

Vortrag an den Ministerrat

Novelle des Wasserstraßengesetzes und des Schifffahrtsgesetzes

Für den Betrieb der neun Schleusen auf der Donau ist eine permanente schifffahrtspolizeiliche Verkehrsregelung durch eine Schleusenaufsicht notwendig, wodurch erheblicher Personal- und Sachaufwand entsteht.

Mit Gründung der via donau Österreichische Wasserstraßen-Gesellschaft m. b. H. im Jahr 2005 wurde die Aufgabe der Verkehrsregelung an den neun Donauschleusen samt dem zugehörigen Personal der ehemaligen Schifffahrts- und Schleusenaufsicht an die neue Gesellschaft übertragen.

Schon im ersten Jahr der Ausgliederung des Schleusenbetriebs bestand eine deutliche Unterbedeckung durch von der Verordnung nicht abgedeckte Sachverhalte und falsch festgelegte Berechnungsgrundlagen. Diese strukturelle Unterbedeckung musste bis dato im jährlichen Einvernehmen zwischen dem Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur (BMIMI) und der via donau mit Bundesmitteln ausgeglichen werden. Die Finanzierungslücke im Jahr 2024 betrug 2.480.692,59 EUR.

Mit der vorliegenden Gesetzesnovelle soll eine vollständige Kostendeckung für den Betrieb der Donauschleusen nach dem Verursacherprinzip durch die Schleusenbetreiber erreicht werden. Gleichzeitig führt die direkte Verrechnung dieser Kosten zu einer Verwaltungsvereinfachung, da kein behördliches Einschreiten mehr erforderlich ist.

Des Weiteren sollen mit der Novelle die Zahlungsmethoden für Organmandate in der Schifffahrt konkretisiert werden. Aus Praktikabilitätsgründen sollen die Schifffahrtsaufsichtsorgane (wie auch in § 50 Abs. 8 VStG) „ermächtigt“ werden, den

Strafbetrag per Kreditkarte/Bankomatkarte einzuheben, dies ist im Sinne einer Befugnis des Organs und nicht eines subjektiven Rechts des bzw. der Beanstandeten zu verstehen (wenn z.B. ein Bezahlterminal nicht verfügbar ist oder nicht mitgeführt wird etc.) und es soll auch klargestellt werden, dass sowohl Organe der Schifffahrtsaufsicht als auch Organe des öffentlichen Sicherheitsdienstes in ihrem durch Verordnung festgelegten Kompetenzbereich ermächtigt sind, mit Organstrafverfügungen gemäß § 50 Abs. 1 VStG Geldstrafen einzuheben.

Es sollen auch veraltete Ministerialbezeichnungen im Wasserstraßengesetz – WaStG, BGBl. I Nr. 177/2004, und im SchFG an die geltende Rechtslage angepasst werden.

Art. 1 Änderung des Wasserstraßengesetzes

- Es soll geregelt werden, dass der Bund für die Nutzung von Liegenschaften der via donau mit dieser ein kostendeckendes Entgelt zu vereinbaren hat. Dies gilt ebenso für Räumlichkeiten, die zur Erfüllung gesetzlicher Aufgaben des Bundes benötigt werden und von der via donau im Einvernehmen mit dem Bund auf einer in ihrem Eigentum oder Fruchtgenuss stehenden Liegenschaft neuerrichtet werden.
- Die Kosten für den Schleusenbetrieb entstehen direkt bei der via donau. Es wäre daher im Interesse der Verwaltungsvereinfachung, eine direkte Zahlung des Inhabers der schifffahrtsanlagenrechtlichen Bewilligung an die via donau in kostendeckender Höhe vorzusehen. Zahlungen sollen monatlich in Form einer Akontozahlung erfolgen, wobei die von einem Wirtschaftsprüfer geprüfte Jahresendabrechnung und Offenlegung der entstandenen Kosten die Transparenz sicherstellen. Allfällige Differenzbeträge sind nach der Erstattung der Jahresendabrechnung auszugleichen.
- Bei direkter Verrechnung zwischen Schleusenbetreibern und via donau entfällt die Notwendigkeit, die Aufgaben gemäß § 10 Abs. 2 Z 1 Wasserstraßengesetz vom Bund finanziell auszugleichen.

Art. 2 Änderung des Schifffahrtsgesetzes

- Im Sinne des Verursacherprinzips wäre festzulegen, dass die Kosten der schifffahrtspolizeilichen Verkehrsregelung bei den Schleusen gänzlich vom Inhaber der schifffahrtsanlagenrechtlichen Bewilligung zu tragen sind und hiefür daher keine Bestimmung der Kosten durch Verordnung zu erfolgen hätte.
- Auf Grund der aktuellen Betriebsstruktur im Schleusenbetrieb ergibt sich ein Personalbedarf von maximal 59 Vollzeitäquivalenten (VZÄ). Dieser wurde in der

Vergangenheit im Zusammenhang mit Doppelbesetzungen in Folge von Nachbesetzungen temporär überschritten.

- Der festgelegte Personaldeckel sowie die Meldeverpflichtung für die temporären Doppelbesetzungen sollen Planungssicherheit und Verlässlichkeit für den Inhaber der schiffahrtsanlagenrechtlichen Bewilligung gewährleisten.
- Reinigungskräfte sind vom Personaldeckel ausgenommen.
- Die Zahlungsmethoden für Organmandate in der Schifffahrt sollen durch diese Regelung konkretisiert werden.

Ich stelle daher den

Antrag,

die Bundesregierung wolle den Entwurf eines Bundesgesetzes, mit dem das Wasserstraßengesetz und das Schifffahrtsgesetz geändert werden, samt Erläuterungen, Textgegenüberstellung und Wirkungsfolgenabschätzung dem Nationalrat zur verfassungsgemäßen Behandlung zuleiten.

14. Oktober 2025

Peter Hanke
Bundesminister