

**428 der Beilagen zu den stenographischen Protokollen des Nationalrates XIII. GP**

13. 7. 1972

**Regierungsvorlage**

**Bundesgesetz vom XXXXXXXXXX  
betreffend Schifffahrtsanlagen sowie sonstige  
Anlagen und Arbeiten an Wasserstraßen  
(Schifffahrtsanlagengesetz)**

Der Nationalrat hat beschlossen:

**I. ABSCHNITT****Allgemeine Bestimmungen**

**Örtlicher und sachlicher Gel-  
tungsbereich**

§ 1. (1) Die Bestimmungen dieses Bundesgesetzes finden auf öffentliche Gewässer (§ 2 des Wasserrechtsgesetzes 1959, BGBl. Nr. 215, im folgenden kurz WRG 1959 genannt) Anwendung.

(2) Auf die im Anhang 1 zur Seenverkehrsordnung, BGBl. Nr. 103/1961, angeführten Seen, die Privatgewässer (§ 3 WRG 1959) sind, finden die Bestimmungen dieses Bundesgesetzes Anwendung. Auf andere Privatgewässer finden die Bestimmungen dieses Bundesgesetzes nur so weit Anwendung, als es sich um Schifffahrtsanlagen handelt, die der gewerbsmäßigen Schifffahrt (§ 2 des Binnenschifffahrtsverwaltungsgesetzes, BGBl. Nr. 550/1935, in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. Nr. 230/1967) oder sonstigen gewerblichen Zwecken dienen.

(3) Die Bestimmungen dieses Bundesgesetzes finden auf Schifffahrtsanlagen keine Anwendung, die bei einem Einsatz des Bundesheeres zum Schutz der Grenzen der Republik oder zum Schutz der verfassungsmäßigen Einrichtungen sowie zur Aufrechterhaltung der Ordnung und Sicherheit im Inneren (§ 2 Abs. 1 lit. a und b des Wehrgesetzes, BGBl. Nr. 181/1955) oder bei der Vorbereitung dieses Einsatzes verwendet werden. Das gleiche gilt für die im IV. Abschnitt angeführten sonstigen Anlagen und Arbeiten bei einem Einsatz des Bundesheeres der erwähnten Art oder bei der Vorbereitung dieses Einsatzes. Es ist jedoch bei der Verwendung dieser Schiff-

fahrtsanlagen, sonstigen Anlagen und der Durchführung der Arbeiten in geeigneter Weise für die Sicherheit der Schifffahrt zu sorgen.

(4) Die Bestimmungen dieses Bundesgesetzes finden des weiteren keine Anwendung auf schwimmende Schifffahrtszeichen sowie auf solche, die sich auf Grundstücken befinden, die entweder in der Verwaltung des Bundes oder eines Landes stehen oder dem öffentlichen Gut zugehören.

**Begriffsbestimmungen**

§ 2. (1) Schifffahrtsanlagen sind Häfen und andere Landungsplätze (Länden), Schleusen, künstliche Schifffahrtswege (Kanäle), Fähranlagen, Schiffsumschlaganlagen, Anlagen für die Versorgung von Wasserfahrzeugen und andere für Zwecke der Schifffahrt errichtete Anlagen und deren Einrichtungen, soweit sie unmittelbar der Schifffahrt dienen. Anlagen, die nur mittelbar Schifffahrtswegen dienen (Tanklager, Lagerhäuser, Werkstätten usw.), gelten nicht als Schifffahrtsanlagen im Sinne dieses Bundesgesetzes.

(2) Schifffahrtsanlagen sind entweder öffentliche oder nichtöffentliche (private) Anlagen. Öffentliche Schifffahrtsanlagen sind:

- a) Anlagen, die allen Wasserfahrzeugen im Rahmen der durch gesetzliche Vorschriften verfügten Beschränkungen zur Verfügung stehen;
- b) die von der Bundesverwaltung zur Regelung und Sicherung der Schifffahrt oder zur Verbesserung der Flüssigkeit des Schiffsverkehrs betriebenen Anlagen;
- c) Schifffahrtszeichen, sofern sie diesem Bundesgesetz unterliegen.

Alle anderen Schifffahrtsanlagen sind private Schifffahrtsanlagen.

(3) Sportanlagen sind im Sinne der Absätze 1 und 2 Schifffahrtsanlagen, die für Kleinfahrzeuge (§ 1.01 lit. i der Wasserstraßen-Verkehrsordnung, BGBl. Nr. 259/1971) bestimmt sind, welche Zwecken des Sportes dienen. Hierzu zählen insbesondere Landungsanlagen und Anlagen zum

Zuwasserbringen solcher Kleinfahrzeuge sowie Landungsanlagen, die der Ausbildung von Schiffsführern solcher Kleinfahrzeuge oder der Ausbildung in Wassersportarten, die mit Kleinfahrzeugen ausgeübt werden (z. B. Wasserschiffahren), dienen. Nicht zu Sportanlagen zählen Schifffahrtsanlagen, die der Reparatur oder Versorgung von Kleinfahrzeugen dienen.

(4) Nicht ortsfeste (schwimmende) Anlagen sind Schifffahrtsanlagen, bei denen lediglich die Festmachereinrichtungen und die zum Zugang oder zur Zufahrt gehörenden Anlagenteile fest mit dem Grund verbunden, die übrigen Anlagenteile jedoch schwimmend ausgebildet sind. Alle anderen Schifffahrtsanlagen gelten als ortsfeste Schifffahrtsanlagen.

## II. ABSCHNITT

### Schifffahrtsanlagen

#### Bewilligungspflicht

§ 3. (1) Unbeschadet der Bestimmungen der Abs. 3 und 4 und der §§ 11 und 12 bedarf

- a) die Errichtung neuer Schifffahrtsanlagen,
  - b) die Wiederverwendung einer bestehenden Schifffahrtsanlage nach Erlöschen der Bewilligung und
  - c) eine wesentliche Änderung einer bestehenden Schifffahrtsanlage
- einer Bewilligung.

(2) Herstellungen zur Instandhaltung und Instandsetzung der Anlage, auch wenn damit eine Verbesserung vorhandener Einrichtungen verbunden ist, gelten nicht als wesentliche Änderung einer Anlage (Abs. 1 lit. c).

(3) Sportanlagen bedürfen auf anderen Gewässern als Wasserstraßen (§ 0.01 Z. 1 der Wasserstraßen-Verkehrsordnung) keiner Bewilligung im Sinne des Abs. 1. Es finden jedoch auf sie die Bestimmungen über die Beseitigung von Mängeln und die Entfernung der Anlage (§ 8 Abs. 5 und 6) sowie die Bestimmungen über den Bau, die Ausgestaltung, Erhaltung, Benutzung und den Betrieb von Schifffahrtsanlagen, insbesondere auch hinsichtlich der Berücksichtigung der Erfordernisse der Gewässerreinigung (§ 13 Abs. 9) Anwendung.

(4) In einem wasserrechtlichen Verfahren betreffend die Errichtung einer Schifffahrtsanlage gemäß § 100 Abs. 2 WRG 1959 (bevorzugter Wasserbau), in dem die wasserrechtliche Bewilligung zufolge des § 114 Abs. 3 WRG 1959 die Bewilligung nach dem vorliegenden Bundesgesetz in sich schließt, hat der Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft den im § 4 dieses Bundesgesetzes genannten Erfordernissen und öffentlichen Interessen sowie den Bestimmungen dieses Bundesgesetzes über die Ausgestaltung von Schiff-

fahrtsanlagen einschließlich der auf Grund des § 13 erlassenen Verordnungen Rechnung zu tragen. Solche Anlagen sind einer Überprüfung (§ 8 Abs. 5) zu unterziehen.

#### Bewilligungsverfahren

§ 4. (1) Wer eine bewilligungspflichtige Schifffahrtsanlage (§ 3) neu errichten oder wieder verwenden oder an einer solchen Anlage eine wesentliche Änderung vornehmen will (Bewilligungswerber), hat bei der Behörde um die Erteilung einer Bewilligung anzusuchen. Das Ansuchen hat zu umfassen:

- a) von einem Fachkundigen entworfene Pläne samt erforderlichen Berechnungen und erläuternde Bemerkungen über die Anlage oder die Änderung,
- b) Zweck und Umfang des Vorhabens mit Angabe des Gewässers, an dem sich die Anlage befinden soll, sowie die grundbücherliche Bezeichnung der Örtlichkeiten,
- c) die Angabe aller Personen, deren Rechte durch die Anlage oder Änderung berührt werden, mit allfälligen Zustimmungserklärungen dieser Personen,
- d) die Angabe der Zwangsrechte, deren Anwendung erforderlich werden könnte, unter Namhaftmachung der betroffenen Grundeigentümer und sonstigen Berechtigten,
- e) die Angabe über die für die Anlage nach dem WRG 1959 etwa erforderliche Bewilligung, soweit eine solche zum Zeitpunkt der Antragstellung bereits vorliegt,
- f) die Angabe, ob die Anlage eine öffentliche oder eine private Schifffahrtsanlage sein soll.

(2) Die Bewilligung ist zu erteilen, wenn

- a) bestehende Rechte (Abs. 3) nicht entgegenstehen,
- b) die allenfalls erforderliche Bewilligung nach dem WRG 1959 erteilt wurde,
- c) die Erfordernisse der Schifffahrt (Abs. 4),
- d) die Erfordernisse der Reinhaltung der Gewässer (soweit diese nicht in dem wasserrechtlichen Verfahren bereits berücksichtigt wurden),
- e) öffentliche Interessen (Abs. 5),
- f) zwischenstaatliche Vereinbarungen über die Schifffahrt sowie
- g) die Bestimmungen über den Bau, die Ausgestaltung, die Erhaltung, die Benutzung und den Betrieb von Schifffahrtsanlagen (§ 13)

berücksichtigt sind. Sind die unter den lit. c bis f angeführten Voraussetzungen nicht zur Gänze erfüllt und kann diesem Mangel durch die Vorschreibung entsprechender Auflagen ab-

geholfen werden, so sind solche von der Behörde vorzuschreiben.

(3) Bestehende Rechte anderer Personen als des Bewilligungswerbers, die der Erteilung der Bewilligung entgegenstehen, sind

- a) auf Grund dieses Bundesgesetzes erworbene Rechte,
- b) das Grundeigentum oder das Eigentum an einer bestehenden Schiffsanlange,

insoweit sie nicht durch gütliche Übereinkunft oder durch die Einräumung von Zwangsrechten nach dem III. Abschnitt beseitigt oder beschränkt werden.

(4) Erfordernisse der Schifffahrt sind

- a) die Sicherheit der Schifffahrt,
- b) auf Wasserstraßen darüber hinaus die Ordnung und die Flüssigkeit des Verkehrs der gewerbsmäßig betriebenen Schifffahrt.

(5) Als öffentliche Interessen gelten

- a) die Sicherheit von Personen,
- b) die Sicherheit, Ordnung und Leichtigkeit des Verkehrs auf Straßen mit öffentlichem Verkehr,
- c) die Wirksamkeit der Überwachung der Grenzgewässer und der Teile von Wasserstraßen, die zu Zollstraßen erklärt wurden (§§ 11 und 144 des Zollgesetzes 1955, BGBl. Nr. 129), durch die Organe der Zollämter und der Zollwache,
- d) militärische Interessen sowie
- e) der Betrieb von Kraftwerken.

(6) Im Bewilligungsbescheid ist festzustellen, ob die Schiffsanlange als öffentliche oder als private Anlage zu gelten hat.

(7) Im Bewilligungsbescheid hat die Behörde die Überprüfung einer neuen oder geänderten Anlage vor Inbetriebnahme vorzuschreiben, wenn

- a) die Erlassung einer Betriebsvorschrift (§ 7) wegen der Vorschreibung besonderer Betriebsbedingungen erforderlich war oder
- b) bei unsachgemäßer Ausführung oder Änderung der Anlage eine Beeinträchtigung der Sicherheit von Personen, die die Anlage beruflich oder als Fahrgäste benutzen müssen, oder eine Beeinträchtigung der Erfordernisse der Gewässerreinigung befürchtet werden muß.

(8) Die Gemeinden, in deren Bereich Schiffsanlangen errichtet werden sollen, sind anzuhören. Die Ausübung dieses Anhörungsrechtes ist eine Aufgabe des eigenen Wirkungsbereiches der Gemeinde. Der örtlich zuständigen Handelskammer, bei Anlagen auf Wasserstraßen auch der Bundeskammer der gewerblichen Wirtschaft, ist Gelegenheit zu geben, sich am Verfahren durch Entsendung eines Schiffsanlagesachverständigen zu beteiligen. Bei Anlagen, die der Versorgung von

Wasserfahrzeugen mit brennbaren Flüssigkeiten oder dem Umschlag solcher Stoffe dienen sollen, ist dem Verfahren die für die Gewässeraufsicht örtlich zuständige Behörde (§ 131 WRG 1959) beizuziehen. Bei Anlagen, die von einer gemäß § 9 betrauten Körperschaft oder von einem Ziviltechniker zu überwachen sind, ist ein Sachverständiger der betreffenden Körperschaft bzw. der Ziviltechniker dem Verfahren beizuziehen.

(9) Bei schwimmenden Schiffsanlangen ist die Bewilligung auf die Person des Berechtigten beschränkt; sie kann weder verpachtet noch sonstwie übertragen werden und geht auf Rechtsnachfolger nicht über. In allen anderen Fällen ist Berechtigter der jeweilige Eigentümer der Schiffsanlange. Die Übertragung solcher Schiffsanlangen ist vom neuen Berechtigten der Behörde anzuzeigen.

(10) Für die Bewilligung von Schiffsanlangen, die auch einer Bewilligung nach dem WRG 1959 bedürfen, ist die Wasserrechtsbehörde zuständig. In diesen Fällen hat die nach dem WRG 1959 zuständige Behörde die Bestimmungen dieses Bundesgesetzes anzuwenden. Die Wasserrechtsbehörde hat dem Verfahren hinsichtlich Schiffsanlangen an Wasserstraßen einen Vertreter des Amtes für Schifffahrt als Kommissionsmitglied beizuziehen. Ist die Wasserrechtsbehörde nicht in der Lage, der Stellungnahme dieses Kommissionsmitgliedes Rechnung zu tragen, hat sie bei sonstiger Nichtigkeit des Bescheides die Angelegenheit dem Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft vorzulegen, der im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Verkehr entscheidet.

(11) Auf Wasserstraßen hat die Behörde von der Erteilung der Bewilligung für Schleusen, Häfen, Länden und Fähren, die mit Schiffsanlageszeichen zu bezeichnen sind (§ 21 des Schiffsanlagespolizeigesetzes, BGBl. Nr. 91/1971), oder bei der Erteilung der Bewilligung für Änderungen solcher Anlagen das Bundesministerium für Verkehr durch Übermittlung einer Bescheidausfertigung zu verständigen.

#### Fristen für den Baubeginn und die Bauvollendung

§ 5. (1) Die Behörde hat im Bewilligungsbescheid angemessene Fristen für den Baubeginn und die Bauvollendung kalendermäßig festzusetzen. Erforderlichenfalls können Teilfristen für wesentliche Anlagenteile bestimmt werden. Fristverlängerungen, die durch das Berufungsverfahren notwendig werden, sind von Amts wegen vorzunehmen.

(2) Die Behörde kann aus triftigen Gründen diese Fristen verlängern, wenn vor ihrem Ablauf darum angesucht wird; die vorherige Anhörung

der Parteien oder die Durchführung einer mündlichen Verhandlung ist nicht erforderlich.

(3) Die Festsetzung oder Verlängerung von Vollendungsfristen für Anlagen auf Wasserstraßen bedarf, wenn hiebei ein Gesamtausmaß von zehn Jahren überschritten werden soll, bei sonstiger Nichtigkeit des Bescheides der Zustimmung des Bundesministers für Verkehr. Die Zustimmung ist nur zu erteilen, wenn triftige Gründe wirtschaftlicher oder bautechnischer Natur vorliegen.

#### Dauer der Bewilligung

§ 6. (1) Die Bewilligung für eine öffentliche Anlage gilt ohne zeitliche Beschränkung.

(2) Bei privaten Schiffsanlagen ist

- a) die Bewilligung für eine Anlage, die nur für vorübergehende Zwecke errichtet wird, auf die hiefür erforderliche Zeit zu beschränken,
- b) die Bewilligung für eine schwimmende Anlage, unbeschadet der Bestimmung des § 12, nur auf Widerruf zu erteilen,
- c) die Bewilligung für eine ortsfeste Anlage zeitlich zu beschränken bzw. bis auf Widerruf zu erteilen, wenn die wasserrechtliche Bewilligung auf Widerruf erteilt wurde.

(3) Die Bewilligung für eine Schiffsanlage, die zum Betrieb einer Schiffsunternehmung gehört, ist für jenen Zeitraum zu erteilen, für welchen der Berechtigte eine Konzession auf Grund des Binnenschiffsverkehrsverwaltungsgesetzes in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. Nr. 230/1967 besitzt.

(4) Bei wasserrechtlich bewilligungspflichtigen Schiffsanlagen darf jedoch die Dauer der Bewilligung nach Abs. 2 und 3 jene der wasserrechtlichen Bewilligung nicht überschreiten.

#### Betriebsvorschrift

§ 7. (1) Soll die Anlage von einer anderen Person als dem Berechtigten betrieben und verwaltet oder erhalten oder die Erhaltungspflicht auf mehrere Personen aufgeteilt werden oder erscheint zur Wahrung der im § 4 genannten Erfordernisse und öffentlichen Interessen beim Betrieb der Anlage oder zur Aufrechterhaltung der Ordnung in der Schifffahrt bei der Benutzung der Anlage die Festsetzung besonderer Betriebsbedingungen erforderlich, die über die gemäß § 13 durch Verordnung erlassenen Bestimmungen hinausgehen, so hat die Behörde im Zusammenhang mit einer Überprüfung (§ 8) die Vorlage einer Betriebsvorschrift vorzuschreiben, die von ihr zu genehmigen ist.

(2) In der Betriebsvorschrift ist entsprechend dem Antrag des Berechtigten die von ihm vor-

geschlagene Person mit dem Betrieb und der Verwaltung der Anlage zu beauftragen, wenn sie hiefür geeignet ist. Die Übernahme von Erhaltungskosten durch eine andere Person sowie die Aufteilung dieser Kosten auf mehrere Personen ist entsprechend dem Antrag des Bewilligungsinhabers festzusetzen, sofern unter den Beteiligten Einvernehmen besteht. Die im Abs. 1 genannten Betriebsbedingungen sind im erforderlichen Umfang festzusetzen. Für die Einhaltung der Betriebsbedingungen hat der Berechtigte oder, wenn eine andere Person mit dem Betrieb und der Verwaltung der Anlage betraut wurde, diese zu sorgen.

(3) Die Betriebsvorschrift kann auf Antrag des Berechtigten bzw. der Person, die mit dem Betrieb und der Verwaltung der Anlage beauftragt ist, später ergänzt oder geändert werden, wenn dies den im § 4 genannten Erfordernissen und öffentlichen Interessen oder Rechten Dritter nicht nachteilig ist bzw. wenn der Betroffene zustimmt.

#### Anzeige des Baubeginnes und der Bauvollendung sowie Überprüfungen von Schiffsanlagen

§ 8. (1) Bei bewilligungspflichtigen Schiffsanlagen hat der Berechtigte der Behörde den Baubeginn und die Bauvollendung anzuzeigen. Bei den im § 12 genannten schwimmenden Sportanlagen auf Wasserstraßen und bei Schiffsanlagen, die als bevorzugter Wasserbau (§ 3 Abs. 4) bewilligt wurden, muß lediglich die Bauvollendung der Anlage angezeigt werden. Erst nach der Anzeige über die Bauvollendung darf die Anlage benutzt und betrieben werden, ausgenommen den Fall der Vorschreibung einer Überprüfung der Anlage vor ihrer Inbetriebnahme (§ 4 Abs. 7). Bei den im § 12 genannten schwimmenden Sportanlagen auf Wasserstraßen ist die Anzeige der Bauvollendung im Wege der zuständigen Dienststelle der Schiffsverkehrspolizei einzubringen.

(2) Die Behörde kann die diesem Bundesgesetz unterliegenden Schiffsanlagen jederzeit überprüfen. Hat die Behörde die Überprüfung einer Anlage vor ihrer Inbetriebnahme vorgeschrieben, so ist diese Überprüfung unmittelbar nach dem Einlangen der Anzeige über die Bauvollendung vorzunehmen.

(3) Bei der erstmaligen Überprüfung einer mit Bescheid (§ 4) bewilligten Schiffsanlage oder Änderung einer solchen Anlage hat sich die Behörde von der Übereinstimmung der Anlage mit der erteilten Bewilligung zu überzeugen und die Beseitigung dabei wahrgenommener Mängel und Abweichungen vorzuschreiben. Geringfügige Abweichungen, die den öffentlichen Interessen oder entgegenstehenden Rechten nicht zuwiderlaufen

oder denen die Betroffenen zustimmen, sind nachträglich zu bewilligen, sofern die Erfordernisse der Schifffahrt und der Reinhaltung der Gewässer dies zulassen.

(4) Wenn es sich um Schifffahrtsanlagen handelt, die an sich geringere Bedeutung haben und überdies nach den Ergebnissen des Bewilligungsverfahrens fremde Rechte oder öffentliche Interessen nicht in größerem Umfang berühren, kann die Behörde von der Anordnung und Durchführung eines Verfahrens gemäß Abs. 3 absehen und die Überprüfung der Übereinstimmung der Anlage mit dem Bewilligungsbescheid durch die mit der wiederkehrenden Überprüfung einer Anlage betrauten Körperschaften oder Ziviltechniker oder einen anderen Sachverständigen vornehmen lassen.

(5) Bei der Überprüfung einer Schifffahrtsanlage hat die Behörde die Abstellung vorgefundener Mängel, einschließlich solcher beim Betrieb oder der Benutzung der Anlage, unter Setzung einer angemessenen Frist zu verfügen, erforderlichenfalls den Betrieb und die Benutzung der Anlage bis zur Wiederherstellung der Betriebssicherheit oder bis zur Abstellung des Mangels einzuschränken oder zu untersagen und schließlich, wenn es die Wahrung der im § 4 genannten Erfordernisse und öffentlichen Interessen bedingt, die Betriebsvorschrift abzuändern. Muß die Abstellung eines wesentlichen Mangels verfügt werden, sind die Kosten der Überprüfung vom Berechtigten zu tragen, der auch die erfolgte Abstellung des Mangels der Behörde schriftlich anzuzeigen hat. Zu einer diesbezüglichen Überprüfung an Ort und Stelle ist die Behörde nicht verpflichtet.

(6) Bei Sportanlagen auf anderen Gewässern als Wasserstraßen (§ 3 Abs. 3) hat die Behörde über die im Abs. 5 genannten Maßnahmen hinaus, wenn die Anlage der Errichtung oder dem Betrieb anderer Schifffahrtsanlagen als Sportanlagen hinderlich ist oder öffentliche Interessen beeinträchtigt werden, den weiteren Betrieb der Sportanlage zu untersagen und die Entfernung einer solchen Anlage zu verfügen.

(7) Bei Schifffahrtsanlagen, die als bevorzugter Wasserbau bewilligt wurden (§ 3 Abs. 4), hat die Behörde in sinngemäßer Anwendung des Abs. 3 vorzugehen und unter Setzung entsprechender Fristen die Ergänzungen der Anlage vorzuschreiben, die zur Berücksichtigung der im Abs. 3 genannten Erfordernisse und öffentlichen Interessen notwendig sind. Gleichzeitig ist festzustellen, ob die Schifffahrtsanlage als eine öffentliche oder als eine private Anlage zu gelten hat.

(8) Für die Überprüfung von Schifffahrtsanlagen, die von der Wasserrechtsbehörde bewilligt wurden (§§ 3 Abs. 4 und 4 Abs. 10), ist die Wasserrechtsbehörde zuständig. In diesen Fällen

hat die nach dem WRG 1959 zuständige Behörde die Bestimmungen dieses Bundesgesetzes anzuwenden.

#### Wiederkehrende Überprüfung der Schifffahrtsanlagen

§ 9. (1) Unbeschadet der Bestimmungen des § 8 Abs. 2 bis 4 und 8 sind Schifffahrtsanlagen, die der gewerbsmäßigen Schifffahrt oder anderen gewerblichen Zwecken dienen, von der Behörde wiederkehrend auf ihren Erhaltungszustand, die Einhaltung der auf Grund des § 13 erlassenen Vorschriften, der im Bewilligungsbescheid auferlegten Bedingungen sowie auf die Bestimmungen der Betriebsvorschrift zu untersuchen. Die Untersuchungsfristen betragen:

- a) ein Jahr bei Fähranlagen und Schifffahrtsanlagen, die dem Umschlag von Mineralölen dienen,
- b) zwei Jahre bei Schifffahrtsanlagen, die der Fahrgastschifffahrt dienen,
- c) fünf Jahre bei den anderen Schifffahrtsanlagen.

Die Kosten der Überprüfung sind vom Berechtigten zu tragen. In anderen gesetzlichen Vorschriften festgelegte Untersuchungsfristen für bestimmte Teile einer Schifffahrtsanlage werden hierdurch nicht berührt.

(2) Weist die Schifffahrtsanlage einen guten Erhaltungszustand auf und lassen die örtlichen Umstände, wie Eis- oder Hochwassereinflüsse, eine Beschädigung der Anlage unwahrscheinlich erscheinen, kann die Behörde auf Antrag des Berechtigten die Untersuchungsfristen gemäß Abs. 1 bis auf den doppelten Zeitraum verlängern; weist die Schifffahrtsanlage jedoch keinen guten Erhaltungszustand auf, so hat die Behörde die Untersuchungsfristen entsprechend zu verkürzen, jedoch auf nicht weniger als ein Jahr.

(3) Der Berechtigte kann von sich aus mit der Untersuchung gemäß Abs. 1 oder 2 einen Ziviltechniker eines in Betracht kommenden Fachgebietes beauftragen. Er hat diesen Umstand vor Ablauf der Frist gemäß Abs. 1 oder 2 der Behörde mitzuteilen. In diesem Fall hat die Untersuchung durch die Behörde oder durch die betraute Körperschaft (Abs. 4) zu entfallen.

(4) Sofern dies im Interesse der Zweckmäßigkeit, Raschheit, Einfachheit und Kostenersparnis gelegen ist, kann durch Verordnung die Untersuchung gemäß Abs. 1 oder 2 allgemein oder in einzelnen Bundesländern, aber auch eingeschränkt auf einzelne Arten von Schifffahrtsanlagen sowie auf einzelne im Abs. 1 oder 2 angeführte Untersuchungen, bestimmten Körperschaften übertragen werden, die über das entsprechend qualifizierte Personal und die erforderlichen technischen Einrichtungen verfügen.

(5) Das Gutachten des Ziviltechnikers oder der Körperschaft ist der Behörde vorzulegen. Stellt das Gutachten des Amtssachverständigen, des Ziviltechnikers oder der Körperschaft Mängel fest, so hat die Behörde gemäß § 8 Abs. 5 vorzugehen.

(6) Im Falle der Übertragung der Untersuchung an bestimmte Körperschaften sind durch Verordnung Tarife für die Vornahme der Überprüfung festzusetzen. Dabei ist auf die Tarifvorschläge der Körperschaften Bedacht zu nehmen. Die Tarife müssen den Kosten angemessen und dürfen nicht höher als die vom Bundesminister für Bauten und Technik für Ziviltechniker genehmigten Tarife sein.

(7) Auf Schiffsanlagen, die durch die Organe der Schiffsverwaltung laufend betreut oder von diesen beaufsichtigt werden, finden die Bestimmungen der Abs. 1 bis 6 keine Anwendung.

#### Erlöschen der Bewilligung

##### § 10. (1) Bewilligungen erlöschen

- a) durch den der Behörde zur Kenntnis gebrachten Verzicht des Berechtigten,
- b) durch Ablauf der Zeit bei zeitlich befristeten, durch Widerruf bei widerruflichen Bewilligungen, durch den Tod des Berechtigten oder das sonstige Erlöschen seiner Rechtspersönlichkeit, wenn das Recht auf seine Person beschränkt war,
- c) durch Zurücknahme gemäß Abs. 3 oder 4,
- d) durch Enteignung,
- e) durch Unterlassung der Inangriffnahme der Errichtung oder der Fertigstellung der bewilligten Schiffsanlage binnen der im Bewilligungsbescheid hierfür bestimmten oder nachträglich verlängerten Frist,
- f) durch Wegfall oder durch Zerstörung einer Schiffsanlage in einem Umfang, der ihre ordnungsgemäße Benutzung unmöglich macht, wenn die Unterbrechung der Benutzung über drei Jahre gedauert hat,
- g) durch Erlöschen der für die Anlage erteilten Bewilligungen nach dem WRG 1959.

(2) Der Widerruf der Bewilligung gemäß Abs. 1 lit. b hat zu erfolgen, wenn die Schiffsanlage den Erfordernissen der Schifffahrt (§ 4 Abs. 4) nicht entspricht oder öffentliche Interessen (§ 4 Abs. 5) entgegenstehen.

(3) Wurde eine Schiffsanlage über drei Jahre nicht benutzt, ohne daß die Voraussetzung des Erlöschens nach Abs. 1 lit. f vorliegt, so ist dem Berechtigten von Amts wegen oder auf Antrag eine angemessene, mindestens mit einem Jahr zu bemessende Frist zur Wiederbenutzung der Anlage mit der Ankündigung einzuräumen, daß nach fruchtlosem Fristablauf die Bewilligung zurückgenommen wird.

(4) Die Behörde kann eine Bewilligung zurücknehmen, wenn, ungeachtet wiederholter Mahnungen, die festgesetzte Betriebsvorschrift nicht eingehalten oder die anlässlich einer Überprüfung erteilten Anordnungen nicht beachtet werden.

(5) Das Erlöschen einer Bewilligung ist auf Antrag einer Partei mit Bescheid festzustellen. Den die Wasserstraßen verwaltenden Dienststellen kommt hierbei Parteistellung zu.

(6) Das Erlöschen einer Bewilligung hat auch das Erlöschen aller für die Anlage gewährten Zwangsrechte zur Folge.

(7) Bei Erlöschen der Bewilligung ist der früher Berechtigte verpflichtet, unbeschadet etwaiger Verpflichtungen nach dem WRG 1959, die Anlage zu beseitigen und den ursprünglichen Zustand wiederherzustellen. Ist dies nicht möglich, wirtschaftlich unzumutbar oder unzweckmäßig, so hat die Behörde diejenigen Maßnahmen aufzuerlegen, die zur Wahrung der im § 4 genannten Erfordernisse und öffentlichen Interessen notwendig sind.

#### Anlagen für Zwecke der Bundes- oder Landesverwaltung

§ 11. (1) Die beabsichtigte Errichtung, Auflassung, wesentliche Änderung oder Wiederverwendung von Schiffsanlagen, die von der Bundes- oder einer Landesverwaltung verwaltet oder betrieben werden, ist der Behörde von der betreffenden Verwaltung unter Beischluß einer Beschreibung der Anlage bzw. der Änderung anzuzeigen.

(2) Mit der Erstattung der Anzeige gemäß Abs. 1 gilt die Schiffsanlage als bewilligt, sofern entgegenstehende Rechte (§ 4 Abs. 3) durch die Anlage nicht berührt oder in gütlicher Übereinkunft berücksichtigt wurden, eine etwa erforderliche Bewilligung nach dem WRG 1959 für die Anlage vorliegt und die Errichtung der Anlage nach Entwürfen erfolgt, die vom Bundesminister für Verkehr hinsichtlich der Berücksichtigung der im § 4 Abs. 2 lit. c bis g genannten Voraussetzungen überprüft wurden. Mit der Anzeige der Auflassung der Anlage gilt die Bewilligung als erloschen.

(3) Die vorübergehende Errichtung, Auflassung, wesentliche Änderung oder Wiederverwendung von Schiffsanlagen des Bundesheeres im Rahmen des ständigen Übungsbetriebes an Uferbereichen, die regelmäßig Übungszwecken des Bundesheeres dienen (militärische Wasserübungsplätze), bedarf keiner Anzeige nach Abs. 1. Bei Schiffsanlagen, die vom Bundesheer außerhalb des Bereiches militärischer Wasserübungsplätze bei einsatzähnlichen Übungen verwendet werden, entfällt eine Überprüfung des Projektes durch den Bundesminister für Verkehr. Die mili-

tärischen Wasserübungsplätze sind durch Hinweistafeln mit der schwarzen Aufschrift „Militärischer Wasserübungsplatz“ auf weißem Grund zu kennzeichnen.

(4) Auf die im Abs. 1 genannten Anlagen sind die Bestimmungen der §§ 3 bis 10 und 12 — mit Ausnahme des § 10 Abs. 7 — nicht anzuwenden.

#### Schwimmende Sportanlagen auf Wasserstraßen

§ 12. (1) Abweichend von den Bestimmungen der §§ 4 bis 6 ist auf Wasserstraßen die beabsichtigte Errichtung von schwimmenden Sportanlagen, die nicht länger als fünf Meter sind und nicht weiter als fünf Meter in die Wasserstraße reichen, vom Bewilligungswerber unter Verwendung eines durch Verordnung festzulegenden Vordruckes in vierfacher Ausfertigung bei der Behörde anzumelden. Die Anmeldung ist im Wege der zuständigen Dienststelle der Schifffahrtspolizei einzubringen und von dieser an die Behörde weiterzuleiten. Der Einschreiter hat im Anmeldebogen folgende Angaben zu machen:

- a) Name und Anschrift (Sitz) des Bewilligungswerbers,
- b) Lage und Länge der für die Schifffahrtsanlage in Anspruch genommenen Uferstrecke,
- c) kurze Beschreibung der Anlage, insbesondere deren Länge und Breite, und wie weit sie in das Gewässer reicht,
- d) Nachweis der Erlaubnis zur Benutzung des Ufergrundstückes, auf dem die Anlage betrieben werden soll.

(2) Die Dienststelle der Schifffahrtspolizei hat binnen zwei Wochen nach Einlangen der Anmeldung Erhebungen dahingehend durchzuführen, ob durch die Anlage zu Recht bestehende Bewilligungen nach diesem Bundesgesetz berührt werden, ob die Anlage in keinem Verbots- oder Beschränkungsbereich (§ 15) liegt, ob sie keine Behinderung für den Verkehr der gewerbsmäßigen Schifffahrt darstellt und die sonstigen Angaben im Anmeldebogen richtig sind. Wurden innerhalb der genannten Frist von zwei Wochen unvollständige oder unrichtige Angaben im Anmeldebogen bereits von den Organen der Schifffahrtspolizei festgestellt, so ist dem Einschreiter vor Weiterleitung des Anmeldebogens Gelegenheit zur Ergänzung oder Berichtigung zu geben.

(3) Die Behörde hat spätestens drei Monate nach der Einbringung der Anmeldung bei der Dienststelle der Schifffahrtspolizei, wenn die von der Behörde vorgenommene Überprüfung ergibt, daß

- a) sich die Anlage in einem Verbots- oder Beschränkungsbereich (§ 15) befindet oder

entgegenstehende Rechte berührt werden, die Errichtung der Anlage zu untersagen;

- b) Bedenken wegen der Behinderung der gewerbsmäßigen Schifffahrt bestehen, auf die Einleitung eines Verfahrens gemäß § 4 zu erkennen; hierbei gilt die Anmeldung gemäß Abs. 1 als Ansuchen gemäß § 4 Abs. 1;
- c) der Anmeldebogen unvollständige oder unrichtige Angaben enthält, die Anmeldung zurückzuweisen.

Erging binnen dreier Monate nach Einbringung der Anmeldung kein Bescheid der Behörde, so gilt die Anlage in dem angemeldeten Umfang auf die Dauer von drei Jahren, gerechnet vom Ablauf der dreimonatigen Frist, als bewilligt.

Allgemeine Beschränkungen für die Errichtung bestimmter Schifffahrtsanlagen; Bestimmungen über die Ausgestaltung und die Erhaltung, den Betrieb und die Benutzung von Schifffahrtsanlagen

§ 13. (1) Auf Wasserstraßen dürfen nur freifahrende Fähren und Hochseilfähren errichtet werden. An der Donau ist auch die Errichtung neuer Hochseilfähren nicht zulässig, ausgenommen solche, die vorübergehend im Zusammenhang mit der Durchführung von Bauten im Gewässer oder zur Beseitigung von Notständen Verwendung finden. Für bestehende Hochseilfähren an der Donau dürfen Bewilligungen nach Ablauf der Bewilligungsfrist nur erteilt werden, wenn das Verkehrsbedürfnis nicht anderweitig befriedigt werden kann.

(2) Außerhalb von Häfen dürfen Mineralölumschlaganlagen nicht neu errichtet werden. Im Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Bundesgesetzes außerhalb der Häfen bestehende Mineralölumschlaganlagen dürfen nicht erweitert werden. Nicht als Mineralölumschlaganlagen gelten Anlagen zur Versorgung von Wasserfahrzeugen mit flüssigen Brenn- und Betriebsstoffen (z. B. Bunkerstationen, Schiffstankstellen).

(3) Es ist verboten, brennbare Flüssigkeiten an anderen Stellen umzuschlagen als an Umschlaganlagen, die hierfür bewilligt sind. Dies gilt nicht für Leichterungen von Schiff zu Schiff in Notfällen sowie für die Versorgung von Wasserfahrzeugen mit Treibstoff.

(4) In Häfen hat die die Verwaltung des Hafens ausübende Stelle (im folgenden kurz Hafenverwaltung genannt) geeignete und ausreichend große Aufnahmeeinrichtungen für Öle, Ölrückstände und ölhaltige Wässer zu errichten und zu betreiben.

(5) Die Reinigung von Tankschiffen darf nur in Häfen vorgenommen werden, und zwar nur

in solchen, in denen die zur Aufnahme und Reinigung des anfallenden Tankwaschwassers und Altöles geeigneten Einrichtungen vorhanden sind. Die Reinigung von Tankschiffen ist darüber hinaus in Gewässerteilen, die keine Strömung aufweisen, zulässig, wenn durch geeignete Einrichtungen und Maßnahmen dafür gesorgt ist, daß die Ausbreitung in das Gewässer gelangten Tankwaschwassers und Altöles verhindert wird und diese Stoffe rasch entfernt werden. Außerdem sind das anfallende Tankwaschwasser und Altöl unverzüglich an einen Ort zu verbringen, wo sich zur Aufnahme und Reinigung desselben oder zu seiner schadlosen Vernichtung geeignete Einrichtungen befinden.

(6) In Ölhäfen haben Berechtigte, die eine Mineralölschlaganlage betreiben, auf ihre Kosten durch geeignete Einrichtungen und Maßnahmen dafür zu sorgen, daß die Ausbreitung in das Gewässer gelangten Öles, soweit es vom Umschlag herrührt, verhindert und dieses Öl rasch entfernt wird. Sie sind davon befreit, wenn und solange die Hafenverwaltung diese Einrichtungen errichtet und betreibt und die genannten Maßnahmen durchführt.

(7) Wenn Tankschiffe, die leck geworden sind, einen Ölhafen anlaufen oder während des Stilliegens im Ölhafen leck werden, so ist durch geeignete Einrichtungen und Maßnahmen dafür zu sorgen, daß die Ausbreitung in das Gewässer gelangten Öles verhindert und dieses Öl rasch entfernt wird. Diese Einrichtungen sind von der Hafenverwaltung zu errichten und zu betreiben und die erforderlichen Maßnahmen von ihr durchzuführen. Die Kosten für den Betrieb dieser Einrichtungen sowie für die Durchführung der erforderlichen Maßnahmen hat der Schiffeigner des lecken Tankschiffes zu tragen.

(8) Die Hafenverwaltung hat dafür zu sorgen, daß für die Schiffsbesatzungen den hygienischen Anforderungen entsprechendes Trinkwasser verfügbar ist; sie hat geeignete Sanitäreinrichtungen und andere Einrichtungen zu errichten und zu erhalten, in die Abfälle von Wasserfahrzeugen (Fäkalien, Küchenabfälle, Ladungsreste usw.) abgegeben werden können. Die Zuständigkeit des Bundesministers für Gesundheit und Umweltschutz gemäß den Internationalen Gesundheitsregelungen, BGBl. Nr. 377/1971, insbesondere hinsichtlich der Art. 14 bis 17, 30 und 67, wird nicht berührt.

(9) Unbeschadet der Verpflichtung zur Einhaltung der Bedingungen des Bewilligungsbescheides, einer allfälligen Betriebsvorschrift und der auf Grund des Abs. 13 erlassenen Vorschriften sind Schiffsfahrtsanlagen derart zu bauen, auszugestalten, zu erhalten, zu benutzen und zu betreiben, daß

- a) die Sicherheit der Schifffahrt und die Erfordernisse der Reinhaltung der Gewässer gewährleistet sind,
- b) auf Wasserstraßen auch die Ordnung und die Flüssigkeit der gewerbsmäßig betriebenen Schifffahrt nicht beeinträchtigt werden,
- c) die Sicherheit der die Anlagen beruflich oder als Fahrgäste benutzenden Personen gewährleistet ist,
- d) sie, sofern sie dem Umschlag oder dem Transport von Gütern oder dem Fahrgastverkehr dienen, den dabei entstehenden Beanspruchungen standhalten,
- e) sie den Beanspruchungen, die durch das Festmachen und die Manöver der die Anlage benutzenden Wasserfahrzeuge sowie durch Strömung, Wind und Wellenschlag entstehen, standhalten.

(10) Es ist

- a) anderen Personen als solchen, die eine Schiffsfahrtsanlage beruflich oder als Fahrgäste benutzen oder dort wohnen, verboten, die Anlage zu betreten,
- b) badenden oder schwimmenden Personen verboten, sich an schwimmende Anlagen und Festmachereinrichtungen anzuhängen oder sie zu erklettern,

wenn dies auf der Schiffsfahrtsanlage oder an ihren Zugängen durch die Anbringung einer weißen Tafel mit der schwarzen Aufschrift: „Betreten durch Unbefugte behördlich verboten“ angezeigt ist. Die Anbringung der Tafel ist von der Behörde im Bewilligungsbescheid oder in der Betriebsvorschrift zu verfügen. Die Anbringung solcher Verbotstafeln ist nur bei Anlagen zu verfügen, die der gewerbsmäßigen Schifffahrt, der Bundes- oder Landesverwaltung oder gewerblichen Zwecken dienen. Sie kann bei Anlagen gemäß § 11 von der betreffenden Stelle des Bundes oder Landes ohne behördliche Verfügung angebracht werden. Die Organe der Schiffsfahrtspolizei sind ermächtigt, im Einzelfalle bei öffentlichen Anlagen Ausnahmen vom Betretungsverbot zu gestatten, insbesondere zum Besuch der Schiffsbesatzungen durch Angehörige oder zur Berücksichtigung von Schleusen und Häfen unter der Aufsicht von sachkundigen Personen, wenn dadurch weder der Betrieb öffentlicher Anlagen behindert noch die Sicherheit von Personen beeinträchtigt werden.

(11) Außer im Notfall oder zur Hilfeleistung ist anderen Personen als dem Berechtigten oder einem von ihm Beauftragten untersagt, die Festmachereinrichtungen schwimmender Schiffsfahrtsanlagen zu lösen.

(12) Die Beschädigung oder Verunreinigung öffentlicher Schiffsfahrtsanlagen oder ihrer Ein-



richtungen sowie die Beeinträchtigung ihres Gebrauches ist verboten.

(13) Zur Gewährleistung der im § 4 sowie in den vorstehenden Bestimmungen genannten Erfordernisse und öffentlichen Interessen können unter Bedachtnahme auf den jeweiligen Stand der Technik und der Schifffahrt durch Verordnung Vorschriften erlassen werden, und zwar insbesondere über die Bauart, die Mindestmaße, die Festigkeit, die Ausgestaltung und Einrichtung, die Kennzeichnung, den Betrieb und die Benutzung bestimmter Arten von Schifffahrtsanlagen wie Länden, einschließlich der Ölländen, Häfen, einschließlich der öffentlichen Häfen und Ölhäfen, Umschlaganlagen, einschließlich solcher für brennbare Flüssigkeiten und Explosivstoffe, schwimmende Schifffahrtsanlagen, einschließlich solcher für die Lagerung brennbarer Flüssigkeiten und die Versorgung von Wasserfahrzeugen mit solchen Stoffen, Anlagen für den Fahrgastverkehr, für Fähren sowie Schiffsschleusen. Dabei können auch Normen oder Teile von ihnen für Schifffahrtsanlagen verbindlich erklärt werden.

(14) Die Kosten der Erhaltung und des Betriebes einer Schifffahrtsanlage hat der Berechtigte zu tragen, sofern in der Betriebsvorschrift nichts anderes bestimmt ist.

#### Beschränkung für die Benutzung öffentlicher Länden an Wasserstraßen

§ 14. Bei Mangel an Liegeplätzen an bestimmten öffentlichen Länden an Wasserstraßen ist durch Verordnung das Verweilen von Schwimmkörpern oder von Wasserfahrzeugen oder von bestimmten Arten derselben auf die für die Versorgung der Fahrzeuge und den Umschlag von Gütern erforderliche Zeit zu beschränken. Desgleichen ist bei mangelnder Lagerfläche an bestimmten öffentlichen Länden an Wasserstraßen durch Verordnung die Zeit für das Lagern der Güter auf die für deren Manipulation erforderliche Zeit zu beschränken.

#### Beschränkungen für die Errichtung von schwimmenden Sportanlagen an Wasserstraßen

§ 15. (1) Nach Maßgabe der folgenden Absätze können Wasserstraßen in Verbots- und Beschränkungsbereiche eingeteilt werden.

(2) Auf den Teilen einer Wasserstraße, in denen die Fahrrinne liegt, ist durch Verordnung die Errichtung schwimmender Sportanlagen auf solchen Strecken zu untersagen, in denen Anlagen der erwähnten Art die Flüssigkeit des Verkehrs der gewerbsmäßig betriebenen Schifffahrt beeinträchtigen (Verbotsbereiche).

(3) Auf den Teilen einer Wasserstraße, in denen ein erheblicher Bedarf an Sportanlagen besteht, kann durch Verordnung die Errichtung von Sportanlagen mit einer geringeren Aufnahmefähigkeit als für zehn Kleinfahrzeuge untersagt werden (Beschränkungsbereiche). In der Verordnung kann, wenn es die örtlichen Umstände geboten erscheinen lassen, auch eine größere Mindestaufnahmefähigkeit der Anlagen vorgeschrieben werden.

(4) Stehen bei der Errichtung von schwimmenden Sportanlagen auf Wasserstraßen die Ansuchen für mehrere Anlagen im Widerstreit, so hat die Behörde dem Ansuchen den Vorzug zu geben, das die Errichtung einer Anlage mit der größeren Aufnahmefähigkeit vorsieht, sofern diese Anlage nicht öffentlichen Interessen (z. B. den Erfordernissen des Umweltschutzes) zuwiderläuft. Hierbei hat die Behörde dem Bewilligungswerber, dessen Ansuchen der Vorzug gegeben wurde, auf Antrag ein Mitbenutzungsrecht (§ 19) zugunsten der Bewilligungswerber, die nicht berücksichtigt wurden, aufzuerlegen.

(5) Der Betrieb von zu Recht bestehenden Sportanlagen wird durch die Erlassung von Verordnungen gemäß Abs. 2 und 3 nicht berührt.

### III. ABSCHNITT

#### Zwangsrechte

#### Allgemeine Bestimmungen über Zwangsrechte

§ 16. (1) Zwangsrechte im Sinne dieses Abschnittes sind

- a) Benutzungsbefugnisse (§ 17),
- b) die vorübergehende Inanspruchnahme von Grundstücken (§ 18),
- c) das Mitbenutzungsrecht (§ 19),
- d) die Enteignung (§ 20).

(2) Zwangsrechte binden den jeweiligen Eigentümer der belasteten Liegenschaft bzw. den Inhaber der Schifffahrtsanlage und bilden keinen Ersitzungs- oder Verjährungstitel.

(3) Wird die Duldung der Ausübung einer Benutzungsbefugnis verweigert, so hat die Behörde nach Klärung des Sachverhaltes den Umfang dieses Zwangsrechtes mit Bescheid dem Verpflichteten gegenüber festzustellen.

(4) Stehen der Errichtung und dem Betrieb einer Schifffahrtsanlage Rechte entgegen, so hat die Behörde auf Antrag des Bewilligungswerbers im Zuge des Bewilligungsverfahrens (§ 4) zu entscheiden, ob und inwieweit die Einräumung von Zwangsrechten gemäß §§ 18 bis 20 zulässig ist, und zutreffendenfalls solche Zwangsrechte einzuräumen.

(5) Die Einräumung von Zwangsrechten gemäß §§ 18 bis 20 ist nur zulässig

- a) im Zusammenhang mit der Erteilung einer Bewilligung für eine öffentliche Schiffsanlange sowie für private Anlagen, die Zwecken der gewerbsmäßigen Schifffahrt oder sonstigen gewerblichen Zwecken dienen sollen, sofern die Einräumung des Zwangsrechtes im besonderen Interesse der österreichischen Volkswirtschaft gelegen ist,
- b) wenn eine gütliche Übereinkunft zwischen den Parteien nicht erzielt werden kann und
- c) soweit Zwangsrechte nach den Bestimmungen des WRG 1959 nicht anwendbar sind.

(6) Bei Liegenschaften und Rechten, die Zwecken dienen, für die nach einem anderen Bundesgesetz ein Enteignungsrecht besteht, sind die im § 20 bezeichneten Maßnahmen nur im Einvernehmen mit den für jene Zwecke sachlich zuständigen Behörden zulässig.

(7) Öffentliche Schiffsanlagen dürfen durch Zwangsrechte gemäß §§ 18 bis 20 nicht belastet werden. Liegenschaften und Anlagen, die militärischen Zwecken dienen, dürfen durch Zwangsrechte gemäß §§ 18 bis 20 nur insoweit belastet werden, als dadurch die militärischen Interessen nicht beeinträchtigt werden.

(8) Im Verfahren zum Ersatz der vermögensrechtlichen Nachteile im Zusammenhang mit Benutzungsbefugnissen (§ 17) sind die Bestimmungen des § 23 Abs. 3 des Schiffsahrtspolizeigesetzes sinngemäß anzuwenden. Im Verfahren zur Einräumung der anderen Zwangsrechte und zur Ermittlung und Entrichtung der dafür gebührenden Ersätze, Beiträge und Kosten sowie hinsichtlich der Rückübereignung von Grundstücken nach Erlöschen einer Bewilligung sind die Bestimmungen der §§ 60 bis 72, 117, 118 und 123 WRG 1959 sinngemäß anzuwenden.

#### Benutzungsbefugnisse

§ 17. (1) Wenn und insoweit es zur Regelung und Sicherung der Schifffahrt oder zur Errichtung, Instandhaltung und Überwachung öffentlicher Schiffsanlagen oder der Ufer notwendig ist, müssen die Eigentümer der Ufergrundstücke oder deren Nutzungsberechtigten das Befahren der Ufergrundstücke und Dämme durch Straßenfahrzeuge dulden, die Zwecken der Bundes- oder Landesverwaltung dienen, wenn Fahrwege auf solchen Grundstücken und Dämmen vorhanden sind. Für die durch das Befahren der Fahrwege verursachten vermögensrechtlichen Nachteile ist den Grundeigentümern oder Nutzungsberechtigten vom Bund bzw. vom Land Ersatz zu leisten. Die Vorschriften über das Betreten von Eisenbahngrundstücken werden hiedurch nicht berührt.

(2) Wenn zum Zwecke der Regelung und Sicherung der Schifffahrt oder zur Verbesserung der Flüssigkeit des Schiffsverkehrs die Errichtung öffentlicher Schiffsanlagen gemäß § 2 Abs. 2 lit. b und c auf Grundstücken, Bauwerken und Straßen ohne öffentlichen Verkehr (§ 1 Abs. 2 der Straßenverkehrsordnung 1960, BGBl. Nr. 159) notwendig ist, hat deren Eigentümer oder Nutzungsberechtigter der Bundesverwaltung die Errichtung dieser Schiffsanlagen samt Einrichtungen sowie den Anschluß der hierfür erforderlichen Stromversorgung und die Bedienung der Anlage für die Dauer ihrer Notwendigkeit zu gestatten, insoweit hiedurch nicht die Benutzung des in Anspruch genommenen Gegenstandes nach den zur Zeit der Inanspruchnahme bestehenden Verhältnissen wesentlich beeinträchtigt wird. Beeinträchtigungen, die ihrer Natur nach lediglich vorübergehend sind, stehen der Errichtung nicht entgegen. Für die anlässlich der Errichtung, Bedienung und Abtragung dieser Schiffsanlagen und der zugehörigen Einrichtungen verursachten vermögensrechtlichen Nachteile ist dem Verpflichteten vom Bund Ersatz zu leisten.

(3) Die Bestimmungen des Bundesgesetzes über militärische Sperrgebiete, BGBl. Nr. 204/1963, sowie des Bundesgesetzes über militärische Munitionslager, BGBl. Nr. 197/1967, bleiben durch die Abs. 1 und 2 unberührt.

#### Vorübergehende Inanspruchnahme von Grundstücken

§ 18. Erfordert die Projektierung, Ausführung, Änderung oder die Erhaltung von Schiffsanlagen die vorübergehende Benutzung von Ufergrundstücken oder benachbarten Grundstücken, insbesondere zur Zu- und Abfahrt, zur Lagerung von Geräten, Werkzeugen und Baustoffen und zur Bereitung der Baustoffe, so hat die Behörde die Eigentümer oder Nutzungsberechtigten, unbeschadet der Vorschriften über das Betreten von Eisenbahngrundstücken, zu verhalten, die Benutzung ihrer Grundstücke im erforderlichen Umfang gegen Ersatz der ihnen dadurch verursachten vermögensrechtlichen Nachteile zu dulden; sie hat aber gleichzeitig die Dauer der Inanspruchnahme der Grundstücke angemessen zu befristen. Der Ersatz ist von demjenigen zu leisten, der diese Benutzungsbefugnis in Anspruch nimmt.

#### Mitbenutzungsrecht

§ 19. (1) Wenn es zum Zwecke der Errichtung und des Betriebes von Schiffsanlagen notwendig ist oder es Zwecke der Bundes- oder Landesverwaltung erfordern, hat die Behörde die Bewilligungsinhaber privater Schiffsanlagen zu verhalten, die Mitbenutzung ihrer

Anlagen und deren Einrichtungen durch andere Unternehmungen, deren Mitverwendung als öffentliche Schifffahrtsanlagen oder deren Benutzung durch Stellen des Bundes oder der Länder zu dulden, wobei der Umfang der Mitbenutzung festzulegen ist. Die Behörde darf jedoch das Mitbenutzungsrecht nur in dem Umfang auferlegen, als hiedurch der Betrieb der Anlage durch den Bewilligungsinhaber nicht erheblich beeinträchtigt wird. Die Bestimmung des § 15 Abs. 4 wird nicht berührt.

(2) Die Mitbenutzungsberechtigten sind verpflichtet, die Kosten der etwa erforderlichen Abänderung der bestehenden Anlagen zu tragen, einen entsprechenden Teil der für die Herstellung der mitbenutzten Anlagen aufgewendeten Kosten zu ersetzen, zur Instandhaltung einschließlich der Aufsicht und Wartung dieser Anlagen einen angemessenen Beitrag zu leisten und den Belasteten für die durch die Mitbenutzung entstehenden vermögensrechtlichen Nachteile Ersatz zu leisten. Dies gilt auch für Mitbenutzungsrechte gemäß § 15 Abs. 4.

#### Enteignung

§ 20. (1) Wenn es zum Zwecke der Errichtung und des Betriebes von Schifffahrtsanlagen notwendig ist und die in den §§ 8 Abs. 6, 18 und 19 genannten Maßnahmen nicht ausreichen, hat die Behörde in dem Maße als erforderlich

- a) die notwendigen Dienstbarkeiten einzuräumen oder entgegenstehende dingliche Rechte einzuschränken oder aufzuheben,
- b) die Abtretung des Eigentums an Liegenschaften, Bauwerken und Anlagen aller Art zu verfügen, wenn die Einräumung einer Dienstbarkeit nicht ausreichen würde,
- c) auf erteilten Bewilligungen beruhende Rechte teilweise oder gänzlich zu enteignen, wenn die neuen Anlagen sonst nicht oder nur mit unverhältnismäßigem Aufwand ausgeführt werden könnten und ihnen gegenüber der zu enteignenden Bewilligung eine höhere volkswirtschaftliche Bedeutung zukommt.

(2) Der Begünstigte hat dem Belasteten für die durch die Enteignung entstandenen vermögensrechtlichen Nachteile Ersatz zu leisten.

#### IV. ABSCHNITT

##### Sonstige Anlagen und Arbeiten an Wasserstraßen; Vorkehrungen zur Reinhaltung anderer Gewässer als Wasserstraßen

##### Bewilligung für sonstige Anlagen und Arbeiten an Wasserstraßen

§ 21. (1) An Wasserstraßen bedarf die Herstellung von Anlagen, die keine Schifffahrtsanla-

gen sind, sowie die Durchführung sonstiger Arbeiten in oder über dem Gewässer, die nicht im Zusammenhang mit der Herstellung von Schifffahrtsanlagen stehen, einer Bewilligung, wenn diese Herstellungen und Arbeiten das Fahrwasser (§ 11.01 Z. 1 lit. j der Wasserstraßen-Verkehrsordnung) oder den darüber befindlichen Luftraum berühren.

(2) Ausgenommen von den Bestimmungen des Abs. 1 sind der Bund und die Länder bei der Durchführung von Wasserbauten und Arbeiten für Zwecke der Gewässerregulierung, der Freimachung des Gewässers von Schifffahrtshindernissen, der Regelung und Sicherung des Schiffsverkehrs und der Verbesserung der Flüssigkeit des Schiffsverkehrs.

(3) Die Behörde hat auf Antrag, der alle zur Beurteilung der Sache notwendigen Angaben zu enthalten hat, die Bewilligung — erforderlichenfalls unter entsprechenden Auflagen — zu erteilen, wenn durch die Anlagen und Arbeiten

- a) die Sicherheit der Schifffahrt nicht beeinträchtigt wird,
- b) die Ordnung der Schifffahrt und die Flüssigkeit des Verkehrs der gewerbsmäßig betriebenen Schifffahrt nicht beeinträchtigt werden, es sei denn, es handelt sich um Anlagen und Arbeiten, deren Ausführung im Interesse der österreichischen Volkswirtschaft gelegen ist. Auch in diesen Fällen darf die Beeinträchtigung der Verkehrsflüssigkeit nur vorübergehend und im unvermeidlichen Umfang erfolgen,
- c) die Erfordernisse der Gewässerreinhaltung nicht beeinträchtigt werden,
- d) zwischenstaatliche Vereinbarungen nicht verletzt werden und
- e) die auf Grund des § 22 erlassenen Vorschriften nicht verletzt werden. Die Behörde hat im Bescheid angemessene Fristen für den Beginn und die Vollendung der Herstellung der Anlagen bzw. Durchführung der Arbeiten festzusetzen. Die Bestimmungen des § 5 sind sinngemäß anzuwenden.

(4) Die Behörde hat eine Bewilligung zurückzunehmen, wenn ungeachtet wiederholter Mahnungen, die bei der Erteilung der Bewilligung gestellten Bedingungen sowie die dabei festgesetzten oder nachträglich verlängerten Fristen nicht eingehalten werden.

(5) Für die Bewilligung von Anlagen und Arbeiten, die auch einer Bewilligung nach dem WRG 1959 bedürfen, ist die Wasserrechtsbehörde zuständig. In diesen Fällen hat die Wasserrechtsbehörde die Bestimmungen des Abs. 3 anzuwenden. Für das Verfahren gelten die Bestimmungen des § 4 Abs. 10 sinngemäß.

(6) Die Behörde hat von der Erteilung der Bewilligung für Brücken, Wehre und Leitungen, die die Wasserstraße überqueren oder in sie hineinragen und die mit Schiffszeichen zu bezeichnen sind (§ 21 des Schifffahrtspolizeigesetzes), das Bundesministerium für Verkehr durch Übermittlung einer Bescheidausfertigung zu verständigen.

#### Vorschriften über die Ausführung von sonstigen Anlagen an Wasserstraßen

§ 22. Durch Verordnung können Maßnahmen und Mindestabmessungen zur Einhaltung der im § 21 Abs. 3 genannten Erfordernisse bei der Errichtung der im § 21 Abs. 1 genannten Anlagen vorgeschrieben werden. Insbesondere sind vorzuschreiben:

- a) die Mindestmaße der Durchfahrtsöffnungen von Brücken unter Bezugnahme auf bestimmte Wasserstände;
- b) die Mindesthöhen von Überspannungen unter Bezugnahme auf bestimmte Wasserstände sowie die Einrichtungen und Maßnahmen, die zur Einhaltung der Mindesthöhen und zur Gewährleistung der Sicherheit der Schifffahrt erforderlich sind. Dabei können durch Verordnung auch Normen über Freileitungen oder Teile von ihnen für verbindlich erklärt werden;
- c) Maßnahmen an Brücken und Überspannungen, um Fehlechos bei der Radarortung hintanzuhalten.

#### Vorkehrungen bei sonstigen Anlagen zur Reinhaltung anderer Gewässer als Wasserstraßen

§ 23. An anderen Gewässern als Wasserstraßen müssen schwimmende Anlagen, die weder einer schifffahrts- noch wasserrechtlichen Bewilligung bedürfen, so ausgestaltet sein, daß eine Gewässer- verunreinigung vermieden wird. Bei Unzukömmlichkeiten hat die Behörde den § 8 Abs. 5 sinngemäß anzuwenden.

### V. ABSCHNITT

#### Hafenentgelte

##### Anwendung und Abgeltung

§ 24. (1) Für die Benutzung öffentlicher Häfen sowie für die Benutzung von Privathäfen gemäß § 29 Abs. 1 des Schifffahrtspolizeigesetzes durch Wasserfahrzeuge oder Schwimmkörper können Hafenentgelte nur auf Grund eines Tarifes, der gegenüber jedermann in gleicher Weise anzuwenden ist, gefordert oder vereinbart werden. Die Erhebung von Gebühren im Sinne des § 15 Abs. 3

lit. d des Finanzausgleichsgesetzes 1967, BGBl. Nr. 2, für die Benützung solcher Häfen ist nicht zulässig.

(2) Durch die Entrichtung des Hafenentgeltes werden die Bereitstellung von Hafenanlagen und -einrichtungen sowie solche Leistungen abgegolten, die im Zusammenhang mit der

- a) Benutzung des Hafenbeckens einschließlich der Festmachereinrichtungen zum Zwecke des Umschlages und des Stilliegens,
- b) Benutzung der Abfall- und Altölsammelstellen,
- c) Benutzung der für die Schiffsbesatzungen bestimmten sanitären Anlagen sowie die Entnahme von Trinkwasser in dem Umfang, als es für den Reisebedarf der Schiffsbesatzungen erforderlich ist,
- d) Eisfreihaltung des Hafens zwecks Gewährung eines gefahrlosen Ein- und Auslaufens der Wasserfahrzeuge und Schwimmkörper erbracht werden.

#### Gliederung der Hafenentgelte

§ 25. Die Hafenentgelte gliedern sich in das Ufergeld, das Winterstandsgeld, das Schutzgeld und das Liegegeld.

##### Ufergeld

§ 26. Das Ufergeld ist für die Benutzung eines öffentlichen Hafens durch Wasserfahrzeuge oder Schwimmkörper zu Umschlagzwecken zu entrichten. Für den Fall eines Umschlages von Wasserfahrzeug zu Wasserfahrzeug ist für jedes Fahrzeug nur das halbe Ufergeld zu entrichten.

##### Winterstandsgeld

§ 27. (1) Das Winterstandsgeld ist für die Benutzung eines Hafens durch Wasserfahrzeuge und Schwimmkörper während der Winterstandszeit, das ist der Zeitraum vom 15. Dezember bis 15. März, zu entrichten.

(2) Das Winterstandsgeld ist als einmaliger Betrag für die ganze Winterstandszeit zu entrichten. Sucht ein Wasserfahrzeug während der Winterstandszeit denselben Hafen mehrmals auf, so ist das Winterstandsgeld nur einmal zu entrichten.

(3) Ist die Berechnung des Liegegeldes (§ 29) für die Zahlungspflichtigen günstiger, so wird anstelle des Winterstandsgeldes das Liegegeld eingehoben. Tritt während der Winterstandszeit Hochwasser auf und ist die Berechnung des Schutzgeldes (§ 28) für die Zahlungspflichtigen günstiger, so wird anstelle des Winterstandsgeldes das Schutzgeld eingehoben.

### Schutzgeld

§ 28. Das Schutzgeld ist für die Benutzung eines Hafens durch Wasserfahrzeuge und Schwimmkörper während der Schutzzeit zu entrichten. Unter Schutzzeit ist diejenige Zeit zu verstehen, während der das Befahren des Gewässers wegen Hochwassers außerhalb der Winterstandszeit verboten ist.

### Liegegeld

§ 29. (1) Das Liegegeld ist für die Benutzung eines Hafens durch Wasserfahrzeuge und Schwimmkörper aus anderen als aus den in den §§ 26 bis 28 genannten Gründen zu entrichten.

(2) Für die Benutzung eines Hafens während einer Winterstandszeit, Schutzzeit oder entgeltfreien Liegezeit ist — vorbehaltlich der Bestimmung des § 27 Abs. 3 — kein Liegegeld einzuhellen.

(3) Zur entgeltfreien Liegezeit zählt

- a) der Tag des Einlaufens in den Hafen sowie der darauffolgende Tag. Ist dieser Tag ein Sonntag oder gesetzlicher Feiertag, so endet die entgeltfreie Liegezeit mit Ablauf des nächstfolgenden Werktages,
- b) die Zeit, die für den Umschlag erforderlich ist sowie die Wartezeit auf den Umschlag oder die Zeit der Unterbrechung des Umschlages unter der Voraussetzung, daß die jeweilige Verzögerung nicht von dem über das Wasserfahrzeug oder den Schwimmkörper Verfügungsberechtigten (Schiffseigner) zu verantworten ist,
- c) die Zeit für die Inanspruchnahme von Werften, Ausrüstungsbetrieben, Bunkerstationen u. dgl. in den Häfen, wenn das Wasserfahrzeug oder der Schwimmkörper sich auf der im Bereich dieser Betriebe befindlichen Wasserfläche aufhält.

(4) Für die Zeit nach Ablauf einer entgeltpflichtigen Liegezeit von 30 Tagen kann über die Höhe des Liegegeldes eine freie Vereinbarung getroffen werden.

### Bemessungsgrundlagen

§ 30. (1) Bemessungsgrundlagen sind

1. für das Ufergeld die Menge der umgeschlagenen Güter in Tonnen;
2. a) für das Winterstands-, Schutz- und Liegegeld:
  - aa) bei den für Gütertransporte bestimmten Wasserfahrzeugen deren größte Tragfähigkeit. Diese bemisst sich in Tonnen und ist aus dem Eichschein zu entnehmen. Ist ein solcher nicht ausgestellt, so ist die Bemessungsgrundlage in Kubikmeter wie folgt zu berechnen:

größte Länge mal größte Breite mal Seitenhöhe (gemessen auf halber Schiffslänge vom Hauptdeck bis zum Kiel) mal dem Koeffizienten 0,5;

bb) bei den nicht für Gütertransporte bestimmten Wasserfahrzeugen deren größte Wasserverdrängung bei tiefster zugelassener Eintauchung. Diese bemisst sich in Kubikmeter und ist aus dem Eichschein zu entnehmen. Der letzte Satz der lit. aa gilt hier entsprechend;

cc) bei Schwimmkörpern die von ihnen eingenommene Wasserfläche. Diese ist in Quadratmeter als Produkt aus größter Länge und größter Breite zu berechnen;

b) für das Liegegeld außerdem die Liegezeit, gemessen in Tagen.

3. Bei den Berechnungen nach Z. 1 und 2 sind angefangene Maßeinheiten (Tonnen, Kubikmeter oder Quadratmeter) nicht zu berücksichtigen. Angefangene Tage sind als ganze Tage zu berechnen.

(2) Bei Fahrzeugen, deren größte Wasserverdrängung unter einem Kubikmeter liegt, ist abweichend von Abs. 1 Z. 3 das Winterstands-, Schutz- und Liegegeld für einen Kubikmeter zu berechnen.

(3) Benutzen ausschließlich Sportzwecken dienende Kleinfahrzeuge gemeinsam eine Sportanlage (§ 2 Abs. 3) zum Stillliegen, so hat die Berechnung des Hafenentgeltes in Form eines Pauschalbetrages unter Zugrundelegung der vorhandenen Abstellplätze und einer Benutzungsdauer von 180 Tagen im Jahr zu erfolgen. Dabei ist eine schwimmende Sportanlage als Schwimmkörper im Sinne des § 32 Z. 1 lit. e anzusehen.

### Hafenentgelttarif

§ 31. (1) Der Hafenunternehmer hat die auf die Bemessungsgrundlagen anzuwendenden Tarifsätze in einem Hafenentgelttarif für jeden Hafen gesondert oder für mehrere von ihm betriebene Häfen gemeinsam festzusetzen. Hafenunternehmer können für alle oder einen Teil ihrer Häfen auch eine Tarifgemeinschaft mit der Wirkung bilden, daß innerhalb dieser Gemeinschaft der gleiche Hafenentgelttarif zur Anwendung kommt. Bei der Festsetzung der Tarifsätze dürfen die durchschnittlichen Kosten während eines Zeitraumes von zehn Jahren für die Erhaltung und den Betrieb

- a) des Hafenbeckens,
- b) der Festmacheeinrichtungen,
- c) der Abfall- und Altölsammelstellen,

- d) der für die Schiffsbesatzungen bestimmten sanitären Anlagen und Trinkwasserentnahmestellen und
- e) der Einrichtungen für die Eisfreihaltung des Hafens

sowie für die Verzinsung und Amortisierung der Errichtungskosten unter Berücksichtigung einer der Art der genannten Anlagen und Einrichtungen entsprechenden Lebensdauer nicht überschritten werden, wobei jedoch Errichtungskosten und deren Verzinsung nur so weit berücksichtigt werden dürfen, als sie vom Hafenunternehmer getragen wurden. Dessenungeachtet ist bei der Festsetzung von Hafenentgelttarifen stets der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit von Entgelt und Leistung zu wahren.

(2) Das Winterstandsgeld hat dem Liegegeld für 20 Tage zu entsprechen. Das Schutzgeld hat die Hälfte des Liegegeldes, das Liegegeld den zwanzigsten Teil des Ufergeldes, bezogen auf die Bemessungseinheiten, zu betragen.

(3) Eine unterschiedliche Behandlung bei der Anwendung des Hafenentgelttarifes auf Grund der Flagge, des Abfahrts- oder Bestimmungsortes der Wasserfahrzeuge oder Schwimmkörper oder auf Grund sonstiger Umstände ist unzulässig.

(4) Die Tarife bedürfen zu ihrer Rechtswirklichkeit der Genehmigung und der Veröffentlichung. Sie treten frühestens mit Ablauf des fünfzehnten Tages nach der Veröffentlichung in Kraft.

(5) Die Behörde hat die Tarife in dem Umfang zu genehmigen, in dem sie den Bestimmungen dieses Bundesgesetzes entsprechen.

(6) Der Hafenunternehmer hat die Tarife durch Anschlag im Hafenbereich zu veröffentlichen. Die Tarife sind auf solche Weise anzuschlagen, daß das Schiffspersonal von ihrem Inhalt jederzeit Kenntnis erhalten kann. Außerdem hat der Hafenunternehmer die Tarife der Bundeskammer der gewerblichen Wirtschaft unverzüglich bekanntzugeben.

(7) Die Behörde hat Änderungen der Tarife anzuordnen, soweit sie den im vorliegenden Bundesgesetz festgelegten Grundsätzen nicht mehr entsprechen, insbesondere bezüglich derjenigen Ansätze, die das Ausmaß einer Kostendeckung wesentlich und voraussichtlich dauernd überschreiten.

#### Befreiungen

§ 32. Für die Benutzung öffentlicher Häfen im Sinne des § 24 sind keine Entgelte einzuheben,

1. wenn es sich um folgende Wasserfahrzeuge bzw. Schwimmkörper handelt:

- a) Fahrzeuge des Bundes, der Länder und der Gemeinden oder Fahrzeuge, die für Zwecke

dieser Gebietskörperschaften verwendet werden,

- b) Fahrzeuge des öffentlichen Hilfs- und Rettungsdienstes sowie solche, die bei Unfällen und Katastrophen Hilfe leisten,

- c) Fahrzeuge der Hafenverwaltung und solche, die Verstell- oder Eisbrechdienste leisten oder der Versorgung von Wasserfahrzeugen und deren Besatzung dienen,

- d) Fahrgastschiffe im Einsatz, die einem Personenverkehr im Hafen oder vom Hafen aus dienen, und

- e) Schwimmkörper, die zur Ausrüstung des Hafens gehören;

2. wenn Güter aus Fahrzeugen der in Z. 1 lit. a bis c bezeichneten Art oder in solche umgeschlagen werden;

3. wenn Leichterungen im Falle von Schiffshavarien vorgenommen werden müssen.

#### Zahlungspflichtige

§ 33. (1) Zur Zahlung der Hafenentgelte sind der über das Wasserfahrzeug oder den Schwimmkörper Verfügungsberechtigte (Schiffseigner) und der Schiffsführer (§ 3 des Schifffahrtspolizeigesetzes) zur ungeteilten Hand verpflichtet.

(2) In Fällen des § 30 Abs. 3 ist zur Zahlung des Liegegeldes der Berechtigte (Bewilligungsinhaber) der Sportanlage verpflichtet.

#### Sicherung des Entgeltanspruches

§ 34. Zur Sicherung des Anspruches auf das Hafenentgelt kann der Hafenunternehmer das Wasserfahrzeug oder den Schwimmkörper mit der im § 471 des allgemeinen bürgerlichen Gesetzbuches angeordneten Wirkung zurückbehalten. Er muß jedoch binnen acht Tagen die Erlassung einer einstweiligen Verfügung zur Sicherung seines Anspruches und, wenn das Wasserfahrzeug in einem österreichischen Schiffsregister eingetragen ist, die Vormerkung seines Rechtes im Schiffsregister (§§ 10 und 11 des Gesetzes über Rechte an eingetragenen Schiffen und Schiffsbauwerken vom 15. November 1940, DRGBl. I S. 1499) beantragen oder die zurückbehaltenen Sachen herausgeben.

#### Entstehen des Entgeltanspruches

§ 35. Der Entgeltanspruch entsteht, sobald das Wasserfahrzeug oder der Schwimmkörper im Hafen festgemacht hat und die betreffenden Schifffahrtsanlagen zum Zwecke des Umschlages, der Schutzgewährung oder zum Stillliegen benutzt werden. § 29 Abs. 3 wird hiedurch nicht berührt.

## Fälligkeit der Hafenentgelte

§ 36. Soweit nichts anderes vereinbart ist, werden die Hafenentgelte fällig:

- a) das Ufergeld nach Beendigung des Umschlages und nach Erhalt der ausgestellten Rechnung,
- b) das Winterstands-, Schutz- und Liegegeld bei Verlassen des Hafens, längstens jedoch nach Ablauf von jeweils 30 Tagen Liegezeit und nach Erhalt der ausgestellten Rechnung.

## Einsichtgewährung in die Schiffs- und Ladepapiere

§ 37. Die zur Zahlung des Hafenentgeltes Verpflichteten (§ 33) haben der Hafenverwaltung in die zur Berechnung des Hafenentgeltes erforderlichen Schiffs- und Ladepapiere Einsicht zu gewähren.

## VI. ABSCHNITT

## Schlußbestimmungen

## Behörden und Organe

§ 38. (1) Für die Erlassung von Verordnungen ist der Bundesminister für Verkehr zuständig.

(2) Des weiteren ist der Bundesminister für Verkehr in erster Instanz zuständig

- a) für Angelegenheiten, die ihm durch dieses Bundesgesetz ausdrücklich zugewiesen sind,
- b) für Schifffahrtsanlagen, die im Zusammenhang mit ortsfesten Anlagen zur Ausnutzung der Wasserkräfte der Donau ausgeführt werden sollen,
- c) für Schifffahrtsanlagen, deren Errichtung durch einen Bescheid gemäß § 100 Abs. 2 WRG 1959 bewilligt wurde,
- d) für Angelegenheiten, die Grenzgewässer betreffen und zwischenstaatliche Verhandlungen oder Abkommen erfordern; die Zuständigkeit des Bundesministers für Auswärtige Angelegenheiten gemäß dem Bundesgesetz BGBl. Nr. 70/1966 wird dadurch nicht berührt,
- e) für die Genehmigung von Hafenentgelttarifen.

(3) Der Landeshauptmann ist in erster Instanz zuständig

- a) vorbehaltlich der Bestimmung des Abs. 2 für Angelegenheiten an Grenzgewässern sowie an Gewässern, die im Anhang A zum WRG 1959 jeweils unter lit. a verzeichnet sind,
- b) für Anlagen, die einer Genehmigung auch nach anderen Vorschriften bedürfen, wenn für solche Anlagen der Landeshauptmann

oder ein Bundesminister zur Entscheidung in erster Instanz berufen ist.

(4) Die Bezirksverwaltungsbehörde ist in erster Instanz für alle nicht in den Abs. 1 bis 3 angeführten Angelegenheiten sowie für Strafsachen zuständig.

(5) Gegen Bescheide der Bezirksverwaltungsbehörde ist die Berufung an den Landeshauptmann zulässig. Eine weitere Berufung ist nicht zulässig. Gegen Bescheide des Landeshauptmannes als Behörde erster Instanz ist die Berufung an den Bundesminister für Verkehr zulässig. Hat jedoch der Landeshauptmann gemäß §§ 4 Abs. 10 oder 21 Abs. 5 als Wasserrechtsbehörde in erster oder zweiter Instanz entschieden, geht die Berufung an den Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, der im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Verkehr entscheidet.

(6) Ist in einer Angelegenheit der Bundesminister für Verkehr oder der Landeshauptmann in erster Instanz zuständig, so kann er mit der Durchführung des Verfahrens ganz oder teilweise die nachgeordnete Behörde betrauen, wenn dies im Interesse der Zweckmäßigkeit, Raschheit, Einfachheit oder Kostenersparnis gelegen ist. Die betraute Behörde tritt für den betreffenden Fall vollständig an die Stelle des Bundesministers bzw. des Landeshauptmannes. Gesetzliche Mitwirkungs- und Anhörungsrechte werden hiedurch nicht berührt.

(7) Die Überwachung der Einhaltung der Vorschriften dieses Bundesgesetzes und der auf Grund dieses Bundesgesetzes erlassenen Verordnungen und Bescheide obliegt den in den §§ 32 und 33 des Schifffahrtspolizeigesetzes genannten Organen im Rahmen ihres dort festgesetzten Wirkungsbereiches. Sofern sie gemäß § 34 des Schifffahrtspolizeigesetzes hiemit betraut sind, haben auch betraute Personen die Einhaltung der vorgenannten Vorschriften und Bescheide als Hilfsorgane zu überwachen. Die nach dem WRG 1959 zuständige Behörde kann sich bei der Überwachung der von ihr bewilligten Schifffahrtsanlagen (§ 4 Abs. 10 und § 8 Abs. 8) gleichfalls der vorgenannten Organe bedienen.

## Übergangsbestimmungen

§ 39. (1) Nach früheren Rechtsvorschriften erteilte Bewilligungen gelten als solche im Sinne dieses Bundesgesetzes. Sie sind jedoch erloschen, wenn

- a) es sich um Schifffahrtsanlagen handelt, die den Bestimmungen dieses Bundesgesetzes nicht mehr unterliegen oder nach den Bestimmungen dieses Bundesgesetzes keiner Bewilligung bedürfen,
- b) die betreffenden Schifffahrtsanlagen vor dem Inkrafttreten dieses Bundesgesetzes

— aus welchen Gründen immer — mehr als drei Jahre nicht benutzt worden sind,

- c) die für solche Schiffsahrtsanlagen erteilten Bewilligungen nach dem WRG 1959 erloschen sind.

(2) Auf Schiffsahrtsanlagen, deren Bewilligungen gemäß Abs. 1 weitergelten, finden die Bestimmungen der §§ 7, 8 Abs. 2 und 5 bis 8, der §§ 9 bis 11 und 13 Anwendung.

(3) Sofern Schiffsahrtsanlagen, deren Bewilligungen gemäß Abs. 1 weitergelten, nicht der wiederkehrenden Überprüfung gemäß § 9 unterliegen, sind sie von der Behörde innerhalb einer Frist von fünf Jahren einer Überprüfung zu unterziehen.

(4) Die Behörde hat bei Schiffsahrtsanlagen, deren Bewilligungen gemäß Abs. 1 weitergelten, durch Bescheid die Auflagen zu erteilen, die erforderlich sind, damit die Schiffsahrtsanlagen den Bestimmungen dieses Bundesgesetzes und der auf Grund dieses Bundesgesetzes erlassenen Verordnungen entsprechen. Für die Erfüllung solcher Auflagen, die sich auf die Ausgestaltung der Schiffsahrtsanlagen beziehen, hat die Behörde eine angemessene Frist zu setzen.

(5) Eine bestehende Schiffsahrtsanlage, die schon bis zum Inkrafttreten dieses Bundesgesetzes unter Bedachtnahme auf schiffsahrtspolizeiliche Beschränkungen von allen Wasserfahrzeugen benutzt werden konnte, gilt als eine öffentliche Schiffsahrtsanlage. Auf solche Anlagen finden, sofern sie aus einer Zeit stammen, in der eine Bewilligung nicht erforderlich war, die Bestimmungen des § 7 sinngemäß mit der Maßgabe Anwendung, daß anstelle des Berechtigten der Eigentümer der Anlage tritt und die Betriebsvorschrift nachträglich und nicht nur im Zusammenhang mit einer Überprüfung (§ 8) zu erlassen ist. Die Bestimmungen der §§ 8 und 9 finden gleichfalls sinngemäß mit der Maßgabe Anwendung, daß anstelle des Berechtigten der Eigentümer der Anlage tritt. Im Zweifelsfalle entscheidet hierüber die Behörde.

(6) Ansuchen um die Erteilung einer Bewilligung gemäß § 6 des Binnenschiffsahrtsverwaltungs-gesetzes, die zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Bundesgesetzes noch nicht bescheidmäßig erledigt wurden, gelten als Ansuchen gemäß § 4. Sie sind erforderlichenfalls vom Bewilligungswerber nach den Bestimmungen des § 4 zu ergänzen.

(7) Ist eine Berufung gegen einen Bescheid gemäß §§ 6 oder 7 des Binnenschiffsahrtsverwaltungs-gesetzes anhängig und hierüber zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Bundesgesetzes noch nicht entschieden, so ist das Berufungsverfahren nach den Bestimmungen dieses Bundesgesetzes durchzuführen und über die Berufung

durch den Bundesminister für Verkehr zu entscheiden.

(8) Auf Schiffsahrtsanlagen, für die eine Bewilligung gemäß § 6 des Binnenschiffsahrtsverwaltungs-gesetzes oder gemäß § 100 Abs. 2 WRG 1959 bereits erteilt wurde, für die im Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Bundesgesetzes aber noch keine Bewilligung nach § 7 des Binnenschiffsahrtsverwaltungs-gesetzes vorliegt, finden die Bestimmungen des § 8 Abs. 2 bis 8 (Überprüfungen von Schiffsahrtsanlagen) Anwendung. Es ist in dem bezüglichen Verfahren zu entscheiden, ob eine Betriebsvorschrift (§ 7) erforderlich ist und zutreffendenfalls eine solche zu erlassen.

#### Außerkräfttreten bestehender Rechtsvorschriften

§ 40. (1) Mit dem Inkrafttreten dieses Bundesgesetzes treten folgende Rechtsvorschriften außer Kraft:

1. die noch geltenden Bestimmungen des Binnenschiffsahrtsverwaltungs-gesetzes in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. Nr. 230/1967, mit Ausnahme der §§ 2, 3, 3 a, 3 b, 16, 20 und 24;
2. die noch geltenden Bestimmungen der Flußschiffsahrtsverordnung, BGBl. Nr. 98/1937;
3. der § 14 Abs. 3 der Seenverkehrsordnung, BGBl. Nr. 103/1961;
4. unbeschadet des Abs. 2 die noch geltenden Bestimmungen des Bundesgesetzes über die Regelung und Sicherung des Schiffsverkehrs auf der Donau, dem Inn und der March, BGBl. Nr. 42/1964, und der Verordnung über die Regelung und Sicherung des Schiffsverkehrs auf der Donau, dem Inn und der March, BGBl. Nr. 243/1964.

(2) Der II. Abschnitt der Verordnung über die Regelung und Sicherung des Schiffsverkehrs auf der Donau, dem Inn und der March, BGBl. Nr. 243/1964, gilt als bundesgesetzliche Regelung weiter.

#### Strafbestimmungen

§ 41. (1) Einer Verwaltungsübertretung macht sich schuldig und ist mit einer Geldstrafe bis zu 30.000 S oder im Falle der Uneinbringlichkeit mit Arrest bis zu sechs Wochen zu bestrafen, wer gegen die Vorschriften dieses Bundesgesetzes oder der auf Grund dieses Bundesgesetzes erlassenen Verordnungen verstößt, insbesondere wer

1. ohne Bewilligung bewilligungspflichtige Schiffsahrtsanlagen neu errichtet oder bestehende Schiffsahrtsanlagen wesentlich ändert (§ 3 Abs. 1),
2. als neuer Berechtigter die Anzeige an die Behörde von der Übertragung ortsfester Schiffsahrtsanlagen unterläßt (§ 4 Abs. 9),



## 428 der Beilagen

17

3. die Anmeldung von der beabsichtigten Errichtung einer schwimmenden Sportanlage auf einer Wasserstraße gemäß § 12 Abs. 1 unterläßt,
  4. als Berechtigter die Anzeige an die Behörde von der Fertigstellung der Schiffsanlange unterläßt, wenn die Überprüfung der Ausführung der Anlage gemäß § 4 Abs. 7 vorgeschrieben wurde (§ 8 Abs. 1),
  5. als Berechtigter die Anzeige an die Behörde von der Fertigstellung der Schiffsanlange unterläßt, wenn eine Bewilligung gemäß § 3 Abs. 4 erteilt wurde (§ 8 Abs. 1),
  6. als Berechtigter für die Einhaltung der Betriebsvorschrift bzw. der Betriebsbedingungen nicht Sorge trägt (§§ 7 Abs. 2 und 10 Abs. 4),
  7. als Berechtigter ungeachtet wiederholter Mahnungen die anlässlich einer nachträglichen Überprüfung der Schiffsanlange erteilten Anordnungen nicht beachtet bzw. vorgefundene Mängel nicht fristgerecht abstellt bzw. als Berechtigter sonstige in Bescheiden nach den Bestimmungen dieses Bundesgesetzes getroffene Anordnungen nicht einhält (§§ 8 Abs. 5 und 10 Abs. 4),
  8. als früher Berechtigter bei Erlöschen der Bewilligung den Verpflichtungen gemäß § 10 Abs. 7 nicht nachkommt bzw. die von der Behörde auferlegten Maßnahmen nicht befolgt,
  9. als Berechtigter die Schiffsanlange nicht in dem bewilligten Zustand erhält (§ 13 Abs. 9),
  10. als Berechtigter die Schiffsanlange nicht so benützt und betreibt, wie dies im § 13 Abs. 9 vorgeschrieben ist,
  11. ungeachtet der Untersagung des Betriebes einer Schiffsanlange gemäß § 8 Abs. 6 diese weiter betreibt,
  12. die durch Verordnung gemäß § 14 für das Verweilen auf Liegeplätzen und das Lagern von Gütern erlassenen zeitlichen Beschränkungen nicht beachtet,
  13. die durch Verordnung gemäß § 15 Abs. 2 und 3 für die Errichtung schwimmender Sportanlagen erlassenen Verbote und Vorschriften über die Aufnahmefähigkeit der Anlagen nicht beachtet,
  14. auf Wasserstraßen die Bestimmungen des § 13 Abs. 1 über die Errichtung von Fähren nicht beachtet,
  15. außerhalb von Häfen Mineralölumschlaganlagen neu errichtet bzw. unzulässigerweise betreibt oder bestehende Mineralölumschlaganlagen wesentlich erweitert bzw. unzulässigerweise betreibt (§ 13 Abs. 2),
  16. brennbare Flüssigkeiten an anderen Stellen als an Umschlaganlagen umschlägt (§ 13 Abs. 3),
  17. in einem Olhafen oder bei einem leck gewordenen Tankschiff nicht die erforderlichen Veranlassungen gegen eine Gewässerverschmutzung trifft (§ 13 Abs. 6 und 7),
  18. als Verantwortlicher der Hafenverwaltung nicht für das Vorhandensein von den hygienischen Anforderungen entsprechendem Trinkwasser für die Schiffsbesatzung sowie für geeignete Sanitäreinrichtungen usw. sorgt (§ 13 Abs. 8),
  19. die Vorschriften über den Bau und die Ausgestaltung von Schiffsanlangen nicht beachtet (§ 13 Abs. 9 und 13),
  20. Schiffsanlangen unbefugt betritt oder sich an schwimmende Anlagen und Festmacheinrichtungen anhängt oder sie erklettert (§ 13 Abs. 10),
  21. unbefugt Festmacheinrichtungen schwimmender Schiffsanlangen löst (§ 13 Abs. 11),
  22. öffentliche Schiffsanlangen oder ihre Einrichtungen beschädigt oder verunreinigt oder ihren Gebrauch beeinträchtigt (§ 13 Abs. 12),
  23. bewilligungspflichtige sonstige Anlagen und Arbeiten an Wasserstraßen ohne Bewilligung herstellt bzw. durchführt (§ 21),
  24. die über die Ausführung von sonstigen Anlagen an Wasserstraßen durch Verordnung erlassenen Vorschriften nicht beachtet (§ 22),
  25. an anderen Gewässern als Wasserstraßen nicht bewilligungspflichtige schwimmende Anlagen errichtet, durch die eine Gewässerverunreinigung hervorgerufen wird (§ 23).
- (2) Dem Berechtigten gemäß Abs. 1 ist in Ansehung der Verwaltungsübertretungen gemäß Abs. 1 Z. 6, 7, 9, 10, 11 und 18 die Person gleichzuhalten, die gemäß § 7 Abs. 2 mit dem Betrieb und der Verwaltung der Anlage beauftragt wurde.
- (3) Verwaltungsübertretungen gemäß Abs. 1 sind von den Behörden nicht zu ahnden, wenn sie den Tatbestand einer in die Zuständigkeit der Gerichte fallenden strafbaren Handlung bilden.
- (4) Die Durchführung eines Strafverfahrens gemäß Abs. 1 steht der Erlassung und Vollstreckung eines Bescheides, mit dem der Auftrag erteilt wird, einen den Vorschriften dieses Bundesgesetzes zuwiderlaufenden Zustand zu beseitigen, nicht entgegen.

## Inkrafttreten

§ 42. (1) Dieses Bundesgesetz tritt drei Monate nach seiner Kundmachung in Kraft.

(2) Verordnungen auf Grund dieses Bundesgesetzes können von dem der Kundmachung dieses Bundesgesetzes folgenden Tag an erlassen werden; sie treten frühestens mit diesem Bundesgesetz in Kraft.

## Vollziehung

§ 43. (1) Mit der Vollziehung dieses Bundesgesetzes ist — unbeschadet der Bestimmungen der folgenden Absätze — der Bundesminister für Verkehr, soweit militärische Angelegenheiten berührt werden, im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Landesverteidigung, betraut.

(2) Mit der Vollziehung der §§ 3 Abs. 4 und 8 Abs. 8 ist der Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft betraut. Mit der Vollziehung der §§ 4 Abs. 10, 21 Abs. 5 und 38 Abs. 5, letzter

Satz, ist der Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Verkehr betraut, soweit in diesen Bestimmungen die Herstellung eines solchen Einvernehmens festgesetzt ist.

(3) Mit der Vollziehung des § 24 Abs. 1, letzter Satz, ist der Bundesminister für Finanzen betraut.

(4) Mit der Vollziehung des § 40 Abs. 2 ist der Bundesminister für Bauten und Technik betraut.

## Erläuterungen

### Allgemeine Bemerkungen

#### Zum I. Abschnitt

Hinsichtlich der Ausnahmen vom Geltungsbereich des Gesetzes wird bemerkt:

Über die Verwendung eines Privatgewässers für Schifffahrtzwecke entscheidet gemäß § 2 Abs. 2 des Schifffahrtspolizeigesetzes, BGBl. Nr. 91/1971, der über das Gewässer Verfügungsberechtigte. Ein öffentliches Interesse zur Regelung der die Schifffahrtsanlagen auf Privatgewässern betreffenden Fragen kann daher nur erblickt werden, insoweit es sich um Privatgewässer handelt, die im Anhang 1 zur Seenverkehrsordnung, BGBl. Nr. 103/1961, angeführt sind, sowie um solche Privatgewässer, bei denen es die Sicherheit von Fahrgästen und von Dienstnehmern erfordert.

Schifffahrtsanlagen, die bei Einsätzen des Bundesheeres verwendet werden, müssen so ausgestaltet sein, daß sie dem Einsatzzweck entsprechen. Es stehen bei solchen Anlagen die militärischen Interessen im Vordergrund. Gründe der militärischen Geheimhaltung lassen die Behandlung solcher Anlagen in einem Verwaltungsverfahren als untunlich erkennen. Für die Durchführung eines solchen Verfahrens ist übrigens in der Regel nicht ausreichend Zeit.

Weiters sollen dem Gesetz bestimmte Schifffahrtszeichen nicht unterliegen. Eine Behandlung solcher Schifffahrtszeichen nach den Bestimmungen dieses Bundesgesetzes erscheint nicht notwendig, da diese Zeichen vom Bundesministerium für Verkehr selbst entsprechend der jeweiligen Verkehrslage errichtet werden. Es wäre nicht im Interesse einer Verwaltungsentlastung gelegen, die laufenden Änderungen derartiger Zeichen stets einem Verwaltungsverfahren zu unterziehen, wofür meistens gar nicht die erforderliche Zeit gegeben ist.

Bei den Begriffsbestimmungen wurde — soweit notwendig — auf die Bestimmungen der §§ 27 und 28 des Schifffahrtspolizeigesetzes Rücksicht genommen.

#### Zum II. Abschnitt

Durch die vorliegenden Bestimmungen sollen die §§ 6, 7 und 17 Abs. 2 des Binnenschifffahrtsverwaltungsgesetzes, BGBl. Nr. 550/1935 (kurz BSVG), sowie der § 74 Abs. 2 der Flußschifffahrtsverordnung, BGBl. Nr. 98/1937, ersetzt werden. Die Beseitigung der zitierten Bestimmungen des BSVG erfolgte unter Bedachtnahme auf die Erkenntnisse des Verfassungsgerichtshofes vom 14. 3. 1964, G 14/63, und vom 14. 3. 1966, 22/9/65 (Slg. Nr. 4660 und 5234), mit denen seinerzeit der § 2 Abs. 1 und der § 3 erster Satz des BSVG wegen Verfassungswidrigkeit aufgehoben wurden. Ähnliche verfassungsrechtliche Bedenken bestehen nämlich auch gegen die §§ 6, 7 und 17 Abs. 2 BSVG.

Mit der Vollziehung des § 17 Abs. 2 BSVG ist schließlich ein verwaltungshemmendes und zeitraubendes Verfahren verbunden, weil durch diese Bestimmung auch Angelegenheiten untergeordneter Natur bis zu den obersten Instanzen (Bundesminister für Verkehr und Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft) getragen werden. Es wurde versucht, auf eine andere, verwaltungsökonomischere Weise das Wasserrecht mit dem Schifffahrtsrecht zu verknüpfen, was bei der inhaltsmäßigen Verbundenheit der beiden Materien notwendig erscheint.

Im übrigen ist die in den §§ 6 und 7 BSVG festgelegte Verpflichtung zur Einholung einer Errichtungs- und einer nachfolgenden Benutzungsbewilligung für alle Anlagen, die Zwecken der Schiff- und Floßfahrt dienen, sowie einer Benutzungsbewilligung für jede sonstige Benutzung der Ufer für solche Zwecke derartig umfassend, daß sie in der Verwaltungspraxis nicht lückenlos gehandhabt werden kann. Bei strikter Anwendung dieser Bestimmungen würden nicht nur Schifffahrtsanlagen im eigentlichen Sinne sondern auch jedes Schifffahrtszeichen, jeder Badesteg, an dem ein Ruderboot befestigt ist, usw. auch auf Privatgewässern (z. B. Teichen) einer solchen zweifachen Bewilligungspflicht unterliegen. An einer solchen umfassenden Bewilligungspflicht kann kein öffentliches Interesse erblickt werden.

Aus Gründen der Verwaltungsökonomie wurde daher allgemein auf eine zweifache Bewilligung für die Errichtung und den Betrieb von Schiffsanlagen verzichtet. Bei Schiffsanlagen für Sportzwecke oder Zwecke der Verwaltung wird auf eine Bewilligung überhaupt verzichtet, weil die Bestimmungen des § 105 lit. b im Zusammenhalt mit § 98 Abs. 6 des Wasserrechtsgesetzes 1959 (kurz WRG 1959) die Gewähr geben, daß solche Anlagen in einer Weise errichtet werden, daß sie die Schifffahrt nicht wesentlich behindern.

Verfahrensvereinfachungen wurden aus Gründen der Verwaltungsökonomie insbesondere für Schiffsanlagen vorgesehen, die als bevorzugte Wasserbauten (§ 100 Abs. 2 WRG 1959) errichtet wurden, sowie für Anlagen der Bundes- und Landesverwaltung; des weiteren für schwimmende Anlagen der Sportschifffahrt auf Wasserstraßen.

Soweit irgend möglich, wurden die Verfahrensvorschriften auf das WRG 1959 abgestimmt, weil alle Schiffsanlagen, mit Ausnahme der schwimmenden Anlagen, sowohl einer wasserrechtlichen als auch einer schiffsrechtlichen Bewilligung bedürfen und daher hinsichtlich der Details im Verfahren (Fristen usw.) Divergenzen möglichst vermieden werden sollen. Dies auch deshalb, weil einige Bundesländer die schiffsrechtlichen und wasserrechtlichen Agenden von derselben Abteilung der Landesregierung besorgen lassen.

### Zum III. Abschnitt

Dieser Abschnitt soll die einschlägigen Bestimmungen des III. Abschnittes des BSVG ersetzen, soweit sie nicht bereits im Schiffsahrtspolizeigesetz berücksichtigt sind. Die unzulänglichen Verfahrensvorschriften des BSVG wurden entsprechend ergänzt, wobei insbesondere darauf Bedacht zu nehmen war, daß die Verfahrensvorschriften mit den Bestimmungen des WRG 1959 weitgehend übereinstimmen.

### Zum IV. Abschnitt

Hinsichtlich des Abschnittes IV ist zu beachten, daß die Bestimmungen des § 105 lit. b WRG 1959 nicht den einschlägigen Bestimmungen der Konvention über die Regelung der Schifffahrt auf der Donau, BGBl. Nr. 40/1960, entsprechen. Nach Artikel 3 der Donaukonvention sind die Donaustaaten verpflichtet, die Schifffahrt auf der Donau nicht zu behindern oder zu stören. Der § 105 lit. b WRG 1959 bestimmt lediglich, daß im öffentlichen Interesse ein Unternehmen insbesondere dann als unzulässig angesehen werden kann, wenn eine erhebliche Beeinträchtigung des Ablaufes der Schifffahrt zu befürchten ist. Es ist daher notwendig, an der

Donau die Herstellung von Anlagen, die keine Schiffsanlagen sind, und die Durchführung sonstiger Arbeiten an eine Bewilligung zu binden, um auf diese Weise sicherzustellen, daß die Schifffahrt nicht behindert oder gestört wird. Dieselben Anforderungen sollen auch für die anderen Wasserstraßen (Wiener Donaukanal, March, Mündungsstrecke der Enns) gelten. Solche Herstellungen und Arbeiten werden in der Regel sowohl einer wasserrechtlichen als auch einer schiffsrechtlichen Bewilligung bedürfen. Aus Gründen der Verwaltungsökonomie wurde in Anlehnung an die Bestimmungen des § 31 a Abs. 6 WRG 1959 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. Nr. 207/1969 vorgesehen, daß die Einholung einer gesonderten schiffsrechtlichen Bewilligung entfällt, wenn die Anlagen und Arbeiten einer Bewilligung nach dem WRG 1959 bedürfen. Ein eigenes schiffsrechtliches Verfahren wird also nur dort Platz greifen müssen, wo eine Anlage oder Arbeit keiner wasserrechtlichen Bewilligung bedarf (z. B. Hebung von Wracks, Aufstellung von schwimmenden Lagern, schwimmenden Unterkünften, Wohnschiffen, schwimmenden Werkstätten).

### Zum V. Abschnitt

Die Forderung eines Entgeltes für die Benutzung öffentlicher Häfen erscheint deshalb geboten, um jenen Stellen, die solche Häfen in einem benutzungsfähigen Zustand erhalten, Ersatz ihrer Kosten zu gewähren. Die ursprünglich in einem Vorentwurf anstelle einer „Entgelt“-regelung vorgesehen gewesene „Gebühren“-regelung, wonach die Hafengebühr in Form einer öffentlichen Abgabe hätte eingehoben werden sollen, stieß bei Vorbesprechungen mit den betroffenen Stellen auf ziemlich einmütige Ablehnung. Es wurde einhellig vorgeschlagen, die beabsichtigte Regelung in der Form zu treffen, daß auf Grund von von der Behörde zu genehmigenden Tarifen Hafenentgelte auf zivilrechtlicher Basis eingehoben werden können, welchem Umstand der vorliegende Entwurf nunmehr Rechnung trägt.

Die gegenwärtige Rechtslage ist aus folgenden Gründen unbefriedigend:

1. Die Stadt Krems stützt sich auf die Bestimmungen des § 15 Abs. 3 lit. d des Finanzausgleichsgesetzes 1967, BGBl. Nr. 2 (FAG 1967), wonach die Gemeinden ermächtigt sind, durch Beschluß der Gemeindevertretung Gebühren für die Benutzung von Gemeindeeinrichtungen und -anlagen, die für Zwecke der öffentlichen Verwaltung betrieben werden, auszu-schreiben.
2. Die Wiener Hafen-Betriebsgesellschaft m. b. H. und die Stadtbetriebe Linz Ges. m. b. H. (Hafen) heben zwar auch Hafengebühren bzw. -entgelte ein, welche sich jedoch nicht als öf-

fentliche Abgaben qualifizieren können, weil letztere auf Grund der Finanzverfassung nur Gebietskörperschaften zufließen. Die genannten Betriebsgesellschaften sind juristische Personen des privaten Rechtes und können daher nur privatrechtliche Entgelte fordern, die im Zivilrechtsweg durchgesetzt werden müssen.

3. Im Bundeshafen Linz-Winterhafen werden vom Bundesstrombauamt „Hafengebühren“ erhoben, die gleichfalls einer gesetzlichen Grundlage entbehren. In den übrigen Bundeshäfen, wie z. B. in Kasten und in Grein, werden derzeit keine Hafengebühren bzw. -entgelte erhoben.

In letzter Zeit mehren sich die Stimmen, wonach die Hafengebühren bzw. -entgelte in den Häfen aller Donaustaaten vereinheitlicht werden sollen. Es wurde diese Frage anlässlich der Konferenz der Direktoren der Donauschiffahrtsgesellschaften, welche vom 6. bis 12. Oktober 1969 in Wien stattfand, sowie im Rahmen von Publikationen namhafter Fachleute behandelt (siehe den Aufsatz von DDr. Haeseler „Handelspolitik und Donauschiffahrt“ im „Donau-Kurier“, Heft Oktober 1969, sowie den Beitrag von Dr. Polaschek „Das Donauland Österreich sollte auch bei den Hafengebühren Wegbereiter sein“ im „Verkehr“, Heft Nr. 20/1969).

Um eine wirtschaftlich vertretbare und möglichst einheitliche Regelung der Hafenentgelte zu erreichen, würde es notwendig sein, diesen Fragenkomplex vor allem im Rahmen der Donaukommission zu behandeln und hiebei einheitliche Richtlinien für dessen Neuregelung zu erarbeiten. Obzwar der Donaukommission die vorliegende Problemstellung bekannt ist und auch schon einzelne Anfangsinitiativen in bezug auf eine internationale Rahmenregelung ergriffen wurden, erscheint gegenwärtig im Hinblick auf die verschiedenartigen Auffassungen darüber, in welcher Form eine grundsätzliche Lösung getroffen werden soll (nicht zuletzt auch bedingt durch die in den Oststaaten bestehenden Wirtschaftssysteme), der Zeitpunkt noch nicht absehbar, bis wann diesbezügliche greifbare Resultate innerhalb der Donaukommission zu erzielen sein werden.

Auf Grund der aufgezeigten Gesetzeslücken bzw. unbefriedigenden Gesetzeslage und der zu verfolgenden schiffahrtspolitischen Ziele soll nunmehr im Zusammenhang mit der Neuregelung des Schiffahrtsanlagenrechtes eine brauchbare einheitliche Rechtsbasis für die Einhebung von Hafenentgelten geschaffen werden, wobei eine völlige Gleichschaltung aller Hafenentgelte, vor allem ihrer Höhe nach, ihr Wesen, dem vor allem das Prinzip der Verhältnismäßigkeit von Entgelt und Leistung inhärent ist, verbietet.

## Zum VI. Abschnitt

Die Zuständigkeiten der Behörden wurden den Kompetenzbestimmungen des WRG 1959 nachgebildet, um sicherzustellen, daß dieselben Instanzen, die nach dem WRG 1959 zuständig sind, auch für Schiffahrtsanlagen nach dem vorliegenden Entwurf zuständig sind.

## Bemerkungen zu den Einzelbestimmungen

### Zu § 1:

Auf die allgemeinen Bemerkungen zum I. Abschnitt wird verwiesen. Hinsichtlich des Abs. 3 wird ergänzend bemerkt, daß bei der Errichtung von Schiffahrtsanlagen und sonstigen Anlagen sowie der Durchführung von Arbeiten im Zusammenhang mit Einsätzen des Bundesheeres dieses in geeigneter Weise dafür Sorge zu tragen hat, daß die Sicherheit der Schifffahrt nicht beeinträchtigt wird.

### Zu § 2:

Abs. 1: Der Begriff Schiffahrtsanlagen wird abweichend von den bestehenden Bestimmungen des BSVG insoweit eingeschränkt, als nur solche Anlagen zu Schiffahrtsanlagen zählen, die unmittelbar der Schifffahrt dienen. Die geltenden Bestimmungen des BSVG haben zu einer extensiven Auslegung dieses Begriffes geführt, was aus Gründen der Verwaltungsökonomie vermieden werden soll. Anlagen, die mit der Schifffahrt nur mittelbar zusammenhängen, wie z. B. Tanklager, Lagerhäuser, Werkstätten usw., sollen nicht mehr als Schiffahrtsanlagen angesehen werden. Außerdem wurden Anlagen, die der Flößerei dienen, aus dem Begriff Schiffahrtsanlagen herausgenommen, weil dieser Transportart keine wirtschaftliche Bedeutung mehr zukommt.

Zu den öffentlichen Schiffahrtsanlagen gemäß Abs. 2 lit. a gehören z. B. Schleusen, Anlegepontons für die Zoll- und Grenzabfertigung, Abgabestellen für Altöle; gemäß Abs. 2 lit. b gehören hiezu z. B. Radaranlagen, Fernsteuerungsanlagen für Signale, Signalstationen u. dgl.

### Zu § 3:

Abs. 1 bis 3: Grundsätzlich bedarf jede Schiffahrtsanlage, soweit es sich nicht um Anlagen für Sportzwecke auf Gewässern, die nicht Wasserstraßen sind, handelt, einer Bewilligung, und zwar sowohl die Errichtung einer neuen als auch eine wesentliche Änderung einer bestehenden Schiffahrtsanlage. Es wurde davon abgesehen, die Auffassung einer Anlage an eine Bewilligung zu binden.

Abs. 4: Wurde eine Schiffahrtsanlage mit einem Bescheid nach § 100 Abs. 2 WRG 1959 bewilligt, so schließt die wasserrechtliche Bewilligung die Bewilligung nach dem vorliegen-

den Gesetz ein. Mit der vorliegenden Bestimmung wurde die korrespondierende Bestimmung zu den einschlägigen Vorschriften des WRG 1959 (§§ 98 Abs. 6 und 114 Abs. 3) geschaffen. Bemerkte wird, daß das Wasserrecht jedoch nur gestattet, Bedingungen über die Ausgestaltung einer solchen Anlage festzulegen, nicht jedoch Vorschriften über den Betrieb der Anlage zu erlassen.

#### Zu § 4:

Abs. 1 bis 3: Auf die Ausführungen in den allgemeinen Bemerkungen zum II. Abschnitt wird verwiesen. Diese Bestimmungen wurden in Anlehnung an die Bestimmungen des WRG 1959 konstruiert.

Abs. 4 enthält die Erfordernisse, die vom Standpunkt der Sicherheit und Ordnung der Schifffahrt und der Flüssigkeit des Verkehrs zu beachten sind.

Abs. 5: Für die Beurteilung der öffentlichen Interessen ist das Gemeinwohl maßgebend. Es ist daher nicht nur auf die Sicherheit von Personen, sondern auch auf die Sicherheit, Ordnung und Leichtigkeit des Verkehrs auf öffentlichen Uferstraßen, auf die Belange der Zollverwaltung, auf militärische Interessen und den Betrieb von Kraftwerken Bedacht zu nehmen. Daß militärische Interessen als öffentliche Interessen anzusehen sind, ergibt sich u. a. aus § 29 Abs. 2 des Wehrgesetzes, BGBl. Nr. 181/1955. Auf öffentliche Eisenbahnunternehmungen braucht nicht Rücksicht genommen zu werden, weil entsprechende Schutzvorschriften für diese in den Anrainerbestimmungen (Bauverbotsbereich, Gefährdungsbereich) des Eisenbahngesetzes enthalten sind.

Abs. 6: Die Entscheidung darüber, ob eine Schifffahrtsanlage als eine öffentliche oder als eine private Anlage gelten soll, ist von der Beurteilung des diesbezüglichen Antrages des Bewilligungswerbers durch die Behörde abhängig.

Abs. 7: Ob die Behörde im Bewilligungsbescheid die Überprüfung der Anlage vor deren Inbetriebnahme vorzuschreiben hat, hängt vom Vorhandensein der in dieser Bestimmung näher bezeichneten Umstände ab.

Abs. 8: Der Rahmen des gesetzlichen Anhörungsrechtes wurde so weit gezogen, daß die zuständige Behörde die Möglichkeit hat, sich in allen Fragen, die zur Beurteilung stehen, entsprechend zu informieren. Brennbar Flüssigkeiten sind solche gemäß Anlage 4 Z. 1 zur Wasserstraßen-Verkehrsordnung, BGBl. Nr. 259/1971.

Im Abs. 9 wurde abweichend von den geltenden Bestimmungen des BSVG dem WRG 1959 (§ 21 Abs. 1) gefolgt und nur die Bewilligung

schwimmender Schifffahrtsanlagen an die Person des Berechtigten gebunden. In allen anderen Fällen (ortsfeste Anlagen) wurde die Bewilligung mit dem Eigentum an der Schifffahrtsanlage verknüpft. Bunkerschiffe gehören zu den schwimmenden Schifffahrtsanlagen, weil sie zu bestimmten Zeiten entfernt werden müssen. Nicht zu den schwimmenden Schifffahrtsanlagen gehören schwimmende Teile von Seilfährenanlagen, weil wesentliche Teile der Fähre ortsfest sind.

Abs. 10: Die meisten Schifffahrtsanlagen sind auch wasserrechtlich bewilligungspflichtig. Aus verwaltungsökonomischen Erwägungen wurden daher diese Bestimmungen ähnlich wie die des § 31 a Abs. 6 WRG 1959 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. Nr. 207/1969 gestaltet, wobei die Wasserrechtsbehörde in ihrem Verfahren die entsprechenden Vorkehrungen im Sinne des vorliegenden Gesetzes treffen wird, sodaß sich ein gesondertes Verfahren erübrigt. Auf Wasserstraßen erscheint die Beiziehung eines Vertreters des Amtes für Schifffahrt in solchen wasserrechtlichen Verfahren notwendig. Der letzte Satz entspricht analogen Bestimmungen des WRG 1959 (§§ 127 und 128).

Abs. 11 stellt die notwendige Verbindung zum Schifffahrtspolizeigesetz her.

#### Zu § 5:

Diese Bestimmung wurde in Anlehnung an das WRG 1959 konstruiert; insbesondere wurde auch eine Regelung für den Fall vorgesehen, daß bei großen Projekten (Häfen) Vollendungsfristen von zehn Jahren überschritten werden sollten.

#### Zu § 6:

Die Dauer der Bewilligung ist bei Anlagen für die gewerbsmäßige Schifffahrt auf jenen Zeitraum, für welchen der Berechtigte eine Konzession besitzt, bei wasserrechtlich bewilligungspflichtigen Anlagen auf die Bewilligung nach dem WRG 1959, abgestellt. Für schwimmende Schifffahrtsanlagen ist die Bewilligung nur auf Widerruf zu erteilen. Diese Konstruktion folgt dem WRG 1959.

#### Zu § 7:

Die Betriebsvorschrift ist ausschließlich für den Bewilligungsinhaber bzw. für jene Person maßgebend, die mit dem Betrieb und der Verwaltung der Anlage beauftragt wurde.

Abs. 1 berücksichtigt den Umstand, daß z. B. für die Errichtung eines öffentlichen Hafens eine Gebietskörperschaft als Bewilligungswerber auftritt, die Anlage dann jedoch von einer Betriebsgesellschaft betreiben und erhalten läßt. Es gibt auch Anlagen, die in der gemeinsamen Erhaltung mehrerer Personen stehen. Diese frei vereinbar-

ten Umstände müssen von der Behörde in Verpflichtungen umgewandelt werden, indem sie die Vorlage einer Betriebsvorschrift vorschreibt und diese genehmigt. Gegen eine nachträgliche Ergänzung oder Änderung der Betriebsvorschrift bestehen dann keine Bedenken, wenn dadurch die Benutzung der Anlage durch die Schifffahrt nicht beeinträchtigt wird und Rechte Dritter oder öffentliche Interessen nicht berührt werden.

#### Zu § 8:

Für die Beurteilung, ob die Behörde eine Kollaudierung vorzuschreiben hat, sind die Bestimmungen des § 4 Abs. 7 maßgebend. Dieser Paragraph wurde im wesentlichen den Kollaudierungsbestimmungen im Wasserrechtsgesetz (§ 121) nachgebildet.

Abs. 2 und 5: Diese Bestimmungen sehen die jederzeitige Überprüfungsmöglichkeit der Anlage zwecks Abstellung von Mängeln vor. Nur dann, wenn die Abstellung eines wesentlichen Mangels verfügt werden mußte, sind die Kosten der Überprüfung vom Berechtigten zu tragen.

Abs. 6: Sportanlagen auf anderen Gewässern als Wasserstraßen, die keiner Bewilligung bedürfen, kann die Behörde nicht nur jederzeit überprüfen, sie kann darüber hinaus deren Betrieb untersagen oder ihre Entfernung verfügen (z. B. bei Gefährdung der gewerbsmäßigen Schifffahrt), wobei dem Besitzer der Anlage kein Anspruch auf Entschädigung zusteht, weil vom Staat nicht gefordert werden kann, für alle Vermögensnachteile, die durch sein rechtmäßiges Handeln entstehen können, Ersatz zu leisten. Außer den Fällen der Enteignung — eine solche liegt ja hier nicht vor — wird nur ausnahmsweise eine öffentlich-rechtliche Entschädigung gewährt. Eine solche setzt eine ausdrückliche gesetzliche Anordnung voraus. Schweigt das Gesetz, so ist eben keine Entschädigung zu leisten.

Der Abs. 7 ergänzt die Bestimmungen hinsichtlich der Anlagen, die bevorzugte Wasserbauten (§ 100 Abs. 2 WRG 1959) sind.

#### Zu § 9:

Dieser Paragraph wurde mit Rücksicht auf Bedenken des Fachverbandes der Schifffahrtsunternehmungen in bezug auf die Untersuchungsfristen neu gefaßt, wobei nunmehr eine elastische Regelung der Überprüfungen bzw. Untersuchungen für alle Schifffahrtsanlagen vorgesehen ist, die es der Behörde ermöglicht, entsprechend dem Erhaltungszustand der Anlage den Zeitraum zwischen den Überprüfungen bis auf die doppelte Zeitdauer, d. s. 2, 4 bzw. 10 Jahre, zu verlängern (Abs. 1 und 2).

Was die Übertragung der Überprüfung an bestimmte Körperschaften anbelangt, so ist dies

als mögliche Maßnahme im Abs. 4 vorgesehen. Es erschien angezeigt, diese Lösung in den Entwurf aufzunehmen, weil

- a) die Bundesregierung zur Ersparung im Bereich der Vollziehung des Bundes am 17. Jänner 1961 beschlossen hat, daß bei künftigen gesetzlichen Verwaltungsaufgaben, deren Besorgung durch staatliche Stellen aus öffentlichem Interesse nicht unbedingt notwendig ist, abzubauen sind und ihre Besorgung geeigneten anderen Körperschaften zu übertragen ist. Solche Maßnahmen wurden in letzter Zeit auch bei anderen Gesetzen getroffen. An die Kraftfahrzeuggesetznovelle 1971, mit welcher dem ARBO und dem OAMTC die Überprüfung von Kraftfahrzeugen übertragen wurde, ist in diesem Zusammenhang zu erinnern;
- b) die Länder mangels technischen Personals nicht imstande sind, die ihnen zugewiesenen Aufgaben in vollem Umfang wahrzunehmen. Die im Abs. 4 vorgesehene Möglichkeit der Heranziehung einer Körperschaft (z. B. Technischer Überwachungsverein) oder eines Zivilingenieurs (Abs. 3) erfolgte nicht nur in Entsprechung der unter a) angeführten Richtlinien der Bundesregierung, sondern auch auf Wunsch und in vollem Einvernehmen mit den Ländern.

Abs. 6: Wenn die Überprüfung an eine bestimmte Körperschaft übertragen wird, kann diese Kostentarife vorschlagen, die im Verordnungswege erlassen werden. Sie müssen den Kosten angemessen und dürfen nicht höher als die vom Bundesminister für Bauten und Technik für Ziviltechniker genehmigten Tarife sein.

#### Zu § 10:

Abs. 1 wurde in enger Anlehnung an das WRG 1959 (§ 27) konstruiert.

Abs. 2 legt fest, unter welchen Umständen die Bewilligung z. B. für eine schwimmende Anlage widerrufen werden kann.

Die Abs. 3, 4 und 6 wurden zum Teil dem Wasserrecht nachgebildet.

Abs. 7: Da die Auflassung keiner Bewilligung bedarf, muß analog zu § 29 WRG 1959 ein Überprüfungsverfahren durchgeführt werden, damit die aufgelassene Anlage nicht zu einem Schifffahrtshindernis wird.

#### Zu § 11:

Abs. 1 und 2: Für die vorgesehene Errichtung, Auflassung oder wesentliche Änderung von Schifffahrtsanlagen, die von der Bundesverwaltung oder von einer Landesverwaltung errichtet

oder betrieben werden, genügt die Anzeige eines solchen Vorhabens an die Behörde. Mit der Erstattung der Anzeige gilt die Schiffsanlange als bewilligt. Die Anzeige über die Auflassung der Anlage ist dem Verzicht gemäß § 10 Abs. 1 lit. a gleichzuhalten. Diese Bestimmung geht von der Überlegung aus, daß eine Anlage, die von der Bundes- oder einer Landesverwaltung errichtet wird und vom Bundesminister für Verkehr überprüft wurde, ausreichend den zu berücksichtigenden Erfordernissen entspricht und dieses abgekürzte Verfahren der Verwaltungsersparnis dient. Es soll außerdem vermieden werden, daß bei der beabsichtigten Errichtung von Schiffsanlagen der Bundes- oder Landesverwaltung im Falle eines für die betreffende Verwaltung unbefriedigenden Ausgangs des Verfahrens sich diese genötigt sieht, gegen die Entscheidung an den Bundesminister für Verkehr zu berufen. Stehen der Errichtung der Anlage Rechte entgegen und kann über deren Beseitigung im gütlichen Wege keine Übereinkunft erzielt werden, ist also die Einräumung von Zwangsrechten erforderlich, so kann eine solche Anzeige bzw. ein abgekürztes Verfahren nicht Platz greifen, sondern ist ein Verfahren nach § 4 im Zusammenhalt mit § 16 Abs. 4 durchzuführen.

Abs. 3: Bei provisorischen Schiffsanlagen, die das Bundesheer im Rahmen des ständigen Übungsbetriebes verwendet, wurde auf eine Anzeige gemäß Abs. 1 verzichtet. Ebenso wurde bei Schiffsanlagen, die vom Bundesheer bei einsatzähnlichen Übungen verwendet werden, auf eine Überprüfung des Projektes durch den Bundesminister für Verkehr verzichtet, um keine zeitliche Verzögerung solcher Übungen zu verursachen. Solche Anlagen können außerdem nicht nach für gewerbliche Zwecke üblichen Maßstäben beurteilt werden.

Abs. 4: Da die Bundes- bzw. Landesverwaltung über die entsprechenden technischen Amtssachverständigen selbst verfügt, kann eine Kollaudierung bzw. spätere Überprüfung der Anlage entfallen.

#### Zu § 12:

Abs. 1 bis 3: Die hier genannten Anlagen nehmen zahlenmäßig ständig zu. Der damit verbundene Verwaltungsaufwand würde durch die Bewilligung jeder einzelnen Anlage in einem Verfahren nach § 4 in untragbarer Weise anwachsen. Es erschien daher zweckmäßig, einen Weg zu finden, der verwaltungssparender ist. Solche schwimmende Kleinanlagen für Sportzwecke sollen daher lediglich bei der Behörde angemeldet werden. Die Anmeldung ist über die Organe der Schiffs-polizei zu leiten. Diese haben die Angaben des Einschreiters zu überprüfen und über ihre sonstigen Erhebungen der

Behörde unter Anschluß des Anmeldebogens zu berichten. Die Behörde wird in Fällen, in denen auf Grund des Überprüfungsberichtes eine genauere Beurteilung an Ort und Stelle notwendig erscheint, das gleiche Verfahren abzuführen haben wie für andere Anlagen. Wenn die Anlage aber in einem Verbots- oder Beschränkungsbereich (§ 15 Abs. 2 und 3) liegt, kann die Behörde ohne weiteres Verfahren die Errichtung der Anlage untersagen. Die Anmeldung gilt als Bewilligung auf die Dauer von drei Jahren, falls die Behörde nicht spätestens drei Monate nach der Einbringung der Anmeldung die Errichtung der Anlage untersagt, auf die Einleitung eines Verfahrens erkennt oder die Anmeldung wegen unvollständiger oder unrichtiger Angaben zurückweist (Abs. 3). Damit erscheint eine wesentliche Verwaltungsvereinfachung bei der Bewilligung solcher Kleinanlagen erreicht.

#### Zu § 13:

Abs. 1: Von den nicht frei fahrenden Fahren dürfen nach den einschlägigen schiffsahrtszolizeilichen Vorschriften (siehe §§ 6.23 Z. 2 lit. c und 11.01 Z. 1 lit. d der Wasserstraßen-Verkehrsordnung) nur mehr Hochseilfahren Verwendung finden. Dies ist eine Fahrenart, die die übrige Schiffsahrt noch am wenigsten behindert. Es tritt jedoch auch bei dieser Fahrenart durch das relativ niedrig gespannte Hochseil eine Beeinträchtigung der Schiffsahrt ein, was insbesondere bei Dunkelheit und höheren Wasserständen im Hinblick auf die Tendenz, die Schiffe immer größer und höher zu bauen, zugleich aber die Schiffs-mannschaft zu reduzieren, die Schiffsahrt empfindlich stört (wegen der erforderlichen Abnahme der Steuerhausdächer, Umlegung der Maste usw.). Da sich die Beschaffungskosten für drei fahrende Fahren geeigneter Konstruktion heute nicht mehr wesentlich von den Kosten einer neuen Hochseilfähre unterscheiden, erscheint nunmehr der Zeitpunkt gekommen, die Neuerrichtung solcher Hochseilfahren nur mehr für vorübergehende Zwecke, insbesondere in Sonderfällen, z. B. bei Errichtung von Kraftwerks- und Brückenbauten oder bei Notständen, zu bewilligen.

Abs. 2: Diese Bestimmung wurde aus dem § 2 Abs. 5 des Bundesgesetzes BGBl. Nr. 42/1964 übernommen. Im Interesse einer klaren Interpretation wurde ausdrücklich bestimmt, daß Anlagen zur Versorgung von Wasserfahrzeugen mit flüssigen Brenn- und Betriebsstoffen (Bunkerstationen, Schiffstankstellen) nicht als Mineralölumschlaganlagen gelten.

Abs. 3: Um Gewässerverschmutzungen hintanzuhalten, bedarf es technisch geeigneter Anlagen für den Umschlag. Außerdem ist es notwendig, Vorkehrungen gegen Brände, Explosionen usw. zu treffen, die die Umgebung gefährden können. Schließlich ist wohl einleuchtend,



daß eine derartige Umschlagfähigkeit nicht an jeder beliebigen Stelle des Stromes durchgeführt werden kann. Entsprechende Vorschriften haben bisher gefehlt. Leichterungen von Schiff zu Schiff in Notfällen (z. B. bei Niederwasser, Havarien) sowie die Versorgung von Wasserfahrzeugen mit Treibstoff sollen dadurch nicht berührt werden.

Abs. 4 bis 6: Die diesbezüglichen Bestimmungen wurden im wesentlichen aus dem § 2 des Bundesgesetzes BGBl. Nr. 42/1964 übernommen.

Im Abs. 7 wurde eine ergänzende Regelung für Tankschiffe getroffen.

Im Abs. 8 wurde das Erfordernis der Schaffung von sanitären Einrichtungen hinzugefügt. Dies war deshalb notwendig, weil es in den Häfen verboten ist, die Schiffsaborte zu benutzen. Es müssen daher entsprechende sanitäre Anlagen, die als Ersatz für die Schiffsaborte dienen, an Land installiert werden.

Abs. 9 umschreibt die allgemeinen Bedingungen für den Bau, die Ausgestaltung, Erhaltung, Benutzung und den Betrieb von Schiffsanlagen. Beim Betrieb ist insbesondere auf die Gewässerreinigung zu achten.

Abs. 10: Aus Gründen der Sicherheit der Benutzer von Schiffsanlagen und um Behinderungen im Betrieb hintanzuhalten, ist diese Vorschrift notwendig. Um die bestehende Übung der allgemeinen Benutzungsmöglichkeit von Anlegestellen der Linienschifffahrt auf den Seen aufrechtzuerhalten, bleibt es der Behörde vorbehalten, im Einzelfall, wenn es die örtlichen Umstände erfordern, ein solches Betretungsverbot zu erlassen, insbesondere auch dann, wenn es der Bewilligungsinhaber verlangt. Im übrigen soll die Anbringung von Betretungsverbotstafeln für bestimmte Anlagen in der Schiffsanlagenverordnung (Abs. 13) aus Sicherheitsgründen vorgeschrieben werden.

Abs. 11 und 12 sieht den verwaltungsrechtlichen Schutz für öffentliche Schiffsanlagen vor. Dies erscheint notwendig, weil sich solche Anlagen und deren Einrichtungen im Interesse der Allgemeinheit stets in einem einwandfreien Zustand befinden müssen.

Abs. 13: Im Zuge der Inkraftsetzung dieses Gesetzes wird gleichzeitig eine Schiffsanlagenverordnung erlassen werden, durch die für einzelne Arten von Schiffsanlagen die vom Standpunkt der Sicherheit gebotenen Mindestanforderungen für die Ausgestaltung, den Betrieb usw. der Anlagen festgesetzt werden. Eine Reihe von Normen, die nicht im Verordnungswege für verbindlich erklärt wurden, sollen im Interesse einer sicheren und zweckmäßigen Bauweise von Schiffsanlagen ange-

wendet werden. Die gegenständliche Bestimmung wurde dem § 2 des Elektrotechnikgesetzes, BGBl. Nr. 57/1965, nachgebildet. Im übrigen wird auf die Bestimmungen des Normengesetzes, BGBl. Nr. 240/1971, verwiesen.

Eine Verordnungsermächtigung zur Erlassung von Vorschriften zum Schutz von Dienstnehmern, die auf Schiffsanlagen beruflich tätig sind, war im Hinblick auf das am 30. Mai 1972 vom Nationalrat beschlossene Arbeitnehmerschutzgesetz (siehe 332 der Beilagen zu den stenographischen Protokollen des Nationalrates XIII. GP), dessen §§ 24 und 35 eine hinreichende Grundlage für die Erlassung solcher Vorschriften bieten, nicht erforderlich.

Abs. 14: Es gilt der Grundsatz, daß der jeweils Berechtigte die Schiffsanlage zu erhalten hat.

#### Zu § 14:

Derartige Bestimmungen bestanden bisher in der Flußschifffahrtsverordnung. Ihre gänzliche Eliminierung schien im Hinblick auf die Erfahrungen, die während des letzten Krieges gemacht wurden, bedenklich. Es soll daher der Behörde bei Vorliegen außergewöhnlicher Umstände die Möglichkeit gegeben sein, im Verordnungswege Höchstliegezeiten und Höchstlagerfristen festzusetzen.

#### Zu § 15:

Wie bereits zu § 12 ausgeführt, nimmt die Aufstellung von schwimmenden Sportanlagen zu. Darunter leidet die Flüssigkeit des Verkehrs der gewerbsmäßigen Schifffahrt auf Wasserstraßen. In einzelnen Abschnitten an der Donau gibt es außerdem wesentlich mehr Bewilligungswerber, als Platz für Anlagen vorhanden ist. Eine solche Massierung besteht insbesondere stromaufwärts von Wien.

Unbeschadet bestehender Rechte (siehe Übergangsbestimmungen § 39) muß daher einerseits im Interesse der Vermeidung einer Behinderung der gewerbsmäßigen Schifffahrt auf gewissen Strecken die Errichtung solcher Anlagen verboten werden (Verbotsbereiche), um dadurch die Sportschifffahrt zu zwingen, sich in bestimmten Bereichen zu konzentrieren, andererseits sollen in diesen Bereichen, wo eine solche Konzentration erfolgt, nur mehr Anlagen mit einer entsprechenden Aufnahmefähigkeit zugelassen werden (Beschränkungsbereiche), die wesentlich weniger Platz beanspruchen als die entsprechende Zahl von Einzelanlagen (Abs. 2 und 3).

Um die Errichtung von Anlagen mit möglichst großer Aufnahmefähigkeit zu erreichen, hat die Behörde solchen Ansuchen bzw. Projekten den Vorzug zu geben, die eine größere Aufnahmefähigkeit vorsehen. Um jene Bewerber, die deshalb nicht zum Zuge kommen konnten, im Rah-

men des Möglichen zu berücksichtigen, hat die Behörde auf deren Antrag ein Mitbenutzungsrecht einzuräumen (Abs. 4).

#### Zu § 16:

Diese Bestimmung wurde mit gewissen Einschränkungen und Abänderungen den §§ 60 ff. des WRG 1959 nachgebildet und dabei berücksichtigt, daß in vielen Fällen, in denen bei Durchführung von wasserrechtlichen Verfahren gleichzeitig schiffahrtsrechtliche Belange mitberücksichtigt werden, auch Zwangsrechte nach dem WRG 1959 in Anspruch genommen werden können, sodaß sich die Anwendung von Zwangsrechten nach dem vorliegenden Gesetz erübrigt.

Hinsichtlich des Abs. 7, zweiter Satz, wird auf die Ausführungen zu § 4 Abs. 5 verwiesen, wonach militärische Interessen eine Art des öffentlichen Interesses darstellen.

Was das Entschädigungsverfahren anlangt, wurde hinsichtlich der Benutzungsbefugnisse im Abs. 8 der § 23 Abs. 3 des Schiffahrtspolizeigesetzes für sinngemäß anwendbar erklärt, der auf dem Eisenbahnteilungsgesetz beruht. Für alle anderen Zwangsrechte (§ 16 Abs. 1 lit. b, c und d) wurde das Entschädigungsverfahren des WRG 1959 übernommen.

#### Zu § 17:

Abs. 1 stellt eine Ergänzung des Begehungs- und Landungsservituts dar, das im § 25 Abs. 3 des Schiffahrtspolizeigesetzes enthalten ist (Duldung des Begehens und Landens ohne Anspruch auf Entschädigung). Wenn darüber hinaus in bestimmten Fällen das Befahren von Ufergrundstücken und Dämmen notwendig ist, so kann dies nicht entschädigungslos geschehen.

Abs. 2: Diese Bestimmung entspricht im wesentlichen dem § 11 BSVG.

#### Zu §§ 18 bis 20:

Vergleichbare Vorschriften enthält das Wasserrecht einschließlich der Entschädigungsbestimmungen sowie das BSVG. Die gegenständlichen Paragraphen wurden textlich den betreffenden Bestimmungen des WRG 1959 weitgehend angeglichen.

Im § 20 Abs. 1, vierte Zeile, wird mit den Worten „in dem Maße als erforderlich“ das „allgemeine Beste“ (§ 365 des ABGB) bzw. das „öffentliche Interesse“ (Art. 1 des Zusatzprotokolls zur Europäischen Menschenrechtskonvention) bezogen.

#### Zu § 21:

Hinsichtlich des Abs. 1 wird auf die allgemeinen Bemerkungen zum IV. Abschnitt verwiesen. Der Begriff „Fahrwasser“ ist im § 11.01

Z. 1 lit. j der Wasserstraßen-Verkehrsordnung definiert.

Abs. 2: Ausgenommen von Abs. 1 sind der Bund und die Länder bei der Durchführung von Wasserbauten sowie bei bestimmten Arbeiten, die im öffentlichen Interesse liegen.

Abs. 3 enthält die Verfahrensvorschrift und zählt jene Voraussetzungen auf, bei deren Vorliegen die Bewilligung — erforderlichenfalls auch unter entsprechenden Auflagen — zu erteilen ist.

Abs. 4: Diese Bestimmung entspricht im wesentlichen den im II. Abschnitt (§ 10) enthaltenen Bestimmungen bzw. dem Wasserrecht.

Abs. 5: Auf die analogen Ausführungen zu § 4 Abs. 10 wird verwiesen, die sinngemäß auch für schiffahrtshinderliche Bauten gelten.

Abs. 6: Auf die analoge Bestimmung des § 4 Abs. 11 wird verwiesen.

#### Zu § 22:

Diese Bestimmung enthält die Verordnungs-ermächtigung für die Vorschreibung von Maßnahmen und Mindestabmessungen bei Errichtung bestimmter Bauten. Solche Bestimmungen waren zum Großteil schon bisher im Bundesgesetz BGBl. Nr. 42/1964 und in der Verordnung BGBl. Nr. 243/1964 enthalten. Durch die Aufhebung dieser beiden Rechtsvorschriften ergibt sich die Notwendigkeit, die gegenständlichen Bestimmungen auf eine neue Basis zu stellen und neu zu erlassen sowie hiebei jene Änderungen und Ergänzungen vorzunehmen, die sich durch die Entwicklung der Technik als notwendig erweisen.

#### Zu § 23:

Diese Bestimmung soll dazu dienen, daß durch schwimmende Anlagen, die einer wasser- oder schiffahrtsrechtlichen Bewilligungspflicht nicht unterliegen, keine Gewässerverschmutzung erfolgt. Hiedurch sollen insbesondere die sogenannten Hausboote bzw. Wohnschiffe auf den Seen erfaßt werden.

#### Zu § 24:

Auf die allgemeinen Bemerkungen zum V. Abschnitt wird verwiesen.

Durch die Entrichtung des Hafenentgeltes wird die Benutzung eines öffentlichen Hafens, und zwar nicht die Benutzung schlechthin, sondern in dem im Abs. 2 näher bezeichneten Umfang, abgegolten. Ein öffentlicher Hafen im Sinne des § 27 des Schiffahrtspolizeigesetzes, ist eine aus mindestens einem Hafenbecken bestehende Schifffahrtsanlage, die von allen Wasserfahrzeugen sowie für die Unterbringung sonstiger Schwimmkörper unter Bedachtnahme auf die nach dem Schiffahrtspolizeigesetz erlassenen Beschränkungen

## 428 der Beilagen

27

gen benutzt werden kann und die entsprechend gekennzeichnet ist.

Der letzte Satz im Abs. 1 wurde aufgenommen, um die Möglichkeit auszuschließen, daß von einer Gemeinde weiterhin Gebühren gemäß § 15 Abs. 3 lit. d des Finanzausgleichsgesetzes 1967, BGBl. Nr. 2, und nicht Entgelte nach dem vorliegenden Entwurf erhoben werden.

In bezug auf Abs. 2 lit. d wird auch auf § 3 Abs. 3 des Entwurfes einer Schiffsanlagenverordnung verwiesen.

**Zu § 25:**

Die Gliederung der Hafenentgelte in das Ufer-, Winterstands-, Schutz- und Liegegeld entspricht im wesentlichen der gegenwärtigen Praxis, sodaß in der Struktur derselben keine grundlegende Änderung eintritt. Lediglich das Winterstandsgeld wurde nunmehr neben dem Schutzgeld im Interesse der Klarheit und Übersichtlichkeit gesondert geregelt.

**Zu §§ 26 bis 29:**

Aus dem Vorhandensein eines Hafenbeckens ziehen vor allem die Schiffsverkehrsunternehmen wirtschaftlichen Nutzen. Dieser resultiert aus der Möglichkeit, bei längerem Aufenthalt im Hafen die Wasserfahrzeuge ohne oder zumindest mit stark reduzierter Besatzung abstellen zu können, aus der Verminderung von Aufwendungen zum Schutz der Fahrzeuge bei Hochwasser, Eistreiben sowie aus der Benutzungsmöglichkeit der sanitären Einrichtungen durch die Besatzung usw.

Mit der Entrichtung des Ufergeldes wird nicht die Inanspruchnahme technischer Umschlagseinrichtungen, wie z. B. von Kränen, die Benutzung von Gleisanlagen, Lagereinrichtungen u. dgl., abgegolten. Die in den §§ 26 bis 29 getroffene Regelung deckt sich im wesentlichen mit der gegenwärtigen Struktur der Hafengebühren bzw. -entgelte in Wien, Linz und Krems.

**Zu § 30:**

Abs. 1 Z. 1: Es ist einleuchtend, daß die Größe des Nutzens und sonach auch die Höhe des Ufergeldes in der Regel der umgeschlagenen Gütermenge proportional sein wird, wobei die Berechnung der Menge in Tonnen erfolgt.

Zu Z. 2: Ganz allgemein ist der Ertrag, den ein Wasserfahrzeug einbringt, proportional seiner Tragfähigkeit oder Wasserverdrängung, die aus dem Eichschein zu entnehmen sind. Das für die Benutzung des Hafens zu entrichtende Winterstands-, Schutz- und Liegegeld ist daher nach der Tragfähigkeit oder Wasserverdrängung eines Wasserfahrzeuges, bei Schwimmkörpern auch auf Grund der von ihnen eingenommenen

Wasserfläche bzw. nach der Länge der Aufenthaltsdauer im Hafen zu bemessen.

Hinsichtlich des Abs. 3 wird auch auf die Erläuterungen zu § 33 (letzter Absatz) verwiesen.

**Zu § 31:**

Eine Festlegung von Höchstsätzen für die Tarife im Gesetz selbst erscheint im Hinblick darauf nicht erforderlich, daß Abs. 1 das Prinzip der Verhältnismäßigkeit von Entgelt und Leistung zu einer grundlegenden Determinante bei der Festsetzung der Tarifsätze macht.

Kosten, die für die Erhaltung eines Hafens im benutzungsfähigen Zustand erwachsen, rühren in erster Linie her

- a) von der Baggerung der Hafensohle vor allem in der Hafeneinfahrt und
- b) von der Errichtung und Erhaltung der Festmachereinrichtungen, der Abfall- und Altsammelstellen, der für die Schiffsbesatzungen bestimmten sanitären Anlagen und Trinkwasserentnahmestellen sowie der Einrichtungen für die Eisfreihaltung des Hafens.

Das im Abs. 3 verankerte Diskriminierungsverbot trägt dem Art. 40 der Donaukonvention Rechnung.

Die Bestimmungen der Abs. 4 bis 7 entsprechen im wesentlichen bestehenden Vorbildern über die Tarifgenehmigung und Tarifveröffentlichung.

**Zu § 32:**

Schon nach den bestehenden Hafentarifen (Wien, Linz und Krems) sind von der Entrichtung der Hafenentgelte bestimmte Wasserfahrzeuge befreit. Die in Z. 1 getroffene Ausnahmeregelung deckt sich im wesentlichen mit der bisherigen Praxis. Es handelt sich hierbei in erster Linie um solche Wasserfahrzeuge, deren Einsatz dem öffentlichen Wohl dient, sodaß eine Entgeltbefreiung gerechtfertigt erscheint.

**Zu § 33:**

Aus der Verpflichtung zur Entgeltentrichtung zur ungeteilten Hand gemäß Abs. 1 folgt, daß der Hafenunternehmer berechtigt ist, das Entgelt vom Schiffseigner oder vom Schiffsführer zu fordern. Nach § 891 ABGB besteht eben das Wesen der Solidarverpflichtung darin, daß dem Gläubiger die freie Wahl bleibt, ob er von allen oder von einigen Mitschuldern das Ganze oder nur von ihm gewählte Anteile oder ob er von einem einzigen das Ganze fordern wolle.

Abweichend von Abs. 1 ist zur Zahlung des Liegegeldes für Sportzwecke dienende Kleinfahrzeuge nicht der Schiffseigner oder Schiffsführer, sondern der Berechtigte (Bewilligungs-

inhaber) der betreffenden Sportanlage verpflichtet. Diese Regelung soll dadurch der Verwaltungsvereinfachung dienen, daß der Bewilligungsinhaber der Sportanlage das Hafenentgelt in Form eines Pauschalbetrages entrichtet (§ 30 Abs. 3). Es bleibt dem Bewilligungsinhaber unbenommen, das Entgelt auf die Benutzer der Sportanlage zu überwälzen.

#### Zu § 34:

Diese Bestimmung wurde im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Justiz formuliert und stützt sich auf § 471 ABGB sowie auf die §§ 10 und 11 des Gesetzes über Rechte an eingetragenen Schiffen und Schiffsbauwerken vom 15. November 1940, DRGBl. I S. 1499.

#### Zu §§ 35 und 36:

Im Interesse der Rechtsklarheit war es notwendig, sowohl eine Bestimmung aufzunehmen, aus der hervorgeht, in welchem Zeitpunkt der Entgeltanspruch entsteht, als auch eine Bestimmung über die Fälligkeit der Hafenentgelte vorzusehen.

#### Zu § 37:

Um der Hafenverwaltung die einwandfreie Berechnung des Hafenentgeltes zu ermöglichen, ist es erforderlich, dieser im Gesetz selbst das Recht zur Einsichtnahme in die Schiffs- und Ladepapiere einzuräumen.

#### Zu § 38:

Auf die allgemeinen Bemerkungen zum VI. Abschnitt wird verwiesen.

Durch die Regelung in Abs. 2 lit. b und c wird die Zuständigkeit der Wasserrechtsbehörde gemäß §§ 3 Abs. 4, 4 Abs. 10 und 8 Abs. 8 nicht berührt.

Die Genehmigung von Hafenentgelttarifen (Abs. 2 lit. e) soll deshalb dem Bundesminister für Verkehr vorbehalten sein, um insbesondere im Hinblick auf die künftige internationale Entwicklung (kanalmäßige Verbindung Donau—Rhein) eine möglichst einheitliche Vorgangsweise auf dem Behördensektor zu gewährleisten.

Durch Abs. 4 werden die Bestimmungen des Verwaltungsverfahrensrechtes nicht berührt.

Abs. 5: Die Kompetenzen sind zwar analog dem WRG 1959 geregelt, doch ist der Instanzenzug nur zweistufig. Dieser Grundsatz gilt nicht uneingeschränkt für den letzten Satz.

Abs. 6 enthält die Delegierungsmöglichkeit analog zum WRG 1959 (§ 101 Abs. 3), jedoch in modifizierter Form.

Abs. 7 überträgt die Überwachung der Bestimmungen dieses Bundesgesetzes auf Wasserstraßen den Schifffahrtspolizeorganen. Auf ande-

ren Gewässern als Wasserstraßen obliegt die Überwachung der die Schifffahrt betreffenden Verwaltungsvorschriften den Organen des öffentlichen Sicherheitsdienstes (§ 32 Abs. 6 des Schifffahrtspolizeigesetzes).

#### Zu § 39:

Der Abs. 1 dient der Rechtsklarheit. Das BSVG enthält keine Übergangsvorschriften zugunsten von Anlagen, die vor der Geltung des BSVG bewilligt worden sind. Es ist daher unklar, ob solche Anlagen noch zu Recht bestehen oder nicht. Bei der Aufhebung der §§ 111 bis 117 des WRG 1934 (§ 23 BSVG) war zweifellos nicht beabsichtigt, Errichtungs- und Benutzungsbewilligungen, die seinerzeit nach diesem Gesetz erteilt wurden, zu beseitigen.

Die im ersten Satz des Abs. 1 ausgesprochene Geltung erstreckt sich nur auf Bewilligungsdauer. Die Bewilligung ist aber jedenfalls erloschen, wenn die Kriterien nach Abs. 1 lit. a bis c vorliegen. Die Behörde hat für Schifffahrtsanlagen, deren Bewilligungen gemäß Abs. 1 weitergelten, innerhalb einer Fünfjahresfrist ein Überprüfungsverfahren durchzuführen und die zur Anpassung an die Bestimmungen dieses Bundesgesetzes bzw. der auf Grund dieses Bundesgesetzes erlassenen Verordnungen zu treffenden Maßnahmen vorzuschreiben und für deren Durchführung eine angemessene Frist zu setzen (Abs. 3 und 4).

Abs. 5 bezieht sich auf allgemein benutzte Schifffahrtsanlagen, die noch aus einer Zeit stammen, in der eine Bewilligung nicht erforderlich war (Winterhafen Linz, Winterhafen Freudenau in Wien). Solche Anlagen sollen durch die gegenständliche Bestimmung rechtlich saniert und in den Geltungsbereich dieses Gesetzes übergeleitet werden, ohne daß ein eigenes Verfahren nach diesem Gesetz erforderlich ist.

Abs. 6: Diese Bestimmung regelt das Verfahren für laufende, im Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Gesetzes noch nicht entschiedene Ansuchen.

Abs. 7: Die Zuständigkeit des Bundesministers für Verkehr ist deshalb vorgesehen, weil bisher für die Vollziehung der §§ 6 und 7 BSVG generell der Landeshauptmann zuständig war. Über eine Berufung gegen einen Bescheid des Landeshauptmannes kann nur der Bundesminister für Verkehr entscheiden.

Abs. 8: Bei im Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Gesetzes bereits vorliegender Errichtungsbewilligung nach § 6 BSVG, jedoch noch ausständiger Benutzungsbewilligung gemäß § 7 BSVG finden auf die Anlage bereits die Bestimmungen des § 8 (Überprüfungen von Schifffahrtsanlagen) des vorliegenden Gesetzes Anwendung.

**Zu § 40:**

Mit der Aufhebung der hier angeführten Rechtsvorschriften und deren Ersatz durch neue Bestimmungen soll ein weiterer Schritt zur Bereinigung des Binnenschiffahrtsverwaltungsrechtes getan werden.

Die in Z. 1 angeführten, vorläufig noch in Geltung bleibenden Bestimmungen des BSVG (Konzessionsvorschriften, Behördenzuständigkeit usw.) müssen aufrecht bleiben, bis eine entsprechende Ersatzregelung getroffen ist.

Die im Abs. 2 enthaltene Bestimmung bezieht sich auf Treppelwege und soll so lange gelten, bis durch das künftige Donauausbaugesetz Ersatz geschaffen ist.

**Zu § 41:**

Obwohl der im Abs. 1 enthaltene Strafkatalog demonstrativen Charakter hat, bestand das Bestreben, die in Frage kommenden Verwaltungsübertretungen möglichst vollständig zu erfassen.

**Zu § 42:**

Die hier vorgesehene Dreimonatsfrist für das Inkrafttreten des Gesetzes erscheint notwendig, um die für die Erlassung von Durchführungs-

verordnungen und die Herausgabe von Einführungserlässen erforderliche Zeit zu gewinnen, weil nun auch die Bezirksverwaltungsbehörden Aufgaben erhalten sollen, mit denen sie erst vertraut gemacht werden müssen.

**Zu § 43:**

Die Regelung im Abs. 2 trägt dem Umstand Rechnung, daß insbesondere im Interesse der Verwaltungsvereinfachung auch die Wasserrechtsbehörde mit der Handhabung dieses Bundesgesetzes betraut sein kann, weshalb die Vollziehung der diesbezüglichen Bestimmungen dem Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft oder diesem Bundesminister im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Verkehr obliegt. Im übrigen kommt in der Vollzugsklausel zum Ausdruck, daß außer dem Bundesminister für Verkehr sachlich auch andere Bundesminister mit der teilweisen bzw. Mitvollziehung dieses Bundesgesetzes betraut sind (Abs. 1, 3 und 4).

Eine finanzielle Mehrbelastung des Bundes ist mit dem im Entwurf vorliegenden Bundesgesetz nicht verbunden.