

4491/AB XX.GP

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 4788/J - NR/1998, betreffend Auflösung der Wasserkombi, die die Abgeordneten Ing. Meischberger und Kollegen am 17. Juli 1998 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

1. Welche Gründe waren dafür maßgeblich, daß die "Wasserkombi" kürzlich aufgelöst wurde?

Antwort:

Die Österreichische Wasserkombi Gesellschaft für den kombinierten Verkehr auf Binnengewässern GmbH wurde 1993 in der Rechtsform einer Gesellschaft mit beschränkter Haftung gegründet. 1994 errichteten die GmbH als Komplementärin und eine Reihe von Unternehmen der Transportwirtschaft als Kommanditisten eine Gesellschaft unter der Firma Österreichische Wasserkombi Gesellschaft für den Kombinierten Verkehr auf Binnengewässern GmbH & CoKG.

Die Gesellschafter der GmbH & CoKG haben nunmehr in der Gesellschafterversammlung vom 26. Juni 1998 beschlossen, die Kommanditgesellschaft per 31.12.1998 aufzulösen, da das Interesse der Kommanditisten an einer aktiven Mitarbeit zum überwiegenden Teil nicht gegeben war. Die Einlage der Kommanditisten wird in voller Höhe rückerstattet. Die GmbH besteht weiter, hat aber ihre Geschäftstätigkeit derzeit eingestellt und das Personal gekündigt.

Von den Gesellschaftern und einigen Interessenten aus dem Kreis der ehemaligen Kommanditisten wird seit Juni dieses Jahres gemeinsam mit dem Bundesministerium für Wissenschaft und Verkehr in einer Task Force die Situation der Donauschifffahrt einer eingehenden Analyse unterzogen. Die Arbeiten dazu werden Ende dieses Jahres abgeschlossen sein.

2. Welche Aufgaben hatte die Wasserkombi im einzelnen zu erfüllen?

Antwort:

Gegenstand des Unternehmens war:

- Die Organisation von Güterverkehr insbesondere des kombinierten Verkehrs in Bezug auf Binnenwasserstraßen
- Die Errichtung einer Frachtenbörse bzw. Clearingstelle
- Die Übernahme von Vertretungen und Repräsentanzen von Binnenreedereien und Partikuliere
- Die Tätigkeit des Buchungsagenten, Transportagenturen und der Frachtenmaklerei
- Die Durchführung von Studien, Untersuchungen und Forschungsaufträgen für Dritte
- Die Durchführung von Pilotprojekten zur Entwicklung von Achsen des kombinierten Verkehrs auf Wasserstraßen
- Die Ermittlung, Verarbeitung und Übermittlung von Daten zum Zwecke des automationsunterstützten Datenverkehrs

3. Warum gelang dies im einzelnen nicht?

Antwort:

Die Gründe für die vorläufige Stilllegung der Geschäftstätigkeit sind:

Das Ziel der Entwicklung von kombinierten Verkehren auf der Ostrelation (donauabwärts) konnte durch den Krieg im ehemaligen Jugoslawien und dem damit verbundenen Embargo gegen Restjugoslawien, welches einen Containerverkehr bis Anfang 1996 unmöglich machte, von der "Wasserkombi" nicht realisiert werden. Nach Wegfall des Embargos wurde von der Geschäftsführung ein Konzept entwickelt, das nicht die Zustimmung aller Gesellschafter fand.

In der Westrelation konnte im Förderungszeitraum trotz der massiven nautischen Probleme im Streckenabschnitt Straubing - Vilshofen ein Linienverkehr zwischen Rhein und Donau etabliert werden, der in der Folge durch einen integrierten Bahn - Shuttle optimiert wurde. Durch einen Verdrängungswettbewerb der anfänglich kooperierenden Reedereien kam es Ende 1997 zur Einstellung des Liniendienstes.

4. In welcher Form war das Verkehrsministerium - abgesehen von der Gründung durch den nunmehrigen Bundeskanzler Klima - an der Wasserkombi im Detail beteiligt?

Antwort:

Aus verkehrspolitischen Überlegungen - das Verkehrsaufkommen im Donaauraum steigt stetig - hat das BMWuV ein Pilotprojekt gefördert, dessen Ziel eine Hilfestellung für die weitere Entwicklung des Schifffahrtsmarktes auf der Donau im Kombinierten Verkehr war. In diesem Sinne bedurfte es zur Einführung von Liniendiensten, für den Ausgleich nautischer Probleme (fehlende Fahrwassertiefen) und zur Integration logistischer Dienstleistungen einer Unterstützung privatwirtschaftlicher Aktivitäten und Initiativen der öffentlichen Hand.

5. Hat die Wasserkombi öffentliche Mittel erhalten, wenn ja, in welcher Höhe und für welche Aktivitäten?

Antwort:

Der GesmbH & CoKG wurde vom Bundesministerium für Wissenschaft und Verkehr im September 1994 für die Entwicklung und Umsetzung der Ziele eine Förderung von maximal 15.646.000 ÖS gewährt. Der Förderungsrahmen wurde im Geltungszeitraum bis 30. April 1998 ausgeschöpft. Die Förderung umfaßte die Aufwendungen für die Tätigkeit der Gesellschaft sowie die Abgeltung der durch nautische Behinderungen erforderlichen Ersatzverkehre mittels der Eisenbahn.

6. Wie sollen die Aufgaben und Ziele der Wasserkombi nun verfolgt werden?

Antwort:

Die geeigneten Instrumente zur Unterstützung des verkehrspolitischen Zieles der Verlagerung

von Straßengüterverkehren auf die Wasserstraße Donau werden - nach Abschluß der Task Force - in meinem Ressort erarbeitet werden.

7. Welche Initiativen zur Förderung des (kombinierten) Schiffsverkehrs werden Sie - speziell im Hinblick auf die Erfahrungen mit der Wasserkombi - auf europäischer Ebene setzen?

Antwort:

Folgende Aktivitäten sind prioritär zu nennen:

- laufende intensive Verhandlungen zur Verbesserung der nautischen Situation der Donau mit den Donauanliegerstaaten an der Oberen Donau
- aktive Wahrnehmung der Anliegen der Donauschifffahrt in den Ausschüssen und Gremien der Europäischen Kommission, CEMT, ECE
- aktive Beteiligung an den Forschungs- und Technologieprogrammen der Europäischen Union mit Projekten in den Programmen Transport und ESPRIT
- Initiierung von nationalen Technologieprojekten zur Implementierung eines Schiffsverkehrsinformationssystems auf der Donau

8. Welche Konsequenzen ziehen Sie aus dem unrühmlichen Ende dieser Organisation?

Antwort:

Die Grundvoraussetzung für die Entwicklung des Schiffsverkehrs auf der Donau ist zweifellos die Herstellung einer entsprechenden Infrastruktur der Wasserstraße, weshalb primär die als erforderlich erkannten Ausbaumaßnahmen weiter voranzutreiben sind.

Darüberhinaus gilt es, attraktive Rahmenbedingungen für private Unternehmen zu schaffen, damit sie in Wasserstraßenverkehre investieren sowie flexible Strukturen aufzubauen, die die Entwicklung von Kombi - Verkehren auf der Donau gewährleisten. Diese Aufgabe wird zur Zeit in der Task Force von Schlüsselunternehmen des schiffsverkehrsrelevanten Transportsektors gemeinsam mit meinem Ressort erarbeitet.

Der Bedeutung einer leistungsfähigen Donauschiffahrt für die Bewältigung des wachsenden Verkehrsaufkommens im Donaukorridor entsprechend wird mein Ressort weiterhin eine aktive Rolle bei der Entwicklung des kombinierten Verkehrs auf der Donau einnehmen.