



An das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie  
z.H.: MR Ing. Rainer Gaupmann  
Postfach 201,  
1000 Wien;  
Radetzkystraße 2,  
1030 Wien  
w1@bmvit.gv.at  
Rainer.Gaupmann@bmvit.gv.at.

Kopie ergeht an:  
Wirtschaftskammer Österreich

Wien, 8. November 2010

Ihr Ansprechpartner: Dr. Stefan Mann  
Grundsatzabteilung; stefan.mann@wirtschaftsverband.at, Tel (+43-1) 522 47 66-23,  
bzw. als beratender Funktionär: Kommerzialrat Manfred Traunmüller  
m.traunmueller@donautouristik.com; Tel.: (+43) 070 2080-17

**Betrifft:** Bundesgesetz, mit dem das Bundesgesetz über Aufgaben und Organisation der Bundes-Wasserstraßenverwaltung – Wasserstraßengesetz geändert werden soll (GZ. BMVIT-554.025/0019-IV/W1/2010)

Sehr geehrter Herr MR Ing. Rainer Gaupmann!  
Sehr geehrte Damen und Herren!

Wir danken für die Möglichkeit zum Entwurf eines Wasserstraßengesetznovelle 2010, Stellung nehmen zu können. Für den Sozialdemokratischen Wirtschaftsverband Österreich als politische Interessenvertretung der Selbständigen, mit dem Schwerpunkt der Vertretung von Kleinst-, Klein- und Mittelunternehmen, sowie Einpersonunternehmen, ist das Ziel, der Optimierung des grundlegenden Regelwerks der Bundeswasserbauverwaltung prinzipiell positiv zu bewerten. Allerdings bestehen hinsichtlich der konkreten Umsetzung einige Bedenken, insbesondere, dass die geplanten Maßnahmen zu Nachteilen für zahlreiche Kleinst-, Klein- und Mittelunternehmen, sowie Einpersonunternehmen im Bereich der gewerblichen Schifffahrt führen könnten.

Die ursprüngliche Ausrichtung der „Via Donau – Österreichische Wasserstraßengesellschaft“ war darauf gerichtet neben Entwicklungsaufgaben zur Förderung der Binnenschifffahrt vor allem die Aufgaben der Bundeswasserstraßenverwaltungs zu erfüllen.

.Diese sind gem. § 3 (1) Bundesgesetz über Aufgaben und Organisation der Bundes-Wasserstraßenverwaltung – Wasserstraßengesetz in der geltenden Fassung die Wasserstraßen derart zu planen, zu errichten und instand zu halten, dass sie nach Maßgabe und bei Beachtung der schifffahrtsrechtlichen Vorschriften von allen Benützern unter Bedachtnahme auf die durch die Witterungsverhältnisse, die zeitlichen und örtlichen Gegebenheiten und durch Elementarereignisse bestimmten Umstände ohne Gefahr benutzbar sind. Dabei ist darauf zu achten, dass nicht durch Ablagerungen von Geschiebe oder Schwebstoffen eine Behinderung der Schifffahrt oder eine

Sozialdemokratischer Wirtschaftsverband Wien

1070 Wien, Mariahilfer Straße 32/1

Tel: +43 (1) 522 47 66-0, Fax: +43 (1) 522 47 66-80

E-Mail: office@www.wien.at, www.wirtschaftsverband-wien.at

ZVR (Wien): 922857015

Gefährdung von Uferbauten eintritt. Gem. § 16. (1) Bundesgesetz über Aufgaben und Organisation der Bundes-Wasserstraßenverwaltung – Wasserstraßengesetz ist die Gesellschaft nach kaufmännischen Grundsätzen unter Beachtung der Grundsätze der Sparsamkeit, Wirtschaftlichkeit und Zweckmäßigkeit zu führen. - Die strategische Planung, Steuerung und Kontrolle blieb/bleibt dem Bundesminister VIT vorbehalten.

In den geplanten Änderungen sehen wir eine gewisse Gefahr, dass sich die „via donau“ immer mehr von ihrer Kernaufgabe - Wasserstraßengesellschaft zu sein – weg entwickelt und die Liegenschafts-verwertung ins Zentrum ihrer Aufgaben rückt.

Wenn es dadurch zu Verschlechterungen für die Schifffahrt kommt, entspricht das nicht dem politischen Ziel „Forcierung Gütertransport am Wasser“. Die geplanten Maßnahmen könnten dann u.a. für von Schifffahrtsunternehmen benutzte Grundstücke (Treppelwege, Agentiegebäude, Ticketgebäude, Wartehallen für Gäste, Zufahrten, Länden etc.) gelten. Diese seit Jahrzehnten – wenn nicht Jahrhunderten - seit Einrichtung der Donau-Regulierungskommission zur Mitte des 19. Jhdts - öffentlich zur Verfügung gestellte Infrastruktur wäre nach den Intentionen des geplanten Gesetzesvorhabens gewinnbringend zu vermarkten. Die „via donau“ würde so verpflichtet, vorrangig Ertrag anzustreben. Es besteht die Gefahr, dass dies sowohl für die Frachtschifffahrt als auch für die Personenschifffahrt negative Auswirkungen hat.

Gerade unter dem Gesichtspunkt der bis dato verzeichneten (teils dramatischen) Rückgänge von Transporten in der Binnenschifffahrt (im Cargo-Bereich im Jahre 2009 minus 40%) stehen wir als Vertretung der kleinen und mittleren Unternehmen im Bereich der gewerblichen Schifffahrt diesen Änderung des Wasserstraßengesetzes skeptisch gegenüber. Durch die Maßnahmen könnte die Wettbewerbsfähigkeit der Schifffahrtsunternehmen im internationalen Wettbewerb in Mitleidenschaft gezogen werden.

Konkret ergibt sich aus unserer Sicht bei folgenden Punkte Abänderungsbedarf:

- Zu Z 2 Wasserstraßengesetznovelle 2010: Diese Klarstellung, der der Gesellschaft übertragenen Aufgaben erscheint im Lichte der obigen Ausführungen problematisch; wobei wir insbesondere eine Überarbeitung von § 10 Abs. 1, Zi. 2, lit. a; lit. c und lit. e leg cit anregen. Wir treten dafür ein, dass die Aufgaben der „via donau“ nicht derartig ausgeweitet werden, sondern die Konzentration auf die Intentionen des Wasserstraßengesetzes soll bestehen bleiben soll.
- Zu Z 5 Wasserstraßengesetznovelle 2010: mit dieser Norm soll klargestellt werden, dass mit der Übertragung der Bundesliegenschaften der Auftrag zu wirtschaftlich bestmöglicher Verwertung verbunden sein soll – wir sehen dabei die Gefahr, dass damit die Verwertung vorrangig an den Höchstbieter und nicht im Sinne der bestmöglichen Nutzung der Wasserstraße erfolgen könnte. Wir schlagen eine Regelung vor, bei der eine Verwertung nur für nicht mehr für die Schifffahrt nutzbare Liegenschaften und Gebäude erfolgt und überdies jenen Käufern der Vorzug gegeben wird, die eine weitere Nutzung für die Schifffahrt erwarten lassen.

- Zu Z 7 Wasserstraßengesetznovelle 2010: Der Sozialdemokratische Wirtschaftsverband Österreich als politische Interessenvertretung der Selbständigen, mit dem Schwerpunkt der Vertretung von Kleinst-, Klein- und Mittelunternehmen, sowie Einpersonunternehmen sieht die Gefahr, dass die geplante Erweiterung der Strukturen der „via donau“ – wie in § 11a bis 11c vorgesehen - zulasten der Aufgaben für die Schifffahrt gehen könnte und schlägt eine mehr auf die Zielsetzungen der Forcierung der Wasserstraßennutzung ausgerichtete Strukturänderung vor.
- Zu Z 10 Wasserstraßengesetznovelle 2010: die in § 17 vorgesehene Entgeltlichkeit wird aus den bereits oben dargestellten Gründen von uns ablehnt.

Wir ersuchen im Namen des Sozialdemokratischen Wirtschaftsverbandes Österreich, um Kenntnisnahme unserer Stellungnahme.

Mit freundlichen Grüßen



Konrad Günter Wandler  
Geschäftsführer des SWV-Österreich