

3529/J XXI.GP

Eingelangt am: 27.02.2002

ANFRAGE

der Abgeordneten Eder, Pamigoni
und GenossInnen

an den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie
betreffend alarmierender Zustände im Donauschiffahrtsverkehr

Parallel zum immer größer werdenden Frächterskandal auf der Straße gibt es mindestens ebenso große Missstände im Bereich der österreichischen Schifffahrt.

Durch die Tatenlosigkeit der Regierung in den letzten beiden Jahren - und zwar ressortübergreifend (Verkehrsministerium, Innenministerium, Wirtschaftsministerium, Umweltministerium, Finanzministerium) - sind an der Donau vor allem im Bereich der Frachtschifffahrt erschreckende Entwicklungen eingetreten.

Beispielsweise war den Medien kürzlich zu entnehmen war, dass bei einer Kontrolle des Arbeitsinspektorates rund 200 illegale Arbeiter auf Donau-Frachtschiffen der DDSG-Cargo ausfindig gemacht wurden.

Neben diesen alarmierenden Zuständen im sozialrechtlichen Bereich, die wohl nur die Spitze eines Eisberges von noch nicht abzuschätzender Größe darstellen, soll dem Vernehmen nach auch der technische Zustand vieler auf der Donau verkehrender Schiffe äußerst mangelhaft sein. Dennoch sollen diesbezüglich noch nie Kontrollen durchgeführt worden sein, was nicht zuletzt auf den Kompetenzwirrwarr zwischen Verkehrsministerium und Innenministerium zurückzuführen ist.

Die stark angestiegene Zahl von Unfällen an der Donau weist darüber hinaus auf ein steigendes Sicherheitsdefizit an der Donau hin.

Sogar das "Schulschiff" in Wien-Floridsdorf war in solch einen Unfall verwickelt.

Und auch im Bereich der Umwelt ist es mangels Kontrollen hoch an der Zeit, Öko-Alarm für die Frachtschifffahrt zu geben.

Dies alles trägt nachhaltig zur Beunruhigung der Bevölkerung bei.

Die unterzeichneten Abgeordneten richten daher an den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie nachstehende

Anfrage:

1. Was sind exakt die Kontrollaufgaben der Obersten Schifffahrtsbehörde, was jene des Polizei-Donaudienstes?
2. Wer ist für die Kontrollen der Schiffssicherheit von Fahrzeugen auf der Donau zuständig? Wurden in Österreich bisher Kontrollen vorgenommen? Wenn ja, von wem, wie oft, wo und wann?
3. Ist es richtig, dass Schleusenwärter einerseits auch für Schiffskontrollen zuständig sind, andererseits aber per Weisung der Obersten Schifffahrtsbehörde die Schleuse während der Kontrolle nicht verlassen und nur auf Sicht kontrollieren dürfen? Wenn ja, halten Sie diese Regelung für sinnvoll?
4. Ist es zutreffend, dass die Schifffahrtspolizei, abgesehen von den Schleusenwärttern, nur Tagesdienst versieht? Wenn ja, warum ist dies so und halten Sie das für sinnvoll?
5. Halten Sie die derzeitige Kompetenzregelung zwischen Verkehrsministerium und Innenministerium hinsichtlich der Kontrolle von Donauschiffen für effizient und zufriedenstellend? Wenn nein, was werden Sie dagegen unternehmen?
6. Über welche Verkehrsunfälle auf der Donau hat Ihr Ministerium in den letzten zwei Jahren Kenntnis erlangt? Wer war daran jeweils beteiligt, wann und wo geschahen diese Unfälle jeweils und welche Schiffsmannschaften mit welchen Papieren waren daran beteiligt?
7. Warum ist es in Österreich im Unterschied zu ganz Europa möglich, dass Flagge, Zulassung, Verfügungsberechtigung und arbeitsrechtliche Bestimmungen nicht einheitlich gesehen werden müssen und man sich nach Kategorie gesondert auf die Bestimmungen verschiedener Staaten stützen kann?
 - a) Warum ist in Österreich für ein typengleiches Schiff mit derselben Transportkapazität eine Besatzung von vier Mann ausreichend, während in Deutschland beispielsweise sieben Mann vorgeschrieben sind?

- b) Glauben Sie, dass es sicherheitstechnisch möglich ist, bei einem 24-Stunden-Betrieb mit vier Mann Besatzung noch ein Mann-über-Bord-Manöver durchzuführen?
- c) Ist es richtig, dass diese Festsetzung der Mindestbesatzungszahl per Verordnung geschah? Wenn ja, sind Sie bereit, in Anbetracht der jüngsten Unfälle diese Verordnung aufzuheben? Wenn ja, wann könnte dies geschehen, wenn nein, warum nicht?
8. Warum gibt es für das Schifffahrtspersonal - abgesehen vom Kapitän - keine gesetzlich vorgeschriebenen Ausbildungsnachweise bzw. Qualifikationskriterien? Gibt es in anderen Ländern solche Kriterien? Wenn ja, in welchen Ländern und um welche Kriterien handelt es sich dabei?
9. a) Mit jeweils welchem finanziellen und bürokratischen Aufwand können in Österreich Kapitänspatente aus der Ukraine, Weißrussland, Rumänien, Bulgarien, Serbien, Kroatien, der Slowakei bzw. Ungarn auf österreichische Patente umgeschrieben werden?
- b) Welches bürokratischen und finanziellen Aufwandes bedarf es für einen österreichischen Kapitän jeweils, sein in Österreich gültiges Patent in der Ukraine, Weißrussland, Rumänien, Bulgarien, Serbien, Kroatien, der Slowakei bzw. Ungarn auf ein dort gültiges umzuschreiben?
- c) Glauben Sie, dass die in diesem Zusammenhang bestehende Rechtssituation zu Lasten der österreichischen Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer geht?
10. Wie viele Anzeigen wurden bislang durch die Schifffahrtspolizei an die zuständigen Behörden gerichtet?
11. Ist es Ihrer Ansicht nach Kabotage, wenn beispielsweise ein ukrainisches Schubschiff auf dem österreichischen Teil der Donau österreichische Barge befördert? Glauben Sie, dass es in Österreich Kabotage auf der Donau gibt? Wenn ja, warum wird nichts dagegen unternommen?
12. Halten Sie es für sinnvoll, die Regelungen im Bereich der Binnenschifffahrt vom Ausländerbeschäftigungsgesetz losgelöst zu betrachten? Wenn ja, warum? Wenn nein, warum nicht?