

721/AB

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der Abg. Anschober, Freundinnen und Freunde vom 23. Mai 1996, ZI. 660/J-NR/19961" " -
«die beabsichtigte Aktivierung von Budgetmitteln in der Höhe von ca. 7 Millionen OS und in der Folge von zumindest drei zusätzlichen Planstellen durch die Ausschreibung eines Flächenecholotsystems mit satellitengestützter Positionierung durch die Präsidialabteilung 5 des Bundesministeriums für öffentliche Wirtschaft und Verkehr für den laufenden Betrieb des Meßwesens an der Donau"

Zum Motiventeil:

Das Schiffahrtsgesetz 1990, BGBl.NR. 8711989, zuletzt geändert durch BGBl.NR. 52911995, normiert die Regelung der Schiffahrt (§ 37 Abs.1), die ausdrücklich die Bezeichnung des Fahrwassers umfaßt (§ 37 Abs. 8), ebenso wie die Verpflichtung zur Information der Schiffahrtstreibenden über Beschaffenheit bzw. die Lage der Fahrrinne (§23 Abs. 1) ausdrücklich als der Hoheitsverwaltung zuzurechnende schiffahrtspolizeiliche Aufgaben, für die gemäß § 36 Abs. 1 dieses Bundesgesetzes die beim Bundesministerium für Wissenschaft, Verkehr und Kunst eingerichtete Schiffahrtspolizei zuständig ist.

Die Bezeichnung des Fahrwassers erfolgt zu einem hohen Anteil mit schwimmenden Schiffahrtszeichen (Bojen), die die Grenze zwischen der für die Großschiffahrt benutzbaren Fahrrinne und zu seichten und damit unbenutzbaren Bereichen markieren. Die sehr hohen Fließgeschwindigkeiten der Donau in der Wachau und unterhalb der Staustufe Freudenau führen zu sehr schnellen Veränderungen der Stromsohle. In diesen Abschnitten liegen Seichtstellen (Furten), die die erforderliche Wassertiefe

Zeitweise über die ganze Strombreite unterschreiten, weshalb eine Information der Schiffahrt durch Schiffahrtszeichen (Angaben über Lage der Furt und Wassertiefe) unabdingbar ist. Seit der Öffnung der Wasserstraßenverbindung Rhein-Main-Donau hat sich die Verkehrsfrequenz erhöht. Die Schiffsführer aus dem Rhein-Bereich, deren Patente aufgrund der EU-Rechtsnormen anerkannt werden müssen, verfügen naturgemäß nicht über detaillierte Kenntnisse und Erfahrungen hinsichtlich der Fahrwasserverhältnisse, sodaß den genannten schiffahrtspolizeilichen Aufgaben künftig eine verstärkte Bedeutung zukommen wird.

Die Aufnahme der dafür erforderlichen Wassertiefedaten durch die Schiffahrtspolizei wird in Zukunft nicht wie bisher durch Stangensorierung, sondern nach dem derzeitigen Stand der Technik nur durch ein Flächenlotssystem zweckmäßig durchgeführt werden können.

Die für die Schiffahrtspolizei vorgesehenen Flächenecholotinformationen werden somit für die anlaßbezogene, mit hoher Dringlichkeit erforderliche, örtlich begrenzte Aufnahme aktueller Wassertiefe-Rohdaten verwendet werden, die für die sofortige Entscheidung an Ort und Stelle über schiffahrtspolizeiliche Maßnahmen ebenso unabdingbar sind wie für die unverzügliche Beweissicherung in Havariefällen zur Vermeidung erheblicher Schadenersatzforderungen. Die personalintensive Einrichtung einer Datenbank ist jedoch nicht vorgesehen.

Das System dient somit der Erfüllung einer eigenständigen hoheitlichen Aufgabe der Schiffahrtspolizei und berührt den auf Hydrographie und Wasserbau ausgerichteten Aufgabenbereich "Meßwesen" der Wasserstraßendirektion, die auf Grund des Bundesgesetzes BGBI. Nr. 1 111 992 zur Erfüllung dieser Aufgaben Dritte durch Rechtsgeschäft heranzuziehen hat, ebensowenig wie den von der Wasserstraßendirektion zur Erfüllung ihrer Meßaufgaben mit der Österreichischen Donau-Betriebs-AG abgeschlossenen Leistungsvertrag.

Die Investition der Österreichischen Donau-Betriebs-AG in ein Flächenecholotsystem ist nach Aussagen von Vertretern dieses Unternehmens in der Erwartung von Aufträgen der Wasserstraßendirektion begründet, insbesondere im Zusammenhang mit erhöhten wasserbaulichen Beweissicherungsanforderungen im Gefolge der Einbringung von Normalgeschiebe in die Erhaltungsstrecke unterhalb der Staustufe Freudenau durch die Donaukraft. Den Vertretern meines Ressorts wurde auf eine diesbezügliche Anfrage mitgeteilt, daß die Österr. Donau-Betriebs-AG im Fall einer Beauftragung durch die Schiffahrtspolizei ein zweites Flächenecholotsystem beschaffen würde.

Wenn jedoch für die schiffahrtspolizeilichen Aufgabenstellungen schon aufgrund der voraussichtlichen Einsatzzeiten ohnedies ein eigenes, zweckgewidmetes System erforderlich ist, worüber offenbar zwischen den Vertretern meines Ressorts, -des Bundesministeriums für wirtschaftliche Angelegenheiten, der Wasserstraßendirektion und der Österreichischen Donau-Betriebs-AG Übereinstimmung erzielt wurde, so ist für das Verkehrsressort als Bedarfsträger lediglich die Frage zu klären, ob die Anforderungen der Schiffahrtspolizei zweckmäßiger, wirtschaftlicher und sparsamer durch einen Ankauf von Meßleistungen der Österreichischen Donau-Betriebs-AG, die neben den - durch die Beschaffung eines gesonderten Wasserfahrzeuges für dieses System um mindestens 1 Mio öS erhöhten - Investitionskosten durch die Notwendigkeit der Aufnahme zusätzlichen Personals erhebliche Personalkosten tragen bzw. auf den Auftraggeber überwälzen muß, oder durch die Beschaffung eines Flächenecholotsystems durch das Verkehrsressort, und zwar mit reduzierter Geräte- bzw. Softwarekonfiguration als Zusatzausrüstung zum Einsatz auf bestehenden Dienstbooten mit bestehender Mannschaft sowie ohne Schaffung einer einzigen zusätzlichen Planstelle im Schiffahrtsbereich, erfüllt werden können.

Zu Frage 1:

"Ist Ihnen bekannt, daß durch die angesprochene Ausschreibung Ihres Ressorts der Republik Österreich vermeidbare budgetbelastende Investitionskosten in der Höhe von etwa 7 Millionen OS sowie zusätzliche personelle und betriebliche Folgekosten erwachsen?"

Die Erfordernisse der Schiffahrtspolizei werden ein System weitgehend auslasten; wie schon erwähnt, ist daher die Entscheidung, ob Meßleistungen von der Österr. Donau-Betriebs-AG zugekauft werden können oder ein derartiges System von der Schiffahrtspolizei zu beschaffen war, ausschließlich nach den Gebarungsgrundsätzen der Zweckmäßigkeit, Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit zu treffen. Die jederzeitige Verfügbarkeit eines Flächenecholotsystems als mobile Zusatzausrüstung für bestehende Dienstboote mit bestehender Mannschaft ist nicht nur zweckmäßig; die Beschaffung durch die Schiffahrtspolizei hat sich auch in der Kostenkalkulation unter Berücksichtigung der Investitions-, Betriebs- und Personalkosten gegenüber einem Zukauf von der Österr. Donau-Betriebs-AG als weitaus sparsamer erwiesen. Die unvermeidbaren Kosten meines Ressorts wurden somit minimiert.

Zu Frage 2:

"Ist Ihnen bekannt, daß diese vermeidbaren Kosten Aufgabenwahrnehmungen zum

Ziele haben, die durch das Bundesgesetz 1 1/1 992 und der im Einvernehmen mit Ihrem Ressort abgeschlossenen Leistungsverträge der Österreichischen Donau-Betriebs AG (Donau-Betrieb) übertragen wurden?"

Die Übertragung der oben ausführlich erläuterten hoheitlichen Aufgaben der Schifffahrtspolizei an die Österreichischen Donau-Betriebs-AG ist nicht Gegenstand des zitierten Bundesgesetzes, das die Organisationsprivatisierung der Wasserstraßendirektion zum Ziel hatte; ebensowenig vermögen die Leistungsverträge zwischen der Wasserstraßendirektion und der Donau-Betriebs-AG, die meinem Ressort nicht vorliegen und auch nicht im Einvernehmen mit diesem abgeschlossen wurden, hoheitliche --Aufgaben einem privatisierten Unternehmen zu übertragen.

Zu Frage 3:

"Ist Ihnen bekannt, daß die Österreichische Donau Betriebs AG nach hergestelltem Einvernehmen mit der Republik Österreich als Eigentümer, namentlich auch im Einvernehmen mit Vertretern Ihres Ressorts für genau diese Aufgaben im Bereich des Meßwesens an der österreichischen Donau Investitionen in ein identes System bereits getätig hat und sich dieses System bereits in der Implementierungsphase befindet?"

Das Beschaffungsvorhaben der Osterr. Donau-Betriebs-AG ist bekannt; der Vorstand dieses Unternehmens hat die Beschaffung mit der Notwendigkeit der Erfüllung von Aufträgen der Wasserstraßendirektion begründet. Mir ist allerdings nicht bekannt, inwiefern bereits mit der Einführung begonnen worden ist, zumal meinem Ressort derzeit keine Information über eine allfällige Lieferung des Systems oder dessen Implementierung vorliegt.

Zu Frage 4:

"Sind Sie darüber informiert, daß beim Planungs- und Umsetzungsprozeß des im Auftrag des Bundesministeriums für wirtschaftliche Angelegenheiten (WSD) entwickelten Vermessungs- und Informationssystems der Österreichischen Donau-Betriebs AG (ADONIS = Allgemeines Donau Informationssystem) stets enges Einvernehmen mit den Organisationseinheiten Ihres Ressorts hergestellt wurde?"

Meinem Ressort liegt lediglich ein Inhaltsverzeichnis der Projektsidee ADONIS vor; ein detaillierter Planungs- oder gar Umsetzungsprozeß geht daraus nicht hervor.

Zu Frage 5:

"Sind Sie darüber informiert, daß trotzdem seitens Ihres Ressorts der Aufbau eines parallelen und doppelgleisigen Systemes durch diese Ausschreibung initiiert werden soll, obwohl Ihrem Ressort laufend die Möglichkeit geboten wurde, ihre ressortbezogenen Datenerfordernisse hinsichtlich der Schifffahrtsrinne einzubringen?"

Abgesehen davon, daß die anlaßbezogene Aufnahme lokaler Wassertiefedaten unter dem Erfordernis sofortiger Verfügbarkeit nicht der grundsätzlichen Aufgabenstellung der Projektsidee ADONIS entspricht, könnte ADONIS die erforderlichen Leistungen nicht kurzfristig erbringen.

Zu Frage 6:

"Ist Ihnen bekannt, daß durch den Aufbau dieses doppelgleisigen und vertragswidrigen Parallelsystems der Geschäftserfolg der im 100 % Eigentum der Republik Österreich

stehenden Österreichischen Donau-Betriebs AG beeinträchtigt und die Arbeitsplätze ihrer Mitarbeiter gefährdet sind?"

Die Wahrnehmung schiffahrtspolizeilicher Aufgaben können nicht Arbeitsplätze der Österreichischen Donau-Betriebs-AG gefährden, da diese andere Aufgaben wahrzunehmen hat.

Zu Frage 7:

'Ist Ihnen bewußt, daß mit der Einführung dieses doppelgleisigen Parallelsystems eine im Regierungsprogramm der Bundesregierung festgelegte und bereits vollzogene Ausgliederung bzw. Privatisierung rückgängig gemacht werden soll, wofür jegliche gesetzliche Grundlage fehlt? Außerdem ergäben sich dadurch notwendigerweise Budgetbelastungen in erheblichem Ausmaß. Hat Ihr Ressort im Zuge der Beschaffungsüberlegung auf die derzeit angespannte Budgetlage ausreichend Bedacht genommen?'

Da das Bundesgesetz BGBI. Nr. 11/1992 lediglich die Organisationsprivatisierung der Wasserstraßendirektion normiert, jedoch Teil B des Schiffahrtsgesetzes 1990 eine solide Rechtsgrundlage für die Erfüllung schiffahrtspolizeilicher Hoheitsaufgaben durch die in meinem Ressort eingerichtete Schiffahrtspolizei und damit auch für die Beschaffung unbedingt erforderlicher Sachbehelfe darstellt, kann weder von der Einführung eines "doppelgleisigen Parallelsystems" noch vom Rückgängigmachen einer Ausgliederung bzw. Privatisierung noch vom Fehlen einer Rechtsgrundlage die Rede sein.

Aufgrund der angespannten Budgetlage sind strengste Maßstäbe an die Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit des Vollzuges der Aufgaben der Schiffahrtspolizei gelegt. Es wird daher die wirtschaftlichste Vorgangsweise ausgewählt.