

Amt der Wiener Landesregierung

MD-1087-1 und 2/87

Wien, 17. Juli 1987

Entwurf eines Bundesgesetzes
über die Binnenschifffahrt
(Binnenschifffahrtsgesetz);
Stellungnahme

An das
Präsidium des Nationalrates

BÜHM G E S E T Z E N T W U R F	
Zl.	22. GE 87
Datum:	24. JULI 1987
Verteilt:	3. AUG. 1987 <i>Spurnhoff</i>

Dr. Klausgraben

Das Amt der Wiener Landesregierung beehrt sich, in der Beilage 25 Ausfertigungen seiner Stellungnahme zu dem im Betreff genannten Gesetzentwurf zu übermitteln.

Beilage
(25fach)

Für den Landesamtsdirektor:

[Signature]
Dr. Pillmeier
Senatsrat



MD-1087-1 und 2/87

Wien, 17. Juli 1987

Entwurf eines Bundesgesetzes
über die Binnenschifffahrt
(Binnenschifffahrtsgesetz);
Stellungnahme

zu Zl. 195.037/3-I/8-87

An das
Bundesministerium für öffent-
liche Wirtschaft und Verkehr

Auf das do. Schreiben vom 24. April 1987 beehrt sich das Amt
der Wiener Landesregierung, zu dem im Betreff genannten
Gesetzentwurf folgende Stellungnahme bekanntzugeben:

Einleitend darf bemerkt werden, daß die Neuregelung, die
eine einheitliche Rechtsvorschrift für den gesamten Bereich
des Schifffahrtsrechtes schafft, grundsätzlich positiv beur-
teilt wird.

Der Gesetzentwurf gibt aber im einzelnen zu folgenden Be-
merkungen Anlaß:

Zu Teil A und B:

Zu § 2 Z 3:

Die Definition des Begriffes "Jacht" erscheint nicht aus-
reichend; sie wäre zumindest durch eine Längenangabe zu er-
gänzen.

- 2 -

Zu § 3 Abs. 2:

Der Begriff des "Einschreitens", dessen Umfang im übrigen gegenüber dem Schiffahrtspolizeigesetz erweitert wurde, sagt nicht mit der erforderlichen Deutlichkeit aus, welche Befugnisse im einzelnen den Schiffahrtsbehörden auf sonstigen schiffbaren Privatgewässern zustehen (Recht auf Erlassung von Verkehrsbeschränkungen im Verordnungswege gemäß § 13, Genehmigungspflicht von Veranstaltungen gemäß § 17 usw.).

Zu § 12 Abs. 5 Z 3:

Sofern die auf Grund der §§ 5, 10, 11 und 18 erlassenen Verordnungen für Angehörige bzw. Fahrzeuge des Bundesheeres gleichfalls nicht gelten sollen, wäre eine entsprechende Ergänzung erforderlich.

Zu § 14 Abs. 2:

Der Bereich der Donau in Wien, der nunmehr nicht als Wasserstraße gelten soll - das ist laut Anlage 2 das Entlastungsgerinne vom Einlaufbauwerk (Strom-km 1938,060) bis zum Wehr 2 (Strom-km 1918,307) -, ist nicht identisch mit dem im § 13 des Schiffahrtspolizeigesetzes genannten. In dieser Bestimmung wird der Bereich vom Einlaufbauwerk in der Höhe des Strom-km 1938,100 bis zur Höhe des Strom-km 1917,050 vom Begriff der Wasserstraße ausgenommen. Es ist nicht erkennbar, warum eine gegenüber der alten Regelung abweichende Festlegung der Donau in Wien erfolgen soll. Nach ha. Auffassung sollte die bisherige Begrenzung (Strom-km 1917,050) beibehalten werden.

Zu § 28 Abs. 2:

Hinsichtlich der im letzten Satz vorgesehenen notstandspolizeilichen Maßnahmen erhebt sich die Frage, ob der angestrebte Zweck nicht zweckmäßiger durch einen verfahrensfreien Verwaltungsakt mit nachfolgender bescheidmäßiger Kostenvorschreibung erreicht werden kann (vgl. § 31 Abs. 3 Wasserrechtsgesetz 1959).

- 3 -

Zu § 28 Abs. 3:

Die Regelung des ersten Satzes erscheint nicht ganz verständlich. Wurde nämlich einem Verpflichteten gemäß Abs. 1 die Beseitigung des Hindernisses aufgetragen, so ist bei Nichtbeachtung des Auftrags ohnedies mit den Mitteln der Zwangsvollstreckung vorzugehen. Die Vorgangsweise wäre nur bei Unmöglichkeit der Feststellung eines Verpflichteten sinnvoll, da bei bloßer "Nichterreichbarkeit" gemäß § 25 des Zustellgesetzes, BGBl. Nr. 200/1982, vorzugehen wäre.

Zu § 28 Abs. 4:

Bei dieser Bestimmung mangelt es an der Betretungserlaubnis für schwimmende Anlagen (z.B. Landungspontons) sowie an der Anordnungsbefugnis gegenüber Führern von Schwimmkörpern (z.B. Segelbrettern). Weiters ist der Fall, daß bei Ausübung der Befugnisse der Schifffahrtspolizeiorgane - welchen entsprechende Duldungspflichten der Verpflichteten gegenüberstehen - passiver Widerstand geleistet wird, nicht eindeutig geregelt. So sollten bezüglich der Berechtigung des Betretens von Fahrzeugen, Schwimmkörpern und dgl. die Schifffahrtspolizeiorgane auch berechtigt sein, sich in angemessener Weise gewaltsam Zutritt verschaffen zu dürfen.

Zu § 37 Abs. 4:

Die Prüfung (Befähigungsprüfung?) der Hafenmeister bedarf im Hinblick auf das Determinierungsgebot des Art. 18 B-VG wohl einer Ergänzung.

Zu Teil C:

Grundsätzlich ist festzustellen, daß dieser Teil des Entwurfes eine Reihe von unbestimmten Gesetzesbegriffen aufweist, die in der Vollziehungspraxis Schwierigkeiten bereiten werden. Als Beispiel seien die Bewilligungspflicht für eine "wesentliche Änderung einer bestehenden Schifffahrtsanlage"

- 4 -

gemäß § 45 Abs. 1 sowie die Bestimmung des § 47 Abs. 2, wonach Vorschreibungen bzw. Auflagen zu erteilen sind, wenn gesetzliche "Voraussetzungen nicht zur Gänze erfüllt sind", erwähnt.

Zu § 43 Abs. 3:

Es wird angeordnet, daß die Bestimmungen des Teiles C nicht für die in den §§ 62 und 63 - richtig wohl §§ 63 und 64 - angeführten Anlagen gelten. Diese Formulierung führt zu dem sicherlich nicht beabsichtigten Ergebnis, daß der Teil C für die in ebendiesem Teil C enthaltenen §§ 63 und 64 nicht gilt.

Zu § 45 Abs. 3:

Es wird notwendig sein, eine auch für die Vollziehung taugliche Fassung zu finden, wobei Anregungen dem § 138 des Wasserrichtsgesetzes 1959 entnommen werden könnten. Für den Fall der Gefahr im Verzug wäre auch an einen verfahrensfreien Verwaltungsakt zu denken.

Zu § 47 Abs. 7:

Die vorgesehene Bedarfsprüfung erscheint nicht unproblematisch und sollte nochmals überdacht werden. Außerdem erscheint der Begriff der "Gefährdung von Aufgaben" für die Vollziehung zu ungenau.

Zu § 50 Abs. 1:

Diese Bestimmung wäre zu überarbeiten, da das Faktum der erstmaligen Überprüfung doch wohl nicht unbeschadet ihres Ergebnisses die Rechtsfolge der Betriebserlaubnis nach sich ziehen kann. Im übrigen wäre das Erfordernis einer Anzeige über die Bauvollendung deutlicher zu formulieren.

- 5 -

Zu § 53 Abs. 1 Z 3:

Diese Bestimmung konkurriert mit der des § 47 Abs. 9, welche den Bewilligungsübergang bei einem Eigentumsübergang - also auch im Todesfall - anerkennt.

Zu § 53 Abs. 4:

Es wäre zu bestimmen, daß die Behörde die entsprechenden letztmaligen Maßnahmen nicht zu treffen, sondern anzuordnen hat. Hierbei erscheint im übrigen auch eine Regelung über die Kostentragung erforderlich.

Zu § 63 Abs. 1:

Die derzeit geltende Einschränkung auf das Fahrwasser sollte beibehalten werden.

Zu § 69:

Wenn Arbeiten, allenfalls auch Anlagen, im Sinne des § 63 zu bewilligen sind und keine Zuständigkeit der Wasserrechtsbehörde besteht, fehlt im Entwurf eine den § 4 AVG 1950 ersetzende Zuständigkeitsregelung, die etwa dem § 101 Abs. 1 des Wasserrechtsgesetzes 1959 nachgebildet sein könnte.

Zu Teil F:

Zu §§ 103 ff:

In den §§ 103 ff ist mehrmals von einem "Verfügungsberechtigten" die Rede. Dieser Begriff wäre, allenfalls beispielsweise, näher zu erläutern; insbesondere wäre anzugeben, wer als Verfügungsberechtigter in Frage kommt (etwa auch Leasingnehmer?). Weiters wäre zu klären, unter welchen Voraussetzungen ein Fahrzeug auf einen Verfügungsberechtigten, der nicht dessen Eigentümer ist, zugelassen werden kann.

- 6 -

Zu § 103 Abs. 3:

Es wird ausgeführt, daß die Zulassungsurkunde den Zulassungsbescheid ersetzen soll. In den Erläuternden Bemerkungen wird allerdings im Widerspruch dazu festgestellt, daß die über die Zulassung auszustellende Zulassungsurkunde nur mehr Legitimationscharakter hat. Eine Klarstellung erscheint geboten.

Zu § 104:

Einerseits ist nicht erkennbar, ob es sich bei der Kennzeichenzuweisung um einen Bescheid handelt, andererseits ist die Verknüpfung der Kennzeichenzuweisung mit der Zulassung zu undeutlich umschrieben. Insbesondere das rechtliche Schicksal der Kennzeichenzuweisung bei Erlöschen oder Widerruf der Zulassung ist nicht erkennbar (Erlöschen ex lege?, Zurücknahme?). Ferner stellt sich die Frage, ob die Möglichkeit besteht, ohne Einfluß auf die Zulassung ein Kennzeichen zwecks Erlangung eines anderen Kennzeichens zurückzulegen. In diesem Zusammenhang darf auf die Probleme mit dem Wunsch nach Zuweisung "niederer Nummern", wie sie in der Vergangenheit bereits mehrmals aufgetreten sind, verwiesen werden.

Zu § 106:

Aus Gründen der Rechtssicherheit wird angeregt, für Erlöschenstatbestände die Erlassung eines Bescheides vorzusehen, der allerdings nur deklarativer Natur zu sein braucht.

Zu § 106 Abs. 2 Z 2:

In diesem Zusammenhang stellt sich die Frage, ob es tatsächlich wünschenswert erscheint, bei Nichteinhaltung jeder Bedingung oder Auflage - und sei es auch nur für eine kurze Zeit - den Widerruf der Zulassung durch Bescheid der Behörde auszusprechen.

- 7 -

Zu §§ 109 Abs. 3 und 110:

Gemäß § 109 Abs. 3 hat die Behörde erforderlichenfalls die weitere Verwendung eines Fahrzeuges zur Schifffahrt bis zu dem Zeitpunkt bescheidmäßig zu untersagen, in dem die Beseitigung der festgestellten Mängel nachgewiesen wird. Für den Fall, daß einem solchen Bescheid nicht entsprochen wird, ist allerdings nur die Herstellung des gesetzmäßigen Zustandes im Wege der Zwangsvollstreckung vorgesehen. Es wird daher angeregt, in diese Gesetzesstelle einen verfahrensfreien Verwaltungsakt bei Vorliegen von Gefahr im Verzug aufzunehmen.

§ 110 sieht gleichfalls keine Möglichkeit der Durchsetzung eines von einem Organ der Schifffahrtspolizei oder des öffentlichen Sicherheitsdienstes ausgesprochenen Verbots des Einsatzes eines Fahrzeuges vor. In diesem Zusammenhang stellt sich auch die Frage, ob ein solches Organ die Weiterfahrt des Schiffes verbieten und dies erforderlichenfalls mit Zwangsmaßnahmen durchsetzen darf.

Zu § 109 Abs. 7:

Diese Bestimmung müßte geändert werden, da von einer "Erstüberprüfung" (Abs. 2 Z 1) nicht mehr gesprochen werden kann. Eine Erstüberprüfung ist eine Überprüfung vor der **erstmaligen Zulassung** eines Fahrzeuges, wobei sich die Reihenfolge, die sich in dem Wort "erstmalig" ausdrückt, nur auf das Boot, nicht aber auf den jeweiligen Verfügungsberechtigten beziehen kann.

Zu § 114 Abs. 2:

Auch wenn kein Zeitpunkt genannt wird, bis zu dem die neuen Verzeichnisse erstellt werden müssen, ist die Umstellung auf eine alphabetisch geordnete Sammlung mit großem Zeitaufwand verbunden.

- 8 -

Zu § 115 Abs. 1:

::

Im Zusammenhang mit dem "ordentlichen Wohnsitz" ist darauf hinzuweisen, daß in allerdings seltenen Fällen auch die Möglichkeit des Vorliegens mehrerer ordentlicher Wohnsitze besteht. Hiefür fehlt eine Zuständigkeitsbestimmung. Weiters wird bemerkt, daß nicht geregelt ist, welche Behörde für Inländer zuständig ist, die keinen ordentlichen Wohnsitz in Österreich haben.

Zu § 116 Abs. 1:

In dieser Bestimmung ist festgelegt, daß die ausgestellten Schiffspatente durch Zulassungsurkunden zu ersetzen sind. Aus der Formulierung ist aber nicht erkennbar, ob es sich hiebei um einen antragsbedürftigen Verwaltungsakt, bei dem Gebühren zu entrichten sind, handelt und welche Behörde hiefür zuständig ist. Sollte sich die Zuständigkeit nach dem Wohnsitzprinzip richten, müßte dies eindeutig zum Ausdruck gebracht werden. Weiters fehlt eine Übergangsbestimmung für Fahrzeuge, für die bisher keine Patentpflicht bestanden hat. Es stellt sich die Frage, innerhalb welcher Frist für solche Schiffe Zulassungsurkunden auszustellen sind. Außerdem wäre zu klären, ob es sich dabei um "Erstzulassungen" handelt.

Zu § 118:

In der Aufzählung des Abs. 2 sollte auch ergänzt werden, daß eine Verwaltungsübertretung begiht, wer Änderungen gemäß § 105 nicht anzeigt. In diesem Zusammenhang darf allerdings darauf hingewiesen werden, daß nach der neuesten Judikatur des Verwaltungsgerichtshofes davon ausgegangen werden kann, daß das Delikt der Nichtmeldung einer anzeigepflichtigen Änderung mit Verzug des Verfügungsberechtigten (das wird längstens einige Tage nach der erfolgten Änderung der Fall sein, da diese "unverzüglich" anzuzeigen ist) abgeschlossen

- 9 -

ist und daher kein Dauerdelikt darstellt. Im Hinblick darauf wäre zu überlegen, ob die Verjährungsfrist hinsichtlich dieser Straftatbestände nicht auf ein Jahr erweitert werden sollte, zumal solche Verstöße gegen die schiffahrtsrechtlichen Vorschriften schon bisher zumeist aus Verjährungsgründen ohne Konsequenzen geblieben sind.

Zu Teil G:

Zu § 121 Abs. 1 Z 8:

Der Verweis müßte richtig "nach Maßgabe des Abs. 6" lauten.

Zu §§ 121 Abs. 1 Z 9 und 123 Abs. 1:

Diese beiden Bestimmungen widersprechen einander insofern, als einerseits im § 121 Abs. 1 Z 9 festgelegt wird, daß die Führer von Segelfahrzeugen keinen Befähigungsausweis benötigen und andererseits im § 123 Abs. 1 die Möglichkeit vorgesehen ist, vom Österreichischen Segelverband ausgestellte Befähigungsausweise zur selbständigen Führung von Segelfahrzeugen anzuerkennen. Es darf auf die Erläuternden Bemerkungen zu § 123 hingewiesen werden, in denen in diesem Zusammenhang nicht Segelfahrzeuge, sondern Jachten erwähnt werden. Eine Anerkennung von Befähigungsausweisen für Jachten wäre jedenfalls abzulehnen.

Zu §§ 121 Abs. 1 Z 5 und 127 Abs. 9:

Es wird darauf hingewiesen, daß in beiden Bestimmungen weder zur Führung eines Motorfahrzeuges mit einer Antriebsleistung bis zu 4,4 kW noch für den Erwerb eines Schiffsführerpatentes D ein Mindestalter vorgesehen ist.

Zu § 126 Abs. 2:

Nach dieser Bestimmung kann ein Befähigungsausweis unter Einschränkung (auf einzelne Donautrecken) erteilt werden.

- 10 -

Es ist allerdings nicht geregelt, ob die Möglichkeit besteht, Erweiterungsprüfungen abzulegen, oder ob im Fall eines Ansuchens um Aufhebung der Einschränkung die gesamte Prüfung neu abgelegt werden muß.

Zu § 127 Abs. 2:

Das amtsärztliche Zeugnis, das zum Nachweis der geistigen und körperlichen Eignung dient, sollte im Gegensatz zur vorgesehenen Regelung nicht älter als sechs Monate sein.

Zu § 127 Abs. 6:

Es fehlen nähere Kriterien für eine Überprüfung der Verlässlichkeit bei Bewerbungen um Kapitänspatente bzw. bei Bewerbungen um Schiffsführerpatente, wenn der Bewerber keines der angeführten Befähigungszeugnisse besitzt. Ferner steht diese Bestimmung insofern im Widerspruch zu den Erläuternden Bemerkungen, als auf Grund der Formulierung des Gesetzentwurfes die Überprüfung der Verlässlichkeit bei Bewerbungen um sämtliche Schiffsführerpatente bei Besitz eines Befähigungsnachweises zu unterlassen ist, in den Erläuternden Bemerkungen hingegen lediglich die Schiffsführerpatente C und D erwähnt werden. Es darf in diesem Zusammenhang auf die entsprechenden Bestimmungen des Kraftfahrzeuggesetzes 1967 (§§ 66 ff) verwiesen werden.

Zu § 129 Abs. 1:

Es ist aus dieser Bestimmung nicht erkennbar, in welcher Form ein Antrag auf Zulassung zur Prüfung zu erledigen ist.

Zu § 129 Abs. 7:

Es wird angeregt, die Frist, innerhalb der eine nicht bestandene theoretische Prüfung frühestens wiederholt werden darf, auf zwei Wochen herabzusetzen.

- 11 -

Zu § 130:

Was die Frage der Zusammensetzung der Prüfungskommission anlangt, erscheint es nach Auffassung des Amtes der Wiener Landesregierung weder zweckmäßig noch erforderlich, rechtskundige Prüfer für die Abnahme der praktischen Prüfung für die Schiffsführerpatente der Kategorien A bis D vorzusehen. Aus der Sicht des Landes Wien ist hiezu festzustellen, daß derzeit keiner der für Schiffsführerprüfungen bestellten rechtskundigen Prüfer die geforderten Voraussetzungen erfüllt, und ein Belassen dieser Vorschrift einen beträchtlichen Zeit- und Kostenaufwand nach sich ziehen würde. Insbesondere die Voraussetzung des Erwerbes von Patenten der Kategorien A oder B würde angesichts der geforderten Voraussetzungen beträchtliche Probleme aufwerfen. Darüber hinaus läßt es schon die praktische Erfahrung für die Abnahme dieses Prüfungsteiles nicht sinnvoll erscheinen, auch rechtskundige Prüfer hiemit zu befassen. Das Land Wien spricht sich daher nachdrücklich gegen diese Bestimmung aus, deren Vollziehung in Wien ernsthaft gefährdet wäre.

In gleicher Weise erscheint die Abnahme der praktischen Prüfungen für die Schiffsführerpatente der Kategorien A und B durch Bedienstete des höheren technischen Dienstes unzulässig. Es sollte - wie in Vorentwürfen vorgesehen - eine dreiköpfige Prüfungskommission unter Beiziehung eines nautischen Prüfers vorgesehen werden. Auch in diesem Fall kann im Land Wien auf keine technischen Prüfer mit der im § 130 Abs. 3 des Entwurfes vorgesehenen Qualifikation zurückgegriffen werden. Die erforderliche Heranbildung der Prüfer würde nicht nur einen beträchtlichen finanziellen Aufwand nach sich ziehen, sondern es erschiene auch zweifelhaft, ob die betreffenden Bediensteten in der zur Verfügung stehenden Zeit und bei einem vernünftigen Mitteleinsatz des Landes die erforderliche

- 12 -

∴

Erfahrung auf Schiffen der Kategorien A oder B bis zum Inkrafttreten des Gesetzes überhaupt erwerben können. In diesem Gesamtzusammenhang ersucht das Land Wien zur Vermeidung künftiger Vollziehungsprobleme

- 1) um die Erweiterung der Prüfungskommission für Schiffsführerpatente A und B um einen eigenen nautischen Prüfer,
- 2) um den Verzicht des Besitzes eines Schiffsführerpatentes für rechtskundige Prüfer,
- 3) um die Verringerung der Voraussetzungen für die Bestellung technischer Prüfer auf den Besitz des Schiffsführerpatentes C oder D und
- 4) um die Möglichkeit, im Bedarfsfall auch technische Bedienstete der Verwendungsgruppe B mit Reifeprüfung an einer Höheren Technischen Lehranstalt mit der Fachrichtung Maschinenbau oder Elektrotechnik verwenden zu können.

Zu § 131:

Gemäß Abs. 3 ist zwar die Höhe der einem Prüfer zufließenden Prüfungstaxen limitiert, der Entwurf trifft aber keine Aussage über die Verwendung der übersteigenden Beträge. Zur Vermeidung von Problemen bei der Einhebung und Verrechnung der Prüfungstaxen sollte eine ähnliche Vorgangsweise wie gemäß § 129 KFG 1967 gewählt werden. Insbesondere sollten die Prüfungstaxen in die für die Ausstellung eines Schiffsführerpatentes einzuhebende Verwaltungsabgabe einbezogen werden, um überflüssigen Verwaltungsaufwand zu vermeiden (vgl. Tarifpost 320 der Bundes-Verwaltungsabgabenverordnung 1983, BGBl. Nr. 24).

- 13 -

Zu § 134:

Da die Erstellung eines derartigen Verzeichnisses einen nicht unbeträchtlichen Verwaltungsaufwand darstellt, sollte eine Übergangsfrist vorgesehen werden.

Zu § 135:

Nach der bisherigen Vollziehungspraxis des Landes Wien werden Schiffsführerpatente sowohl nach der Fahrzeuglänge (z.B. 15 m) und der Höchstmotorleistung (z.B. 200 kW) als auch nach Teilstrecken beschränkt. Es wäre für diese Fälle zu klären, auf welche neue Kategorie ein altes Schiffsführerpatent umzuschreiben wäre. Entspricht z.B. ein Schiffsführerpatent für eine Länge von 15 m nur einem solchen der Kategorie C oder D? Was geschieht mit Patenten für die Teilstrecken Tulln - Wien oder Krems - Wolfsthal?

Zu Teil H:Zu § 138:

Es ist nicht klar, ob unter dem Begriff "Schiffsführer" jener des § 5 Abs. 2 oder jener des § 126 Abs. 1 Z 3 bis 6 des Entwurfes zu verstehen ist.

Weiters ist nicht erkennbar, warum die unentgeltliche Ausbildung von Feuerwehrmännern einer Berufsfeuerwehr oder von Sicherheitswachebeamten durch die zuständige Polizeibehörde einer Schulbewilligung bedürfen soll. Da dieser Bestimmung eine Definition des Schulbegriffes fehlt, könnte bei weitestgehender Interpretation jede Unterweisungstätigkeit unter diese Bewilligungspflicht subsumiert werden (vgl. § 122 KFG 1967).

Zur Vermeidung eines rechtspolitisch sicherlich nicht erwünschten Ergebnisses sollte die Bestimmung präzisiert werden, und es sollten von ihrem Anwendungsbereich die vorstehend erwähnten Fälle ausgenommen werden.

- 14 -

Zu § 139:

Im Sinne des Determinierungsgebotes des Art. 18 Abs. 2 B-VG sollte klargestellt werden, wann eine solche Bewilligung auf unbestimmte Zeit zu erteilen ist bzw. befristet werden muß.

Zu § 140 Abs. 2 Z 4:

In der Regel werden in Wien private Landungsanlagen mitbenutzt bzw. Liegeplätze gemietet. Der Nachweis einer eigenen Schiffsfahrtsanlage erscheint zu streng und nur schwer erfüllbar.

Zu § 142:

Nach der bisherigen Verwaltungspraxis wurden den Betreibern von Schiffsführerschulen in Anlehnung an das Kraftfahrgesetz 1967 auch "Betriebsbedingungen" im Hinblick auf den Standort (Ausstattung der Räumlichkeiten, Feuerlöschgeräte und dgl.) auferlegt. Diese Möglichkeit sollte erhalten bleiben.

Zu § 143 Abs. 2:

Diese Regelung nimmt nicht auf § 140 Abs. 1 Z 4 Bedacht.

Zu §§ 144 und 149:

Bisher war die Verwendung einer Lehrperson nur mit Bewilligung der Behörde zulässig. Da die Übergangsbestimmung des § 149 wegen Wegfalls dieser Verpflichtung nicht anwendbar ist, sollte klargestellt werden, daß eine solche Bewilligung als Meldung im Sinne des § 144 zu beurteilen ist.

Unter einem werden 25 Ausfertigungen dieser Stellungnahme dem Präsidium des Nationalrates übermittelt.

Für den Landesamtsdirektor:



Dr. Grillmeier
Senatsrat