

3/SN-57/ME

**AMT DER NIEDERÖSTERREICHISCHEN LANDESREGIERUNG, LANDESAMTSDIREKTION**

Postanschrift 1014 Wien, Postfach 6

Fernschreibnummer 13 4145, Telefax (0 22 2) 531 10 2060

Parteienverkehr: Dienstag 8 - 12 Uhr und 16 - 19 Uhr

Wien 1, Herrngasse 11 - 13

zu ersuchen mit:

U3 (Haltestelle Herrngasse)

2A, 3A (Haltestelle Michaelerplatz)

DVR: 0059986

**Achtung: Sommerozon - öffentlich fahrent!**

Amt der Niederösterreichischen Landesregierung, 1014

An das  
Bundesministerium für  
Wissenschaft, Verkehr und Kunst  
Radetzkystraße 2  
1031 Wien

*D. Klausgraber*

57-GE/10-96  
Datum: 16. SEP. 1996  
17.9.96

Beilagen

LAD-VD-8821/10

Bei Antwort bitte Kennzeichen angeben

Bezug  
554.000/2-V/8-1996

Bearbeiter (0 22 2) 531 10  
Mag. Gundacker

Durchwahl  
4171

Datum  
10. Sep. 1996

Betrifft

Entwurf eines Bundesgesetzes über die Binnenschifffahrt (Schifffahrtsgesetz - SchG)

Die NÖ Landesregierung beehrt sich zum Entwurf eines Bundesgesetzes über die Binnenschifffahrt (Schifffahrtsgesetz - SchG) wie folgt Stellung zu nehmen:

**I. Grundsätzlich**

Bei Verwirklichung des gegenständlichen Entwurfes ist mit einer Zunahme von Verwaltungsstrafverfahren, Maßnahmenbeschwerden und schiffahrtsrechtlichen Verfahren zu rechnen, wodurch dem Land NÖ zusätzliche, derzeit nicht abschätzbare Kosten erwachsen werden.

Dem Gesetzesentwurf kann somit nur unter der Voraussetzung zugestimmt werden, daß die das Land NÖ betreffenden Kosten vom Bund übernommen werden.

**II. Zu den einzelnen Bestimmungen:**

**1. Zu § 1 Abs. 2:**

An die Stelle des darin zitierten § 89 Abs. 2 müßte § 90 Abs. 2 treten.

**2. Zu § 2:**

Da in diversen Bestimmungen des Gesetzesentwurfes von „Umschlag“ und „Umschlagsanlagen“ gesprochen wird, wäre nach Ansicht der NÖ Landesregierung eine Definition des Begriffes „Umschlag“, etwa in der Form, daß unter Umschlag das Umladen und Umfüllen von Stoffen im Rahmen einer Erwerbstätigkeit zu verstehen ist, zweckmäßig.

**3. Zu § 2 Z. 19.:**

Die Definition „Hafen“ ist unbefriedigend und sollte überdacht werden.

Vorgeschlagen wird, in die Definition auch aufzunehmen, daß der Hafen Einrichtungen zum Festmachen von Fahrzeugen oder Schwimmkörpern besitzt, wie das z.B. im § 2 Z. 22 vorgesehen ist.

**4. Zu § 2 Z. 24:**

Unklar ist, warum bei der Definition „Sportfahrzeug“ (§ 2 Z. 3) auf Sport- oder Vergnügungszwecke abgestellt wird, während für „Sportanlagen“ nur Zwecke des Sportes maßgebend sind. Eine Angleichung der Definitionen wäre wünschenswert.

**5. Zu § 12 Abs. 1:**

Die vorgesehene Regelung bezieht sich nur auf den Transport gefährlicher Güter mit Fahrzeugen, während die derzeitige Regelung (vgl. § 11 Abs. 1 Schiffahrtsgesetz 1990) auch den Transport gefährlicher Güter mit Schwimmkörpern umfaßt.

Wenn auch nicht übersehen wird, daß in der Praxis die Beförderung gefährlicher Güter mit Schwimmkörpern von sehr untergeordneter Bedeutung ist, so sollte dennoch sicherheitshalber die Beförderung mit Schwimmkörpern in die neue Bestimmung aufgenommen werden. So beinhaltet ja auch die Seen- und Fluß-Verkehrsordnung (§ 13 Abs. 1) ein Verbot des Transportes gefährlicher Güter nicht nur mit Fahrzeugen, sondern auch mit Schwimmkörpern.

**6. Zu § 16 Abs. 2 Z. 1:**

Angeregt wird, die Verordnungsermächtigung betreffend das Verhalten der Fahrzeuge und Schwimmkörper auf deren Versorgung mit Treibstoffen und Betriebsstoffen zu erweitern. Dies deshalb, weil sich auch z.B. aus Gründen des Schutzes der Gewässer vor Verunreinigungen das Erfordernis ergeben könnte, etwa ein Umfüllen von Treibstoff aus Treibstoffkanistern in festeingebaute Tanks auf dem Wasser zu verbieten oder besonders zu regeln.

**7. Zu § 17 Abs. 4:**

Da § 31 Abs. 3 der Seen- und Fluß-Verkehrsordnung 1990, BGBl.Nr. 42, i.d.F. BGBl.Nr. 1056/1994, nicht nur Fahrzeuge, die zur Rettung, sondern auch Fahrzeuge, die zur Hilfeleistung bestimmt sind, kennt, wird vorgeschlagen, den Satzteil „sowie des Rettungs- und Feuerlöschdienstes“ im 3. Satz wie folgt zu erweitern: „sowie des Rettungs-, Hilfeleistungs- und Feuerlöschdienstes.“ Dafür spricht auch, daß die

Regelung des § 20 Abs. 1 des vorliegenden Entwurfes (ebenso wie § 19 Abs. 1 des geltenden Schiffahrtsgesetzes) nicht nur Fahrzeuge umfaßt, die zur Rettung bestimmt sind, sondern auch solche Fahrzeuge, die zur Hilfeleistung bestimmt sind.

**8. Zu § 26 Abs. 4:**

Hiezu wird bemerkt, daß Schiffahrtszeichen auch aus anderen Gründen als denen der Sicherheit und Ordnung der Schiffahrt oder der Flüssigkeit des Verkehrs erforderlich werden können. So kann es z.B. notwendig werden, aufgrund einer Verordnung, die zu Zwecken des § 16 Abs. 1 Z. 4 und /oder Z. 11 erlassen wurde, Schiffahrtszeichen anzubringen und zu erhalten. Wer in solchen Fällen die hiedurch anfallenden Kosten zu tragen hat, geht aus den Bestimmungen des Entwurfes nicht hervor.

Eine klare Regelung wäre wünschenswert, wobei jedoch sichergestellt werden müßte, daß dem Land NÖ dadurch keine Kosten erwachsen.

**9. Zu § 28 Abs. 1:**

Zum 2. Satz darf bemerkt werden, daß Sachen nicht Fahrzeuge blenden können, sondern nur Personen (wie etwa: Schiffsführer, Besatzung, Fahrgäste udgl.)

**10. Zu § 30 Abs. 3:**

Die Notwendigkeit, Ufergrundstücke bzw. Dämme zu betreten, kann sich in Ausübung ihres Dienstes auch für Behördenvertreter ergeben, sodaß vorgeschlagen wird, die Befugnis auch auf Organe der Schiffahrtsbehörde zu erweitern.

**11. Zu § 42 Abs. 2 Z. 18:**

Die Vorschrift des § 28 Abs. 2 des Gesetzesentwurfes beinhaltet u.a. auch die Verpflichtung, eine Sache zu beseitigen. Analog dazu wäre in der Bestimmung des § 42 Abs. 2 Z. 18 des Entwurfes auch die Nichtbefolgung der Beseitigungsverpflichtung unter Strafsanktion zu stellen.

**12. Zu § 42 Abs. 2 Z. 22:**

Diese Bestimmung wäre durch die Worte „oder Schwimmkörper“ zu ergänzen, weil die Verpflichtung des § 34 Abs. 3 zum Abschluß von Vereinbarungen über die Benützung der genannten Einrichtungen nicht nur Einrichtungen für Fahrzeuge, sondern auch solche für Schwimmkörper, die in den Hafen einlaufen, umfaßt.

**13. Zu § 42 Abs. 2 Z. 24:**

Hier müßten die Zitierungen des § 39 und § 40 richtig gestellt werden (§ 40 und § 41).

**14. Zu § 47 Abs. 1 in Verbindung mit § 52:**

Zufolge § 47 Abs. 1 des Entwurfes bedarf u.a. die Wiederverwendung einer früheren Schiffsanlage nach Erlöschen oder Widerruf einer Bewilligung.

Der Begriff „Wiederverwendung“ im § 47 Abs. 1 umfaßt nach Ansicht der NÖ Landesregierung auch die Begriffe „Benützung“ und „Betrieb“ im Sinne des § 52 Abs. 1. Daraus kann der Schluß gezogen werden, daß die Erteilung der Bewilligung zur Wiederverwendung einer früheren Schiffsanlage gemäß § 47 Abs. 1 auch die Erteilung der Benützungsbewilligung gemäß § 52 Abs. 1 inkludiert, sofern an der Schiffsanlage keine oder zumindest keine wesentlichen Änderungen vorgenommen wurden. Sollte dieser Auffassung gefolgt werden, so müßte aber zum Zweck der Rechtssicherheit ausdrücklich normiert werden, daß in solchen Fällen die Bewilligung zur Wiederverwendung einer früheren Schiffsanlage auch die Bewilligung zur Benützung und zum Betrieb derselben umfaßt.

**15. Zu § 49 Abs. 10:**

Vorgeschlagen wird, eine Fristsetzung (z.B. zwei Wochen) für die Anzeigepflicht in das Gesetz aufzunehmen, weil ein wesentliches Interesse der Schiffsbehörde - vor allem bei schon anhängigen Verfahren - besteht, so rasch als möglich von einer Übertragung des Eigentums an der Schiffsanlage an einen neuen Eigentümer Kenntnis zu erlangen.

**16. Zu § 52 Abs. 1 und Abs. 2:**

Den Erläuterungen, worin ausgeführt wird, daß die Bestimmungen des § 51 Abs. 1 und 2 des Schiffahrtsgesetzes 1990 materiell unverändert bleiben, treffen nicht zu.

Nach der derzeitigen Rechtslage dürfen alle bewilligungspflichtigen Schiffsanlagen nach der Anzeige über die Bauvollendung erst benützt und betrieben werden, wenn die Behörde die erstmalige Überprüfung vorgenommen und die Bewilligung zur Benützung erteilt hat, während nach dem Entwurf diese Regelung nur mehr für Schiffsanlagen, die der gewerbsmäßigen Schifffahrt, anderen gewerblichen Zwecken oder Schulungszwecken dienen, gelten soll.

Es gibt Schiffsanlagen, die einerseits weder der gewerbsmäßigen Schifffahrt, noch anderen gewerblichen Zwecken und auch nicht (ausschließlich) Schulungszwecken dienen, andererseits aber auch keine Sportanlagen darstellen. Hierzu zählen z.B.

## Schiffahrtsanlagen der Feuerwehren.

Nach § 47 Abs. 1 des vorliegenden Entwurfes bedarf die Benützung derartiger (neuer) Schiffahrtsanlagen einer schiffahrtsrechtlichen Bewilligung. Da solche Schiffahrtsanlagen nicht unter die Bestimmung des § 52 Abs. 2 des Entwurfes fallen, dürfen künftig derartige Schiffahrtsanlagen bereits benützt und betrieben werden, obwohl die Behörde die erstmalige Überprüfung noch nicht vorgenommen und die Benützungsbewilligung nicht erteilt hat. Eine solche Regelung ist vor allem vom Standpunkt der Sicherheit von Personen und der Schifffahrt als bedenklich anzusehen. Die Schiffahrtsbehörde hat nämlich - abgesehen vom Fall des § 52 Abs. 3 - keine Möglichkeit, zu prüfen, ob den in der Benützungsbewilligung enthaltenen Auflagen auch entsprochen worden ist.

Es wird daher vorgeschlagen, die bisherige Regelung des § 51 Abs. 1 zu belassen und somit § 47 Abs. 3 des Gesetzesentwurfes zu beseitigen.

Außerdem ist aus der im Entwurf enthaltenen Formulierung des § 52 Abs. 1 in Verbindung mit § 53 Abs. 1 nicht zweifelsfrei klargelegt, ob der erstmaligen Überprüfung alle bewilligungspflichtigen Schiffahrtsanlagen unterliegen oder nur die im § 52 Abs. 1 des Entwurfes genannten. Aus Sicht der NÖ Landesregierung wäre eine Klarstellung erforderlich.

### **17. Zu § 52 Abs. 2 Z. 1:**

Die Erfahrungen der letzten Jahre haben bei den Nachüberprüfungen von Fähranlagen ergeben, daß diese im wesentlichen einen guten Erhaltungszustand aufgewiesen haben. Zum Zwecke der Verwaltungsentlastung wird daher vorgeschlagen, die Überprüfungsfristen bei Fähranlagen von einem Jahr auf drei Jahre zu erstrecken.

### **18. Zu § 58 Abs. 12:**

Nach Ansicht der NÖ Landesregierung könnte die Wortfolge „insbesondere brennbarer Flüssigkeiten“ entfallen.

### **19. Zu § 66 Abs. 3:**

Nach dieser Regelung gelten für das Verfahren zur Erteilung einer Bewilligung für die Errichtung und Benützung, die Wiederverwendung und die wesentliche Änderung und Benützung von „sonstigen Anlagen“ iSd. § 66 Abs. 1 sowie für die Durchführung

sonstiger Arbeiten in oder über dem Gewässer u.a. die Bestimmungen der §§ 52 und 53 sinngemäß.

Die Vorschrift ist im Bezug auf die Durchführung von sonstigen Arbeiten in oder über dem Gewässer, ohne daß später sonstige Anlagen bestehen bleiben (z.B. bloße Probebohrungen), unklar.

Eine Erstüberprüfung nach der Anzeige der Bauvollendung (somit nach der Durchführung der Arbeiten) und Erteilung der Benützungsbewilligung ist ja bei bloßen Arbeiten (ohne daß sonstige Anlagen iSd. § 66 Abs. 1 bestehen) nicht zielführend, da die Arbeiten bereits durchgeführt und daher keine Anlagen mehr vorhanden sind, die einer Benützung zugänglich wären.

Sinnvoll wäre in solche Fällen nur eine behördliche Überprüfung während der Durchführung der Arbeiten, da nur in diesem Zeitraum geprüft werden kann, ob die Auflagen des Bewilligungsbescheides erfüllt sind bzw. eingehalten werden. Für diese Möglichkeit der Behörde sollte eine eindeutige Rechtsgrundlage geschaffen werden.

**20. Zu § 101 Abs. 1 Z. 7:**

Nach Ansicht der NÖ Landesregierung wäre der Begriff des Beibootes im § 2 (Begriffsbestimmungen) zu definieren. Die Erfahrungen haben nämlich gezeigt, daß vor allem von Parteien wiederholt die Frage gestellt wird, welche Kriterien für die Beurteilung eines Fahrzeuges als Beiboot maßgebend sind.

**21. Zu § 123 Abs. 1:**

Die Unterteilung der Sportfahrzeuge in Längen zu 10 m und 20 m ist nicht praxisgerecht.

Eine Unterteilung bis 15 m und bis 30 m Länge (allenfalls 24m) wäre praxisgerechter und würde dem westeuropäischen Standard eher entsprechen. Weiters würde dies geltenden Befähigungsausweisen besser entsprechen. Auch die Unterteilung in

Schiffsführerpatente für Wasserstraßen und sonstige Binnengewässer ist nicht praxisgerecht, da für ganz ähnliche Aufgabenbereiche (und einen fast identen Prüfungsumfang) mehrere Patente ausgestellt (und geprüft) werden müßten.

**22. Zu § 102 Abs. 4:**

Sollte beabsichtigt sein, die Möglichkeit zu schaffen, ein Fahrzeug für mehrere Verwendungszwecke zuzulassen, so sollte dies in eindeutiger Weise festgelegt werden (vgl. hierzu auch § 49 Abs. 2 des Entwurfes).

**23. Zu § 123 Abs. 4:**

Im Hinblick auf die zu erwartenden umfangreichen Umstellungsarbeiten für die Formulare von Befähigungsausweisen und unter Bedachtnahme auf den vorgesehenen Zeitpunkt des Inkrafttretens des neuen Schiffahrtsgesetzes (1. Jänner 1997) ist die Erlassung einer Verordnung über Form und Inhalt der Befähigungsausweise dringendst geboten.

**24. Zu § 124 Abs. 2:**

Nach dem Wort Bedingungen ist in Klammer der Ausdruck „ z.B. Befristung“ angeführt. Da Befristungen keine Form von Bedingungen darstellen, wäre nach Ansicht der NÖ Landesregierung der bezughabende Satzteil wie folgt neu zu formulieren: „ ... kann der Befähigungsausweis nur unter Auflagen, Bedingungen oder Befristungen ....“.

**25. Zu § 126 Abs. 1:**

Anstelle des § 125 Abs. 1 Z. 2 müßte § 125 Abs. 2 Z. 2 zitiert werden.

**26. Zu § 127 Abs. 1:**

Anstelle des § 125 Abs. 1 Z. 3 müßte § 125 Abs. 2 Z. 3 zitiert werden.

**27. Zu § 127 Abs. 3:**

Hier sollte vorgesehen werden, daß die Nachweise der Behörden im Original oder in einer beglaubigten Kopie vorzulegen sind. Die Erfahrungen haben gezeigt, daß vielfach solche Urkunden als unbeglaubigte Kopien der Behörde übersendet werden.

**28. Zu § 130:**

Nach Ansicht der NÖ Landesregierung sollte in die Bestimmungen über die Prüfung aufgenommen werden, daß die Namen der Sachverständigen erst unmittelbar vor Beginn der Prüfung bekanntgegeben werden dürfen. Außerdem sollten Regelungen

über die Sprache, in der die Prüfung abgenommen wird, erlassen werden (z.B. über Beziehung von Dolmetschern, wenn der Kandidat der deutschen Sprache nicht oder nicht im erforderlichen Ausmaß mächtig ist).

**29. Zu § 130 Abs. 4:**

Die Erlassung der vorgesehenen Verordnung ist dringendst notwendig, vor allem um die rechtskundigen und technischen Prüfer zeitgerecht mit den neuen Regelungen vertraut machen zu können.

**30. Zu § 130 Abs. 8:**

Bezüglich der Beistellung des Fahrzeuges durch den Bewerber sollte normiert werden, daß der Bewerber eine schriftliche Erklärung des Zulassungsbesitzers der Behörde darüber vorzulegen hat, daß der Verfügungsberechtigte der Verwendung des Fahrzeuges für die praktische Prüfung (Ausfahrt) zustimmt, wenn das Fahrzeug nicht dem Prüfungswerber oder einer Schiffsführerschule gehört.

Die Bestimmung sollte weiters dadurch ergänzt werden, daß dem Bewerber auch die Beistellung einer zur Abnahme der praktischen Prüfung geeigneten Schiffahrtsanlage (Steganlage) vorgeschrieben wird. Das Problem einer geeigneten Schiffahrtsanlage ergibt sich nämlich dann, wenn der Prüfungswerber nicht im Rahmen einer Schiffsführerschule ausgebildet wurde.

**31. Zu § 130 Abs. 9:**

Nach Ansicht der NÖ Landesregierung wäre die Bestimmung wie folgt zu ergänzen: „Wurde die Prüfung ein zweites Mal nicht bestanden, so sind für weitere Wiederholungen jeweils entsprechend längere Fristen festzusetzen“.

**32. Zu § 132 Abs. 2:**

Die derzeitige Rechtslage (§ 132 Abs. 2 Schiffahrtsgesetz 1990) sieht vor, daß rechtskundige Prüfer bei Vorliegen der Voraussetzungen des Abs. 6 - wenn sie somit ein Schiffsführerpatent besitzen, das der abzuhaltenden Prüfung entspricht - auch die praktische Prüfung (§ 131 Abs. 6) abnehmen. Diese gängige und nach bisher geltenden Bestimmungen im Bundesland NÖ angewendete Praxis, daß sowohl technische Prüfer als auch juristische Prüfer, falls sie ein entsprechendes Schiffsführerpatent besitzen, die Praxisprüfung abnehmen dürfen, hat sich bestens bewährt.



Aus den Erläuterungen zum vorliegenden Entwurf ist kein Grund ableitbar, warum künftig die praktische Prüfung nur mehr vom technischen Prüfer abgenommen werden darf.

Der Vorteil der bisherigen Regelung bestand vor allem auch darin, daß jener der beiden Prüfer, der mit der theoretischen Prüfung früher als der andere Prüfer fertig wurde, sofort mit der Abnahme der praktischen Prüfung bei denjenigen Bewerbern, die bereits die theoretische Prüfung bestanden haben, beginnen konnte. Dadurch konnten lange Wartezeiten der Bewerber auf den Beginn der praktischen Prüfung vermieden werden. Durch den nahtlosen Anschluß der praktischen Prüfung an die theoretische Prüfung konnten bisher bis zu 25 Bewerber an einem Tag die gesamte Prüfung absolvieren. Wenn künftig die praktische Prüfung ausschließlich dem technischen Prüfer obliegt, so müßte die Zahl der Bewerber pro Prüfung voraussichtlich wesentlich reduziert werden, wodurch auch ein größerer Verwaltungsaufwand entstehen wird.

Es wird daher vorgeschlagen, die bisherige Regelung, nämlich daß auch der rechtskundige Prüfer bei Vorliegen der entsprechenden Voraussetzungen die praktische Prüfung abnehmen darf, beizubehalten.

Es sollte daher auch § 132 Abs. 8 des Entwurfes dahingehend erweitert werden, daß als Prüfer für die praktische Prüfung gemäß Abs. 2 auch rechtskundige Prüfer, die zumindest einen Befähigungsausweis besitzen, der der abzuhaltenden Prüfung entspricht, zu bestellen sind.

Weiters wird angemerkt, daß juristische Prüfer nach der gegenständlichen Regelung keinen Befähigungsnachweis besitzen müssen, um Prüfungen abnehmen zu können. Nach Ansicht der NÖ Landesregierung sollte auch der juristische Prüfer, der die theoretische Prüfung abnimmt, entsprechende Praxiskenntnisse aufweisen, weil nur bei solchen Kenntnissen eine lebensnahe theoretische Prüfung möglich ist.

Der Satzteil „Gemäß § 123 Abs. 1 Z. 3 bis 7“ müßte richtig „Gemäß § 123 Abs. 1 Z. 4 bis 7“ lauten, da die Z. 3 bereits im § 132 Abs. 1 genannt ist.

### **33. Zu § 133:**

Sollte jedoch trotz der vorstehenden Ausführungen der Entwurf, demzufolge nur der

technische Prüfer die praktische Prüfung abzunehmen hat, unverändert bleiben, so sollte nach § 133 Abs. 1 die Prüfungsentschädigung nicht zu gleichen Teilen, sondern entsprechend dem Prüfungsaufwand auf die Prüfer aufzuteilen sein.

**34. Zu § 134 Abs. 1 Z. 3:**

Es wird vorgeschlagen, zwischen die Worte „nicht“ und „erbringt“ das Wort „rechtzeitig“ einzufügen, um klarzustellen, daß der Befähigungsausweis auch dann zu entziehen ist, wenn der Inhaber den Nachweis der geistigen und körperlichen Eignung erst nach Ablauf der festgesetzten Fristen erbringt.

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

NÖ Landesregierung  
Dr. Pröll  
Landeshauptmann

- 11 -

LAD-VD-8821/10

1. An das Präsidium des Nationalrates (25-fach)
2. an alle vom Lande Niederösterreich entsendeten Mitglieder des Bundesrates
3. an alle Ämter der Landesregierungen  
(zu Handen des Herrn Landesamtsdirektors)
4. an die Verbindungsstelle der Bundesländer
5. an das Bundeskanzleramt-Verfassungsdienst
6. an den Landtag von Niederösterreich  
(zu Handen des Präsidenten Herrn Mag. Franz Romeder)

zur gefälligen Kenntnisnahme

NÖ Landesregierung  
Dr. Pröll  
Landeshauptmann

Für die Richtigkeit  
der Ausfertigung



