

Erläuterungen

Allgemeiner Teil:

Hauptgesichtspunkte des Entwurfs:

§ 39 des Schifffahrtsgesetzes – SchFG, BGBl. I Nr. 62/1997, legt fest, dass die Kosten für die schifffahrtspolizeiliche Regelung an den Schleusen vom Inhaber der schifffahrtsanlagenrechtlichen Bewilligung (Inhaber der Schleusenanlage) zu tragen sind. Genaue Regelungen hierfür wurden in der Verordnung über die Kosten der schifffahrtspolizeilichen Verkehrsregelung, Überwachung und Hilfeleistung auf Wasserstraßen, BGBl. II Nr. 192/2016, festgelegt.

Für den Betrieb der neun Schleusen auf der Donau ist eine permanente schifffahrtspolizeiliche Verkehrsregelung durch eine Schleusenaufsicht notwendig, wodurch erhebliche Personal- und Sachaufwendungen entstehen.

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

Schon im ersten Jahr der Ausgliederung des Schleusenbetriebs bestand eine deutliche Unterbedeckung durch nicht von der Verordnung abgedeckte Sachverhalte und falsch festgelegte Berechnungsgrundlagen. Diese strukturelle Unterbedeckung musste bis dato im jährlichen Einvernehmen zwischen BMIMI und der Gesellschaft mit Bundesmitteln ausgeglichen werden. Die Finanzierungslücke 2024 betrug 2 480 692,59 Euro.

Mit der vorgeschlagenen 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 ministerielles Einschreiten mehr erforderlich ist.

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

Kompetenzgrundlage:

Die Zuständigkeit des Bundes zur Erlassung des vorgeschlagenen Bundesgesetzes ergibt sich aus Art. 10 Abs. 1 Z 9 („Verkehrswesen bezüglich der Schifffahrt, soweit diese nicht unter Art. 11 fällt“; „Strom- und Schifffahrtspolizei, soweit sie nicht unter Art. 11 fällt“) und Z 10 („Bau und Instandhaltung von Wasserstraßen“) sowie Art. 11 Abs. 1 Z 6 B-VG.

Besonderer Teil:

Zu Artikel 1 (Änderung des Wasserstraßengesetzes):

Zu Z 1 (Inhaltsverzeichnis zum WaStG):

Ergänzung des Inhaltsverzeichnisses um die Überschrift zum vorgeschlagenen neuen § 17a (Z 5).

Zu Z 2 (§ 2 Abs. 2, § 5, § 8, § 11 Abs. 4, § 11a, § 11b Abs. 1, § 11c, § 14 Abs. 1, § 16 Abs. 3 und 4, § 18 Abs. 1, 3 und 4, § 19, § 20 Abs. 2, § 22 Abs. 1, 3 und 5, § 23 Abs. 1 und 2, § 24 Abs. 3, § 26 Abs. 1 sowie § 32 WaStG):

Anpassung veralteter Ministerialbezeichnungen an § 1 Abs. 1 des Bundesministeriengesetzes 1986 – BMG, BGBl. Nr. 76/1986, in der Fassung der Bundesministeriengesetz-Novelle 2025, BGBl. I Nr. 10/2025.

Zu Z 3 (§ 16 Abs. 5 und § 18 Abs. 5 WaStG) und Z 6 (§ 18 Abs. 2 WaStG):

Bei direkter Verrechnung zwischen Schleusenbetreibern und der Gesellschaft entfällt die Notwendigkeit, dass der Bund die Aufgaben gemäß § 10 Abs. 2 Z 1 WaStG finanziell abgilt. Es wird daher der Entfall des § 18 Abs. 2 WaStG vorgeschlagen.

Die Verweisungen in § 16 Abs. 5 und § 18 Abs. 5 WaStG sind entsprechend anzupassen.

Zu Z 4 (§ 17 Abs. 3a und 3b WaStG):

Es soll geregelt werden, dass der Bund für die Nutzung von Liegenschaften, die er durch privatrechtlichen Akt zur Erhaltung an die Gesellschaft übertragen hat, 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 Gesellschaft im Einvernehmen mit dem Bund auf einer in ihrem Eigentum oder Fruchtgenuss stehenden Liegenschaft neu errichtet werden

Zu Z 5 (§ 17a WaStG samt Überschrift):

Die Kosten für den Schleusenbetrieb entstehen direkt bei der Gesellschaft. Es wäre daher im Interesse der Verwaltungsvereinfachung, eine direkte Zahlung des Inhabers der schiffahrtsanlagenrechtlichen Bewilligung an die Gesellschaft in kostendeckender Höhe vorzusehen. Zahlungen sollen in Form einer Akontozahlung monatlich stattfinden, wobei die von einem Wirtschaftsprüfer geprüfte Jahresendabrechnung und Offenlegung der entstandenen Kosten Transparenz sicherstellen. Allfällige Differenzbeträge sind nach der Erstattung der Jahresendabrechnung auszugleichen.

Zu Z 7 (§ 35 Abs. 5 WaStG):

Inkrafttretensbestimmung.

Zu Artikel 2 (Änderung des Schiffahrtsgesetzes):

Zu Z 1 (§ 23 Abs. 1, § 37 Abs. 1 Z 1 und Abs. 3, § 38 Abs. 4 und 8, § 43 Abs. 1, § 71 Abs. 3, § 80 Abs. 4, § 86 Abs. 1 Z 1 und Abs. 3, § 93 Abs. 1, § 96 Abs. 1 Z 1 sowie Abs. 3 und 4, § 108 Abs. 2 Z 2 und Abs. 3 sowie § 113 Abs. 1 Z 1 sowie Abs. 3 und 4 SchFG), Z 5 (§ 109 Abs. 10, § 128 Abs. 1 Z 1 und Abs. 2, § 132 Abs. 1, § 135 Abs. 6 und 11, § 138 Abs. 1, § 144, § 145 Abs. 1, § 150 Abs. 4 und 10, § 153 Abs. 1, § 154 Abs. 1 Z 1 sowie Abs. 2, 3 und 4 sowie § 163 SchFG) und Z 7 (§ 163 Abs. 2, 3 und 5 SchFG):

Anpassung veralteter Ministerialbezeichnungen an § 1 Abs. 1 BMG in der Fassung der Bundesministeriengesetz-Novelle 2025, BGBl. I Nr. 10/2025.

Zu Z 2 (§ 29 Abs. 2 SchFG):

Vorgeschlagen wird die Aufnahme der amtlichen Abkürzung des WaStG, um Verweisungen im vorgeschlagenen § 39 Abs. 1 (Z 3) einfacher gestalten zu können.

Zu Z 3 (§ 39 SchFG samt Überschrift):

Im Sinne des Verursacherprinzips wäre festzulegen, dass die Kosten der schiffahrtspolizeilichen Verkehrsregelung bei den Schleusen gänzlich vom Inhaber der schiffahrtsanlagenrechtlichen 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.

Zu Z 4 (§ 42 Abs. 4 SchFG):

Die Zahlungsmethoden für Organmandate sollen durch diese Regelung konkretisiert werden. Aus Praktikabilitätsgründen sollen die Schiffahrtsaufsichtsorganen (wie auch in § 50 Abs. 8 des Verwaltungsstrafgesetzes 1991 – VStG, BGBl. Nr. 52/1991) ermächtigt werden, den Strafbetrag per Kreditkarte oder Bankomatkarte einzuheben. Dabei soll es sich um eine Befugnis des Organs, nicht um ein subjektives Recht des bzw. der Beanstandeten handeln (so kann eine Kartenzahlung versagt werden, wenn zB ein Bezahlerterminal nicht verfügbar ist oder nicht mitgeführt wird etc.).

Die „individuelle Ermächtigung“ des § 50 Abs. 3 VStG gibt es nicht mehr. An ihre Stelle ist eine generelle Ermächtigung in § 50 Abs. 9 VStG für Organe des öffentlichen Sicherheitsdienstes getreten. Da auch die Organe der Schiffahrtsaufsicht generell ermächtigt sind, erscheint ein Verweis auf die Urkunde obsolet. Der neue § 50 Abs. 3 VStG regelt, dass die (generelle) Ermächtigung individuell entzogen werden kann.

Es soll auch klargestellt werden, dass sowohl Organe der Schiffahrtsaufsicht als auch Organe des öffentlichen Sicherheitsdienstes in ihrem durch Verordnung festgelegten Kompetenzbereich ermächtigt sind, mit Organstrafverfügungen gemäß § 50 Abs. 1 VStG Geldstrafen einzuheben.

Zu Z 6 (§ 158 Abs. 18 SchFG):

Inkrafttretensbestimmung.