

Notifizierung der österreichischen Binnenwasserstraßenabschnitte mit besonderen Risiken gemäß Artikel 9 der Richtlinie (EU) 2017/2397

Das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie teilt mit, dass im Zuge der Umsetzung der Richtlinie (EU) 2017/2397 über die Anerkennung von Berufsqualifikationen in der Binnenschifffahrt folgende Abschnitte der Donau als Binnenwasserstraßenabschnitte mit besonderen Risiken gemäß Artikel 9 der Richtlinie ausgewiesen werden sollen:

- a) Tiefenbach bis Sankt Nikola an der Donau (Strom-km 2081 bis 2074);
- b) Melk bis Krems (Strom-km 2036 bis 2001);
- c) Wien Freudenau bis zur Marchmündung (Strom-km 1920 bis 1880).

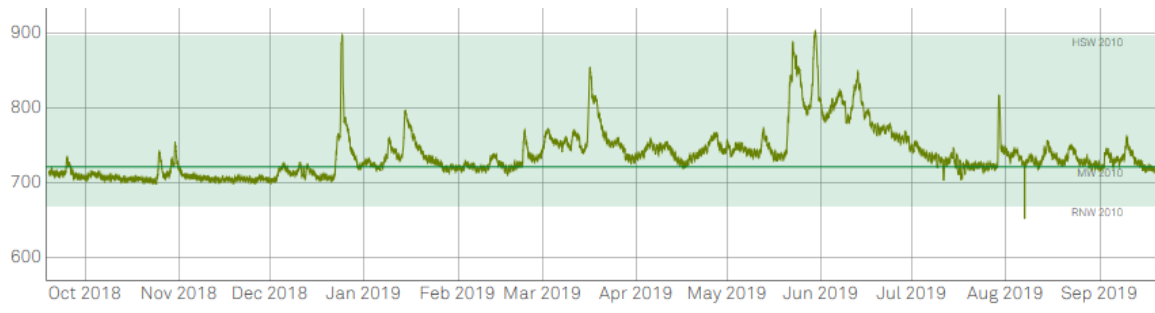
Die Ursachen für die Einstufung als Binnenwasserstraßenabschnitt mit besonderen Risiken sind:

Ad lit. a): Tiefenbach bis Sankt Nikola an der Donau (Strom-km 2081 bis 2074):

- Es handelt sich um einen Abschnitt mit häufig wechselnden Strömungsmustern und -geschwindigkeiten gemäß Artikel 9 Abs. 1 lit. a der Richtlinie.
In diesem Abschnitt umfließt die Donau die Insel Wörth. Talfahrer haben den Hößgang, den rechten Donauarm, zu benutzen, Bergfahrer den Struden, den linken Donauarm. Die Strömungsmuster und die Strömungsgeschwindigkeiten sind insbesondere im Bereich der Gabelung stark von den Wasserständen abhängig. Die Einfahrt in den Hößgang bei höheren Wasserständen mit hohen Strömungsgeschwindigkeiten erfordert besondere nautische Kenntnisse.

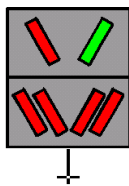


Die folgende Grafik zeigt die Häufigkeit der Wasserspiegelschwankungen und vor allem die sehr steilen Gradienten.



- In diesem Abschnitt ist eine, durch besondere hydromorphologische Merkmale der Binnenwasserstraße gerechtfertigte, spezielle örtliche Verkehrsregelung entsprechend Artikel 9 Abs. 1 lit. c der Richtlinie eingerichtet:

Da ein Begegnen in diesem Abschnitt auf Grund der Fahrwasserbreite, der Krümmungsradien und der Strömungsverhältnisse nicht möglich ist, wird die Durchfahrt durch § 20.02 der Wasserstraßen-Verkehrsordnung in Verbindung mit einer speziellen Signalanlage vor Ort geregelt. Diese Signalanlage zeigt Talfahrern an, welcher Donauarm für einzelne Schiffe und für Verbände befahrbar ist, und Bergfahrern, ob sich ein Talfahrer in der Strecke befindet und wann die Durchfahrt wieder frei sein wird. Die Kenntnis dieser speziellen örtlichen Verkehrsregelung ist für die Sicherheit der Schifffahrt unabdingbar.

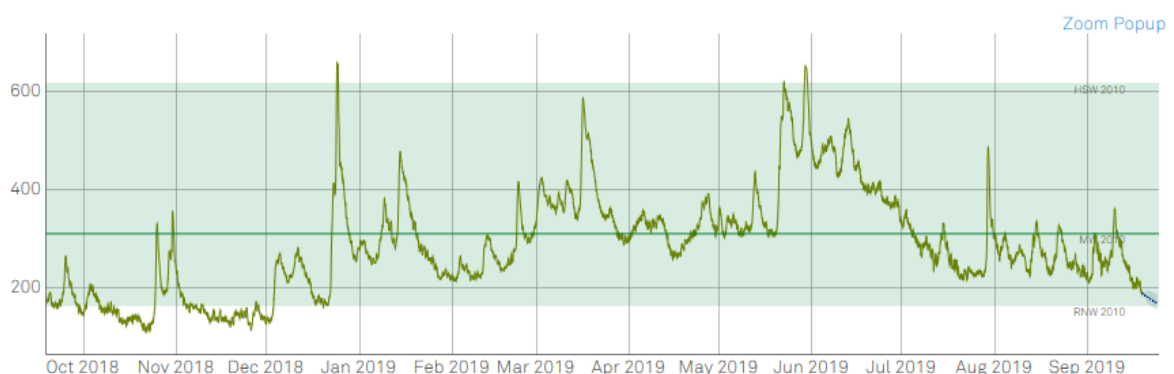


Ad. lit. b): Melk bis Krems (Strom-km 2036 bis 2001):

- Es handelt sich um einen Abschnitt mit häufig wechselnden Strömungsmustern und -geschwindigkeiten gemäß Artikel 9 Abs. 1 lit. a der Richtlinie.

In diesem Abschnitt ist die Donau frei fließend. Der Unterschied zwischen dem Wasserstand bei Regulierungsniederwasser und dem Wasserstand, bei dem die Schifffahrt eingestellt wird, beträgt mehr als 10 m. Die Strömungsgeschwindigkeit beträgt bei hohen Wasserständen mehr als das Doppelte der Geschwindigkeit bei Regulierungsniederwasser.

Die folgende Grafik zeigt die Häufigkeit der Wasserspiegelschwankungen und vor allem die steilen Gradienten.



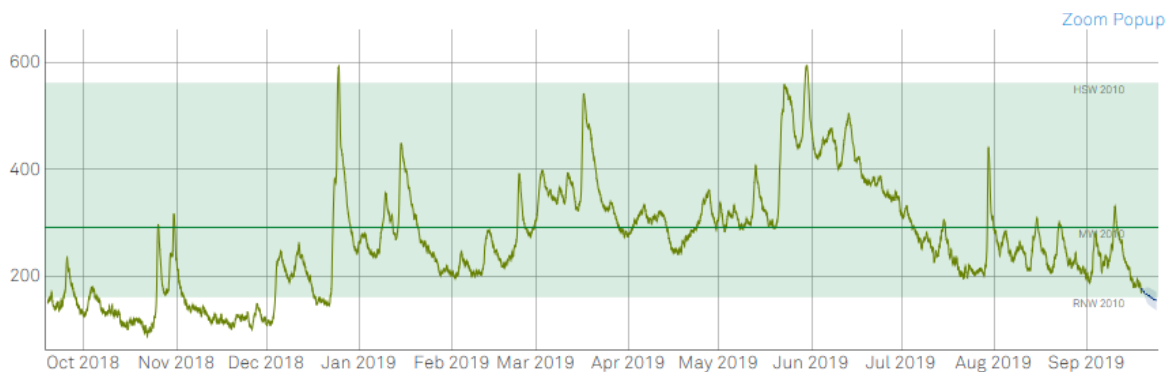
Auf Grund der hydromorphologischen Strukturen ergeben sich bei unterschiedlichen Wasserständen und Strömungsgeschwindigkeiten wechselnde Strömungsmuster.

Ad. lit. c): Wien Freudenau bis zur Marchmündung (Strom-km 1920 bis 1880):

- Es handelt sich um einen Abschnitt mit häufig wechselnden Strömungsmustern und -geschwindigkeiten gemäß Artikel 9 Abs. 1 lit. a.

In diesem Abschnitt ist die Donau frei fließend. Der Unterschied zwischen dem Wasserstand bei Regulierungsniederwasser und dem Wasserstand, bei dem die Schifffahrt eingestellt wird, beträgt mehr als 8 m. Die Strömungsgeschwindigkeit beträgt bei hohen Wasserständen mehr als das Doppelte der Geschwindigkeit bei Regulierungsniederwasser.

Die folgende Grafik zeigt die Häufigkeit der Wasserspiegelschwankungen und vor allem die steilen Gradienten.



Da bei höheren Wasserständen die Auwälder zu beiden Seiten der Donau überflutet werden, treten häufig wechselnde Strömungsmuster auf.

- Es handelt sich weiters um einen Abschnitt mit hoher Unfallhäufigkeit gemäß Artikel 9 Abs. 1 lit. d der Richtlinie. Die hohe Unfallhäufigkeit ist darauf zurückzuführen, dass eine Befähigung fehlt, die nicht von den in Artikel 17 der Richtlinie aufgeführten Standards erfasst wird. Die Unfallstatistik für den österreichischen Streckenabschnitt der Donau zeigt, dass in diesem Abschnitt eine Häufung von Unfällen auftritt, die weder durch eine höhere Verkehrsdichte noch durch besondere Objekte wie z.B. Schleusen oder Brücken verursacht wird. Die hydromorphologischen Merkmale dieses Abschnitts erfordern besondere Kenntnisse der spezifischen Risiken.

Die Schiffsführer benötigen zum sicheren Befahren der genannten Streckenabschnitte besondere Kenntnisse der hydromorphologischen Eigenschaften dieser Abschnitte und der speziellen örtlichen Verkehrsregeln. Gemäß Artikel 20 der Richtlinie kann der Nachweis der Erfüllung dieser zusätzlichen Anforderungen durch 8 Fahrten zu Berg und zu Tal auf dem jeweiligen Wasserstraßenabschnitt sowie wahlweise anhand eines Multiple-Choice-Tests oder einer mündlichen Prüfung gemäß Artikel 20 Abs. 1 der Richtlinie erbracht werden.

Für die Beurteilung der Tests und Prüfungen werden objektive, transparente, nichtdiskriminierende und verhältnismäßige Kriterien angewandt.

Die speziellen örtlichen Verkehrsregeln wurden im Internet sowohl im nationalen Rechtssystem als auch auf den Websites des Ministeriums und der Donaukommission veröffentlicht. Auch die geprüften Informationen zu Pegeln, kennzeichnenden Wasserständen und Wasserständen, bei denen die Schifffahrt eingestellt wird, werden auf der Website des Ministeriums zur Verfügung gestellt und sind damit öffentlich zugänglich.

Weblinks zu den genannten Informationsquellen:

<https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=20010569>

<https://www.danubecommission.org/uploads/doc/publication/Lokale%20Sci-fff%20Reg%202012/Lokale%20Schifffahrsregeln%20Oesterreich%202013%20DE.pdf>

https://www.viadonau.org/fileadmin/content/viadonau/02Infrastruktur/Dokumente/2015/KWD_2010.pdf

<https://www.doris.bmk.gv.at/fahrwasserinformation/pegelstaende-und-prognosen>