XXIV. GP**

---

**Eingelangt am 28.06.2010**

**Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.**

BM für Verkehr, Innovation und Technologie

## **Anfragebeantwortung**

An die  
Präsidentin des Nationalrats  
Mag.<sup>a</sup> Barbara PRAMMER  
Parlament  
A-1017 Wien

GZ. BMVIT-10.500/0002-I/PR3/2010  
DVR:0000175

Wien, am . Juni 2010

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Mag. Brunner, Freundinnen und Freunde haben am 28. April 2010 unter der **Nr. 5200/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Flussbauliches Gesamtprojekt (FGP) Donau östlich von Wien gerichtet.

### Zu den Fragen 1 und 2:

Die aktuellen Gesamtkosten können erst nach Abschluss des UVP-Verfahrens seriös dargestellt werden.

### Zu den Fragen 3 bis 8, 21 bis 25,27:

Gemäß Art. 52 Abs. 2 B-VG besteht ein Interpellationsrecht des Nationalrates nach Art. 52 Abs. 1 B-VG hinsichtlich aller Unternehmen, für die der Rechnungshof (nach Art. 126b Abs. 2 B-VG) ein Prüfungsrecht hat. In inhaltlicher Hinsicht kann sich dieses Interpellationsrecht allerdings nur auf die Rechte des Bundes (z.B. Anteilsrechte in der Hauptversammlung einer Aktiengesellschaft) und die Ingerenzmöglichkeiten seiner Organe beziehen, nicht jedoch auf die Tätigkeit der Organe der juristischen Person, die von den Eigentümervertreter/innen bestellt wurden.

Betreffend allfälliger finanzieller Zuwendungen aus Hochwasserschutzprojekten des BMVIT möchte ich auf die Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie zur

Übertragung der Durchführung von Förderungsmaßnahmen im Bereich des Hochwasserschutzes (Übertragungsverordnung Hochwasserschutz – ÜV-HWS, BGBl.Nr. II 351/2006) hinweisen.

Seitens meines Ressorts wurden keine Beratungsdienstleistungen im Zusammenhang mit FGP, NV-BDA, PW oder LIFE-Projekten in Anspruch genommen.

Laut Auskunft der via donau gibt es ein begleitendes Monitoring hinsichtlich Umweltauswirkungen.

Zu Frage 9:

Das FGP und seine Pilotvorhaben werden seit dem Jahr 2002 aufgrund der gesamteuropäischen Bedeutung von der Europäischen Union aus dem Haushalt der Transeuropäischen Verkehrsnetze (TEN-V) wie folgt co-finanziert: Studien und Pilotvorhaben bis maximal 50 %, Umsetzung Gesamtstrecke bis maximal 20 %. Die aktuelle Finanzierungsentscheidung sichert die entsprechenden Fördermittel für die Jahren 2007 bis 2013 zu.

Die Bedingungen des TEN-V Förderprogramms sind auf der Website der Exekutivagentur für das transeuropäische Verkehrsnetz (EA TEN-V) veröffentlicht. Auflagen, Bedingungen und Rücktrittsrechte bei LIFE-Projekten sind gemäß den „Allgemeinen Bestimmungen“ für LIFE Projekte der EU (<http://ec.europa.eu/environment/life/toolkit/pmttools/lifeplus/cp.htm>) geregelt. Der EU wurden sämtliche für die Abwicklung des TEN-V Förderprogramms erforderlichen Unterlagen übermittelt. Insbesondere die Förderanträge, Aktionsstatusberichte und Schlussabrechnungen.

Zu den Fragen 10 und 15:

Zahlungen des BMVIT an via donau für das FGP und seine Pilotvorhaben ab 2005 sowie die Zahlungen des BMVIT an via donau sind in den Teilheften zum Bundesfinanzgesetz nachzulesen, die Sie auf der Website des BMF abrufen können.

Es gibt betreffend FGP keinerlei Finanzierungszusagen anderer Ministerien.

Zu Frage 11:

Es gab und gibt kein Auftragsverhältnis zwischen BMVIT und der Nationalpark Donau-Auen GmbH im Zusammenhang mit FGP, NV-BDA oder PW, keine Übereinkommen betreffend Sachleistungen im Zusammenhang mit FGP, NV-BDA oder PW und ebenso keine Arbeitsübereinkommen zwischen BMVIT und Nationalpark Donau-Auen GmbH im Zusammenhang mit FGP, NV-BDA oder PW. Die Nationalpark Donau-Auen GmbH hat seitens des BMVIT keine Aufträge im Zusammenhang mit FGP, NV-BDA, PW oder den LIFE-Projekten erhalten.

Zu den Fragen 12 und 13:

Gewässerökologische Verbesserungen werden durch die Kombination folgender Maßnahmen erreicht:

Granulometrische Sohlverbesserung, Gewässervernetzungen, Uferrückbauten, Optimierung der Niederwasserregulierungen.

Diese Maßnahmen wurden integrativ, unter Berücksichtigung der gegenseitigen Einflüsse, geplant. Daher ist eine getrennte Darstellung der Kostenanteile nicht möglich.

Zu Frage 14:

Die Mitglieder des Leitungsausschusses können auf der Website der via donau abgerufen werden.

Die Aufgaben des Leitungsausschusses gehen über die eines „beratenden Gremiums“ weit hinaus. Im Rahmen der Fachgruppen wurden Fachexpertisen erstellt, diskutiert und nach Durchführung eines Moderationsverfahrens weiterentwickelt. Mit der Formulierung von Planungsgrundsätzen für ein Projekt, das sowohl ökologische als auch wasserwirtschaftliche und nautische Ziele erreichen soll, wurde der Grundstein für die Planung des Generellen Projekts (laut UVE), den Naturversuch Bad Deutsch-Altenburg sowie das Pilotprojekt Witzelsdorf gelegt. Die Planungsgrundsätze des FGP bzw. des NV-BDA wurden vom Leitungsausschuss beschlossen. Die integrative Planung des FGP gilt als „best practise“ Beispiel für eine Projektplanung, die Schifffahrts- und ökologische Interessen gleichermaßen berücksichtigt. Die Einrichtung einer interdisziplinären Expertengruppe wird als Schlüssel zur erfolgreichen Umsetzung dieser Planungsphilosophie anerkannt. Der Ansatz wurde auch im Joint Statement der IKSD (Internationale Kommission zum Schutz der Donau) gewürdigt.

Zu den Fragen 16 bis 20:

Das Flussbauliche Gesamtprojekt (FGP) ist keine Maßnahme zur Erhöhung der Kapazität dieser Strecke, sondern dient in erster Linie der Verbesserung der Befahrbarkeit durch Sicherung einer verlässlichen Mindest-Fahrwassertiefe bei Niederwasser und setzt vor allem auch Maßnahmen zur Ökologisierung und Renaturierung der Donau und trägt somit zur nachhaltigen Sicherung des Nationalparks Donau-Auen bei.

Es geht – im Verhältnis zum drastischen Anstieg der gesamten Verkehrsströme im Donaukorridor – nicht um einen höheren Modal-Split-Anteil der Binnenschifffahrt, sondern darum, die Wasserstraße als Verkehrsträger so wettbewerbsfähig zu machen, dass sie die bestehenden

Verkehre auf der Donau halten und zusätzlich einen Teil der künftig zu erwartenden Verkehrszuwächse aufnehmen kann. Mit dem FGP soll eine Verbesserung der durchschnittlichen Auslastung der Schiffe und als Folge davon deren Wettbewerbsfähigkeit gegenüber der Straße erhöht werden.

Die im FGP vorgesehenen Fahrwasserparameter sollen erlauben, dass an statistisch 300 Tagen im Jahr Motorgüterschiffe mit einem Tiefgang von 2,40 m und Schubverbände mit einem Tiefgang der Schubleichter von 2,50 m die Strecke stromabwärts von Wien befahren können.

Es gibt mehrere Studien und Arbeiten, die sich des Themas der Emissionen verschiedener Verkehrsträger angenommen haben. Eine aktuelle anerkannte Studie ist zum Beispiel die PLANCO Studie vom November 2007, die in Zusammenarbeit mit der deutschen Bundesanstalt für Gewässerkunde erstellt wurde. Darüber hinaus möchte ich auf diverse Publikationen des Umweltbundesamtes verweisen.

Zu Frage 26:

Die Vollständigkeit und Beurteilbarkeit der eingereichten Unterlagen wird durch die zuständigen Landesbehörden beurteilt.

Zu den Fragen 28 bis 35:

Der Donau-Oder-Elbe-Kanal ist weder im gültigen Generalverkehrsplan aus 2002 noch im aktuellen Regierungsübereinkommen noch im Nationalen Aktionsplan Donauschifffahrt enthalten. Österreich wird daher keinerlei Aktivitäten oder Initiativen mit dem Ziel der Errichtung dieser Wasserstraße setzen. Vielmehr werden von via donau wesentliche Renaturierungsmaßnahmen an der March mit dem Ziel der Erhaltung der Marchauen gesetzt.

Die Ratifizierung des AGN wurde durch den Nationalrat beschlossen. Vor diesem Beschluss wurde das Abkommen in den Gremien debattiert.