

Amt der o.ö. Landesregierung

Verf(Präs) - 300250/4 - Hoch

Linz, am 3. August 1987

DVR.0069264

Gesetz über die Binnenschifffahrt
(Binnenschifffahrtsgesetz);
Entwurf - Stellungnahme

An das

Präsidium des Nationalrates

Dr. Karl Renner-Ring 3
1017 Wien

Z! 22 GE '87
Datum: 10. AUG. 1987
Verteilt: 11. AUG. 1987 Gerstacher

✓ Kläingrober

In der Beilage werden 25 Mehrabdrucke der h. Stellungnahme zu dem vom Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr versandten Gesetzentwurf übermittelt.

Für die o.ö. Landesregierung:

H ö r t e n h u b e r

Landesamtsdirektor

25 Beilagen

Für die Richtigkeit
der Ausfertigung:

✓
Doro -
✓

Amt der o.ö. Landesregierung

Verf(Präs) - 300250/4 - Hoch

Linz, am 3. August 1987

DVR.0069264

Gesetz über die Binnenschifffahrt
(Binnenschiffahrtsgesetz);
Entwurf - Stellungnahme

An das

Bundesministerium für öffentliche
Wirtschaft und Verkehr

Radetzkystraße 2
1030 Wien

Das Amt der o.ö. Landesregierung beeht sich, zu dem im Wege der Verbindungsstelle der Bundesländer versandten Gesetzentwurf wie folgt Stellung zu nehmen:

Einleitend ist zu bemerken, daß die Neuregelung - als Ergebnis jahrelanger Forderungen der mit dem Binnenschiffsrecht befaßten Stellen -, die eine einheitliche Rechtsvorschrift für den gesamten Bereich des Schifffahrtsrechtes schaffen wird, grundsätzlich positiv beurteilt wird.

Der Gesetzentwurf gibt aber im einzelnen zu nachstehenden Bemerkungen Anlaß:

Zu Teil A und B:

Zu § 2:

Da der Begriff "Sport" bei seiner Auslegung schon bisher immer wieder zu Schwierigkeiten geführt hat, darf daher angelegt werden, die Definition der "Sportanlage" als "Schifffahrtsanlage, die nicht gewerblichen Zwecken dient", zu fassen.

Zu § 14 Abs. 2:

Der Ennsfluß wird bei km 7,1 (Turnsdorf) zum EKW St. Pantaleon ausgeleitet. Die Restwassermenge in der Ausleitungsstrecke beträgt im Sommer 10 m³/s, im Winter 5 m³/s. Im Jahre 1978 beispielsweise wurde eine Wassermenge von 10 m³/s nur an 64 Tagen überschritten. Das durch die Baggerung geschaffene Becken für den Ennshafen zwischen der Donau und der Sohlrampe hat ein Wasservolumen von ca. 1,5 Mio m³. Bei einer Restwasserführung der Enns von 5 m³/s würde das Auffüllen dieses Beckens etwa 4 Tage beanspruchen. Der Wasserstand der Donau bestimmt somit, wie aus dem Vorhergesagten erheilt, die Fahrwassertiefe im Ennshafen. Dies bestätigt, daß der Ennshafen nur deshalb schiffbar ist, weil er im Stauraum des Donaukraftwerkes Wallsee-Mitterkirchen liegt und in nautischer Sicht daher der internationalen Wasserstraße Donau zugeordnet werden muß.

Deshalb wird die Ausnahme der 2,7 km langen Wasserstraße Enns abgelehnt, weil sie dadurch - rechlich bedenklicher Weise - in die Landesvollziehung fallen würde. Weil sohin die Schiffbarkeit der Enns (und ihr Wasserspiegel) ausschließlich von der Donau bestimmt wird, wird vorgeschlagen, die 2,7 km lange Wasserstraße Enns mit folgendem Formulierungsvorschlag dem Donausystem zuzuordnen:

"Abs. 2: Wasserstraßen sind die Donau (einschließlich Wiener Donaukanal und Altlauf der Enns, d.i. von der Mündung bis km 2,7), die March und die Traun ...".

In der Anlage 2 wäre dann die Nennung der Enns hinfällig.

Neben der sachlichen Begründetheit der oben vorgeschlagenen Lösung ergäbe sich damit auch der praktische Vorteil, daß die Organe der Schiffahrtspolizei (als Organe des Amtes für Schiffahrt) ihre Überwachungstätigkeiten auch auf diesem

Altlauf der Enns ausüben könnten und daß Reziprozitäts-hindernisse der Ausübung der gewerbsmäßigen Schiffahrt nicht entgegen stünden.

Zu § 24 Abs. 3:

Die Form, das Aussehen, die Anbringung, die Aufstellung und Bedeutung der Schiffszeichen durch Verordnung zu regeln, entspricht zwar der bisherigen Gepflogenheit, gehörte aber gesetzlich geregelt. Der Hinweis auf die Beachtung zwischenstaatlicher Vereinbarungen ist nicht ausreichend, dem möglichen Vorwurf einer formalgesetzlichen Delegation entgegenzuwirken.

Zu § 27:

Die zur Vermeidung von Verkehrsbeeinträchtigungen enthaltenen Bestimmungen treffen nur auf Wasserstraßen zu. Diese Regelungen sollten auch auf andere Gewässer ausgedehnt werden.

Zu § 36 Abs. 1:

Die Schiffszeichen sind nach dieser Gesetzesstelle nach den Weisungen des Amtes für Schiffahrt anzubringen. Da die Schiffszeichen eine Verordnung darstellen und für die Erlassung von Verordnungen nach § 35 Abs. 3 und Abs. 4 nicht das Amt für Schiffahrt zuständig ist, wäre zumindest in Verbindung mit der Wendung "nach Weisungen des Amtes für Schiffahrt" ein Hinweis auf die verordnungserlassende Behörde notwendig.

Zu § 39 Abs. 2 Z. 17:

Die Strafbestimmung hinsichtlich der "nicht umgehenden Meldung der nächsten Sicherheitsdienststelle" erscheint zweckmäßig. Allerdings müßte auch die Bestimmung des § 30 Abs. 4 insofern abgeändert werden, als das Wort "unverzüglich"

durch das Wort "umgehend" zu ersetzen ist (analog zu § 30 Abs. 1).

Zu § 42:

Nicht ausdrücklich außer Kraft gesetzt werden die von den Landeshauptmännern erlassenen Verordnungen. Dies dürfte auf ein Versehen zurückzuführen sein. Es sollte daher auch das Außerkrafttreten der jeweiligen Verordnungen der Länder normiert werden. In Oberösterreich wären dies die OÖ. Seen-Verkehrsverordnung, LGBI.Nr. 33/1980, i.d.F. LGBI.Nr. 47/1983 sowie die Verordnung des Landeshauptmannes von Oberösterreich über schiffahrtspolizeiliche Beschränkungen auf dem Afer- oder Wolfgangsee, LGBI.Nr. 34/1980.

Die im § 42 Abs. 2 getroffene Anordnung, wonach alle aufgrund des Schiffahrtspolizeigesetzes ergangenen Verordnungen - gemeint sind offenbar die Schiffszeichen - , ausgenommen die in Abs. 1 Z. 3,4 und 5 genannten Verordnungen weiterhin in Geltung bleiben, erscheint in verfassungsrechtlicher Hinsicht bedenklich. Dies deshalb, als offenbar eine Änderung der Normenqualität dieser Verordnungen - sie werden nicht ausdrücklich auf Gesetzesstufe gehoben- nicht erfolgen soll und somit ein unzulässiger Eingriff der Gesetzgebung in die Vollziehung verwirklicht wird.

Es wird daher vorgeschlagen, jene Normen, auf die sich die verordneten Schiffszeichen stützen, durch entsprechende Übergangsregelungen in ihrem Bestand für den als notwendig erachteten Zeitraum - insbesondere auch in Hinkunft auf die mit § 24 Abs. 3 bzw. § 21 Abs. 1 des Entwurfes verbundene und im ersteren Zusammenhang aufgezeigte Problematik - in Geltung zu belassen.

Zu § 43 Abs. 3:

Beim Verweis auf §§ 62 und 63 dürfte ein Schreibfehler vorliegen, weil die "sonstigen Anlagen" in §§ 63 und 64 geregelt sind.

Zu § 45:

Durch diese Bestimmung wird die Bewilligungspflicht für Schiffahrtsanlagen gegenüber dem Rechtsbestand insofern erweitert, als Sportanlagen nicht mehr von der Bewilligungspflicht ausgenommen sind. Dies würde bedeuten, daß in Zukunft alle Anlagen, die zum Befestigen von Booten dienen, wie z.B. Stege bei Gasthöfen, Stege von Privatzimmervermietern oder Privaten, die den Steg lediglich für ihr eigenes Boot verwenden, auch auf anderen Gewässern als auf Wasserstraßen schiffahrtsrechtlich bewilligungspflichtig wären. Dies würde eine Mehrbelastung der Bezirksverwaltungsbehörden darstellen, die sachlich nicht gerechtfertigt ist, zumal diese Stege in den meisten Fällen ohnehin wasserrechtlich und naturschutzbehördlich zu genehmigen sind. Es sollten daher auf anderen Gewässern als auf Wasserstraßen - so wie bisher - Sportanlagen von der Genehmigungspflicht ausgenommen bleiben.

Zu § 47 Abs. 7:

Die Normierung eines volkswirtschaftlichen Interesses bei der Errichtung von Schiffahrtsanlagen, die dem gewerbsmäßigen Umschlag dienen, ist nicht im Sinne der in den Erläuterungen vorgegebenen Liberalität gelegen. Es handelt sich um eine versteckte Bedarfsprüfung zum Schutz anderer Anlagen, die wettbewerbsverzerrend ist und neuen Unternehmungen den Zugang erschwert.

Zu § 47 Abs. 8:

Der Bestimmung des § 47 Abs. 8 bedürfte es deshalb nicht, weil auf der Donau die Schifffahrtsbehörde in mittelbarer Bundesverwaltung tätig wird. Behörde sowohl nach dem Wasserrechtsgesetz als auch nach dem Binnenschiffahrtsgesetz ist daher ohnehin der Landeshauptmann.

Zu § 50:

Eine dem bisherigen § 9 Abs. 2 des Schifffahrtsanlagenge- setzes entsprechende Regelung, wonach die Untersuchungs- fristen unter gewissen Voraussetzungen verlängert oder ver- kürzt werden können, wird beim gegenständlichen Entwurf ver- mißt. Die eben zitierte Bestimmung hat sich in der Praxis gut bewährt und sollte deshalb auch in das Binnen- schiffahrtsgesetz wieder, eventuell als § 50, Abs. 3 Z. 4 aufgenommen werden.

Zu § 58:

Diese Bestimmung geht insbesondere im Abs. 4 von zum Teil verfehlten rechtlichen Beurteilungen aus. Wie die erläu- ternden Bemerkungen zeigen, geht der Gesetzentwurf von der Möglichkeit der Zwangrechtseinräumung im Wasserrechtsver- fahren aus. Das Verfahren nach § 38 Wasserrechtsgesetz 1959 ist jedoch gerade dasjenige Verfahren, in welchem eine Zwangrechtseinräumungsmöglichkeit nicht besteht.

Zu § 69 Abs. 7:

Der Zitierung der §§ 46 Abs. 8 und 63 Abs. 3 dürfte ein Ver- sehen zugrundeliegen. Gemeint ist offenbar: "Gemäß § 47 Abs. 8 oder 63 Abs. 4".

Zu Teil F:Zu § 102 Abs. 3:

Alle Ruder- und Tret-boote der vielen Bootsvermietungen im Lande müßten in Zukunft zugelassen werden und ein Kennzeichen zugeteilt bekommen (§§ 103 bis 106). Daraus entsteht ein wesentlicher Mehraufwand für die Verwaltung und für die Bootsvermieter. Im Interesse einer sachlichen Notwendigkeiten orientierten, zweckmäßigen Verwaltung darf angezeigt werden, den § 102 Abs. 3 wie folgt zu formulieren: "Die Bestimmungen des Abs. 1 Z. 3 bis 5 gelten nicht für Fahrzeuge, die der gewerbsmäßigen Schiffahrt, der Vermietung, - ausgenommen die Vermietung von Ruderbooten mit einer Länge des Schiffskörpers von weniger als 7 m - oder Schulsungszwecken dienen."

Zu Teil G:Zu § 123:

Bei der Anerkennung eines vom österreichischen Segelverband ausgestellten Befähigungsausweises zur selbständigen Führung von Segelfahrzeugen erhebt sich die Frage, welche rechtlichen Wirkungen dieser Anerkennung zukommen sollen, zumal eine vergleichbare Kategorie von Befähigungsausweisen im § 126 des Entwurfes nicht genannt wird. Es wird vorschlagen, im § 123 ausdrücklich zu klären, auf welche der Kategorien nach § 126 sich die Anerkennung beziehen soll.

Zu § 126 Abs. 1:

Die Schablonisierung in Kapitänspatente und Schiffsführerpatente gemäß Z. 1 - Z. 6 wird begrüßt, ebenso die Tatsache, daß die Motorstärke nicht mehr ins Schiffsführerpatent eingetragen werden soll. Da nunmehr die Länge des Fahrzeuges das Entscheidungskriterium sein soll, drängt sich im Zusammenhang mit § 135 die Frage auf, was mit jenen Schiffsfüh-

terpatenten zu geschehen hat, die der Schablonisierung des § 125 Abs. 1 nicht entsprechen. Dies trifft insbesondere auf das Bundesland Oberösterreich zu, da hier tausende Schiffsführerpatente mit einem Befähigungsumfang bis zu 15 m ausgestellt worden sind und diese nicht in das vorgesehene Schema eingeordnet werden können. Es wird - weil Schwierigkeiten bei der Umschreibung unausbleiblich sind - mit Nachdruck darauf hingewiesen, daß entweder die Übergangsvorschriften des § 135 entsprechend abgeändert werden sollten oder die Schiffsführerpatente C und D bis 15 m gelten müßten. Die Geltung der Schiffsführerpatente C und D bis 15 m ist auch gesetzesystematischer, weil bis zu einer Länge von 15 m ein Kleinfahrzeug vorliegt. Es sollte also das Schiffsführerpatent C und das Schiffsführerpatent D zum Führen von Kleinfahrzeugen (sohin bis 15 m) berechtigen.

Zu § 129 Abs. 7:

Es ist nach dieser Bestimmung bei nichtbestandener theoretischer Prüfung die gesamte theoretische Prüfung wieder abzulegen, was eine Härte darstellt. Es würde genügen, jenen Teil reprobieren zu müssen, der als nicht bestanden qualifiziert wurde.

Zu § 130 Abs. 2:

Die Prüfungskommission ist - gemessen am bisherigen Standard - zumindest für die Schiffsführerpatente A und C um den nautischen Prüfer - sohin um den Kapitän - verkürzt. Dies wird aus verschiedenen Gründen bedauert; insbesondere haben die Kapitäne bisher durch ihre praktischen Erfahrungen zu einem enttheoretisierten Prüfungsablauf beigetragen. Es wird deshalb ersucht, zumindest für das Schiffsführerpatent A die Prüfungskommission um einen nautischen Prüfer zu erweitern.

Zu Teil H:Zu § 140 Abs. 1 lit. d:

Die verlangte Vollendung des 24. Lebensjahres scheint zu hoch gegriffen. Es wäre eine Bestimmung einzubauen, wonach zumindest in rücksichtswürdigen Fällen eine Ausnahme von dieser Voraussetzung aber auch von den anderen Voraussetzungen erteilt werden kann.

Insgesamt sollte doch noch einmal überlegt werden, ob der Betrieb von Segelschulen nach wie vor an eine strenge Bewilligungspflicht gebunden werden soll. Nach ho. Ansicht würde es ausreichen, die Errichtung und den Betrieb von Segelschulen anzeigepflichtig oder lediglich anmeldepflichtig (ähnlich dem Anmeldungsgewerbe nach der GewO. 1973) zu machen.

Es sollten jedoch auch Surfschulen zumindest anzeigepflichtig gemacht werden.

Über den Regelungsgehalt des gegenständlichen Entwurfes eines Binnenschifffahrtsgesetzes hinaus darf auf folgendes hingewiesen werden:

- a) Die bereits zuvor angesprochenen Surfschulen sollten in den Teil H des Binnenschifffahrtsgesetzes zumindest in der Form aufgenommen werden, daß ihre Errichtung anzeigepflichtig ist. Begründet wird diese Anregung z.B. damit, daß bisher nicht eingegriffen werden konnte, wenn - quasi über Nacht - Surfschulen installiert wurden, die den die Erlernung des Surfsportes Interessierten im Regelfall nur das Geld aus der Tasche zogen, jedoch keine Surfkenntnisse vermittelten. Das nächste Wochenende war dann diese Surfschule wieder an einem anderen Ort und wieder ohne jeden behördlichen Konsens tätig. Diesem unhaltbaren Zustand ist zur Zeit weder durch die Bestim-

mungen des Schifffahrtsrechtes noch der Gewerbeordnung beizukommen.

b) Das Bootvermietungs-Gewerbe unterliegt derzeit als freies Gewerbe der GewO. 1973. Dieses Gewerbe hat einen derartigen Nähebezug zur Schifffahrt - was auch aus den im vorliegenden Gesetzesentwurf normierten Geltungsbereichen der einzelnen Teile hervorgeht - sodaß das Bootsvermietungs-Gewerbe in das Schifffahrtsrecht einverleibt werden sollte.

25 Mehrabdrucke dieser Stellungnahme werden u.e. dem Präsidium des Nationalrates übermittelt.

Für die o.ö. Landesregierung:

H ö r t e n h u b e r

Landesamtsdirektor

F.d.R.d.A.:

