

---

RN/41

## 5. Punkt

**Beschluss des Nationalrates vom 20. November 2025 betreffend ein Bundesgesetz, mit dem das Wasserstraßengesetz und das Schifffahrtsgesetz geändert werden (251 d.B. und 285 d.B. sowie 11715/BR d.B.)**

**Vizepräsident Günther Ruprecht:** Wir gelangen nun zum 5. Punkt der Tagesordnung.

Berichterstatter ist Herr Bundesrat Daniel Schmid. – Ich bitte um den Bericht.

---

RN/42

**Berichterstatter Daniel Schmid:** Ich darf den Bericht des Ausschusses für Verkehr über den Beschluss des Nationalrates vom 20. November 2025 betreffend ein Bundesgesetz, mit dem das Wasserstraßengesetz und das Schifffahrtsgesetz geändert werden, bringen.

Der Bericht liegt Ihnen schriftlich vor, ich komme daher zur Antragstellung:

Der Ausschuss für Verkehr stellt nach Beratung der Vorlage einstimmig den **Antrag**, gegen den vorliegenden Beschluss des Nationalrates keinen Einspruch zu erheben.

**Vizepräsident Günther Ruprecht:** Vielen Dank für den Bericht.

Wir gehen nun in die Debatte ein.

Zu Wort gemeldet ist Herr Ing. Thomas Schmid. – Herr Bundesrat, ich erteile dir das Wort.

11.57

**Bundesrat Ing. Thomas Schmid (SPÖ, Burgenland):** Sehr geehrter Herr Vizepräsident! Sehr geehrte Frau Ministerin! Liebe Kolleginnen und Kollegen im Bundesrat! Werte Besucher und Zuseher via Livestream! Wir behandeln heute die Themen Wasserstraßengesetz und Schifffahrtsgesetz. Auch bei diesen Gesetzen wurde wieder die Vereinfachung, die Digitalisierung ins Auge gefasst.

Ich möchte heute die Gelegenheit nutzen, um einige Punkte dieser Novelle zum Wasserstraßengesetz und zum Schifffahrtsgesetz hervorzuheben. Die Änderungen mögen auf den ersten Blick technisch erscheinen, in Wahrheit betreffen sie aber zentrale Bereiche der Infrastruktur, der Sicherheit und der modernen Verwaltung.

Im Bereich des Schifffahrtsgesetzes stehen die Regelungen für die Schleusenanlagen im Mittelpunkt. Österreich verfügt über neun große Schleusen, die für die Abwicklung des Verkehrs auf der Donau unverzichtbar sind. Sie sind längst ein erheblicher Wirtschaftsfaktor, vom internationalen Gütertransport bis zum stetig wachsenden Bereich des Tourismus auf der Donau. Ohne diese Anlagen ist ein reibungsloser Ablauf natürlich nicht denkbar.

Die Schleusenanlagen werden jährlich im Schnitt von rund 12 000 Schiffen passiert. In der Hauptsaison sind es zum Beispiel in der Anlage in Freudensau bis zu 45 Schiffe täglich, vom kleinen Sport- über das Frachtschiff bis hin zu großen Personenschiffen.

Ein Dank sei natürlich an dieser Stelle auch den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern ausgesprochen, die Tag für Tag für einen reibungslosen Ablauf

sorgen, damit diese Durchfahrten dementsprechend durchgeführt werden können. (*Beifall bei der SPÖ und bei Mitgliedern des Bundesrates von der ÖVP.*)

Mit der nun vorliegenden Gesetzesänderung schaffen wir für diesen Bereich mehr Effizienz und weniger bürokratische Hürden. In der Vergangenheit wurde die finanzielle Unterdeckung von rund 2,5 Millionen Euro pro Jahr vom Bund bezahlt. Diese Kosten für den Schleusenbetrieb werden künftig nach dem Verursacherprinzip umgelegt. Damit entfallen umständliche behördliche Zwischenschritte, was sowohl die Verwaltung entlastet als auch zu klaren und transparenten Abläufen führt.

Wir setzen außerdem wichtige Modernisierungen um, damit man künftig Organmandate auch digital überweisen kann – sprich per Debit- oder Kreditkarte – und natürlich auch die Organmandate, wenn der Sicherheitsdienst oder auch die Schifffsaufsicht berechtigt sind, Organstrafverfügungen auszustellen und auch einzuheben.

Mit den Änderungen im Wasserstraßengesetz wird, da mehrere bisher nötige Genehmigungen wegfallen, auch erleichtert, dass das Bundesheer im Einsatz wassergebundene Fahrzeuge auch am Bodensee einsetzen kann. Das schafft natürlich schnellere Abläufe und eine klare Rechtslage.

Ein weiterer Punkt ist: Es wird zudem die Novelle der TEN-V-Richtlinie der EU umgesetzt, mit der präzisere Zuständigkeiten und eine neue Kontrolldatenbank für eine effizientere Überwachung der gewerblichen Schifffahrt umgesetzt werden können.

Geschätzte Kolleginnen und Kollegen! Damit schaffen wir ein modernes, transparentes und für Zukünftiges bereites Regelwerk. Wir erhöhen die Sicherheit, reduzieren Bürokratie und verbinden wirtschaftliche mit ökologischen Interessen. Die Digitalisierung sticht, weswegen wir auch hier bei

diesen beiden Gesetzen eine Lanze dafür brechen, und deswegen wurde auch diese Novellierung durchgeführt. (*Beifall bei der SPÖ sowie des Bundesrates Schwindsackl [ÖVP/Stmk.].*)

Sehr geehrte Frau Minister, ich danke natürlich allen, die an dieser Novelle mitgewirkt haben. Ich ersuche Sie, meine sehr geehrten Damen und Herren im Bundesrat, um breite Zustimmung zu dieser sinnvollen und ausgewogenen gesetzlichen Anpassung. – Herzlichen Dank. (*Beifall bei SPÖ und ÖVP.*)

12.01

**Vizepräsident Michael Wanner:** Als Nächste zu Wort gemeldet ist Frau Bundesrätin Barbara Prügl. Ich erteile es ihr.

RN/44

12.02

**Bundesrätin Barbara Prügl (ÖVP, Oberösterreich):** Sehr geehrter Herr Vizepräsident! Geschätzte Frau Bundesministerin! Werte Kolleginnen und Kollegen! Sehr geehrte Damen und Herren! Mein Kollege hat mit den technischen Daten begonnen; ich möchte gerne vielleicht mit einem allgemeinen Blick auf die Donau beginnen – auch aus gutem Grund.

Ja, die Donau ist für Österreich Tourismusmagnet, Wirtschaftskraft und Lebensader zugleich – Lebensader, weil es einfach schön ist, dort zu leben, was ich durchaus behaupten kann, weil ich aus der ersten Donautalgemeinde Österreichs komme – das weiß wahrscheinlich niemand –, und zwar ist das die Grenzgemeinde Freinberg. Dort steht auch der österreichische Grenzstein Nummer eins, und zwar in der Ortschaft Achleiten. Die ist manchen vielleicht bekannt, dort gibt es nämlich den Flusspegel Achleiten, der leider gerade zu Hochwasserzeiten schon immer ein Thema ist: Damit weiß man, wie es bei der

Donau mit den Hochwassermengen ausschaut, wie sehr sie anschwillt. Das beginnt in Achleiten, in meiner Gemeinde in Freinberg.

Ja, in meiner Gemeinde wurde die Donau bereits im 17. Jahrhundert zum Gütertransport genutzt, und zwar um abgebauten Tegel ins bayerische Obernzell zu verschiffen. Das waren natürlich kleine Anfänge – aber betreffend kleine Anfänge muss ich mich gleich korrigieren: Wir wissen natürlich auch, dass es den Donaulimes gibt, also auch die Römer haben die Donau schon als Handelsroute zu schätzen und zu nutzen gewusst.

Wenn wir uns jetzt aber die heutigen Zahlen anschauen, erkennen wir sehr wohl die Wichtigkeit der Wasserstraße Donau, und gerade in Anknüpfung zum vorigen Tagesordnungspunkt möchte ich ergänzen: Sie ist auch ein Transportweg – nämlich die Wasserstraße –, die neben der Straße, neben der Schiene ebenfalls sehr, sehr wichtig ist. Auch die Wasserstraße Donau und weitere sind natürlich sehr, sehr wichtig und wesentlich für uns, für Österreich, und für ganz Europa.

Zu den Zahlen: 76 000 Schiffseinheiten sind alleine im Jahr 2024 durch die neun österreichischen Schleusenanlagen gefahren; das sind im Schnitt 8 450 Schiffe pro Schleuse. Mein Kollege hat natürlich aus Wiener Sicht berichtet, ich werde das jetzt allgemein beleuchten. Natürlich sind die Mengen im oberen Donautal in Oberösterreich, von der Grenze Deutschland-Österreich bis nach Linz, etwas kleiner, dann aber, vor allem beim Hafen in Linz, werden die Transportmengen wesentlich größer, daher möchte ich ganz besonders die Wichtigkeit des Wirtschaftsstandortes Oberösterreich erwähnen.

Oberösterreich nutzt auch die Donau sehr wohl und sehr gerne und sehr gut – gerade für den Import, den Export und den Transit –, und da ist gerade der Werkshafen der Voestalpine in Linz sehr bedeutend. Wenn man nämlich im Vergleich jetzt das obere Donautal mit einer Transportmenge von ungefähr

2 Tonnen, die von Deutschland nach Linz transportiert werden, betrachtet, sieht man, dass sich ab Linz die Menge verdoppelt, was sehr bedeutend ist.

Wie eingangs erwähnt: Es gab 76 000 Schleuseneinheiten – da muss ich aber dann schon noch erläutern, dass zum Beispiel in dieser Zahl 43 000 Personenschiffe erfasst sind, die durchs schöne, herrliche Donautal reisen, und das sind immerhin 1,1 Millionen Personen, die im Endeffekt diese Wasserstraße auch touristisch nutzen. Alleine im Gütertransport wurden im Jahr 2024 33 000 Schiffe mit 6,6 Millionen Tonnen alleine durch Österreich transferiert – und die Binnenschifffahrt innerhalb Österreichs ist da jetzt noch gar nicht angesprochen. Das möchte ich besonders anmerken, weil das ebenso zur Entlastung unserer Straßen beiträgt, was sehr wesentlich ist. (*Beifall bei ÖVP und SPÖ sowie der Bundesrätinnen Jagl [Grüne/NÖ] und Deutsch [NEOS/W].*)

Jetzt kommen wir natürlich zum Wesentlichen, der Gesetzesänderung. Warum kommt es zur Gesetzesänderung?

Zu den Schleusenanlagen bei den Kraftwerken: Es gibt, wie schon erwähnt, in Österreich neun Donauschleusen, dafür braucht es eine schifffahrtspolizeiliche Verkehrsregelung und eine Schleusenaufsicht und dafür braucht man natürlich auch entsprechendes Personal, und das verursacht einen entsprechenden Sachaufwand.

Im Jahr 2005 hat es die Bundesregierung so geregelt, dass die Verantwortung für den Betrieb der Schleusen an die Via Donau übertragen wurde, und seitdem hat der Bund die jährlichen Fehlbeträge an die Via Donau ausgleichen müssen – und das waren im vergangenen Jahr 2,5 Millionen Euro. Mit dem nun vorliegenden Gesetz wird geregelt, dass diese Zahlungen künftig nicht mehr vom Bund getragen werden, sondern die vollständige Kostendeckung nach dem Verursacherprinzip durch die Betreiber der Kraftwerke – in diesem Fall ist das der Verbund – getragen wird. Es ist somit eine Direktverrechnung zwischen den

Schleusenbetreibern und der Via Donau, und der Bund wird dadurch außen vor gelassen, was eigentlich logisch ist. Also ich würde fast sagen, das jetzt ist eine Korrektur der gesetzlichen Änderung 2005. Das mit dieser gesamten Umstellung hat aber auch seinen Sinn gehabt, aber es ist Zeit geworden, und deshalb ist diese Regelung eine sehr, sehr wichtige.

Ich möchte – abgesehen von der Donau – schon noch einen Blick auch auf ein anderes Gewässer werfen. Es gab nämlich eine wichtige Forderung, die mit dieser Novelle gleichfalls umgesetzt wird: Dabei geht es um die Bundesheerfahrten auf dem Bodensee. Die können mit dieser Regelung nun unbürokratisch und ohne Bodenseepatent beziehungsweise ohne sonstige Spezialgenehmigungen auch den Bodensee nutzen, was eine wesentliche Forderung war, die damit auch vernünftig gelöst worden ist.

Sehr geehrte Damen und Herren! Ich finde die neue Kostenregelung – im Speziellen natürlich, wenn wir auf unsere Donau blicken – für den Schleusenbetrieb sehr, sehr wesentlich mit drei wichtigen Entlastungseffekten, und zwar entlasten wir den Staatshaushalt, wir sorgen für einen Bürokratieabbau und wir schaffen eine klare Zuständigkeit. – Danke schön.  
(*Beifall bei ÖVP und SPÖ sowie der Bundesrätin Deutsch [NEOS/W].*)

12.08

**Vizepräsident Michael Wanner:** Als Nächster zu Wort gemeldet ist Herr Bundesrat Günter Pröller. Ich erteile es ihm.

RN/45

12.08

**Bundesrat Günter Pröller (FPÖ, Oberösterreich):** Recht herzlichen Dank, Herr Präsident! Frau Minister! Geschätzte Kolleginnen und Kollegen! Werte Zuschauer hier im Saal und vor den Bildschirmen. Ja, wie meine Vorredner

bereits erwähnt haben, geht es jetzt um eine schifffahrtspolizeiliche Regelung an den Schleusenanlagen.

Ja, die Wasserstraßen sind ein großer Wirtschaftsfaktor im Bereich der Schifffahrt und – wir haben es beim vorherigen Tagesordnungspunkt besprochen – als Wasserstraße auch eine Alternative zur Straße, zur Bahn. Es wurde auch schon erwähnt: So ein Güterschiff hat eine Ladekapazität von 150 bis 200 Lkws, daher wird es auch in Zukunft immer wichtiger, die Wasserstraße auszubauen.

Der Verbund ist Österreichs größtes Stromunternehmen und ist auch der Betreiber der Donaukraftwerke und damit auch der neun Schleusenanlagen. Derzeit wird in Aschach an der Donau, also in meiner Nachbargemeinde, eine der vier Kaplan-Turbinen sowie eine der zwei Schiffsschleusen im Wasserkraftwerk Aschach an der Donau saniert. Ich kenne einige Mitarbeiter aus Feldkirchen an der Donau, die dort vor Ort sind, daher möchte ich auch die Möglichkeit nutzen und mich recht herzlich bei allen Mitarbeitern und Mitarbeiterinnen bedanken, die wirklich dort vor Ort arbeiten. Wenn man sich vorstellt, dass so ein Turbinenlaufrad an die 8,5 bis 9 Meter Durchmesser hat und 162 Tonnen schwer ist, weiß man, was man da können muss und welche Leistung man da erbringt. Also von meiner Seite einmal recht herzlichen Dank!  
*(Beifall bei FPÖ und ÖVP.)*

Das Wasserkraftwerk Aschach an der Donau wurde ja von 2006 bis 2010 komplett ausgetauscht und ist zu einer der leistungsstärksten Laufkraftanlagen Mitteleuropas aufgerüstet worden. Heute zählt das Wasserkraftwerk Aschach auch aufgrund der hohen Fallhöhe zu den leistungsstärksten und effizientesten in Mitteleuropa, und es hat auch die tiefste Schiffsschleuse der österreichischen Donau. Die Donau ist somit eine der wesentlichsten Wasserstraßen in ganz Europa.

2024 wurde durch eine Gott sei Dank sehr günstige Fahrwasserbedingung eine Steigerung um 8,8 Prozent erreicht – auf 6,6 Millionen Tonnen verschiffter Güter über die österreichische Donau.

2005 – Kollegin Prügl hat es angesprochen – haben wir das Betreiben der Schleusen an die Via Donau übergeben, und seither zahlt der Bund die finanzielle Unterdeckung. 2024 waren es in diesem Fall 2,5 Millionen Euro.

Das wird eingespart, das hast du gesagt; der Staat spart sich Geld. Es wird das Verursacherprinzip eingeführt, und durch eine direkte Verrechnung soll es auch zu einer Entlastung und zu einer Vereinfachung kommen. – Ich höre, wie es immer so schön heißt, die Worte, aber die Frage ist, ob das dann wirklich so passiert, dass wir das machen.

Eines muss man auch immer wieder sagen: Wenn es heißt, der Staat spart sich etwas, dann muss man im Umkehrschluss fragen, wer denn das am Ende des Tages zahlt. – Das sind in erster Linie einmal die Frächter, die die Schiffe beladen; die schlagen das wieder auf die Container um, und am Ende des Tages ist es leider immer wieder so, dass es die Endverbraucher zahlen. Das muss man auch immer wieder bedenken.

Neben den Güterschiffen ist auch der Tourismus ein starker Motor für die Donau. Rund eine Million Passagiere wird, wie man so sagt, auf der blauen Donau befördert. Wie gesagt, ich lebe ja an der Donau – Feldkirchen an der Donau ist ja gleich daneben; Aschach ist gleich gegenüber –, und man sieht da wirklich, wie intensiv das genutzt wird, daher ist der Ausbau notwendiger denn je.

Wir werden dem also zustimmen, und wir werden auch dem Wasserstraßengesetz zustimmen, weil es gerade für meine Kameraden im österreichischen Bundesheer zu einer Erleichterung kommen wird, wenn

zukünftige, aufwendige, teilweise mehrfache Genehmigungen nicht mehr notwendig sind. (*Beifall bei der FPÖ und bei Mitgliedern des Bundesrates von der ÖVP.*)

12.12

**Vizepräsident Michael Wanner:** Als Nächste zu Wort gemeldet ist Frau Bundesrätin Simone Jagl. Ich erteile es ihr.

RN/46

12.12

**Bundesrätin Simone Jagl** (Grüne, Niederösterreich): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! Sehr geehrte Frau Ministerin! Werte Zuseherinnen und Zuseher zu Hause vor den Bildschirmen! Wir haben es jetzt schon gehört – das ist immer so ein bisschen der Fluch der Letzten, die dran ist, wenn wir dafür stimmen; ich sage gleich etwas vorweg –: Wir haben hier eine Novelle, die auf den ersten Blick sehr technisch anmutet. Es geht um Änderungen im Wasserstraßen- und im Schifffahrtsgesetz, konkret um die Regelungen an den Schleusenanlagen entlang der Donau.

Künftig gilt das Verursacherprinzip: Die Kosten werden jene tragen, die sie auch verursachen. Wir haben auch schon gehört, das entlastet das Bundesbudget, den Bundeshaushalt um jährlich 2,5 Millionen Euro und schafft auch eine saubere und transparente Systematik. Die Abläufe werden schlanker. Das ist richtig und das ist sachlich und dem stimmen wir wie gesagt gerne zu.

Auch ich möchte aber den Blick ein bisschen weiter schweifen lassen und ein bisschen über die Donau reden. Die Donau ist ja ein Teil unserer Identität als Österreicherinnen und Österreicher. Sie ist eine Transportroute, sie ist aber auch Lebensraum, sie ist Klimaschutzfaktor, sie ist Wirtschaftsfaktor und sie ist Erholungsraum.

Die Donau ist auf österreichischem Staatsgebiet rund 350 Kilometer lang und sie wird heute längst nicht so genutzt, wie sie genutzt werden könnte: Nur 2 Prozent unseres Güterverkehrs finden dort statt – das fand ich sehr interessant bei der Recherche –, obwohl die Güterschiffe je nach Kapazität der Schiffe die Transportleistung von 150 bis 200 Lkws erbringen können und obwohl der Transport per Schiff um 70 Prozent weniger Energie verbraucht als jener per Lkw – das heißt, weniger CO<sub>2</sub>, weniger Lärm und erheblich weniger Kosten für die Straßenerhaltung. Das ist also nicht nur viel Potenzial, das wir ausschöpfen könnten, sondern es zeigt uns auch, dass Europa recht hat, wenn es die Wasserstraßen als zentrale Säule der Dekarbonisierung des Verkehrs fördert.

Wir haben schon gehört: Neun große Schleusenanlagen haben wir in Österreich und die werden teilweise über 10 000 Mal im Jahr passiert. Das sind durchschnittlich 30 Schiffe pro Tag – das muss man sich einmal vorstellen, das ist schon eine ganze Menge. Kollege Pröller hat es auch angesprochen: Diese Passagen sind sehr komplex, da braucht es eben tatsächlich jene Menschen, die wirklich oft unsichtbar bleiben – die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Schleusenaufsicht und der Schifffahrtspolizei. Sie sorgen Tag für Tag für Sicherheit, und das in einem wirklich komplexen Ablauf, damit diese Abläufe eben reibungslos funktionieren. Da möchte ich mich auch einmal wirklich ganz herzlich für diesen reibungslosen Ablauf bedanken. (*Beifall bei Grünen und ÖVP.*)

Die Donau ist aber nicht nur Logistik, sondern sie ist auch Erlebnis: 500 Kilometer Treppelwege – ich wusste auch nicht, dass das so heißt –, das sind die Begleitwege, die es früher entlang der Wasserstraßen gab. Davon sind etwa die Hälfte Radwege, die jährlich von rund einer Million Radfahrerinnen und Radfahrern genutzt werden.

Wir haben auch gehört, rund eine Million Menschen fahren jedes Jahr mit Schiffen, um die Donau zu erleben. Ich konnte das vor einigen Jahren sehen, als ich Besuch aus Kanada hatte. Eine meiner besten Freundinnen war mit ihrer Mutter da, und eines der ersten Dinge, die sie gesagt hat, war: Bitte organisier uns eine Fahrt auf der Donau! – Das geht also auch über den Atlantik, dass eine Fahrt auf der Donau etwas Nettet ist, das man unbedingt erleben muss, auch wenn man nur eine Woche hier ist. Die Donau ist also wirklich ein touristisches Juwel, ein Raum, den Menschen erleben wollen und der Österreich wie gesagt weit über die Grenzen hinaus attraktiv macht.

Jetzt komme ich zu einem Punkt, der uns Grünen natürlich besonders wichtig ist und den wir gerne hervorheben: Sie ist ein ökologischer Schatz.

Glücklicherweise wird der Donau immer mehr Platz gegeben. Das bedeutet Renaturierung, das bedeutet Rückbau und Entfernen von Betonverbauungen, das bedeutet Hochwasserschutz. Diese Bedeutung kann ich gerade im Hinblick auf die Klimakrise nicht stark genug betonen – wie wertvoll das ist.

Im Nationalpark Donauauen leben unzählige geschützte Arten: Sumpfschildkröten, Totholzkäfer, verschiedene Eisvögel und Seeadler, um nur einige zu nennen. Wir dürfen den Wert dieses Naturraums nicht unterschätzen und müssen uns tatsächlich überlegen und ernsthaft anerkennen, wie sensibel und wie schützenswert dieser Naturraum ist. Das möchte ich der Regierung mitgeben: Bitte behaltet das auch im Blick, wenn ihr plant, im Naturraum – in der Lobau – Tunnel und Autobahnen zu bauen. (*Beifall bei den Grünen.*)

Wir stimmen hier wie gesagt über eine technische Novelle ab, gleichzeitig sollten wir als Parlament wirklich das im Fokus behalten, was die Donau in Wahrheit ist: ein Schlüssel zur klimafreundlichen Mobilität der Zukunft, ein Lebensraum von unschätzbarem Wert und eine der größten und vielleicht

unterschätztesten Ressourcen unseres Landes. – Danke schön. (*Beifall bei den Grünen.*)

12.18

**Vizepräsident Michael Wanner:** Danke schön.

Weitere Wortmeldungen dazu liegen nicht vor.

Wünscht noch jemand das Wort? – Das ist nicht der Fall. Die Debatte ist geschlossen.

RN/47

## **Abstimmung**

**Vizepräsident Michael Wanner:** Wir gelangen zur Abstimmung. – Bitte nehmen Sie Ihre Plätze ein.

Ich ersuche jene Bundesrätinnen und Bundesräte, die dem Antrag zustimmen, gegen den vorliegenden Beschluss des Nationalrates keinen Einspruch zu erheben, um ein Handzeichen. – Ich sehe **Stimmeneinhelligkeit**. Der Antrag ist somit **angenommen**.