

Herr
MR Ing. Rainer Gaupmann
Bundesministerium für Verkehr,
Innovation und Technologie
Abteilung IV/W1 - Recht
Radetzkystraße 2
1030 Wien

Abteilung für Verkehrs- und Infrastrukturpolitik
Wiedner Hauptstraße 63 | 1045 Wien
T +43(0)5 90 900/DW | F +43(0)5 90 900/4030
E Verkehrspolitik@wko.at
W <http://wko.at/vp>

per e-mail

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom	Unser Zeichen, Sachbearbeiter	Durchwahl	Datum
GZ.BMVIT-554.025/0019-IV/W1/2010	Vp 26456/08/10/Mag.VO	4026	04.11.2010
19. Oktober 2010	Mag. Victoria Oeser		

Entwurf einer Änderung des Bundesgesetzes über Aufgaben und Organisation der Bundes-Wasserstraßenverwaltung - Wasserstraßengesetz (Wasserstraßengesetznovelle 2010); Stellungnahme

Sehr geehrte Damen und Herren!

Wir danken für die Übermittlung des Entwurfs einer Änderung des Bundesgesetzes über Aufgaben und Organisation der Bundes-Wasserstraßenverwaltung und nehmen wie folgt Stellung:

Grundsätzliche Anmerkungen

Eingangs weisen wir daraufhin, dass die Erlassung des Wasserstraßengesetzes und die damit verbundene Verwaltungsreform in den Bereichen Wasserstraßen und Schifffahrt im BMVIT bzw. die Auflösung der Österreichischen Donau Betriebs AG inklusive ihrer Tochter Österreichischer Donau Technik im Jahr 2005 von uns grundsätzlich ausdrücklich begrüßt wurde. Auch die Konzentration der Aufgaben bei gleichzeitigem Rückzug des Bundes aus dem operativen Geschäft bewerteten wir als überaus positiv. Wir haben jedoch bereits zu diesem Zeitpunkt mit großem Nachdruck darauf hingewiesen, dass diese Entwicklung nicht zu einer erhöhten Kostenbelastung unserer die Wasserwege nutzenden Unternehmen führen darf.

Wir erinnern in diesem Zusammenhang daran, dass die Intentionen des Wasserstraßengesetzes und der neu gegründeten „via donau - Österreichische Wasserstraßengesellschaft m.b.H.“ (im Folgenden via donau) darin liegen, die Hauptaufgabe der „Bundes-Wasserstraßen-verwaltung“ zu erfüllen. Unserer Ansicht nach sollten daher zweckmäßigerweise in diesem Kontext zu erledigende Aufgaben dergestalt bereinigt werden, dass privatwirtschaftliche Tätigkeiten durch Rechtsträger des privaten Rechtes durchgeführt werden.

Aus diesem Grund wurden der via donau - neben der Bundes-Wasserstraßenverwaltung und den hoheitlichen Aufgaben des Bundes - Entwicklungsaufgaben zur Förderung der Binnenschifffahrt übertragen. Diese Hauptaufgaben sind gemäß den in § 3 geregelten Grundsätzen der Wasserstraßenerhaltung und den in § 16 festgehaltenen Prinzipien zu erfüllen, nämlich nach kaufmännischen Grundsätzen unter Beachtung der Grundsätze der Sparsamkeit, Wirtschaftlichkeit und Zweckmäßigkeit. Die strategische Planung, Steuerung und Kontrolle bleibt jedoch laut § 2 Abs. 2 dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie vorbehalten.

Unserer Ansicht nach besteht bei den im Entwurf der Wasserstraßengesetznovelle 2010 vorgesehenen Änderungen begründeter Anlass zur Sorge, dass die via donau von einer Wasserstraßengesellschaft zu einer „Liegenschaftsverwertungsgesellschaft“ mutiert. Wir befürchten, dass die Erlösorientierung der Gesellschaft in Verteuerungen und damit Verschlechterung der Bedingungen für die gesamte Schifffahrt resultiert. Konkret sind in diesem Zusammenhang die gesamte gegenwärtige öffentliche Infrastruktur für die Schifffahrt (insbesondere benutzte Grundstücke für Schifffahrtsunternehmen - Ticketgebäude, Wartehallen für Gäste etc.), Zufahrten zu Anlegestellen, aber auch Einrichtungen der Schifffahrt wie Treppelwege und Länden etc. anzuführen. Alle Bereiche der Schifffahrt - von der Tankschifffahrt (Bunkerboote, Länden) über die Frachtschifffahrt (Länden, Umschlagsmöglichkeiten, Gebäude, Häfen) bis zur Personenschifffahrt (Länden, Ticketgebäude, etc.) wären daher von dieser Entwicklung betroffen.

Unsere Kritik an diesem Gesetzesentwurf ist aber auch in der derzeitigen wirtschaftlichen Situation und den daraus resultierenden dramatischen Rückgängen von Transporten in der Binnenschifffahrt (so beispielsweise im Frachtbereich im Jahr 2009 ein Rückgang von 40%) begründet. Erweiterungen der Bundesverwaltung dürfen jedenfalls nicht mit Verschlechterung der Rahmenbedingungen für die Schifffahrt einhergehen.

Bedauerlicherweise hat das Binnenschifffahrtsgewerbe derzeit verstärkt mit Insolvenzen zu kämpfen. Eine Erhöhung der Kosten für die Nutzung der Infrastruktur kann unter den derzeitigen wirtschaftlichen Rahmenbedingungen nicht an die Kunden der Schifffahrt weitergegeben werden, da damit automatisch die Wettbewerbsfähigkeit der Schifffahrtsunternehmungen im internationalen Wettbewerb drastisch eingeschränkt wird. Maßnahmen, welche die Wettbewerbsfähigkeit der österreichischen Donau im allgemeinen wirtschaftlichen Bereich und besonders auch im touristischen Bereich einschränken, lehnen wir dezidiert ab. In diesem Zusammenhang darf die Tatsache nicht unerwähnt bleiben, dass Investitionen von Schifffahrtsbetrieben auf Basis der Rechtssicherheit des Bundes getätigt wurden. Diese Rechtssicherheit scheint uns durch die Verlagerung in eine erlösorientierte GmbH nicht mehr gegeben.

Zusammenfassend halten wir daher fest, dass wir einer Veränderung der Schwerpunkte der via donau von den Kernaufgaben der Wasserstraßenverwaltung weg zu neuen anderen Aufgaben nicht zustimmen können. Die europäische und nationale Intention der Förderung der Binnenschifffahrt wird dadurch konterkariert. Die Verschlechterung der Rahmenbedingungen der Schifffahrt wird zu weiteren Insolvenzen von Schifffahrtsbetrieben führen - damit verbunden ist auch der Verlust von weiteren Arbeitsplätzen und der Reduktion von Steuereinnahmen. Der Wirtschaftsstandort Österreich wird damit für die Binnenschifffahrt weiter negativ beeinträchtigt.

Zu den einzelnen Paragraphen

- **Zu § 10 Abs. 1, Zi. 2:**
 - **lit. c:** Dieser Änderung stimmen wir nicht zu, da wir weiterhin die Aufgabe der via donau in der Propagierung der Binnenschifffahrt und nicht in einer staatlichen Einflussnahme auf den Markt sehen.
 - **lit. e:** Diese Änderung lehnen wir ebenfalls ab, da die Aufgaben der via donau - wie bereits oben angeführt - nicht erweitert werden sollten. Wir plädieren dafür, die Konzentration auf die Hauptaufgabe der Wasserstraßenverwaltung im Sinne der Intentionen des Wasserstraßengesetzes beizubehalten.
- **Zu § 11 Abs. 2:** Auch dieser Änderung stimmen wir aus folgendem Grund nicht zu: Die wirtschaftliche Verwertung an den Höchstbieter wird unserer Ansicht nach dazu führen, dass dies aufgrund ihrer wirtschaftlichen Situation nicht mehr die Schifffahrt sein wird. Es besteht daher die ernsthafte Gefahr, dass die Schifffahrtsinfrastruktur durch andere Infrastrukturen ersetzt wird und damit der Schifffahrt nicht mehr zur Verfügung steht, was jedenfalls zu einer Verschlechterung der Rahmenbedingungen führen würde.
- **Zu §§ 11a, 11b, 11c und § 17 Abs. 3:** Der Bund bzw. die via donau besitzen bereits alle zur Erfüllung der Aufgaben erforderlichen Grundstücke, weshalb wir uns definitiv gegen diese Änderung aussprechen. Die Erweiterung der Strukturen der via donau in Richtung einer „Liegenschaftsverwertungsgesellschaft“ (diese besteht beim Bund bereits - BIG) würde zulasten der für die Schifffahrt zu erfüllenden Aufgaben gehen und wird daher von uns abgelehnt.

Wir ersuchen um Berücksichtigung unserer Stellungnahme.

Freundliche Grüße



Dr. Christoph Leitl
Präsident



Mag. Anna Maria Hochhauser
Generalsekretärin