



REPUBLIK ÖSTERREICH
BUNDESMINISTERIUM
FÜR WIRTSCHAFTLICHE ANGELEGENHEITEN

Geschäftszahl 15.213/3-I/10/87

1011 Wien, Stubenring 1

Telefon 0222/7500

Name des Sachbearbeiters:

Koär. Dr. Österreicher

Klappe 5435 Durchwahl

Fernschreib-Nr. 111145, 111780

An das
 Präsidium des Nationalrates
 Parlament
1017 Wien

Bitte in der Antwort die
 Geschäftszahl dieses
 Schreibens anführen.

Betr.: Entwurf eines Binnenschiff-
 fahrtsgesetzes;
 Begutachtung
 Ressortstellungnahme

Zl. 22 GE/9 87
 Datum: 26. AUG. 1987
 31. Aug. 1987 Holf
 S Klausgruber

Unter Bezugnahme auf die Entschließung des Nationalrates an-
 läßlich der Verabschiedung des Geschäftsordnungsgesetzes,
 BGBl. Nr. 178/1961, beeckt sich das Bundesministerium für
 wirtschaftliche Angelegenheiten, 25 Ausfertigungen seiner
 Stellungnahme zum Entwurf eines Binnenschiffahrtsgesetzes zu
 übermitteln.

25 Beilagen

Wien, am 21. August 1987

Für den Bundesminister:

i.V. Dr. Malousek

Für die Richtigkeit
 der Ausfertigung:



REPUBLIK ÖSTERREICH
BUNDESMINISTERIUM
FÜR WIRTSCHAFTLICHE ANGELEGENHEITEN

Geschäftszahl 15.213/3-I/10/87

1011 Wien, Stubenring 1

Telefon 0222/7500

Name des Sachbearbeiters:

Koär. Dr. Österreicher

Klappe 5435 Durchwahl

Fernschreib-Nr. 111145, 111780

An das
 Bundesministerium für öffentl.
 Wirtschaft und Verkehr
 Ob. Schiffahrtsbehörde

Bitte in der Antwort die
 Geschäftszahl dieses
 Schreibens anführen.

Radetzkystr. 2
1030 Wien

Betr.: Entwurf eines Binnenschiff-
 fahrtsgesetzes;
 Begutachtung;
 Ressortstellungnahme

24. August 1987 !

Zu dem mit do. Note vom 24. April 1987, Zl. 195.037/3-I/8-1987,
 übermittelten Entwurf eines Binnenschiffahrtsgesetzes beehtet
 sich das ho. Ressort folgendes mitzuteilen:

Zu § 1 Abs. 1:

Im Klammerausdruck sollte es besser "des Wasserrechtsgesetzes"
 lauten.

Zu § 2:

Unter dem Begriff "Schwimmkörper" (Z 7) werden unter anderem
 Segelbretter angeführt, es ist jedoch nicht ersichtlich, ob
 dadurch Segelbretter ausschließlich unter diese Zahl zu sub-
 sumieren sind oder ob sie auch unter den Begriff "Segelfahr-
 zeuge" fallen, da sie ja ihren Antrieb ausschließlich durch
 den Wind erhalten, also den Tatbestand der Z 9 erfüllen; Be-
 deutung hätte dies im Falle des § 102 Abs. 1 Z 4, wo geklärt
 werden müßte, ob auch Segelbretter dieser Bestimmung unter-
 liegen.

./. .

- 2 -

Zu § 12:

In Abs. 4 sollte es statt "Wasserbauverwaltung" "Bundeswasserstraßenverwaltung" heißen.

Zu § 14:

Das ho. Ressort begrüßt grundsätzlich die Ausnahme der Altarme in den Staubereichen vom Begriff der "Wasserstraße". In rechtlicher Hinsicht geht das ho. Ressort dabei jedoch von der Überlegung aus, daß durch die in § 14 Abs. 1 und 2 vorgesehenen Bestimmungen i.Z. mit Anlage 2 des Entwurfes/in dem durch § 2 Z 1 der Wasserstraßenverordnung, BGBl.Nr. 274/1985 umschriebenen örtlichen Wirkungsbereich der Wasserstraßendirektion keine Änderung eintreten wird. Nach ho. Ansicht ermöglicht der Wortlaut des § 2 Z 1 WSV durchaus die Auffassung, daß die in der Anlage 2 des Entwurfes aufgezählten Altarme – auch ohne Wasserstraße zu sein – im örtlichen Wirkungsbereich der Wasserstraßendirektion verbleiben.

Die Voraussetzungen bzw. die Zuständigkeit für die Erklärung eines Gewässers zur "Haupt-" bzw. "Nebenwasserstraße" sind nicht ersichtlich. Diese Unterscheidung bleibt auch in den weiteren Bestimmungen ohne Bedeutung, sodaß sie aus ho. Sicht aufgegeben werden könnte.

Zu § 15:

In Abs. 1 Z 9 sollten auch die Organe der Bundeswasserstraßenverwaltung angeführt werden, denen ja auch andere als die in Z 6 genannten Aufgaben obliegen (siehe § 2 der Wasserstraßenverordnung).

Zu § 16:

In Abs. 4 sollte es statt "Wasserbauverwaltung" "Bundeswasserstraßenverwaltung" heißen.

Zu § 17 Abs. 2:

In der vierten Zeile von unten auf Seite 23 könnte im Zitat das zweite Mal "Z" entfallen.

./.
www.parlament.gv.at

- 3 -

Zu § 21:

Im Abs. 2 erster Satz sollte es statt "Bundeswasserbauverwaltung" richtig "Bundeswasserstraßenverwaltung" heißen.

Zu § 22 Abs. 2:

Der siebente Satz dieser Bestimmung legt fest, daß im Rahmen der Erlassung einer Verordnung gemäß dem ersten Satz der zitierten Bestimmung, sofern sich diese Verordnung auf andere Gewässer als Wasserstraßen bezieht, davon die "örtlich zuständige Handelskammer" zu benachrichtigen ist. Es wird in diesem Zusammenhang angeregt, statt des Ausdruckes "örtlich zuständige Handelskammer" die der Bestimmung des § 2 des Handelskammergesetzes entsprechende Bezeichnung "örtlich zuständige Landeskammer der gewerblichen Wirtschaft" zu verwenden.

Zu § 27:

Es wird vorgeschlagen, die Sätze 2 und 3 des Abs. 3 wie folgt zu fassen:

"Als Entschädigung wird aber nur der gemeine Wert (§ 305 ABGB) der beschädigten Sache vergütet.

Entschädigungsansprüche sind beim Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr geltend zu machen."

Zu § 29 Abs. 3:

Statt "Bundeswasserbauverwaltung" sollte es richtig "Bundeswasserstraßenverwaltung" heißen.

Zu § 36 Abs. 3:

- 1) Es wird vorgeschlagen, den 2. Satz wie folgt zu fassen:
"Im Falle der Widersetzlichkeit des Festzunehmenden haben die Organe des öffentlichen Sicherheitsdienstes den Organen der Schiffahrtspolizei auf deren Ersuchen Hilfe zu leisten".
- 2) In Abs. 5 sollte es statt "Bundeswasserbauverwaltung" richtig "Bundeswasserstraßenverwaltung" heißen

Zu § 39 Abs. 2 Z 19:

Es erscheint bedenklich, den Nichtabschluß von Vereinbarungen betreffend die Benützung bestimmter Einrichtungen durch Fahr-

- 4 -

zeuge zum Straftatbestand zu machen. Zunächst wird angenommen, daß der Gesetzesentwurf schriftliche Vereinbarungen meint. Der Verfügungsberechtigte müßte nach § 5 Abs. 1 VStG beweisen, daß ihm die Einhaltung der Verwaltungsvorschrift, also der Vertragsabschluß, ohne sein Verschulden unmöglich gewesen ist (Umkehrung der Beweislast).

Eine Vereinbarung im gegenständlichen Sinn schließt nicht ab, wer sich als Verfügungsberechtigter auf Vertragsverhandlungen nicht einmal einläßt, aber auch derjenige, der mit seinem Kontrahenten zu keiner Einigung, also Willensübereinstimmung, gelangt. Für Vereinbarungen der gegenständlichen Art gilt zweifellos das Prinzip der Vertragsfreiheit; dazu gehört auch die Abschlußfreiheit, wonach es im Belieben der Parteien steht, ob und mit wem sie kontrahieren wollen. Für den Verfügungsberechtigten im Sinne des § 33 Abs. 3 des Gesetzesentwurfes erscheint diese Freiheit weitgehend beseitigt; er steht offenbar unter Abschlußdruck.

Im Falle eines Strafverfahrens hätte er zu beweisen, daß er seine Verhandlungspositionen nicht in der Absicht, einen Vertragsabschluß prinzipiell zu verhindern, bezogen hat!

Zu § 53 Abs. 2 Z 3:

Folgende Formulierung wird vorgeschlagen: "3. wenn die Schiffahrtsanlage den Erfordernissen der Schifffahrt (§ 47 Abs. 4) nicht entspricht oder öffentliche Interessen (§ 47 Abs. 5) entgegenstehen."

Zu § 55 Abs. 8:

Hier wäre eine textliche Anpassung an die Bestimmungen des Bundesgesetzes vom 24.2.1987, BGBl.Nr. 78 (Änderung des Bundesministeriengesetzes 1986), erforderlich.

Zu § 62:

Diese Bestimmung regelt die Enteignung. Bei Verwirklichung entsprechender Maßnahmen können auch Interessen des Bergbaus und der Mineralrohstoffwirtschaft, insbesondere Liegenschaften, die Bergbauzwecken dienen, berührt werden. Im § 62 Abs. 3 des vorliegenden Gesetzesentwurfes ist vom "Ent-

- 5 -

eignungsrecht" die Rede; ein solches kennt das Berggesetz 1975, BGBl.Nr. 259, grundsätzlich nicht. In dessen §§ 170 ff. ist im Hinblick auf die meist vorübergehende Art der Bergbautätigkeit eine zwangsweise Grundüberlassung und keine Enteignung vorgesehen. Zur Berücksichtigung der Interessen des Bergbaus sollte daher nach dem Wort "Enteignungsrecht" im § 62 Abs. 3 des vorliegenden Entwurfes die Wortfolge "oder ein Recht auf zwangsweise Grundüberlassung" eingefügt werden.

Zu § 65:

Gemäß § 71 Z 5 des Entwurfes wird der auf Gesetzesstufe gestellte Abschnitt II der Verordnung BGBl.Nr. 243/1964 aufgehoben. Damit fällt die bisherige Begriffsbestimmung der "Treppelwege" weg, ohne daß eine entsprechende Bestimmung für Uferbegleitwege eingeführt wird.

Es wird daher folgende Formulierung vorgeschlagen: "§ 65 (1) Uferbegleitwege sind die unmittelbar an den Ufern von Wasserstraßen entlangführenden Wegflächen, die als Zufahrts- und Verbindungswege vor allem Zwecken des Wasserbaues, der Schiffahrt sowie der Betreiber von Wasserkraftwerken an der Donau dienen. Sie stehen dem allgemeinen Verkehr (Gemeingebrauch) nur insoweit offen, als die genannten Zwecke sowie die Erfordernisse des § 15 Abs. 1 Z 1 sowie Z 3 bis 11 nicht entgegenstehen.

(2) Die Erklärung eines Weges zum Uferbegleitweg hat durch Verordnung zu erfolgen, durch die zugleich dessen Verlauf festzulegen ist. Ebenso sind durch Verordnung Verkehrsbeschränkungen im Interesse der in Abs. 1 genannten Zwecke und Erfordernisse zu erlassen.

(3) Die Behörde kann auf Antrag in berücksichtigungswürdigen Einzelfällen Ausnahmegenehmigungen von Verkehrsbeschränkungen im Sinne des Abs. 2 erteilen.

(4) Werden Uferbegleitwege für die in Abs. 1 genannten Zwecke entbehrlich, so sind sie durch Verordnung aufzulassen.

- 6 -

(5) Vor Erlassung einer Verordnung nach Abs. 2 oder 4 sind die berührten Länder und Gemeinden zu hören; die Gemeinden werden hiebei im eigenen Wirkungsbereich tätig.

(6) Sind aufgelassene Uferbegleitwege auch für den allgemeinen Verkehr entbehrlich, so hat sie der bisherige Träger der Wegebaulast hinsichtlich ihrer Kulturgattung in einen den anrainenden Grundstücken ähnlichen Zustand zu versetzen (Rekultivierung)".

Hiezu wird bemerkt: Die Schaffung eines Binnenschiffahrtsgesetzes sollte zum Anlaß genommen werden, die Uferbegleitwege einem klaren Behördenregime zu unterstellen. Abgesehen vom II. Abschnitt der Verordnung BGBl.Nr. 243/1964 - deren Außerkraftsetzung vorgesehen ist - besteht für Uferbegleitwege derzeit nur die Regelung des § 2 Z 6 der Wasserstraßenverordnung, wonach Planung, Errichtung und Instandhaltung solcher Wege zum Aufgabenbereich der Wasserstraßendirektion gehören.

Nach § 2 Z 6 in Verbindung mit Z 1 der Wasserstraßenverordnung umfaßt der Begriff "Uferbegleitweg" im Sinne dieser Rechtsvorschrift auch Wege entlang der Thaya; tatsächlich sind solche Wege weder an den Ufern der Thaya noch an jenen der March vorhanden. Es genügt deshalb jedenfalls, den Begriff des "Uferbegleitweges" im Sinne des Binnenschiffahrtsgesetzes (hinsichtlich seiner topographischen Elemente) auf Wege entlang von Wasserstraßen (somit einschließlich der March) einzuschränken.

Die (zum Teil in Anlehnung an straßengesetzliche Bestimmungen) vorgeschlagene Regelung für die Erklärung eines Weges zum Uferbegleitweg (§ 65 Abs. 2) würde es ermöglichen, Wegflächen auszunehmen, die hinsichtlich ihrer tatsächlichen Benützung offenbar die Merkmale der Öffentlichkeit besitzen oder öffentliche Straßen sind.

Für verbotswidriges Benützen von Uferbegleitwegen wäre die Verhängung einer Verwaltungsstrafe vorzusehen (siehe Bemerkung zu § 72).

- 7 -

Zu § 67 Z 3:

Nach dieser Bestimmung sind durch Verordnung Vorschriften insbesondere auch über die Festsetzung von Hafenentgelttarifen nach dem Grundsatz der Kostendeckung zu erlassen. Nach dem vorliegenden Gesetzentwurf ist es nicht ausgeschlossen, daß auch private Unternehmer Hafenanlagen errichten bzw. betreiben. Im Hinblick darauf muß die Frage gestellt werden, ob es angebracht ist, bei der Festsetzung der Hafenentgelttarife das Prinzip der bloßen Kostendeckung zugrunde zu legen, oder ob nicht dem Betreiber einer Hafenanlage die Möglichkeit der Erzielung eines angemessenen Ertrags eingeräumt werden sollte.

Zu § 69:

Da die Uferbegleitwege zwar im vorliegenden Abschnitt geregelt werden, jedoch nicht unter die Begriffsbestimmung "Schiffahrtsanlage" (§ 2 Z. 15) fallen, sollten die Bestimmungen über die Behörden zu ^{ständigkeit} auf diese Anlagen ausdrücklich Bezug nehmen.

In diesem Sinne sollte die Bestimmung des § 69 Abs. 3 wie folgt lauten:

"(3) Für die übrigen betreffenden Angelegenheiten nach diesem Teil sowie für die sich über den Bereich einer Bezirksverwaltungsbehörde hinaus erstreckenden Angelegenheiten der Uferbegleitwege ist in erster Instanz der Landeshauptmann zuständig".

Im Abs. 2 Z. 2 dieser Bestimmung sollte das Wort "Auswärtige" klein geschrieben werden.

Zu § 72:

Im Abs. 2 wird die Aufnahme folgender Strafbestimmung vorgeschlagen:

"24. als Benutzer eines Uferbegleitweges Verkehrsbeschränkungen nicht beachtet (§ 65 Abs. 2)."

Zu § 78:

Es wird vorgeschlagen, in Abs. 1 Z. 6 "Baggerarbeiten" als Beispiel für "sonstige Leistungen" ausdrücklich anzuführen.

- 8 -

Die Wasserstraßendirektion verfügt derzeit über folgende schiffahrtsrechtliche Konzessionen:

- 1) Konzession zur gewerbsmäßigen Ausübung der Schifffahrt auf der österreichischen Donaustrecke, der March sowie der Thaya (von der Mündung bis Grenzpunkt XI) durch
 - a) "Beförderung von Gütern im Rahmen von Kraftwerksbauten (Baggergut) sowie im Rahmen von Brücken- und Uferbauten (Steingut) sowie"
 - b) "Erbringung von sonstigen Leistungen, und zwar Sondierungs-, Beweissicherungs-, Vermessungs- und Taucherarbeiten" (erteilt mit Bescheid des Bundesministeriums für Verkehr vom 31.8.1978, Zl. 25.299/7-I/9-1978, aufgrund des Binnenschiffahrtsverwaltungsgesetzes, BGBl.Nr. 550/1935 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl.Nr. 230/1967). In der Begründung wird auf eine Erklärung des damaligen Bundesstrombauamtes im Verfahren hingewiesen, wonach es "die Tätigkeit nach dem Prinzip der Subsidiarität" ausüben wolle. In dieser Erklärung werden "Baggerarbeiten" (für Dritte) ausdrücklich angeführt.
- 2) Konzession zur gewerbsmäßigen Ausübung der Schifffahrt auf den Wasserstraßen Traun und Enns (Mündungsstrecken) durch
 - a) "Beförderung von Gütern im Rahmen von Kraftwerksbauten (Baggergut) sowie im Rahmen von Brücken- und Uferbauten (Steingut) sowie"
 - b) "zur Erbringung von sonstigen Leistungen, und zwar Sondierungs-, Beweissicherungs-, Vermessungs- und Taucherarbeiten" (erteilt mit Bescheid des Amtes der Oberösterreichischen Landesregierung vom 26.2.1979, VerkR.-19.592/15-1979-I/Weg, aufgrund des Binnenschiffahrtskonzessionsgesetzes, BGBl.Nr. 533/1978).

Nach den Auflagen dieses Bescheides darf die Wasserstraßendirektion "Baggerarbeiten jeder Art" für die Österreichische Donaukraftwerke AG. unbeschränkt, im übrigen (wie im Fall I)

- 9 -

nur subsidiär erbringen, wenn ein privatrechtliches Unternehmen nicht leistungsbereit ist.

In beiden Fällen ist die Durchführung von Baggerungen (im Unterschied zur Beförderung von Baggergut) als sonstige Leistung "mit Wasserfahrzeugen" nicht Teil des jeweiligen Spruches, obgleich Baggerungen im Gesamtzusammenhang beider Verfahren als einer Konzession bedürftige Leistungen behandelt wurden. Es darf auch daran erinnert werden, daß ein Vorentwurf zum noch geltenden Binnenschiffahrtskonzessionsgesetz (IX/1977) "Baggerungen" unter "sonstige Leistungen" ausdrücklich angeführt hat (§ 4 Abs. 1 Z 5). Nach ho. Auf-fassung wäre diesbezüglich eine Klarstellung erforderlich.

Zu § 80 Abs. 2 Z. 1:

Der Ausdruck "Kammer der gewerblichen Wirtschaft" sollte durch die Bezeichnung "Landeskammer der gewerblichen Wirtschaft" ersetzt werden (vgl. dazu auch die Ausführungen zu § 22 Abs. 2 des Entwurfes).

Zu § 91 Abs. 1 Z. 6:

Im Klammerausdruck sollte es besser "des Seeschiffahrtsgesetzes" lauten.

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

Wien, am 21. August 1987

Für den Bundesminister:

i.V. Dr. Malousek

Für die Richtigkeit
der Ausfertigung:

