
RN/50

4. Punkt

Bericht des Ausschusses für Verkehr und Mobilität über die Regierungsvorlage (251 d.B.): Bundesgesetz, mit dem das Wasserstraßengesetz und das Schifffahrtsgesetz geändert werden (285 d.B.)

Präsident Peter Haubner: Wir gelangen nun zum 4. Punkt der Tagesordnung.

Auf eine mündliche Berichterstattung wurde verzichtet.

Als Erster zu Wort gemeldet ist Herr Abgeordneter Alois Schroll. Ich stelle seine Redezeit auf 3 Minuten ein.

RN/51

12.18

Abgeordneter Alois Schroll (SPÖ): Geschätzter Herr Präsident! Herr Bundesminister! Hohes Haus! Geschätzte Damen und Herren hier im Saal und zu Hause vor den Bildschirmen! Noch ganz kurz zu meinem Vorredner von der FPÖ: Wenn man dem zuhört, muss man sagen: Liebe Bürgerinnen und Bürger, holen Sie Ihre Esel und Pferde wieder aus dem Stall, zäumen Sie sie auf, denn wir werden uns wieder mit den Eseln und mit den Pferden fortbewegen müssen, wenn man der FPÖ so zuhört!

Ich möchte euch nur daran erinnern, dass unser Herr Bundesminister erst vor wenigen Wochen das größte Budget für den Rahmenplan für die ÖBB, nämlich fast 20 Milliarden Euro, vorgestellt hat. Vielleicht schreibt ihr euch das ins Stammbuch und lest euch diesen Rahmenplan einmal durch. (*Beifall bei der SPÖ sowie bei Abgeordneten von ÖVP und NEOS.*)

Geschätzte Damen und Herren! Ich darf zum Bundesgesetz, mit dem das Wasserstraßengesetz und das Schifffahrtsgesetz geändert werden, hier ganz kurz Worte finden. Beim Schifffahrtsgesetz geht es vor allem um die schifffahrtspolizeiliche Regelung an den Schleusenanlagen. Wir haben auf österreichischem Staatsgebiet neun solcher großen Schleusenanlagen. Diese Schleusenanlagen sind mittlerweile auch ein großer Wirtschaftsfaktor im Bereich der Wasserstraßen und der Schifffahrt. Sehr, sehr viele Touristinnen und Touristen bewegen sich auf der Wasserstraße. Genauer gesagt ist für den Betrieb dieser neun Schleusenanlagen eine permanente schifffahrtspolizeiliche Verkehrsregelung und natürlich auch eine Schleusenaufsicht notwendig, was zu erheblichen Personal- und Sachaufwendungen führt.

Auch in meiner Heimatgemeinde Ybbs an der Donau wird solch eine Schleusenanlage im Donaukraftwerk Ybbs-Persenbeug betrieben. Jährlich, geschätzte Damen und Herren – und diese Zahl muss man sich wirklich auf der Zunge zergehen lassen –, passieren alleine die Schleusenanlage Ybbs-Persenbeug rund 11 000 Schiffe. Dividiert man das durch 365 Tage, so sind es 30 Schiffe pro Tag – die alles Mögliche an Material, aber natürlich auch Touristinnen und Touristen transportieren –, die durch diese Anlage kommen.

Dass diese Schiffe, egal ob sie Personen oder Waren transportieren, sicher durch die Schleusen kommen, ist den vielen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern vor Ort zu verdanken, die jeden Tag hervorragende Arbeit leisten. Und ich möchte an dieser Stelle diesem Personal einmal ein ganz großes Dankeschön aussprechen.

Wenn man nicht an der Donau – so wie ich – lebt, geschätzte Kolleginnen und Kollegen, kann man sich vielleicht gar nicht vorstellen, was sich da mittlerweile mit Kleinbooten, mit Kleinschiffen, mit großen Schiffen, mit Frachtschiffen, mit

Personalschiffen abspielt. Die Arbeit dieses Personals ist also eine ganz, ganz wesentliche und wichtige.

Mit der Änderung des Schifffahrtsgesetzes schaffen wir nun eine Erleichterung und weniger Bürokratie für diesen Betrieb. Die Kostendeckung des Schleusenbetriebes erfolgt in Zukunft im Sinne des Verursacherprinzips durch die Inhaber. Durch eine direkte Verrechnung der Kosten entfällt künftig ein behördliches Tätigwerden, was zu einer administrativen Entlastung und Vereinfachung führt.

Aber auch in anderen Bereichen gibt es in Zukunft Erleichterungen, wie zum Beispiel beim Bezahlen von Organmandaten, für das ermöglicht wird, die Option der Bezahlung mittels Debit- oder Kreditkarten zu nutzen.

Zusätzlich wird klargestellt, dass sowohl Organe der Schifffahrtsaufsicht als auch Organe des öffentlichen Sicherheitsdienstes in ihrem durch Verordnung festgelegten Kompetenzbereich ermächtigt sind, Organstrafverfügungen und Geldstrafen einzuheben.

Beim Wasserstraßengesetz, geschätzte Kolleginnen und Kollegen, nehmen wir eine Änderung vor, die es dem Bundesheer in Zukunft vereinfachen wird, wassergebundene Fahrzeuge am Bodensee zu führen. Aufwendige, teilweise mehrfache Genehmigungen werden dafür in Zukunft nicht mehr notwendig sein, was auch da zu einem reibungsloseren und schnelleren Ablauf führen wird. – Herzlichen Dank für Ihre Aufmerksamkeit. (*Beifall bei der SPÖ.*)

12.22

Präsident Peter Haubner: Als Nächster zu Wort gemeldet ist Herr Abgeordneter Johannes Schmuckenschlager. – Ich stelle Ihre Redezeit auf 4 Minuten ein, Herr Abgeordneter.

RN/52

12.22

Abgeordneter Johannes Schmuckenschlager (ÖVP): Geschätzte Damen und Herren! Herr Präsident! Geschätzter Herr Bundesminister! Die Donau ist eine der wesentlichsten Wasserstraßen nicht nur in Österreich, sondern in ganz Europa, daher werden auf ihr viele Güter transportiert. Das entlastet auch viele Straßen, wie wir im Vorfeld gehört haben, und es betrifft viele Wirtschaftsbetriebe direkt, aber auch den Tourismus mit den Ausflugsschiffen, die dort natürlich stark frequentiert sind und durch die verschiedensten wunderbaren Regionen unseres Landes fahren.

Durch die Schleusen bei den Kraftwerken besteht die Möglichkeit, diese Barrieren zu überwinden, und 2005 hat die Bundesregierung die Aufgabe der Schleusenbetreiber an die Via Donau übergeben. Seither zahlen wir als Bund die finanzielle Unterdeckung für die Via Donau, rund 2,5 Millionen Euro pro Jahr. Mit diesem Gesetz regeln wir es jetzt so, dass die Bezahlung ab jetzt nicht mehr durch den Bund erfolgt, sondern nach dem Verursacherprinzip, dass also jene, die die Kraftwerke betreiben, in Österreich eben Verbund, diese Gelder bezahlen. Ich halte das für richtig, dass wir damit nach dem Verursacherprinzip vorgehen, den Bund entlasten, auch Bürokratie zurückfahren und somit letztendlich eine Ordnung in einen Bereich bringen, in dem seit 2005 der Bund einen Ausgleich vorgenommen hat.

Auf der anderen Seite erfolgt die Genehmigung für das österreichische Bundesheer, am Bodensee stärker aktiv zu sein beziehungsweise zumindest die Berechtigung dafür zu haben. Ich glaube, das ist wichtig und das ist notwendig. Es ist eine Anpassung, deren Notwendigkeit anscheinend bisher nicht

aufgefallen ist, und daher ist es gut, wenn das jetzt erledigt ist. – Herzlichen Dank. (*Beifall bei der ÖVP sowie des Abg. Schroll [SPÖ].*)

12.24

Präsident Peter Haubner: Als Nächster zu Wort gemeldet ist Herr Abgeordneter Dominik Oberhofer. Wunschredezeit: 3 Minuten.

RN/53

12.24

Abgeordneter Dominik Oberhofer (NEOS): Sehr geehrter Herr Präsident! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Leider fehlt jetzt Kollege Hafenecker. Ich hätte ihm nämlich wirklich gerne eine Nachhilfestunde erteilt, aber ähnlich wie sein Parteivorsitzender ist er selten hier im Hohen Haus anwesend, vor allem wenn er nicht redet. Das ist durchwegs bedauernswert. (*Abg. Spalt [FPÖ]: Wo ist euer Parteivorsitzender? – Ruf: Die ist Ministerin! – Abg. Moitzi [SPÖ]: Die Parteivorsitzende ist leider kein Nationalratsmitglied, das sollten Sie wissen!*)

Wir reden hier im Hohen Haus sehr oft über Straßen und leider Gottes auch viel zu oft über Tunnel, aber in Wirklichkeit sollten wir einmal über das Naheliegendste diskutieren, nämlich über die Wasserstraßen. Da hat Österreich einen massiven Vorteil, nämlich: Wir haben die Donau, die durch Österreich fließt. Meine Damen und Herren, die Donau als Transportstraße kann auf ein Mal 150 Lkws aufnehmen – 150 Lkws! Ein einziges Schiff, ein einziges Transportschiff ist 150 Lkws! Das zeigt uns ganz klar, dass die Wasserstraße die billigste Transportmöglichkeit durch Europa, die sauberste und am Ende auch die leistungsfähigste ist. Deshalb sollten wir alles unternehmen, um diese Wasserstraße gerade beim Transit bestmöglich zu nutzen. Das schont unsere Autobahnen, das schont aber vor allem das Budget des Herrn Ministers – er weiß das, weil er ja in der beruflichen Vergangenheit durchwegs auch mit Unternehmen im Bereich des Donauverkehrs zusammengearbeitet hat und auf

der Donau gearbeitet hat –, weil wir dann die laufend erforderlichen Investitionen in die Instandhaltung der Straße nicht brauchen.

Meine sehr verehrten Damen und Herren, eine Zahl will ich Ihnen noch mitgeben: 70 Prozent weniger Energie braucht ein Schiff im Vergleich zum Lkw. 70 Prozent weniger Energie, das heißt auch weniger CO₂-Emissionen, und genau aus diesem Grund ist die europäische Schifffahrt ein derartig großer Fokus in der EU-Strategie der Dekarbonisierung des Verkehrs. Die Europäische Union investiert auch laufend in die Seestraßen in Europa, weil sie eine Antwort auf die großen Fragen der Zukunft sind. Davon profitiert Österreich massiv. Und ich bin als Liberaler davon überzeugt, Herr Hafenecker, dass wir auch bei der Wasserstraße Kostenwahrheit brauchen, und dort – wie es der Kollege, der Vorredner von der Sozialdemokratie, aber auch jener von der ÖVP auf den Punkt gebracht haben – geht es ganz massiv darum, dass wir auch die Energieversorger in die Verantwortung nehmen.

Danke vielmals für die Zustimmung zu diesem Gesetz – und danke für Ihre Arbeit, Herr Bundesminister. (*Beifall bei den NEOS sowie bei Abgeordneten von ÖVP und SPÖ.*)

12.27

Präsident Peter Haubner: Als Nächste zu Wort gemeldet ist Frau Abgeordnete Elisabeth Götze. Wunschredezeit: 3 Minuten.

RN/54

12.27

Abgeordnete Dr. Elisabeth Götze (Grüne): Danke, Herr Vorsitzender! Sehr geehrter Herr Minister! Werte Kolleginnen und Kollegen! Liebe Zuseherinnen und Zuseher! Sie haben es gehört, es geht um etwas recht Technisches, nämlich um eine Novelle, eine Änderung des Wasserstraßengesetzes und des

Schifffahrtsgesetzes. Es geht um die neuen Schleusen und darum, dass diese zukünftig verursachergerecht sozusagen bewirtschaftet werden sollen. Das heißt, der Bund und damit wir alle ersparen uns 2,5 Millionen Euro im Jahr. Das ist außerdem eine Verwaltungsvereinfachung, und dem werden wir selbstverständlich zustimmen.

Ich möchte aber die Gelegenheit nutzen, über das zu reden, wo denn die Schleusen sind, nämlich über die Donau, und die ist schon etwas, was wirklich, glaube ich, für uns alle sehr wertvoll ist. Kollege Oberhofer hat von der Donau als Transportstrecke, als Wasserstraße gesprochen, und sie ist das und noch viel mehr. Sie ist für uns wirklich identitätsstiftend – alle kennen den Donauwalzer „An der schönen blauen Donau“; ob sie blau ist, sei dahingestellt –, sie ist ein vielfältiger Lebensraum, ein Naturidyll und natürlich eben dieser Wirtschaftsfaktor.

Und ja, ich fange auch mit dem Wirtschafts-, nämlich mit dem Transportfaktor an: Die Donau ist 350 Kilometer lang, und es fahren auf ihr täglich fünf bis 15 Güterschiffe – nein, die sind nicht so groß wie die Containerschiffe am Meer, aber meine Information ist, dass jedes Güterschiff sogar das Volumen von bis zu 250 Lkws fasst. – Also, wir werden uns darüber noch unterhalten, Kollege Oberhofer, wie viel es wirklich ist.

Ich stimme aber absolut der Aussage zu, dass diese Art des Transports viel umweltschonender ist als alles, was wir auf der Straße transportieren können, und die gute Nachricht ist: Die Donau hat noch viel Volumen verfügbar, sie ist aktuell nur zu einem Viertel ausgelastet, was den Transport betrifft. Das heißt, da ist noch viel Potenzial. Aktuell finden nur 2 Prozent des heimischen Güterverkehrs auf ihr statt – nur, oder immerhin, kann man sagen.

Ich möchte noch kurz auf den touristischen Aspekt der Donau eingehen: 500 Kilometer Treppelwege, die Hälfte davon sind Radwege, und dort fahren

eine Million Radlerinnen und Radler jährlich. Also das ist schon wirklich etwas. Und 300 000 Menschen nützen die DDSG, die Donaudampfschifffahrtsgesellschaft, um Ausflüge auf der Donau zu machen. Also auch das ist ein Faktor.

Sehr schön ist auch: Es gibt auch eine Kapitänin neben zwölf Kapitänen. Die DDSG bildet auch Lehrlinge aus, und ich war sehr beeindruckt, dass es bis zu zwölf Jahre dauert, bis man als Kapitän, Kapitänin zugelassen ist.

Jetzt möchte ich aber doch noch auf den Naturraum Donau eingehen, der für uns auch sehr wichtig und wertvoll ist. Die Via Donau selbst, die diese Wasserstraße betreibt, sagt, sie verfolgen einen ganzheitlichen Ansatz. Das heißt, der Wirtschaftsraum, aber auch der Natur- und Lebensraum Donau sind ihnen sehr wichtig. Ein Thema, das sie aktuell sehr beschäftigt und immer mehr beschäftigt, auch mit dem Verweis auf die Klimakrise, ist der Hochwasserschutz, weshalb sie zunehmend renaturieren. Das heißt, Betonbauten werden entfernt, damit die Donau wieder Platz bekommt und Wasser versickern kann, gerade bei Hochwasser, und auch alte Nebenarme werden wieder angeschlossen, damit das Ökosystem Donau funktioniert. 20 000 Fische wurden über die Jahre gechippt – auch eindrucksvoll.

Letztendlich noch zum Nationalpark Donau-Auen, in dem ganz viele Arten unter Naturschutz stehen, wie zum Beispiel Unken – das wird meinen Kollegen sehr freuen –, Totholzkäfer, Sumpfschildkröten, aber auch Eisvögel und Seeadler, die dort beheimatet sind. Ja, und damit sind wir leider auch beim Lobautunnel, der unter dem Nationalpark durchgebaut werden soll und diesen bedroht, wie wir wissen. Aber darüber werden wir uns vielleicht dann ein anderes Mal unterhalten. – Danke. (*Beifall bei den Grünen.*)

Präsident Peter Haubner: Als Nächster zu Wort gemeldet ist Herr Abgeordneter Johann Höfinger. – Ich stelle Ihre Redezeit auf 3 Minuten ein, Herr Abgeordneter.

RN/55

12.31

Abgeordneter Mst. Johann Höfinger, MBA (ÖVP): Geschätzter Herr Präsident! Herr Bundesminister! Verehrte Kolleginnen und Kollegen! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Den technischen Aspekt dieses Gesetzes haben die Vorrednerin und die Vorredner schon sehr gut ausgeführt, aber lassen Sie auch mich ganz kurz auf diesen umfassenden Einfluss, den die Donau auf uns ausübt, kurz eingehen: natürlich als Lebensraum, als Naherholungsraum, als Naturraum in vielfältigster Art und Weise, vor allem auch als wirtschaftlicher Faktor, aber auch, wie es angesprochen wurde, in Bezug auf den Hochwasserschutz.

Die Kollegin vor mir und einige Kollegen haben auch auf den Transport auf der Donau Bezug genommen, sie haben LKWs zu Schiffen in Relation gesetzt. Es gibt kleinere LKWs und größere Schiffe und umgekehrt, aber es sind in blanken Zahlen gemessen 6,6 Millionen Tonnen, die im Jahr 2024 auf der Donau transportiert wurden – das war eine enorme Steigerung im Vergleich zum Jahr 2023, da waren es nur 6 Millionen Tonnen –, obwohl im Vorjahr die Donau durch das Hochwasser 20 Tage nicht befahren und genutzt werden konnte.

Die Zahlen zeigen auch die Möglichkeiten, die die Donau noch in sich birgt, die Kollegin hat es auch genannt: Die Donau hat in Österreich eine Länge von 350 Kilometern, ist im Schnitt 200 bis 250 Meter breit, an den breitesten Stellen sogar 350 Meter breit. Hier haben wir wirklich noch Kapazitäten, die Schifffahrt, den Transport auf der Donau mit all seinen Vorteilen weiter auszubauen. Ich denke, genau diese Kombination Straße, Schiene, aber auch Wasserstraße muss in Zukunft sehr attraktiv gehalten werden.

Wenn wir einige Jahrhunderte zurückdenken: Wo waren denn damals schon die größten Transportmöglichkeiten? – Die waren nicht auf der Straße mit Kutschen und Pferden oder Esel und Ochsen, die Eisenbahn hat es teilweise noch gar nicht gegeben, sondern die Wasserstraßen waren es, die Kontinente bis in das Landesinnere versorgt haben. Dessen sollten wir uns wieder besinnen, denn da gibt es wirklich noch Luft nach oben. Sowohl den Gütertransport als auch den Passagiertransport kann man noch attraktiveren – denken wir auch an den Tourismus! Ich denke, Österreich ist ein wunderbares Land, das sicher noch viele Menschen gerne auf diese Art und Weise bereisen möchten. – Vielen herzlichen Dank. (*Beifall bei der ÖVP sowie des Abg. Schnedlitz [FPÖ].*)

12.34

Präsident Peter Haubner: Zu einer **tatsächlichen Berichtigung** hat sich Herr Abgeordneter Markus Hofer zu Wort gemeldet. – Sie kennen die Bedingungen, Herr Abgeordneter. Bitte.

RN/56

12.34

Abgeordneter MMag. Markus Hofer (NEOS): Sehr geehrter Herr Präsident! Werte Kolleginnen und Kollegen! Kollegin Götze teilt die Leidenschaft für die Wasserstraßen und die Schifffahrt mit mir und hat in ihrer Rede gesagt, dass sich die Donaudampfschifffahrtsgesellschaft vor allem für die Ausflugsschifffahrt im Wachauer Gebiet auf der Donau auszeichnet.

Ich berichtige tatsächlich: Seit der Privatisierung der Donaudampfschifffahrtsgesellschaft 1990 kam es zu einer Teilung zwischen Frachtschifffahrt und Ausflugsschifffahrt. Seit 1995 betreibt die DDSG keinerlei Ausflugsschifffahrten mehr. Diese werden von hervorragenden, großteils österreichischen Unternehmen betrieben. Die Frachtschifffahrt – und um diese sollte es uns hier vorwiegend gehen, glaube ich – wird weiter durch die First-

DDSG betrieben, und ich glaube, diese sollten wir unterstützen. – Danke sehr.

(*Beifall bei den NEOS sowie bei Abgeordneten von ÖVP und SPÖ.*)

12.35

Präsident Peter Haubner: Zu Wort ist dazu niemand mehr gemeldet. Die Debatte ist geschlossen.

Wünscht der Herr Berichterstatter ein Schlusswort? – Das ist nicht der Fall.

RN/57

Abstimmung

Präsident Peter Haubner: Wir gelangen nun zur Abstimmung über den Gesetzentwurf samt Titel und Eingang in 285 der Beilagen.

Ich ersuche jene Damen und Herren, die für diesen Gesetzentwurf sind, um ein Zeichen der Zustimmung. – Das ist einstimmig angenommen.

Wir kommen sogleich zur dritten Lesung.

Ich bitte jene Damen und Herren, die dem vorliegenden Gesetzentwurf auch in dritter Lesung ihre Zustimmung erteilen, um ein diesbezügliches Zeichen. – Das ist wieder **einstimmig**. Somit ist der Gesetzentwurf auch in dritter Lesung **angenommen**.