

AMT DER NIEDERÖSTERREICHISCHEN LANDESREGIERUNG, LANDESAMTS DIREKTION

1014 Wien, Herrengasse 11—13

Parteienverkehr Dienstag 8 bis 12 Uhr
und 16—19 UhrAmt der Niederösterreichischen Landesregierung, 1014

An das
 Bundesministerium für öffent-
 liche Wirtschaft und Verkehr
 Radetzkystraße 2
 1031 Wien

Zl. 22 GE/987

Datum: 14. AUG. 1987

17. AUG. 1987

SKlausgruber

Datum 12. Aug. 1987

 LAD-VD-8821/2

Beilagen

Bei Antwort bitte Kennzeichen angeben

Bezug

Bearbeiter

(0 22 2) 531 10 Durchwahl

195.037/3-I/8-1987

Dr. Grüninger

2152

Betreff

Binnenschifffahrtsgesetz, Stellungnahme.

Die NÖ Landesregierung beeindruckt sich, zum Entwurf eines Bundesge-
 setzes über die Schiffahrt (Binnenschifffahrtsgesetz), wie folgt
 Stellung zu nehmen:

I. Allgemeines:

Die NÖ Landesregierung begrüßt die Absicht, die auf dem Gebiet
 der Schiffahrt bestehende Rechtszersplitterung durch die vorge-
 sehene Kodifizierung zu beseitigen. Die gleichzeitige Beseitigung
 von überholten Bestimmungen war in den letzten Jahren auch immer
 ein Anliegen der Niederösterreichischen Schifffahrtsbehörde, da es
 beim Vollzug dieser schifffahrtsrechtlichen Bestimmungen wieder-
 holt zu beachtlichen Schwierigkeiten gekommen ist und oft nicht
 mehr das Verständnis der Bürger für das gesetzmäßige Handeln vor-
 handen war. Die NÖ Landesregierung erhofft sich auch, daß durch
 einige der geplanten Bestimmungen die Sicherheit des Schiffsver-
 kehrs angehoben wird, da die Schiffsunfälle mit Personenschäden
 in den letzten Jahren ständig angestiegen sind.

Es muß aber schon jetzt darauf gedrängt werden, daß die nach dem
 Gesetz vorgesehenen und in den Erläuterungen erwähnten Verord-
 nungen etwa gleichzeitig mit dem Binnenschifffahrtsgesetz erlassen
 werden, damit das Gesetz überhaupt wirksam vollzogen werden kann.

- 2 -

Die NÖ Landesregierung stellt aus Anlaß der Neukodifikation des Binnenschiffahrtsrechtes folgende grundsätzliche Fragen zur Diskussion:

a) Haftpflichtversicherung für Wasserfahrzeuge:

Derzeit ist eine Haftpflichtversicherung nicht vorgesehen, sodaß ein geschätztes Drittel der zulassungspflichtigen Wasserfahrzeuge nicht versichert ist, was bei Unfällen für alle Beteiligten nachteilige Folgen haben kann.

b) Steuerpflicht für den Betrieb von motorisch betriebenen, zulassungspflichtigen Wasserfahrzeugen (vgl. KFZ-Wesen).

Da das geplante Binnenschiffahrtsgesetz sehr umfangreich sein wird, kann man geteilter Meinung darüber sein, ob es zweckmäßiger ist, die Verfahrens- und Zuständigkeitsbestimmungen nach Abschnitten zu gliedern. Die Strafbestimmungen sollten aber ebenso wie die Bestimmungen über das Außerkrafttreten von anderen Rechtsvorschriften in jeweils eigenen Paragraphen zusammengefaßt werden und an den Schluß des Gesetzesstextes gereiht werden.

Im Hinblick auf den Umfang des geplanten Binnenschiffahrtsgesetzes (derzeit 153 Paragraphen) sollte in den Gesetzesstext ein Inhaltsverzeichnis aufgenommen werden.

II. Zu einzelnen Bestimmungen:

1. Zu § 2:

In der Z. 5 sollte die Aufzählung dieser Geräte demonstrativ erfolgen (z.B. Bagger, ...).

Die in der Z. 8 gewählte Definition des "sonstigen Mitführens eines Maschinenantriebes" ist zu weitreichend und könnte Anlaß zu Mißverständnissen geben.

2. Zu § 6 Abs. 1:

Es sollte folgende Z. 5 aufgenommen werden:

- 3 -

"5. die bei ordnungsgemäßem Zustand und bei sachgemäßem Betrieb vermeidbare Lärmerregung und Luftverunreinigung"

3. Zu § 13:

Die Verordnungsermächtigung sollte Maßnahmen vorschreiben, "durch die beim Betrieb von Fahrzeugen vermieden wird". Die im Entwurf vorgesehene Formulierung hat nur programmatischen Charakter und dürfte damit dem Legalitätsprinzip widersprechen. Das Ziel der Regelung sollte außerdem nicht nur ein relativer Gewässerschutz sein, sodaß die Worte "soweit wie möglich" entfallen sollten.

4. Zu § 14:

Der vorgesehene Wasserstraßenbegriff führt dazu, daß jene Teile der Donaualtarme, die für die Großschifffahrt nicht mehr geeignet sind, von diesem Begriff nicht mehr umfaßt werden. Für die Überwachung dieser Donaualtarme werden also in Zukunft nicht mehr die Organe des Amtes für Schifffahrt, sondern die Bundesgarde rie zuständig sein. Eine solche Überwachung durch die Bundesgarde rie kann allerdings zu Problemen führen, wenn der Bundesgarde rie keine Wasserfahrzeuge zur Verfügung gestellt werden.

Durch die Herausnahme der Donaualtarme aus dem Wasserstraßenbegriff wird für die Bezirksverwaltungsbehörden jedenfalls ein erhöhter Arbeitsanfall entstehen.

5. Zu § 15 Abs. 1 Z. 11:

Es ist fraglich, ob der Bundesgesetzgeber für eine solche Regelung aus dem Gesichtspunkt der Schifffahrtspolizei zuständig ist. Nach Ansicht der NÖ Landesregierung fällt die Zuständigkeit für solche Regelungen in die Kompetenz des Landesgesetzgebers, der bei (einschränkenden) Regelungen auf diesen Rechtsgebieten auf die Interessen der Schifffahrt Bedacht nehmen muß (vgl. VfGH vom 3. Dezember 1984, G. 81, 82/84).

- 4 -

6. Zu § 15 Abs. 2:

Hier müßte auch auf Abs. 1 z. 3 Bezug genommen werden, da sonst die gesetzliche Grundlage für andere notwendige Bestimmungen fehlen würde (wie z.B. § 11.08 der geltenden Seen- und Flußverkehrsordnung).

7. Zu § 21 Abs. 2:

Es sollten nicht die "Organe der Bezirksverwaltungsbehörden" ermächtigt werden, sondern "die Bezirksverwaltungsbehörden". Sollten aber Organe des öffentlichen Sicherheitsdienstes gemeint sein, so müßten diese angeführt werden.

8. Zu § 22 Abs. 1:

Es ist fraglich, ob jene Verordnungen, die nicht durch Schifffahrtszeichen kundzumachen sind, nicht zu unbestimmt umschrieben sind. Es dürfte allerdings unzulässig sein, einem Landesorgan bundesgesetzlich vorzuschreiben, seine Verordnungen im jeweiligen Landesgesetzblatt kundmachen zu müssen (zu den damit zusammenhängenden Fragen vgl. Traxler, Zur Kundmachung von Verordnungen des Landeshauptmannes in Angelegenheiten der mittelbaren Bundesverwaltung, ZfV 1987, S. 127 ff.).

9. Zu § 23 Abs. 2:

Nach dieser Bestimmung sind die Dienststellen der im § 36 Abs. 6 bezeichneten Organe über die "Nachricht für die Schifffahrtstreibenden" zu verständigen. Da im § 36 Abs. 6 die Organe des öffentlichen Sicherheitsdienstes angeführt sind, ist unklar, an wen sich die Verständigung nun richten soll (an den zuständigen Gendarmerieposten oder an das Bezirksgendarmeriekommando?). Falls allerdings die Verständigung der Bezirksverwaltungsbehörden (als Dienstbehörden der Gendarmerie) gemeint sind, müßte dies ausdrücklich normiert werden.

- 5 -

10. Zu § 24 Abs. 1:

Im letzten Satz dieser Bestimmung sollte auch normiert werden, daß die Bewohner angrenzender Liegenschaften nicht wesentlich gestört werden dürfen.

11. Zu § 30:

Dem Abs. 1 sollten folgende Worte angefügt werden:

"... und erforderlich sind, um eine Gewässerverunreinigung zu vermeiden" (vgl. § 31 des Wasserrechtsgesetzes).

Nach dem § 30 sollte eine dem § 5 STVO ähnliche Bestimmung eingefügt werden.

12. Zu § 35:

Der im Abs. 1 Z. 2 lit. a verwendete Begriff "Grenzstrecken sonstiger Gewässer" sollte konkretisiert werden, da er von den Schifffahrtsbehörden der Länder verschieden ausgelegt wird. Die NÖ Schifffahrtsbehörde hat sich bisher am Erkenntnis des Verwaltungsgerichtshofes vom 25. Mai 1961, VwSlg. 5574 A, orientiert, wonach unter "Grenzgewässer" (nach § 99 Abs. 1 lit. a WRG 1959) solche Gewässer zu verstehen sind, die die Grenze zwischen zwei Ländern oder gegen das Ausland bilden.

13. Zu § 39:

Die Teilung der Strafbestimmungen einerseits in eine Blankettstrafnorm und andererseits in eine demonstrative Aufzählung von strafbaren Tatbeständen ist problematisch (dies gilt für die übrigen Teile des Entwurfes ebenfalls). Bei Verweisungen auf "diesen Teil" des Binnenschiffahrtsgesetzes sollte auch der dazugehörige Großbuchstabe angefügt werden.

In den Abs. 2 sollte auch eine Bestimmung aufgenommen werden, die auf die Strafbarkeit von Verstößen gegen Verordnungen verweist, die gemäß den §§ 15 bis 17 erlassen worden sind.

- 6 -

14. Zu § 41 Abs. 2:

Diese Bestimmung könnte im Hinblick auf § 21 VStG entfallen.

15. Zu § 42 Abs. 2:

Diese Bestimmung dürfte nicht unbedenklich sein, weil sie dem in der Bundesverfassung verankerten Prinzip der Gewaltentrennung widerspricht. Das "Wiederinkraftsetzen" von Verordnungen durch den Gesetzgeber macht die Verordnung verfassungswidrig (vgl. VfSlg. 2320, 2473, 2542, 2632, 5023, 6055).

16. Zu § 45 Abs. 3:

Nach dieser Bestimmung müssen künftig solche Schiffahrtsanlagen entfernt werden, die ohne Bewilligung errichtet worden sind. Nach Ansicht der NÖ Landesregierung wäre es zweckmäßiger, auch die Möglichkeit eines Alternativauftrages zu schaffen (vgl. § 138 Abs. 2 WRG 1959). Die NÖ Landesregierung hat diesen Vorschlag bereits mit Schreiben vom 26. Juni 1985, LAD-VD-8802/19 gemacht (Bekanntgabe von Änderungswünschen für die vorgesehene Novellierung des Schiffahrtsanlagengesetzes). Die Anlage sollte entweder entfernt werden müssen, oder es müßte ein Ansuchen um nachträgliche Bewilligung gestellt werden.

17. Zu § 47:

Dem Abs. 1 sollte als z. 8 angefügt werden:

"8. eine Gefährdung oder unzumutbare Beeinträchtigung der benachbarten Wohnbevölkerung durch Immissionen nicht zu erwarten ist, soferne die Anlage nicht nach den Bestimmungen der Gewerbeordnung 1973 bewilligt werden muß."

Im Abs. 2 sollte das Wort "Vorschreibungen" durch "Bedingungen" ersetzt werden. Im Anschluß an diesen Absatz sollte bestimmt werden, daß den von einer Anlage im Sinn des § 47 Abs. 1 z. 8 betroffenen Nachbarn Parteistellung zukommt. Dabei könnten die §§ 75, 77 Abs. 1 und 2 sowie 79 der Gewerbeordnung

- 7 -

1973 für sinngemäß anwendbar erklärt werden.

Im Abs. 9 sollte der zweite Satz so ergänzt werden, daß der neue Bewilligungswerber einen Eigentumsübergang der Behörde anzeigen muß (unter Anschluß geeigneter Unterlagen).

18. Zu § 48:

Nach Abs. 2 muß der Bewilligungsnehmer der Behörde den Baubeginn und die Bauvollendung anzeigen. Die langjährige Praxis hat gezeigt, daß der Baubeginn praktisch nie, die Bauvollendung auch nur selten angezeigt wird. Da eine Übertretung dieser Bestimmung eine Verwaltungsübertretung darstellen soll, sollte überlegt werden, den Abs. 2 ersatzlos zu streichen und die Überwachung der Behörde zu überlassen.

Abs. 3 sollte insofern ergänzt werden, daß Ansuchen um Fristverlängerung auch begründet werden müssen. Diese Fristverlängerungen sollten eine 10-jährige Gesamtbaufrist nicht überschreiten dürfen, wenn nicht ein besonderer Umstand vorliegt (vgl. § 112 Abs. 3 WRG 1959). Auf diese Weise könnte eine "Hortung" von Bewilligungen ausgeschlossen werden.

19. Zu § 49:

Diese Bestimmung wird einen beachtlichen Mehraufwand insbesondere für den Landeshauptmann mit sich bringen, weil nach Ablauf der Befristung das Bewilligungsverfahren völlig neu durchzuführen sein wird.

20. Zu § 50:

Der Vollzug des Abs. 1 wird zu Schwierigkeiten führen, weil der Bewilligungsnehmer nach der Fertigstellung seiner Anlage diese möglichst schnell in Betrieb nehmen will. Die Konstruktion der geltenden §§ 4 Abs. 7 und 8 Abs. 2 des Schiffahrtsanlagengesetzes ist hier viel zweckmäßiger. Abs. 3 gestattet keine Verlängerungen der Übergangsfristen mehr. Diese Bestimmung sollte im Hinblick auf den Abs. 1 überdacht werden.

- 8 -

21. Zu § 53 Abs. 1 z. 3:

Im Hinblick auf diese Bestimmung sollte geprüft werden, ob nicht im § 47 Abs. 9 anstelle des Wortes "Übertragung" das Wort "Übergang" verwendet werden sollte.

22. Zu § 54:

Es ist fraglich, ob sich sachliche Gründe finden lassen, die die hier vorgesehene differenzierende Regelung zugunsten der Gebietskörperschaften rechtfertigen können.

23. Zu § 55 Abs. 9:

Am Ende dieser Bestimmung sollten folgende Worte eingefügt werden:

"und daß es nicht zu einer unzumutbaren Beeinträchtigung der Wohnbevölkerung kommt".

24. Zu § 58 ff.:

Im Hinblick auf die Erläuterungen zu § 58 muß darauf hingewiesen werden, daß eine Einräumung von Zwangsrechten bei Bewilligungen nach § 38 WRG 1959 nicht zulässig ist. Die Bestimmungen des 6. Abschnittes des Wasserrechtsgesetzes 1959 über die Einräumung von Zwangsrechten können also nicht angewendet werden, zumal für Schiffahrtsanlagen fast ausschließlich Bewilligungen nach § 38 WRG 1959 zu erteilen sind.

25. Zu § 63 Abs. 2:

Hier gilt das zu § 54 Gesagte.

26. Zu § 70:

Die Bestimmung des Abs. 1 z. 1 führt zu einer Mehrbelastung der Schifffahrtsbehörden, insbesondere des Landeshauptmannes. Durch die Bestimmung des Abs. 2 wird sich der Arbeitsanfall für den Landeshauptmann ebenfalls beachtlich erhöhen.

- 9 -

27. Zu § 79:

Die Bestimmung des Abs. 1 Z. 1 lit. b ist fast unlesbar. Diese Bestimmung enthält eine Aufzählung und könnte daher übersichtlich gegliedert werden.

28. Zu § 82 Abs. 3:

Dies Bestimmung wird zu Härten führen. Es wird vorgeschlagen, zumindest einen längeren Zeitraum festzulegen (z.B. 3 Jahre).

29. Zu § 99:

Im Hinblick auf die übrigen Teile des Entwurfes sollte die Verwaltungsstrafbehörde I. Instanz ausdrücklich angeführt werden.

30. Zu § 100:

Die im Entwurf vorgesehene, umfassende Zulassung aller mit Verbrennungskraftmaschinen ausgestatteten Wasserfahrzeuge wird einen deutlichen Mehraufwand beim Landeshauptmann erfordern.

31. Zu § 102:

Bisher wurden vom Landeshauptmann ca. 2.500 Schiffspatente (durchschnittlich 100 pro Jahr) ausgestellt. Künftig werden zusätzlich ca. 6.500 Schiffspatente ausgestellt werden müssen, weil etwa so viele Motorfahrzeuge in Niederösterreich betrieben werden. Diese Zahl kann deshalb ziemlich sicher angegeben werden, weil bisher ca. 10.000 amtliche Kennzeichen den Bezirksverwaltungsbehörden zur Ausgabe zugewiesen worden sind; von diesen wurden bereits 9.000 vergeben.

Auch die Abs. 3 bis 5 werden eine Mehrarbeit für den Landeshauptmann bringen, weil die Zuweisung von Probekennzeichen neu ist. Von dieser Bestimmung wird aber künftig wiederholt Gebrauch gemacht werden müssen, da nicht nur die Schiffswerft Korneuburg, sondern auch einige private Bootsbaubetriebe und Bootshändler ihren Sitz in Niederösterreich haben.

- 10 -

32. Zu § 103:

Auch Abs. 2 wird einen deutlichen Mehraufwand für die Behörde mit sich bringen, weil ein neuerliches Zulassungsverfahren vor dem Ablauf der Befristung durchgeführt werden muß. Die nach Abs. 3 vorgesehene "Zulassungsurkunde" wird im Hinblick auf die Rechtsprechung der Gerichtshöfe des öffentlichen Rechtes wohl auch als Bescheid zu qualifizieren sein, sodaß sich ja nur die Bezeichnung ändert.

33. Zu § 104 Abs. 3:

Die Verordnungsermächtigung sollte insoweit erweitert werden, als in der Verordnung auch Bestimmungen über die Entfernung und/oder die Unkenntlichmachung des (Probe)Kennzeichens enthalten sein müßten.

34. Zu § 106:

Bei den Tatbeständen der Namensänderung und Wohnsitzänderung (Abs. 2) ist ein zwingender Widerruf der Zulassung nach Ansicht der NÖ Landesregierung eine zu harte Sanktion.

Die Zulassung eines Fahrzeuges sollte durch den Tod oder das Erlöschen der Rechtspersönlichkeit des Verfügungsberechtigten nicht automatisch erlöschen.

35. Zu § 109:

Die Bestimmungen des Abs. 1 z. 2 und Abs. 2 z. 2 und 3 werden ebenfalls einen beachtlichen Mehraufwand für den Landeshauptmann mit sich bringen, wobei sich dieser Mehraufwand noch steigern wird, wenn die Untersuchungsintervalle relativ kurz festgelegt werden.

36. Zu § 111:

Da die neuen Schiffe der DDSG-Flotte in Niederösterreich zugelassen werden, bringt auch diese Bestimmung eine Mehrbelastung für den Landeshauptmann von Niederösterreich.

- 11 -

37. Zu den §§ 112 und 113:

Ob diese Bestimmungen eine Entlastung für die Zulassungsbehörde oder die Amtssachverständigen bringen werden, ist fraglich. Dies deshalb, weil einerseits die Fahrzeuge mit den verschiedensten Motortypen bestückt werden können und andererseits die erforderliche Vielzahl von Typengenehmigungen mit einem beachtlichen Kostenaufwand für die Erzeugerbetriebe verbunden sein werden.

38. Zu § 116:

Diese Bestimmungen werden einen enormen Mehraufwand für den Landeshauptmann als Schiffahrtsbehörde mit sich bringen. Für die Behörde wäre es jedenfalls leichter, wenn der Termin bis zum Jahr 2000 erstreckt werden könnte.

39. Zu § 123:

Es haben mehrere Schiffführer von Segelbooten das in der früheren Schiffführerverordnung vorgesehene Schiffführerp-
atent für Segelboote erworben. Auch dieser Schein sollte wie der Befähigungsausweis anerkannt werden oder es sollte eine Umschreibung auf ein adäquates Patent normiert werden.

40. Zu § 127:

Das im Abs. 2 geforderte amtsärztliche Zeugnis über die geistige und körperliche Eignung sollte zum Zeitpunkt der Antragstellung nicht älter als 3 Monate sein. Der Zeitraum von einem Jahr dürfte zu lang bemessen sein.

41. Zu § 129 Abs. 1:

In dieser Bestimmung sollte klargestellt werden, ob die Zulassung zur Prüfung nicht in Bescheidform ergehen muß (dies vor allem deshalb, um das weitere Vorgehen sicherzustellen, wenn die Voraussetzungen für eine Zulassung zur Prüfung nicht gegeben sind).

- 12 -

Die hier vorgesehene vierwöchige Reprobationsfrist dürfte zu streng sein. Die Praxis hat gezeigt, daß bei den Schiffsführerschulen selbst während der Saison relativ wenige Prüfungen stattfinden. Die Kandidaten sind aber daran interessiert, die Schiffsführerpatente noch vor Sommerbeginn zu erwerben (bei den Lenkerprüfungen nach dem KFG ist eine zweiwöchige Mindestreprobationsfrist normiert).

Nach Abs. 6 wird eine einstimmige Entscheidung der Prüfungskommissäre gefordert. Im Hinblick auf die Lenkerprüfungen nach dem KFG wäre es jedenfalls vertretbar, wenn der Kandidat im Falle des Nichtbestehens eines Teils der theoretischen Prüfung nur diese Prüfung wiederholen muß, nicht aber die gesamte theoretische Prüfung.

42. Zu § 130:

Die im Abs. 2 normierte Prüfungskommission sollte ebenso zusammengesetzt werden wie die Prüfungskommission nach Abs. 1 (es sollte auch ein nautischer Prüfer Mitglied der Prüfungskommission sein).

43. Zu § 133:

Die Entzugstatbestände der Z. 2 bis 4 sind nach Ansicht der NÖ Landesregierung zu streng gefaßt.

44. Zu § 135:

Der Ersatz der bisher ausgestellten Schiffsführerpatente bis zum 31. Dezember 1991 wird einen beachtlichen Mehraufwand des Landeshauptmannes mit sich bringen (bisher wurden insgesamt ca. 18.000 Schiffsführerpatente in Niederösterreich ausgestellt).

45. Zu § 140 Abs. 1 z. 1 lit. b:

Diese Bestimmung sollte zur besseren Lesbarkeit gegliedert werden.

- 13 -

Dem Präsidium des Nationalrates werden u.e. 25 Ausfertigungen dieser Stellungnahme übermittelt.

1. An das Präsidium des Nationalrates (25-fach)
2. an alle vom Lande Niederösterreich entsendeten Mitglieder des Bundesrates
3. an alle Ämter der Landesregierungen
(zu Handen des Herrn Landesamtsdirektors)
4. an die Verbindungsstelle der Bundesländer

zur gefälligen Kenntnisnahme

NÖ Landesregierung
Ludwig
Landeshauptmann

Für die Richtigkeit
der Ausfertigung

