



Rathaus, 1082 Wien

Telefon +43 (0)1 4000 89980

Fax +43 (0)1 4000 7135

post@staedtebund.gv.at

www.staedtebund.gv.at

DVR 0656097 | ZVR 776697963

Unser Zeichen:

762/477/2013

bearbeitet von:

DI Simbürger DW 89970 | Kaufmann Tamara

elektronisch erreichbar:

robert.simbuerger@staedtebund.gv.at

Stellungnahme

Bundesministerium
für Verkehr, Innovation und Technologie

per E-Mail:
w1@bmvit.gv.at;
begutachtungsverfahren@parlament.gv.at

Wien, 3. Juni 2013
**Entwurf für eine Änderung des
Schiffahrtsgesetzes und der
Schiffsführerverordnung;
Stellungnahme**
Sehr geehrte Damen und Herren!

Zu dem mit Schreiben vom 9. April 2013, BMVIT-554.025/0007-IV/W1/2013
übermittelten Entwurf für die Änderung des Schiffahrtsgesetzes und der
Schiffsführerverordnung (Begutachtungsverfahren - Stellungnahme), gibt der
Österreichische Städtebund nach Überprüfung folgende Stellungnahme ab:

Auswirkungen auf die Städte:

**Die Städte als Bezirksverwaltungsbehörden sind lediglich von den
Punkten 3 und 4 betroffen.**

Rafting wird zur Sportart, Schiffahrtskennzeichen wurden auch bisher nicht von
uns aufgestellt und für Schiffahrtsgewerbe, -patente und Seendienstbücher waren
die Städte nicht zuständig und werden es auch künftig nicht sein.

Ad Punkt 3 (§ 29): Die unter anderem für operative Tätigkeiten zur – begrifflich das Freimachen der Fahrrinne aus welchen Gründen immer ohnedies umfassenden – Erhaltung der Wasserstraße eingerichtete via donau – Österreichische Wasserstraßen-Gesellschaft m. b. H. wird im Einzelfall mit der Koordination und tatsächlichen Durchführung behördlicher Entscheidung einschließlich finanzieller Abwicklung betraut. Die Behörde selbst ist somit künftig mit diesen Umsetzungsmaßnahmen (Beauftragung von Erfüllungsgehilfen, wenn zeitlich möglich verbunden mit vergaberechtlichem Verfahren, finanzielle Bedeckung, zivilrechtliche Rückforderung der Kosten vom Verursacher, wobei im zivilen Rechtsweg nicht eintreibbare Kosten gemäß § 18 Abs. 1 des Wasserstraßengesetzes, BGBl. I Nr. 177/2004, von der Gesellschaft aus dem ihr zur Verfügung gestellten Jahrespauschalbetrag zu tragen sind) nicht mehr belastet.

Die Aufnahme dieses Punktes wird daher befürwortet.

Ad Punkt 4 (§ 52): Die Überprüfungsintervalle für Anlagen sollen im Sinne einer Harmonisierung an die Überprüfungsintervalle für vergleichbare Fahrzeuge angepasst werden. Es ist zweckmäßig, dies entsprechend den sicherheitstechnischen Entwicklungen und Ansprüchen folgend relativ kurzfristig durch die Verwaltung im Verordnungsweg vorzunehmen.

Die Aufnahme dieses Punktes wird befürwortet.

Zusatz (§ 55): Bei der Antragstellung auf Bewilligung einer Schifffahrtsanlage müssen lediglich Absichtserklärungen über den Abschluss eines Grundbenützungsbereinkommens vorliegen. Kommt ein solches Übereinkommen in weiterer Folge nicht zustande oder tritt es zu einem späteren Zeitpunkt wieder außer Kraft, ist die Möglichkeit zum Widerruf einer davon betroffenen Schifffahrtsanlagenbewilligung vorzusehen, um die gegebene Vorrangstellung des Privatrechts eindeutig aufzuzeigen und eine Beeinträchtigung der Nutzung des Grundstücks durch den rechtmäßigen Eigentümer aus Gründen denkbarer Einbeziehung eines öffentlich-rechtlich erteilten Rechts in privatrechtlichen Streit zu vermeiden.

Die Aufnahme dieses Punktes wird zur Vereinfachung des Verfahrens befürwortet. Der Grundeigentümer ist ohnehin in den meisten Fällen beteiligt.

Auswirkungen auf die Städte:

Ob Mehraufwände in finanzieller und/oder personeller Hinsicht bzw. in Bezug auf Raumbedarf und EDV-Ausstattung zu erwarten sind, kann derzeit noch nicht beurteilt werden.

Ad Punkt 4 (§ 52): Durch die Änderung der Prüfintervalle kann es bei Verkürzungen zu Mehrbelastungen, durch Verlängerungen zu Minderbelastungen kommen. Konkret wird es zu einer Mischung aus beiden Möglichkeiten kommen. Die zu erwartende Mehrbelastung kann daher vor Kenntnis der die Prüfungsintervalle festlegenden Verordnung nicht seriös beziffert werden.

Zu Zusatz (§ 55): Da künftig eine Absichtserklärung im Verfahren ausreicht kann es nach Bescheiderlassung zu Entzugsverfahren kommen, wenn nachträglich keine Einigung mit dem Grundeigentümer zu Stande kommt. Es kann daher fallweise zu Mehrbelastungen kommen, deren Ausmaß nicht seriös geschätzt werden kann.

Der Österreichische Städtebund ersucht, die aufgezählten Anmerkungen und Anregungen zum gegenständlichen Gesetz bzw. zur gegenständlichen Verordnung zur Kenntnis zu nehmen.

Mit freundlichen Grüßen



OSR Dr. Thomas Weninger, MLS
Generalsekretär