



Bundesministerium für Verkehr,
Innovation und Technologie
Abt IV/W1 (Recht)
Radetzkystraße 2
1030 Wien

BUNDESARBEITSKAMMER

PRINZ EUGEN STRASSE 20-22
1040 WIEN
T 01 501 65 0
www.arbeiterkammer.at

Ihr Zeichen	Unser Zeichen	Bearbeiter/in	Tel 501 65	Fax 501 65	Datum
BMVIT- 561.021/0002- IV/W1/2008	UV-GSt/Ma	Gregor Lahounik	DW 2386	DW 2105	19.05.2009

Europäisches Übereinkommen über Hauptbinnenwasserstraßen von internationaler Bedeutung; Beitritt durch Österreich

Vorliegender Entwurf ist die nationale Umsetzung eines Abkommens der Europäischen Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen. Es regelt die technischen und betrieblichen Anforderungen an Wasserstraßen. Es werden Mindestbreiten, -tiefen und –durchfahrtshöhen festgelegt. An diesen haben sich Neubauten zu halten. Bestehende Wasserstraßen sollten, im Falle ihrer Modernisierung, entsprechend angepasst werden.

Seitens der Bundesarbeitskammer (BAK) wird grundsätzlich festgehalten, dass standardisierte infrastrukturelle Maßnahmen bei Wasserstraßen positive Akzente für die Schifffahrt setzen können. Eigentlicher Anknüpfungspunkt für die Verlagerung des Verkehrs auf das umweltfreundlichere Binnenschiff sind allerdings die Internalisierung der externen Kosten bei allen Verkehrsträgern sowie Maßnahmen in der Raumordnung. Solange etwa der Straßengüterverkehr nur einen Bruchteil der Kosten trägt, die er verursacht, bleiben sämtliche Pläne in der Binnenschifffahrt schlicht wirkungslos.

Im vorliegenden Entwurf werden primär infrastrukturelle Maßnahmen vorgeschlagen. Wenig innovativ zeigt sich das Abkommen auf der schiffbaulichen Seite. Dadurch können nicht alle Vorteile des Binnenschiffes lukriert werden. Nur durch ein gezieltes Zusammenspiel zwischen Schiff und Infrastruktur kann ein Optimum, erzielt werden.

Ein internationales Abkommen sollte verstärkt auf grenzüberschreitende Auswirkungen eingehen. Die hier vorgesehene Aufforderung an die Vertragsparteien „Aktionspläne und/oder bilaterale Abkommen“ abzuschließen erscheint nicht weitreichend genug. Ziel muss eine klare gemeinsame Strategie aller Flusssanrainerstaaten sein. Diese kann durch das vorliegende Abkommen nicht ersetzt werden.

Die hier festgelegten Parameter sind nicht in der Lage sämtliche Anforderungen an Fluss und Schiff abzubilden. Grundsätzlich vermisst die BAK ein Bekenntnis zu einem nachhaltigen Aus- und Neubau. Dieser muss daher ökonomische, wasserwirtschaftliche, ökologische und soziale Aspekte beinhalten und bedarf daher einer entsprechenden Vorplanung.

Zu den Punkten im Einzelnen nimmt die BAK wie folgt Stellung:

Art 2

„Bestehende Engpässe“ ist nicht ausreichend definiert. Missinterpretationen sind dadurch Tür und Tor geöffnet.

Liste der Binnenwasserstraßen von internationaler Bedeutung

Hier wird der Donau-Oder-Elbe Kanal erwähnt. Im Zusammenspiel mit den Regelungen der Anlage III a) wo technische Merkmale für „neue“ Wasserstraßen verpflichtend festgeschrieben sind, ergeben sich Widersprüche mit dem Natura 2000 Gebiet in Ostösterreich.

Anlage III Anmerkungen zur Tabelle 1

Wie eingangs erwähnt, ist die Schifffahrt dann nachhaltig abzuwickeln, wenn Fluss und Schiff optimal aufeinander abgestimmt sind. Regelungen (vgl hier bspw unter 6. oder Anhang III b lit iv) die auf lokale Besonderheiten eingehen werden daher begrüßt.

Anlage III Fußnote 1

Es werden Regelungen für den Fall getroffen, bei dem „der Anteil der leer transportierten Container auf jedem Schiff 50% übersteigt“. Eine Überprüfung dieser Regelung erscheint schwierig.

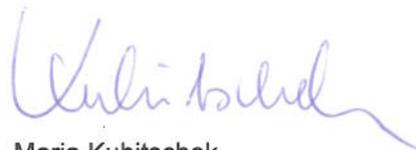
Anlage III Fußnote 2

Die hier festgelegte Ausnahme ist seitens der BAK nicht nachvollziehbar.

Mit freundlichen Grüßen



Herbert Tumpel
Präsident



Maria Kubitschek
IV des Direktors