

AMT DER
VORARLBERGER LANDESREGIERUNG

PrsG-1779

Bregenz, am 28.7.1987

An das
Bundesministerium für
öffentliche Wirtschaft und Verkehr
als Oberste Schifffahrtsbehörde

Radetzkystraße 2
1030 Wien

ZI.	22	GE/987
Datum:	10. AUG. 1987	
Verteilt:	11. AUG. 1987 Gerstacher	

H. Klaisgruber

Betrifft: Binnenschifffahrtsgesetz, Entwurf, Stellungnahme

Zu dem im Wege über die Verbindungsstelle der Bundesländer übermittelten Entwurf des Binnenschifffahrtsgesetzes wird wie folgt Stellung genommen:

Allgemeines:

Die Absicht, die derzeit in verschiedensten Vorschriften vorhandenen Regelungen auf dem Bereich des Schifffahrtsrechtes in einem "Binnenschifffahrtsgesetz" zusammenzufassen und dabei gleichzeitig notwendige Anpassungen vorzunehmen, ist zu begrüßen. Eine solche Norm kann für den Rechtsanwender und den Rechtsunterworfenen zweifellos eine Erleichterung mit sich bringen. Zu Befürworten ist die Klarstellung von Zweifelsfragen, die auf Grund der bisherigen Rechtslage nicht eindeutig beurteilt werden konnten.

Dennoch ist darauf hinzuweisen, daß der übermittelte Entwurf eine Reihe wesentlicher Abweichungen von den derzeit geltenden Regelungen aufweist, für die keine sachlich gerechtfertigten Gründe erkennbar sind.

Auch dürften etliche Abweichungen auf die mangelhafte Zusammenfassung der geltenden Regelungen zurückzuführen sein. Es wird daher empfohlen, den vorliegenden Entwurf, der sich in erster Linie als Kodifikation des innerstaatlichen Schifffahrtsrechtes präsentiert, anhand des Rechtsbestandes genauestens zu überarbeiten und Abweichungen - abgesehen von sprachlichen Verbesserungen - nur in begründeten Fällen vorzunehmen. Ansonsten besteht die Gefahr, daß die gewachsenen Materien der einzelnen Teile dieses Bundesgesetzes nur mehr erschwert vollziehbar sind. Die daraus erwachsenden Nachteile könnten die aus der Zusammenfassung der schifffahrtsrechtlichen Regelungen erzielbaren Vorteile überwiegen.

Wenn schon materielle Änderungen vorgenommen werden sollen, so wäre zu erwarten, daß diese in den Erläuterungen auch als solche deklariert und erklärt werden.

Im Übrigen entspricht der übermittelte Entwurf auch nicht den Legistischen Richtlinien des Bundeskanzleramtes. Unnötige Querverweisungen, Ausnahmeregelungen über Ausnahmen von Ausnahmebestimmungen udgl. sollten jedenfalls vermieden werden. Schließlich könnte die Neufassung der verschiedensten Gesetze zum Anlaß genommen werden, auch sprachliche Verbesserungen des Textes vorzunehmen und veraltete Ausdrücke (wie etwa "Abstellung" von Mängeln im § 51 Abs. 2) auszuschneiden. Gleichfalls ist zu bemängeln, daß eine Gegenüberstellung der bestehenden Regelungen sowie der vorgesehenen Neuregelungen nicht verfaßt wurde. Es ist daher überaus schwer festzustellen, welche Änderungen nur sprachlich, systematisch oder auch materiell vorgenommen wurden und auf welche Regelungen absichtlich verzichtet wurde.

Im einzelnen ergeben sich zu den vorgesehenen Bestimmungen folgende Bemerkungen:

Zu § 1:

Die Bestimmungen über den Geltungsbereich des Gesetzentwurfes sind sowohl in den Allgemeinen Bestimmungen des Teiles A wie auch bei den Allgemeinen Bestimmungen der jeweiligen Teile B bis H vorhanden. Diese Doppelgleisigkeit ist ungewöhnlich und bringt durch mehrfache Verweise lediglich eine Verkomplizierung. Es wird vorgeschlagen, nur bei den jeweiligen Teilen B bis H den Geltungsbereich festzulegen. Zumindest wäre es erforderlich, in

- 3 -

den § 1 Abs. 1 einen Hinweis auf die Ausnahmen der nachfolgenden Absätze aufzunehmen, sodaß die Nichtgeltung verschiedener Teile für den Bodensee bereits dort erkennbar wird.

Zu § 2:

Es wird darauf hingewiesen, daß die Begriffsbestimmungen zum Teil mit jenen der Bodenseeschiffahrtsordnung nicht übereinstimmen. Dies führt dazu, daß das Binnenschiffahrtsgesetz, soweit es auf den Bodensee anwendbar ist, und die Bodensee-Schiffahrts-Ordnung, die beide innerstaatliches Recht bilden, für die Schifffahrt auf dem Bodensee teilweise von verschiedenen Begriffsbestimmungen ausgehen. Eine Anpassung scheint geboten.

Zu § 45:

Gemäß § 3 Abs. 3 des Schiffahrtsanlagengesetzes bedürfen Sportanlagen auf anderen Gewässern als Wasserstraßen keiner schiffahrtsanlagenrechtlichen Bewilligung. Ohne in den Erläuterungen auf die Motive einzugehen, wird nunmehr für sämtliche Sportanlagen eine Bewilligungspflicht vorgesehen. Diese Neuregelung wird abgelehnt, da sie lediglich einen zusätzlichen Verwaltungsaufwand bedeuten würde, ohne daß hierfür eine Notwendigkeit erkannt werden könnte. Die bisherige Regelung hat sich im Bereich des Bodensees durchaus bewährt.

Zu § 47:

Zu Abs. 1 Z. 5 und Abs. 5:

Der im Abs. 5 angeführte Katalog öffentlicher Interessen bedarf jedenfalls einer Erweiterung. Es ist unverständlich, daß etwa Interessen des Natur- und Landschaftschutzes nicht als öffentliche Interessen anerkannt werden. Im übrigen sollte die taxative Aufzählung durch eine demonstrative Aufzählung ersetzt werden.

Darüber hinaus fällt auf, daß das derzeit im § 4 Abs. 8 des Schiffahrtsanlagengesetzes enthaltene Anhörungsverfahren (Gemeinden, Handelskammer, Wasserrechtsbehörde) nicht übernommen wurde. Es kann wohl nicht ernsthaft angenommen werden, daß darauf absichtlich verzichtet wurde. Eine Übernahme dieser Regelung wäre jedenfalls vorzunehmen.

Zu § 49:

Die vorgesehene Neuregelung enthält gegenüber dem geltenden Recht (§ 6 des Schifffahrtsanlagengesetzes) eine wesentliche Einschränkung der Dauer einer Bewilligung. Warum die Bewilligung für eine öffentliche Anlage ohne zeitliche Beschränkung, die Bewilligung für eine private Anlage jedoch nur auf Zeit und auf Widerruf erteilt werden darf, ist nicht einzusehen. Die Entscheidung hierüber sollte der Behörde überlassen werden.

Zu § 53:

Es ist völlig unerklärlich, weshalb mit dem Tod oder dem Erlöschen der Rechtspersönlichkeit eines Bewilligungsinhabers zwingend die Bewilligung einer Schifffahrtsanlage erlöschen soll. Eine solche muß logischerweise dingliche Wirkung entfalten.

Diese Bestimmung steht insbesondere auch in einem unklaren Verhältnis zu der im § 47 Abs. 9, wonach im Falle der Übertragung des Eigentums an einer Schifffahrtsanlage die Bewilligung auf den neuen Eigentümer übergeht, sofern der bisherige Bewilligungsinhaber Eigentümer der Schifffahrtsanlage ist.

Zu § 55:

Die Bestimmung des Abs. 8 kann wohl nur für große Häfen Geltung haben. Im Bereich des österreichischen Bodenseeufers befinden sich auch "Häfen", in denen max. drei Ruderboote vertäut werden können. Die angeführte Bestimmung würde auch für diese Häfen gelten. Sie wird daher in dieser Form abgelehnt.

Der Abs. 10 widerspricht den Bestimmungen über die Wegfreiheit am Bodenseeufer (§ 26 des Vorarlberger Straßengesetzes, LGBI.Nr. 8/1969) und damit der verfassungsrechtlichen Rücksichtnahmeverpflichtung (siehe das Erk.-VfGH. vom 3.12.1984, G81, 82/84). Sie ist in dieser Form abzulehnen. Es wird vorgeschlagen, lediglich die Möglichkeit zur Anbringung einer entsprechenden Verbotstafel vorzusehen.

Zu den §§ 60, 61 und 62:

Die Regelungen über die vorübergehende Inanspruchnahme von Grundstücken, die Mitbenützungsrechte und die Enteignung werden in der vorgesehenen Form abgelehnt. Sie würden solche Zwangsrechte auch für private Schifffahrtsanlagen zulassen, ohne daß dafür ein öffentliches Interesse vorhanden sein muß.

- 5 -

Auch bei diesen Regelungen wurde aus unerfindlichen Gründen auf eine Übernahme der bestehenden Einschränkungen für die Einräumung von Zwangsrechten (§ 16 Abs. 5 des Schifffahrtsanlagengesetzes) verzichtet.

Zu § 66 ff:

Diese Bestimmungen stehen teilweise im Widerspruch zu Art. 3 des Übereinkommens über die Schifffahrt auf dem Bodensee, BGBl.Nr. 632/1975.

Zu § 121 Abs. 1 und 2:

Wenn nach dieser Bestimmung die ausländischen Führer von Yachten vom Erfordernis eines Befähigungsnachweises befreit sind, dann ist zu fordern, daß auch Inhaber eines Bodenseeschifferpatentes, das von der Bezirkshauptmannschaft Bregenz erteilt wurde, unter denselben Voraussetzungen zu befreien sind. Ein von dieser Behörde erlangtes Schifferpatent wäre im Gegensatz zu den von den anderen Bodenseeanrainerstaaten erworbenen Patenten im Inland nicht als Befähigungsausweis anerkennungsfähig. Diese Problematik kann insbesondere bei der Vollziehung des § 124 auftreten.

Zu § 123:

Während gemäß § 121 Abs. 1 Z. 9 des Entwurfes die Führer von Segelfahrzeugen keinen Befähigungsausweis benötigen, kann nach § 123 ein vom österreichischen Segelverband ausgestellter Befähigungsausweis zur selbständigen Führung von Segelfahrzeugen anerkannt werden. Die Logik dieser Regelung ist nicht nachvollziehbar. Es ist ferner nicht einzusehen, daß ein Befähigungsausweis für Segelfahrzeuge einem Schiffsführerpatent für Motorfahrzeuge entsprechen soll.

Zu § 130 Abs. 3 und § 131 Abs. 3:

Diese Regelungen setzen offensichtlich ein einheitliches Dienstrecht für alle Angehörigen des öffentlichen Dienstes voraus. Sie dürften einer verfassungsrechtlichen Prüfung nicht standhalten.

Im übrigen bestehen gegen die im § 131 vorgesehenen Regelungen, daß die Prüfungstaxe zu gleichen Teilen den Prüfungskommissären zufließen (Abs. 1) und gegen den im Abs. 3 umschriebenen Höchstbetrag im Hinblick auf das Erkenntnis des VfGH.Slg. 4866/1978 (zum LMG) Bedenken, da diese Angelegenheiten Sache des Organisationsgesetzgebers sein dürften.

Zu § 138:

Diese Regelung ist unklar und nur im Zusammenhang mit den Erläuternden Bemerkungen einigermaßen verständlich. Es sollte eine Formulierung gefunden werden, die auch dem Uneingeweihten verdeutlicht, welche Teile des Gesetzes tatsächlich auf den Bodensee anwendbar sind. Die ausschließliche Regelung des Geltungsbereiches bei jedem der einzelnen Teile des Entwurfes (siehe auch unter Allgemeines) brächte die nötigen Klarstellungen.

Im übrigen wird davon ausgegangen, daß die Ausbildung für jene Schiffsführer, die gemäß § 121 vom Erfordernis eines Befähigungsausweises befreit sind, gleichfalls nicht den Bestimmungen über die Schiffsführerausbildung (Teil H) unterliegen.

Für die Vorarlberger Landesregierung:
gez. Dipl.-Vw. Siegfried Gasser
L a n d e s s t a t t h a l t e r

- a) Allen
Vorarlberger National- und Bundesräten
- b) An das
Präsidium des Nationalrates
1017 W i e n
(22-fach)
im Sinne des Rundschreibens des Bundeskanz-
leramtes vom 24. Mai 1967, Zl. 22.396-2/67
- c) An das
Bundeskanzleramt - Verfassungsdienst
1010 W i e n
- d) An alle
Ämter der Landesregierungen
z.Hd.d. Herrn Landesamtsdirektors
- e) An die
Verbindungsstelle der Bundesländer
beim Amt der NÖ. Landesregierung
1014 W i e n
- f) An das
Institut für Föderalismusforschung
6020 I n n s b r u c k
zur gefl. Kenntnisnahme.

Für die Vorarlberger Landesregierung:
Der Landesamtsdirektor:

gez. Dr. E n d e r

F.d.R.d.A.

