

Vorblatt

Ziele

Ziel 1: Kostendeckung nach dem Verursacherprinzip durch den Inhaber der schifffahrtsanlagenrechtlichen Bewilligung

Ziel 2: Verwaltungsvereinfachung

Ziel 3: Regelung der Zahlungsmethoden für Organmandate und Klarstellung der Ermächtigung

Ziel 4: Entgeltlichkeit für Liegenschaftsnutzung durch den Bund

Inhalt

Das Vorhaben umfasst hauptsächlich folgende Maßnahmen:

Maßnahme 1: Direkte Zahlung an via donau

Maßnahme 2: Vollkostenabrechnung

Maßnahme 3: Regelung der Zahlung von Organmandaten und Klarstellung der Ermächtigung

Maßnahme 4: Verpflichtung zu kostendeckendem Entgelt

Wesentliche Auswirkungen

Das Vorhaben hat wesentliche Auswirkungen auf folgende Wirkungsdimension(en):

Finanzielle Auswirkungen

Unternehmen

Finanzielle Auswirkungen pro Maßnahme

Maßnahme (in Tsd. €)	2026	2027	2028	2029
Einsparung der Zahlung	2.567.000	2.634.000	2.701.000	2.768.000
BMIMI				

Beschreibung der finanziellen Auswirkungen:

Im Jahr 2024 betrug die Refundierung vom Inhaber der schifffahrtsanlagenrechtlichen Bewilligung, der Verbund Hydro Power GmbH (VHP), 3.322.726,41EUR, die tatsächlichen Kosten für den Schleusenbetrieb betrugen jedoch 5.803.419 EUR. Die Finanzierungslücke beträgt daher für das Jahr 2024 2.480.692,59 EUR .

Die strukturelle Unterbedeckung der Kosten des Schleusenbetriebs musste bis dato im jährlichen Einvernehmen zwischen BMIMI und via donau mit Bundesmitteln ausgeglichen werden. Durch die Änderung der Rechtsvorschriften, wäre die Finanzierungslücke nicht mehr vom Bund zu tragen bzw. besteht keine Finanzierungslücke mehr.

Verhältnis zu den Rechtsvorschriften der Europäischen Union

Die vorgesehenen Regelungen fallen nicht in den Anwendungsbereich des Rechts der Europäischen Union

Besonderheiten des Normerzeugungsverfahrens

Keine

Wirkungsorientierte Folgenabschätzung

Novelle des Wasserstraßengesetzes und des Schifffahrtsgesetzes

Einbringende Stelle: Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur

Titel des Vorhabens: Novelle des Wasserstraßengesetzes und des Schifffahrtsgesetzes

Vorhabensart: Gesetz

Inkrafttreten/
Wirksamwerden:

2026

Erstellungsjahr: 2025

Letzte
Aktualisierung:

01.10.2025

Das Vorhaben hat keinen direkten Beitrag zu einem Wirkungsziel.

Problemanalyse

Problemdefinition

§ 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.

Am 1.1.2005 wurden im Zuge der Unternehmensgründung 40 Mitarbeiter der Schifffahrts- und Schleusenaufsicht des BMIMI (vormals BMVIT) an via donau übertragen. Dieser Personalstand von 40 Personen ermöglichte jedoch nur in Personalunion mit der Schifffahrtsaufsicht einen durchgehenden Betrieb der 9 Donauschleusen. Deshalb unterstützte in der Anfangsphase temporär zusätzliches Personal der Schifffahrtsaufsicht bis das via donau Personal den Soll-Stand erreicht hatte.

Dieser wurde bereits in der Aufsichtsratssitzung im April 2005 mit 57 Personen beziffert der sich lt. damaligem Konzept wie folgt zusammensetzte:

- 6 Personen pro Schleuse (54 Personen)
- 3 regionale Leiter

Das Delta von 17 Personen, wurde schrittweise durch Beamte aus anderen Unternehmensbereichen sowie durch Neuaufnahmen geschlossen.

In Summe betrugen die Kosten für den Schleusenbetrieb (mit 40 an Stelle der 57 Personen) im Jahr 2005 rund 2,5 Mio. EUR. Diese setzten sich aus ca. 2 Mio EUR direkten Personalkosten, ca. 180 tsd EUR Sachkosten und ca. 300 tsd EUR Gemeinkosten zusammen. Diese Kosten mussten bereits 2005 durch reguläre §18 Abs. 1 WaStG Mittel gestützt werden. So wurden z.B. die Gemeinkosten deutlich unter dem tatsächlichen Wert errechnet. Diesen Kosten stand eine Bedeckung des §18 Abs. 2 WaStG i.d.H.v. rund 1,9 Mio EUR gegenüber die sich zur Gänze aus der Kostenrefundierung von der VERBUND Hydro Power GmbH (VHP) zusammensetzte.

Im Jahr 2024 betrug die Refundierung von VHP rund 3,3 Mio. EUR, die tatsächlichen Kosten für den Schleusenbetrieb betrugen lt. via donau jedoch rund 5,8 Mio. EUR. Die Finanzierungslücke 2024 betrug rund 2,5 Mio. EUR. Die strukturelle Unterdeckung der Kosten des Schleusenbetriebs musste bis dato im jährlichen Einvernehmen zwischen BMIMI und via donau mit Bundesmitteln ausgeglichen werden.

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

Nullszenario und allfällige Alternativen

Ohne Anpassung wird dem gesetzlich vorgesehenen Verursacherprinzip nicht entsprochen und dem Bund entstehen weiterhin jährlich rund 2,5 Mio Kosten.

Interne Evaluierung

Zeitpunkt der internen Evaluierung: 2030

Es sollen gemeinsam mit via donau die Kosten für die schifffahrtspolizeiliche Verkehrsregelung auf den Schleusen evaluiert werden.

Ziele

Ziel 1: Kostendeckung nach dem Verursacherprinzip durch den Inhaber der schifffahrtsanlagenrechtlichen Bewilligung

Beschreibung des Ziels:

Erreichung einer vollständigen Kostendeckung des Betriebs der neun Schleusen an der Donau durch den Inhaber der schifffahrtsanlagenrechtlichen Bewilligung.

Umsetzung durch:

Maßnahme 2: Vollkostenabrechnung

Wie sieht Erfolg aus:

Indikator 1 [Kennzahl]: Notwendigkeit von Zahlungen des Bundes zur Kostendeckung des Schleusenbetriebs

Ausgangszustand 2024: 5.480.693 EUR	Zielzustand 2026: 0 EUR
-------------------------------------	-------------------------

Bilanz via donau

Kosten des Schleusenbetriebs minus Zahlung der VHP

Ziel 2: Verwaltungsvereinfachung

Beschreibung des Ziels:

Dzt. wird der Kostenersatz vom BMIMI dem Inhaber der schifffahrtsanlagenrechtlichen Bewilligung gemäß § 39 Abs. 2 SchFG mit Bescheid vorgeschrieben und eingehoben.

Umsetzung durch:

Maßnahme 1: Direkte Zahlung an via donau

Wie sieht Erfolg aus:

Indikator 1 [Kennzahl]: Zeit für Belange iZm der Refundierung der Kosten der schifffahrtspolizeilichen Verkehrsregelung bei den Schleusen

Ausgangszustand 2024: 80 h	Zielzustand 2030: 8 h
----------------------------	-----------------------

ELAK

Ziel 3: Regelung der Zahlungsmethoden für Organmandate und Klarstellung der Ermächtigung

Beschreibung des Ziels:

Die Zahlungsmethoden für Organmandate sollen durch diese Regelung konkretisiert werden. Aus praktikabilitätsgründen soll den Schifffahrtsaufsichtsorganen (wie auch in § 50 Abs. 8 VStG) „gestatten“ werden, den Strafbetrag per Kreditkarte/Bankomatkarde einzuhaben. Im Sinne eines Rechts des Organs, nicht eines Rechts des oder der Beanstandeten (wenn z.B. Bezahlterminal nicht verfügbar oder nicht mit etc.).

Es soll 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 einzuhaben.

Umsetzung durch:

Maßnahme 3: Regelung der Zahlung von Organmandaten und Klarstellung der Ermächtigung

Wie sieht Erfolg aus:

Indikator 1 [Meilenstein]: Belege über die Zahlung der Strafbeträge

Ausgangszustand: 2025-08-25

Zielzustand: 2030-01-01

Derzeit werden noch keine Strafbelege ausgestellt. Analyse der Zahlungsformen der Strafbeträge.

Ziel 4: Entgeltlichkeit für Liegenschaftsnutzung durch den Bund**Beschreibung des Ziels:**

Mit der via donau soll für die Benützung Ihrer Liegenschaften durch den Bund ein kostendeckendes Entgelt vereinbart werden müssen.

Umsetzung durch:**Maßnahme 4: Verpflichtung zu kostendeckendem Entgelt****Wie sieht Erfolg aus:****Indikator 1 [Meilenstein]: Miete/Pacht**

Ausgangszustand: 2025-08-25

Zielzustand: 2030-01-01

Miet-/Pachtverträge

Miet-/Pachtverträge

Maßnahmen**Maßnahme 1: Direkte Zahlung an via donau****Beschreibung der Maßnahme:**

Die Kosten für den Schleusenbetrieb entstehen direkt bei der via donau – Österreichische Wasserstraßen-Gesellschaft mbH, es wäre daher im Interesse der Verwaltungsvereinfachung eine direkte Zahlung des Inhabers der schifffahrtsanlagenrechtlichen Bewilligung an via donau in kostendeckender Höhe vorzusehen.

Umsetzung von:**Ziel 2: Verwaltungsvereinfachung****Maßnahme 2: Vollkostenabrechnung****Beschreibung der Maßnahme:**

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 schifffahrtsanlagenrechtlichen Bewilligung gewährleisten.

Reinigungskräfte sind vom Personaldeckel ausgenommen.

Die Orientierung an Vollzeitäquivalenten – und nicht an der Zahl der Beschäftigten – ist bewusst gewählt, um flexibel auf unterjährige Ein- und Austritte reagieren zu können. Der festgelegte Personaldeckel soll zudem Planungssicherheit und Verlässlichkeit für den Inhaber der schifffahrtsanlagenrechtlichen Bewilligung gewährleisten.

Umsetzung von:

Ziel 1: Kostendeckung nach dem Verursacherprinzip durch den Inhaber der schifffahrtsanlagenrechtlichen Bewilligung

Maßnahme 3: Regelung der Zahlung von Organmandaten und Klarstellung der Ermächtigung

Beschreibung der Maßnahme:

Die Zahlungsmethoden für Organmandate sollen durch diese Regelung konkretisiert werden. Aus praktikabilitätsgründen soll den Schifffahrtsaufsichtsorganen (wie auch in § 50 Abs. 8 VStG) „gestatten“ werden, den Strafbetrag per Kreditkarte/Bankomatkarre einzuhaben. Im Sinne eines Rechts des Organs, nicht eines Rechts des oder der Beanstandeten (wenn z.B. Bezahlterminal nicht verfügbar oder nicht mit etc.).

Es soll 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 einzuhaben.

Umsetzung von:

Ziel 3: Regelung der Zahlungsmethoden für Organmandate und Klarstellung der Ermächtigung

Maßnahme 4: Verpflichtung zu kostendeckendem Entgelt

Beschreibung der Maßnahme:

Ebenso 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 via donau im Einvernehmen mit dem Bund auf einer in ihrem Eigentum oder Fruchtgenuss stehenden Liegenschaft neuerrichtet werden.

Umsetzung von:

Ziel 4: Entgeltlichkeit für Liegenschaftsnutzung durch den Bund

Finanzielle Auswirkungen pro Maßnahme

Maßnahme (in Tsd. €)	2026	2027	2028	2029
Einsparung der Zahlung	2.567.000	2.634.000	2.701.000	2.768.000
BMIMI				

Beschreibung der finanziellen Auswirkungen:

Im Jahr 2024 betrug die Refundierung vom Inhaber der schifffahrtsanlagenrechtlichen Bewilligung, der Verbund Hydro Power GmbH (VHP), 3.322.726,41EUR, die tatsächlichen Kosten für den Schleusenbetrieb betrugen jedoch 5.803.419 EUR. Die Finanzierungslücke beträgt daher für das Jahr 2024 2.480.692,59 EUR .

Die strukturelle Unterdeckung der Kosten des Schleusenbetriebs musste bis dato im jährlichen Einvernehmen zwischen BMIMI und via donau mit Bundesmitteln ausgeglichen werden. Durch die Änderung der Rechtsvorschriften, wäre die Finanzierungslücke nicht mehr vom Bund zu tragen bzw. besteht keine Finanzierungslücke mehr.

Unternehmen

Auswirkungen auf die Kosten- und Erlösstruktur

Mit der gegenständlichen Novelle soll eine vollständige Kostendeckung des Betriebs der neun Schleusen an der Donau iSd Verursacherprinzips durch die Inhaber der schifffahrtsanlagenrechtlichen Bewilligung erreicht werden. Dzt. ist von einem jährlichen Mehraufwand von ca. 2,5 Mio. EUR auszugehen, hiervon ist ein Unternehmen, die Verbund Hydro Power GmbH betroffen, da diese Inhaberin der schifffahrtsanlagenrechtlichen Bewilligung sämtlicher Donaukraftwerke und somit auch Donauschleusen in Österreich ist.

Quantitative Auswirkungen auf die Kosten- und Erlösstruktur von Unternehmen

Betroffen	Bezeichnung	Anzahl der Betroffenen	Be-/Entlastung pro Unternehmen	Gesamt	Erläuterung
Betroffene Gruppe		1	0	0	

Anhang

Detaillierte Darstellung der finanziellen Auswirkungen

Dokumentinformationen

Vorlagenversion: V2.024

Schema: BMF-S-WFA-v.1.13

Deploy: 2.13.0.RELEASE

Datum und Uhrzeit: 01.10.2025 13:39:07

WFA Version: 0.4

OID: 4052

A0|B0|D0|I0