

II-6878 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVIII. Gesetzgebungsperiode



REPUBLIK ÖSTERREICH
 DER BUNDESMINISTER FÜR
 ÖFFENTLICHE WIRTSCHAFT UND VERKEHR

MAG. VIKTOR KLIMA

Pr.Zl. 5931/18-4-92

A-1030 Wien, Radetzkystraße 2
 Tel. (0222) 711 62-9100
 Teletex (232) 3221155
 Telex 61 3221155
 Telefax (0222) 713 78 76
 DVR: 009 02 04

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der Abg.
 Dr. Haider und Kollegen vom 20. Mai 1992,
 Nr. 3016/J-NR/1992, "Mißstände im Bereich der
 sogenannten Schiffahrtspolizei"

2997 IAB
 1992 -07-20
 zu 3016 NJ

Ihre Fragen darf ich wie folgt beantworten:

Zu Frage 1:

"Aufgrund welcher Überlegungen wurde die Stromaufsicht in Schiffahrtspolizei umbenannt?"

Die Bezeichnung entspricht dem in Art. 10 Z 9 und Art. 11 Abs. 1 Z 6 B-VG normierten Kompetenztatbestand einer Verwaltungspolizei im Verkehrswesen. Wenngleich im allgemeinen Sprachgebrauch der Begriff "Polizei" mit der Sicherheitspolizei im engeren Sinn gleichgesetzt wird, muß bemerkt werden, daß die Verwaltungsrechtslehre darunter auch die Verwaltungspolizei subsumiert, die von eigenen Exekutivorganen wie z.B. der Schiffahrtspolizei wahrzunehmen ist. Die Bezeichnung "Schiffahrtspolizei" ist umso mehr gerechtfertigt, als seit dem Inkrafttreten des vom Nationalrat beschlossenen Schiffahrtspolizeigesetzes, BGBl.Nr. 91/1971, den Schiffahrtspolizeiorganen umfassende Befugnisse nach dem Verwaltungsstrafgesetz zustehen.

Zu Frage 2:

"Welche Qualifikationen müssen Bewerber für eine Beschäftigung bei der Schiffahrtspolizei nachweisen?"

Voraussetzung für die Aufnahme in den Schiffahrtspolizeidienst ist ein abgeschlossener Lehrberuf. Darüber hinaus sind inner-

halb einer bestimmten Frist folgende Prüfungen abzulegen bzw. Befähigungen zu erwerben:

- Schleusenprüfung
- Schiffsführerpatent
- eingeschränktes Funktelefonistenzeugnis für den Binnen-Schiffsfunkdienst
- Schifffahrtspolizei-Dienstprüfung für die Verwendungsgruppe D gemäß Pkt. 4.3.h) der Anlage 1 BDG 1979

für eine Bestellung zum Leiter einer Strom-, Schleusen- oder Hafenaufsicht zusätzlich:

- Dienstprüfung für die Verwendungsgruppe C

Zu Frage 3:

"Ist es richtig, daß der stv. Dienststellenleiter von Linz/Abwinden ein Tankwart ohne zusätzliche Dienstprüfung ist?"

Nein.

Zu Frage 4:

"Ist es richtig, daß die Dienstzeit der Schifffahrtspolizei (mit Ausnahme der Schleusenwärter) bisher werktags 7.00 bis 15.00 Uhr war, obwohl zu den Agenden dieser Schifffahrtspolizei auch die Hilfeleistung in Unglücksfällen, die sich natürlich jederzeit ereignen können, gehört und daher bei einem Unfall außerhalb der Dienstzeiten der Schifffahrtspolizei keine Hilfeleistung erfolgen kann?"

Auf Grund der Besetzung der Schleusen mit Schifffahrtspolizeiorganen im Schichtdienst ist eine jederzeitige Erreichbarkeit gewährleistet, sodaß bisher bei jeder Havarie durch die Schifffahrtspolizei sofort und effizient Hilfe geleistet wurde. Die Einrichtung eines weitergehenden Dienstes wird von der Verkehrsentwicklung nach Eröffnung des Main-Donau-Kanals abhängen.

Zu Frage 5:

"Wie beurteilen Sie den Zustand, daß Organe der Schifffahrtspolizei zwar die Schifffahrt überwachen sollen, mangels entsprechender Ausbildung und daher auch mangels Kompetenz aber

- 3 -

zumeist nur mit Hilfeleistung der Strompolizei - etwa bei Offizialdelikten - einschreiten können?"

In den 21 Jahren seit dem Inkrafttreten des damaligen Schiffahrtspolizeigesetzes ist kein einziger Fall eingetreten, in dem Schiffahrtspolizeiorgane zur Wahrnehmung ihrer gesetzlich definierten Aufgaben die im § 37 Abs. 6 des nunmehrigen Schiffahrtsgesetzes 1990 vorgesehene Hilfe von Organen des öffentlichen Sicherheitsdienstes in Anspruch genommen hätten. Es gibt daher den in der Anfrage bezeichneten "Zustand" nicht, daß die Schiffahrtspolizei meist nur mit Hilfe der fälschlicherweise als "Strompolizei" bezeichneten Donaudienste der Bundespolizei bzw. der Motorbootstationen der Bundesgendarmerie einschreiten könnte.

Zu den Fragen 6 und 7:

"Sind Sie bereit, im Interesse einer funktionierenden Schiffahrt im Zusammenwirken mit dem Innenministerium eine grundlegende Neuordnung der Schiffahrtsüberwachung mit folgenden Zielen vorzunehmen:

- a) Konzentration der Überwachung bei der Strompolizei bzw. -gendarmerie mit einer Ausbildung und Dienstzeit, wie sie international für die Schiffahrtsüberwachung üblich ist.
- b) Wiederherstellung der früheren Stromaufsicht anstelle der Schiffahrtspolizei und Beschränkung der Aufgaben auf die technischen Bereiche und Baumaßnahmen.

Wenn nein, warum nicht, bzw. welche Maßnahmen planen Sie, um die unhaltbaren Zustände bei der Schiffahrtsüberwachung zu sanieren?"

Aufgrund der bisherigen positiven Erfahrungen (siehe auch die Antworten zu Punkt 4. und 5. der Anfrage) stellt die Schiffahrtspolizei in ihrer derzeitigen Organisationsform das adäquate Instrument zur Wahrnehmung der schiffahrtspolizeilichen Aufgaben dar. Die angeführten Organisations- und Zuständigkeitsänderungen würden einen Rückschritt bedeuten die Bundespolizei bzw. Bundesgendarmerie mit zusätzlichen artfremden Tätigkeiten belasten und nicht nur keinerlei Vorteile mit

sich bringen, sondern angesichts des im Gefolge der Eröffnung des Main-Donau-Kanales prognostizierten steigenden Verkehrsaufkommens vielmehr erhebliche Risiken in sich bergen.

Die in der Anfrage als "einzig sinnvoller Weg" bezeichnete Abgabe von Agenden an die "Strombauleitungen" ist schon deshalb nicht möglich, weil für deren Fortbestand im Bundesgesetz über die Organisationsprivatisierung der Wasserstraßendirektion und die Gründung einer "Österreichischen Donau-Betriebs-Aktiengesellschaft", BGBl.Nr. 11/1992, keine Rechtsgrundlage enthalten ist. Darüber hinaus würden die gemäß § 2 leg. cit. - voraussichtlich in Aschach, Krems und Deutsch-Altenburg - zu schaffenden Bereichsleitungen nach der im § 10 Abs. 1 leg. cit. vorgesehenen Übertragung der betrieblichen Einrichtungen der Wasserstraßendirektion an die Österreichische Donau-Betriebs-AG nicht einmal über die erforderlichen Wasserfahrzeuge verfügen.

Wien, am 17. Juli 1992
Der Bundesminister

