

Postulat Toni Zimmermann über die Bergung des versunkenen Passagierschiffs "Vitzenova" (Nr. 850). Eröffnet: 17. Februar 2003 Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement

Antrag Regierungsrat: Ablehnung

Begründung:

Am 26. Dezember 1999 sank das Fahrgastschiff Vitzenova im Sturm "Lothar" vor Vitznau mit rund 170 Liter Dieselöl und 30 Liter Motorenöl an Bord. Das Schiff wurde in einer Tiefe von 120 Metern geortet. Gestützt auf das eidgenössische Gewässerschutzgesetz verfügte das Amt für Umweltschutz mit Entscheid vom 18. April 2000 die Bergung der Vitzenova durch den Schiffseigentümer. Gegen diese Verfügung wurde Verwaltungsgerichtsbeschwerde erhoben. Das Verwaltungsgericht hob die Bergungsverfügung auf und wies die Sache an die Vorinstanz zurück, damit diese im Sinne der Erwägungen verfare und neu entscheide. Das Gerichtsurteil erfolgte mit der Begründung, dass das Schiffswrack rechtlich als Abfall zu qualifizieren sei und der Fall daher nicht nach dem Gewässerschutzgesetz, sondern nach Altlastenrecht zu beurteilen sei. Weiter verlangte das Verwaltungsgericht eine der Situation angepasste Risikoanalyse und eine ganzheitliche Interessenabwägung über die Dringlichkeit der Bergung, bei der auch über eine Abweichung vom Sanierungsziel im Sinne von Art. 15 Abs. 2 und 3 und Art. 18 Abs. 1 lit. e der Verordnung über die Sanierung von belasteten Standorten (Altlasten-Verordnung, AltIV) zu befinden wäre. Im Rahmen der Verhältnismässigkeitsprüfung habe insbesondere auch eine nachvollziehbare Prüfung der Kosten zu erfolgen.

Nach weiteren Abklärungen und in Abwägung der Umweltgefährdung und der aufzuwendenden Kosten hat das Amt für Umweltschutz beschlossen, auf die Bergung der Vitzenova zu verzichten. Diese Haltung ist aus folgenden Gründen zweckmässig und entspricht auch der Umweltschutzgesetzgebung:

- Das noch verbleibende Motorenöl und der Treibstoff werden höchstwahrscheinlich nur sehr langsam abgebaut. Der massive Motorenblock gewährleistet für längere Zeit ein hohes Rückhaltevermögen.
- Der Dieseltreibstoff wird, falls er sich noch im Tank befindet, vermutlich früher freigesetzt. Diese Freisetzung kann entweder stossweise unter Verursachung eines mehr oder weniger grossen Ölteppichs an der Wasseroberfläche erfolgen, oder der Treibstoff kann durch Haarrisse im Tank unter Bildung von kleinen Tröpfchen entweichen. Auch beim Motorenöl ist der Freisetzungsvorgang über Haarrisse bei korrodierenden Stellen im Motorblock wahrscheinlicher. Diese Tröpfchen sorbieren an Partikeln im Wasser und gelangen mehrheitlich ins Sediment.
- Im Falle einer stossweisen Freisetzung von Öl oder Diesel ist davon auszugehen, dass ein (oder mehrere) Ölteppich(e) an die Wasseroberfläche gelangen werden, welche von der Ölwehr beseitigt werden könnten. Auf diese Situation kann man sich durch ein Massnahmenzenario vorbereiten.
- Auf Untersuchungen am Schiffswrack mittels Spezialtaucher und auf die Ausarbeitung eines Sanierungsprojektes ist verzichtet worden, da die Umweltgefährdung hinreichend beurteilt worden ist.
- Wäre das Schiff einige Monate nach dem Unfall geborgen worden, dann hätte es wahrscheinlich mit verhältnismässigen Kosten wieder fahrtüchtig gemacht werden können. Nach bald drei Jahren Verweilzeit am Seegrund ist jedoch davon auszugehen, dass das Schiff nach einer Bergung nicht mehr instand gesetzt werden kann.

- Im Weiteren ist nicht sicher, ob das Schiff heute überhaupt noch gehoben werden kann. Für Abklärungen, Bergung und Entsorgung des Wracks ist mit Kostenaufwendungen von rund Fr. 190'000.-- zu rechnen.

Weitere Untersuchungen und der Versuch einer Bergung sind somit nicht verhältnismässig und aus Gründen des Gewässerschutzes nicht geboten. Die vorhandenen knappen finanziellen Mittel sind vielmehr für effizientere und wirksamere Massnahmen einzusetzen. Das Postulat ist aus diesen Gründen abzulehnen.

Zu Frage 1: Diese Frage wird in der Einleitung hinreichend beantwortet. Ausschlaggebend ist die ganzheitliche Interessenabwägung zwischen dem Risiko der Umweltgefährdung und den aufzuwendenden Kosten.

Zu Frage 2: Mit der Versicherung und dem Schiffseigentümern haben Gespräche und Schriftwechsel stattgefunden. Über die Kostenfrage war in der Verfügung nicht zu entscheiden. Der Schiffseigentümer wird auch weiterhin zu den Haftpflichtigen und Kostentragungspflichtigen gehören und bei entstehenden Kosten wird ein neues Verfahren zu eröffnen sein.

Zu Frage 3: Die Auswirkungen eines gesunkenen Schiffes auf die Fischerei ist durch die Fischerei- und Jagdverwaltung zu beurteilen, weil jede Schiffshavarie ein Einzelfall ist. Erfahrungswerte sind nicht bekannt. Immerhin ist in diesem Zusammenhang von Interesse, dass 1964 im Zusammenhang mit einem Felssturz beim Steinbruch Obermatt das Lastschiff "Santa Maria" und das Fahrgastschiff "Vesta" gesunken sind. Damals dürften ebenfalls Dieselvorräte, mit Sicherheit Motorenöl, an Bord gewesen sein. Negative Auswirkungen dieser beiden Schiffswracks auf die Fischerei sind nicht bekannt. Auch im Fall der Vitzenova ist kein akutes Fischsterben durch austretendes Öl oder Diesel zu erwarten. Eine zeitlich und örtlich begrenzte Beeinträchtigung von Laichplätzen von Seesaiblingen im nähern Umkreis des Wracks kann zwar nicht ganz ausgeschlossen werden, wird aber keine bedeutende andere übergeordnete und negative Auswirkungen haben. Zudem sind gelegentliche Schäden an Netzen der Berufsfischerei durch Hänger am Wrack möglich. Die Ausübung der Sportfischerei ist nicht betroffen. Die Hebung des Schiffes drängt sich unter diesem Aspekt nicht auf und wäre unverhältnismässig.

Zu Frage 4: Die Neu beurteilung erfolgte nach der Altlastenverordnung. Basierend auf den gegebenen Rahmenbedingungen und der Verhältnismässigkeit liegt kein Gesetzeswiderspruch vor.

Zu Frage 5: Jeder Unfall und jede Altlast müssen einzelfallweise beurteilt werden. Bei der Vitzenova wäre eine unmittelbare Bergung nach dem Ereignis verhältnismässig und sinnvoll gewesen. Zum heutigen Zeitpunkt ist es im Sinne einer gesamtheitlichen Interessenabwägung richtig, das Schiffswrack auf dem Seegrund zu belassen.

Zu Frage 6: Die Überwachung erfolgt durch Beobachtung der Wasseroberfläche. Das weitere Vorgehen erfolgt gemäss dem Massnahmenszenario.

Zu Frage 7: Die Überwachung verursacht keine zusätzlichen Kosten, da allfällige Verunreinigungen an der Wasseroberfläche sofort sichtbar sind. Die Erstellung des Massnahmenszenarios ist eine einmalige Leistung mit geringen Kosten.

Zu Frage 8: Die durchgeführte Gefährdungsabschätzung zeigt auf, dass das Risiko einer Gewässerverschmutzung tragbar ist. Die Seewasserfassung Weggis liegt weit entfernt vom Schiffswrack und bei einem Austrag von Schadstoffen ist infolge Verdünnung und örtlicher Lage der Fassung eine qualitative Beeinträchtigung unwahrscheinlich.