

---

**11715 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen des Bundesrates**


---

# **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**

### **Allgemeiner Teil:**

#### **Hauptgesichtspunkte des Beschlusses:**

§ 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 hiefür 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 Unterdeckung durch nicht von der Verordnung abgedeckte Sachverhalte und falsch festgelegte Berechnungsgrundlagen. Diese strukturelle Unterdeckung 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.

Ein im Zuge der Debatte im Ausschuss des Nationalrates eingebrachter und beschlossener Abänderungsantrag wurde wie folgt begründet:

„Zu Z 1:

Das Befahren des Bodensees mit maschinengetriebenen Booten ist derzeit nur erlaubt, wenn diese über eine Zulassung der dafür zuständigen Behörde verfügen und der Schiffsführer ein sog. „Bodensee-Patent“ besitzt.

Im Sinne einer effizienten militärischen Einsatzvorbereitung ist der uneingeschränkte Einsatz aller sowohl zulaufender als auch bereits vorhandener militärischen Wasserfahrzeuge auf allen Gewässern Österreichs und damit auch auf dem Bodensee notwendig.

Da es einen unverhältnismäßig hohen, nicht zu rechtfertigenden Verwaltungsaufwand verursachen würde, sämtliche Wasserfahrzeuge des Bundesheeres, die alle bereits mit einem militärischen Kennzeichen versehen und daher eindeutig identifizierbar sind, einer weiteren Kennzeichnung durch die für die Zulassung am Bodensee zuständige Behörde zu unterwerfen und Schiffsführer des Bundesheeres, die bereits über eine spezielle, hochqualifizierte und über das zivile Ausbildungsausmaß weit hinausgehende Ausbildung verfügen, noch einmal einer Ausbildung für den Bodensee nach zivilen Ausbildungsausmaßstäben zu unterziehen, soll nun die Ausnahmebestimmung des § 13 Abs. 6 SchFG auch für den Bodensee gelten.“

Der Ausschuss für Verkehr hat den gegenständlichen Beschluss des Nationalrates in seiner Sitzung am 2. Dezember 2025 in Verhandlung genommen.

Berichterstatter im Ausschuss war Bundesrat **Daniel Schmid**.

Gemäß § 30 Abs. 2 GO-BR wurde beschlossen, Bundesrätin Simone **Jagl** mit beratender Stimme an den Verhandlungen teilnehmen zu lassen.

An der Debatte beteiligte sich das Mitglied des Bundesrates **Günter Pröller**.

Bei der Abstimmung wurde einstimmig beschlossen, gegen den Beschluss des Nationalrates keinen Einspruch zu erheben.

Zum Berichterstatter für das Plenum wurde Bundesrat **Daniel Schmid** gewählt.

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

Wien, 2025 12 02

**Daniel Schmid**

Berichterstatter

**Michael Bernard**

Vorsitzender