

ANTRAG

der Abgeordneten Anton Heinzl, Andreas Ottenschläger,
Kolleginnen und Kollegen

betreffend ein Bundesgesetz, mit dem das Wasserstraßengesetz geändert wird

Der Nationalrat wolle beschließen:

Bundesgesetz, mit dem das Wasserstraßengesetz geändert wird

Der Nationalrat hat beschlossen:

Das Wasserstraßengesetz, BGBl. I Nr. 177/2004, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBl. I Nr. 35/2012, wird wie folgt geändert:

1. Im Titel wird nach dem Ausdruck „Wasserstraßengesetz“ der Klammerausdruck „(WaStG)“ eingefügt.

2. Nach § 2 Abs. 1 wird folgende Z 1a eingefügt:

„1a. Beschaffung, Errichtung, Wartung, Instandhaltung und Entfernung der Schifffahrts- und Fahrwasserzeichen einschließlich Lichter, Zubehör und Anlagenteile;“

3. Im § 2 Abs. 1 Z 9 entfällt der Klammerausdruck „flussbauliches Gesamtprojekt“.

4. Nach § 11 Abs. 3 wird folgender Abs. 3a eingefügt:

„(3a) Die bisher im Eigentum des Bundes stehenden Schifffahrts- und Fahrwasserzeichen einschließlich Lichter, Zubehör und Anlagenteile gehen in das Eigentum der Gesellschaft über.“

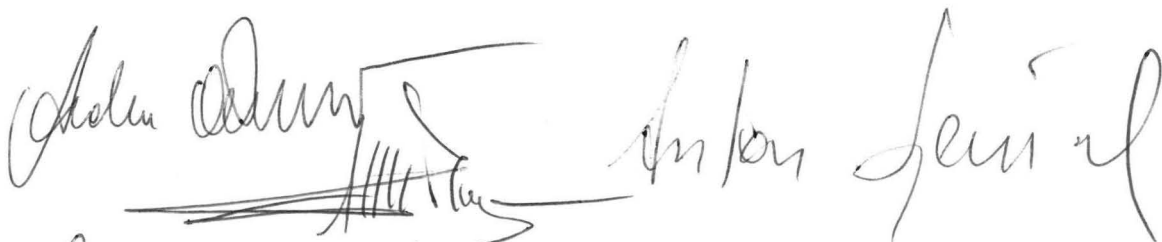
5. In § 18 Abs. 1 wird nach der Wortfolge „hat an die Gesellschaft“ das Wort „für“ und nach dem Ausdruck „Hydrografie“ die Wortfolge „Kennzeichnung der Wasserstraße“ eingefügt.

6. Dem § 18 wird folgender Abs. 5 angefügt:

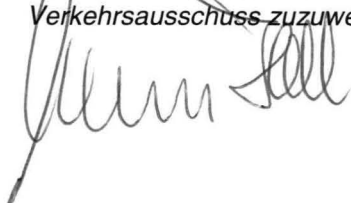
„(5) Eine vorübergehende Verrechnung noch nicht verbrauchter Mittelzuweisungen des Bundes mit vorläufigen Lastständen des Bundes gegenüber der Gesellschaft, die aus unterschiedlichen Abgeltungen nach Abs. 1 bis 3 stammen, ist zulässig.“

7. Dem § 34 wird folgender Abs. 4 angefügt:

„(4) Der Titel, § 2 Abs. 1 Z 1a und 9, § 11 Abs. 3a sowie § 18 Abs. 1 und 5 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. xxx/2017 treten mit 1. Juli 2017 in Kraft.“



In formeller Hinsicht wird ersucht, diesen Antrag unter Verzicht auf eine Erste Lesung, dem Verkehrsausschuss zuzuweisen.



Begründung

I. Allgemeiner Teil

Hauptgesichtspunkte des Entwurfs:

Das Arbeitsprogramm der Bundesregierung 2013-2018 sieht die sparsame und effiziente Neuorganisation der verkehrssicherheitsbehördlichen Agenden unter Bündelung von Ressourcen vor.

Zur Umsetzung dieses Regierungsauftrages wurde seitens des bmvit ein Projekt beauftragt, welches im September 2015 abgeschlossen und von der Ressortleitung genehmigt wurde.

Eines der beschlossenen Maßnahmenbündel sieht die Auslagerung operativer Tätigkeiten der beim bmvit angesiedelten Schifffahrtsaufsicht an die via donau – Österreichische Wasserstraßen-Gesellschaft m.b.H. (im Folgenden „viadonau“ genannt), einen ausgegliederten Rechtsträger des bmvit, vor. Damit kann ein deutlich stärkerer Fokus auf die aufsichtsbehördlichen Tätigkeiten der Schifffahrtsaufsicht gelegt werden.

Hauptbetroffen sind die Arbeiten im Zusammenhang mit den uferseitigen Schifffahrtszeichen und den Fahrwasserzeichen. Deren Beschaffung, Errichtung, Wartung, Instandhaltung und Entfernung soll zukünftig durch die viadonau erfolgen. Die Arbeiten erfolgen formal über Anordnung und unter Aufsicht der Schifffahrtsaufsicht, bei der die gemäß § 38 Abs. 1 Z 3 des Schifffahrtsgesetzes – SchFG, BGBl. I Nr. 62/1997, normierte Zuständigkeit und Verantwortlichkeit für diese schifffahrtspolizeilichen Aufgaben verbleibt. Doppelgleisigkeiten entstehen nicht, da mit Anordnung und Aufsicht nicht die physische Anwesenheit von Schifffahrtsaufsichtsorganen während der gesamten Dauer der Durchführung der Arbeiten gemeint ist, sondern in erster Linie, dass die Festlegung der Standorte der uferseitigen Schifffahrtszeichen und der Fahrwasserzeichen durch die Schifffahrtsaufsicht erfolgt und diese für die Standortwahl und korrekte Aufstellung letztendlich verantwortlich ist.

Finanzielle Auswirkungen:

Durch die Überführung der operativen Aufgaben zur Kennzeichnung der Wasserstraße an die viadonau entstehen bei der Schifffahrtsaufsicht sofort wirksame Einsparungen in Höhe von jährlich rund 110 000 Euro, die aus reduzierten Sach- und Materialaufwendungen resultieren. Darüber hinaus sind mittelfristig Einsparungen von Personal- und Gerätekosten möglich, nicht zuletzt durch die angestrebte Fokussierung der frei werdenden Personalressourcen auf aufsichtsbehördliche Tätigkeiten.

Seitens viadonau erhöht sich durch die Übernahme der zusätzlichen operativen Tätigkeiten der Aufwand der Gesellschaft jährlich um den Betrag von rund 564 000 Euro. Der bei viadonau anfallende Zusatzaufwand wurde wie folgt abgeschätzt:

Aufwände viadonau:	Euro:
Personal- und Gemeinkosten	334 000
Gerätekosten	119 000
Reisekosten	2 000
Sonstige Sachkosten	48 000
Abschreibungen	61 000
GESAMTKOSTEN	564 000

Die genannten Aufwände sind mit der gemäß § 18 Abs. 1 des Wasserstraßengesetzes durch den Bund an viadonau erfolgenden Entrichtung des Jahrespauschalbetrages in der Höhe von EUR 5 500 000 abgedeckt und können durch Effizienzsteigerungen sowie durch Zusatzeinnahmen aus der Liegenschaftsverwaltung bei viadonau bewältigt werden.

Hiezu ist festzuhalten, dass die Vergabe der von viadonau für den Bund verwalteten marktfähigen Liegenschaften auf Basis von öffentlichen Ausschreibungen zu marktkonformen Preisen erfolgt. Die übrigen Liegenschaften werden unter Anwendung eines transparenten Tarifsystems vergeben. Diese Strategie zur Verwaltung der Liegenschaften ist unabhängig von der Überführung der operativen Agenden zur Kennzeichnung der Wasserstraße an viadonau. Eine signifikante Gebührenerhöhung aus diesem Titel ist daher auszuschließen.

Überdies ist zu berücksichtigen, dass im Zuge der Überführung der operativen Arbeiten an viadonau entsprechende Modernisierungs- und Optimierungsmaßnahmen gesetzt werden, welche einerseits aus der Anpassung des Systems an den Stand der Technik resultieren (Erhöhung der Verkehrsaufwand und der Arbeitssicherheit), andererseits mittel- und langfristig zu einem verringerten Erhaltungsaufwand und somit geringeren Kosten führen werden (Erhöhung der Wirtschaftlichkeit). Als Beispiele seien hier die Anschaffung wartungsärmerer Kunststofftonnen (Bojen) sowie die Solarversorgung und Fernüberwachung von Taktfeuern genannt. Die damit einhergehenden Investitionskosten sind bilanziell als Abschreibung über die jeweilige Nutzungsdauer darzustellen.

Im oben angeführten Zusatzaufwand ist die Nutzung der vorhandenen Synergiepotenziale von rund 250 000 Euro pro Jahr bereits berücksichtigt. Die identifizierten Synergien umfassen die Betreuung der Schifffahrtszeichen und Taktfeuer an Land im Zuge der laufenden Streckenpflege durch vor Ort befindliches viadonau-Personal, das Monitoring von Position und Zustand von schwimmenden Fahrwasserzeichen im Zuge der Naufahrt, die Mitnutzung des nautischen Personals von viadonau zur Kennzeichnung der Fahrrinne und die Mitnutzung bestehender Lagerflächen der viadonau.

Der Zusatzaufwand der viadonau ist auf ein Regelbetriebsjahr bezogen. Zusätzliche Aufwände, die durch die Anpassung des Systems zur Kennzeichnung der Wasserstraße an der Stand der Technik, für Ersatzinvestitionen sowie durch Sanierungsmaßnahmen nach größeren Hochwässern entstehen, werden nach § 18 Abs. 3 des Wasserstraßengesetzes abgegolten.

Kompetenzgrundlage:

Das im Entwurf vorliegende Bundesgesetz stützt sich auf Art. 10 Abs. 1 Z 9 B-VG (Verkehrswesen bezüglich der Schifffahrt).

II. Besonderer Teil

Zu Z 1 (Titel):

Die Einführung einer Abkürzung des Kurztitels erfolgt aus Gründen der leichteren Zitierbarkeit.

Zu Z 2 (§ 2 Abs. 1 Z 1a):

Die Bestimmung erweitert in Zusammenschau des § 10 Abs. 1 Z 1 des Wasserstraßengesetzes den Aufgabenkatalog der viadonau um Beschaffung, Errichtung, Wartung, Instandhaltung und Entfernung der Schifffahrts- und Fahrwasserzeichen einschließlich Lichter, Zubehör und Anlagenteile.

Zu Z 3 (§ 2 Abs. 1 Z 9):

Das „flussbauliche Gesamtprojekt“ ist zwischenzeitig zu einem Maßnahmenkatalog geworden und ist als solches daher nicht mehr anzuführen.

Zu Z 4 (§ 11 Abs. 3a):

Die Bestimmung normiert korrespondierend zu § 2 Abs. 1 Z 1a des Wasserstraßengesetzes den Eigentumsübergang der bisher im Eigentum des Bundes stehenden Schifffahrts- und Fahrwasserzeichen einschließlich Lichter, Zubehör und Anlagenteile an die viadonau.

Zu Z 5 (§ 18 Abs. 1):

Mit den Ergänzungen wird ein grammatikalischer Fehler behoben und der Katalog der im öffentlichen Interesse gelegenen Betriebszwecke der viadonau um die Kennzeichnung der Wasserstraße erweitert.

Zu Z 6 (§ 18 Abs. 5):

Die der viadonau vom bmvit pro Finanzierungstopf ausbezahlten Mittel können periodenbezogen von jenen Kosten abweichen, die pro Finanzierungstopf in derselben Periode tatsächlich verbraucht wurden. Diese Abweichungen bewirken, dass stichtagsbezogen vorübergehend Guthaben und Laststände aus den verschiedenen Finanzierungstöpfen gemäß § 18 Abs. 1 bis 3 des Wasserstraßengesetzes vorliegen können. Im Sinn eines effizienten Liquiditätsmanagements ist es sinnvoll, den Saldo aus Guthaben und Lastständen zu optimieren. Es soll deshalb klargestellt werden, dass eine vorübergehende Saldierung von Guthaben und Lastständen aus den verschiedenen Finanzierungstöpfen zulässig ist.

Zu Z 7 (§ 34 Abs. 4):

Inkrafttretensbestimmung.

