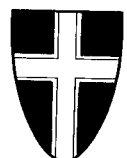


STW 1 von 8



Dienststelle MD-Verfassungs- und
Rechtsmittelbüro
Adresse 1082 Wien, Rathaus
Telefonnummer 4000-82 325

MD-VfR - 1140/96

Wien, 10. September 1996

Entwurf eines Bundesgesetzes
über die Binnenschifffahrt
(Schifffahrtsgesetz - SchG);
Stellungnahme

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

An das
Präsidium des Nationalrates

Das Amt der Wiener Landesregierung übermittelt in der Beilage 25
Ausfertigungen seiner Stellungnahme zu dem im Betreff genannten
Gesetzentwurf.

Für den Landesamtsdirektor:

Beilage
(25-fach)

Dr. Ponzer
Obersenatsrat

**AMT DER
WIENER LANDESREGIERUNG**

Dienststelle **MD-Verfassungs- und
Rechtsmittelbüro**

Adresse **1082 Wien, Rathaus**

Telefonnummer **4000-82 325**

MD-VfR - 1140/96

Wien, 10. September 1996

**Entwurf eines Bundesgesetzes
über die Binnenschifffahrt
(Schifffahrtsgesetz - SchG);
Begutachtung;
Stellungnahme**

zu GZ 554.000/2-V/8-1996

An das
Bundesministerium für
Wissenschaft, Verkehr und Kunst

Zu dem mit Schreiben vom 19. Juli 1996, eingelangt am 31. Juli 1996, GZ 554.000/2-V/8-1996, übermittelten Entwurf eines Bundesgesetzes wird nach Anhörung des Unabhängigen Verwaltungssenates Wien wie folgt Stellung genommen:

Gegen den im Betreff bezeichneten Entwurf bestehen weder aus europarechtlicher noch grundsätzlicher Sicht Einwände, jedoch bietet er Anlaß zu folgenden Bemerkungen:

Da der legistische Weg gewählt wird, das Schifffahrtsgesetz neu zu erlassen, wäre es angesichts des Umfangs angebracht, das Gesetz im Sinne der Übersichtlichkeit und Lesbarkeit mit einem Inhaltsverzeichnis zu versehen.

Da außerdem mit dem vorliegenden Entwurf verschiedene Verordnungsermächtigungen geändert werden sollen, erscheint es aus

- 2 -

Gründen der Rechtssicherheit unerlässlich, die auf Grund des Schiffahrtsgesetzes 1990, BGBl. Nr. 87 in der geltenden Fassung, erlassenen Vorschriften der Wasserstraßen-Verkehrsordnung, BGBl. Nr. 265/93 in der geltenden Fassung, sowie der Seen- und Fluß-Verkehrsordnung, BGBl. Nr. 42/1990 in der geltenden Fassung, einer Revision und Anpassung zu unterziehen.

Die einzelnen Bestimmungen des gegenständlichen Entwurfes geben zu folgenden Bemerkungen Anlaß:

Zu Teil B, I. Abschnitt:

§ 15 Abs. 1:

Es wird darauf hingewiesen, daß die Wiener Stadtwerke am Donaukanal über eine aufrechte Bewilligung einer Schiffahrtsanlage zur Versorgung des Kraftwerkes Simmering mit Brennstoffen verfügen.

Sollte der Donaukanal nicht mehr als Wasserstraße eingestuft werden, wäre als Folge § 13 der Seen- und Fluß-Verkehrsordnung anzuwenden, wonach der Transport gefährlicher Güter mit Fahrzeugen oder Schwimmkörpern verboten ist.

Daraus ergibt sich, daß entweder die bisherige Regelung des Schiffahrtsgesetzes 1990 beibehalten oder mit Verordnung eine entsprechende Ausnahmeregelung vorgesehen wird. Für die Erlassung von Verordnungen, die den Transport gefährlicher Güter regeln, wäre gemäß § 12 in Verbindung mit § 37 Abs. 3 des gegenständlichen Entwurfes allerdings der Bundesminister für Wissenschaft, Verkehr und Kunst zuständig.

Zu den Erläuterungen betreffend § 15 Abs. 1 wird angemerkt, daß von der Stadt Wien keinerlei Änderungen geplant sind, die der Einstufung des Donaukanals als Wasserstraße entgegenstehen. Die Wasserstraßendirektion als Vertreterin der Donauhochwasserschutz-Konkurrenz hat derartige Planungsvorhaben durchzuführen.

ren. Nach ho. Wissensstand sind derzeit umfangreiche Planungen im Gange, die allerdings von der Vorgabe ausgehen, daß der Donaukanal weiterhin als Wasserstraße erhalten bleiben soll. International gesehen existieren verschiedene Klassen von Wasserstraßen und es bestünde daher keine Notwendigkeit, den Donaukanal nicht mehr als Wasserstraße zu qualifizieren.

Nach der im gegenständlichen Entwurf im § 2 Z 17 enthaltenen Begriffsbestimmung zeichnet sich eine Wasserstraße u.a. durch ihre besondere Bedeutung für die gewerbsmäßige Schifffahrt aus. Dieses Kriterium erscheint nach ha. Ansicht für den Donaukanal jedenfalls gegeben, da bereits seit Jahrzehnten auf dem Donaukanal regelmäßig Rundfahrten durchgeführt und auch zu erwarten ist, daß diese Aktivitäten ausgeweitet werden. Durch die in den nächsten Jahren geplante Herstellung eines Gästeliegeplatzes im Bereich der Kaiserbadschleuse ist auch hier mit einem stärkeren Schiffsaufkommen zu rechnen.

Sollte dennoch der Donaukanal nicht mehr als Wasserstraße eingestuft werden, müßten entsprechende Übergangsbestimmungen vorgesehen werden. Es wäre auch zu klären, ob den Bewilligungen, die auf Grund der bisherigen Rechtslage erteilt wurden, weiterhin rechtliche Relevanz zukommt bzw. wie der bereits erwähnte Umschlag für das Kraftwerk Simmering vonstatten gehen kann. Ein Verzicht auf letzteren ist aus der Sicht der Stadt Wien jedenfalls nicht möglich.

Zu Teil B, III. Abschnitt:

§ 23:

Es wird angeregt, die Textierung dahingehend zu erweitern, daß Verordnungen auch dann im Bundes- bzw. Landesgesetzblatt kundgemacht werden können, wenn sich der Inhalt der Verordnungen zwar durch Schifffahrtszeichen ausdrücken läßt, die Kundmachung durch solche sich jedoch als untunlich erweist, wie z.B. bei der Verhängung von Fahrverboten für einen ganzen See oder für

- 4 -

eine geschlossene Gewässerstrecke wie etwa die Neue Donau. Eine Anbringung der Schifffahrtszeichen in regelmäßigen Abständen am Ufer muß wohl als untunlich angesehen werden und ist möglicherweise nach der in Rede stehenden Gesetzesstelle auch gar nicht beabsichtigt, nur wird die tatsächlich angestrebte Intention dieser Regelung nicht mit der gebotenen sprachlichen Deutlichkeit zum Ausdruck gebracht.

§ 29:

Die Bestimmung des § 29 Abs. 2 über die Aberkennung der aufschiebenden Wirkung der Berufung stellt inhaltlich wohl eine Ergänzung zu § 64 Abs. 2 AVG dar, wonach die Behörde die aufschiebende Wirkung der Berufung ausschließen kann, wenn die vorzeitige Vollstreckung im Interesse einer Partei oder des öffentlichen Wohles wegen Gefahr im Verzug dringend geboten ist.

Durch die neue Textierung des § 29 Abs. 3 erster Satz des Entwurfes werden, neuerlich mit Bezug auf das Vorliegen von Gefahr im Verzug, offenbar auch verfahrensfreie Verwaltungsakte angesprochen, wobei die erwähnten Regelungen (§ 29 Abs. 2 oder Abs. 3) keine ausreichende Abgrenzung der Anwendbarkeit der verschiedenen Vorgangsweisen erkennen lassen, zumal der zweite Halbsatz wieder auf bescheidmäßig erteilte Aufträge der Behörde Bezug nimmt. Diese Regelung scheint entbehrlich, da bescheidmäßige Aufträge, die unter Ausschluß der aufschiebenden Wirkung der Berufung erteilt wurden, von der Behörde auf Kosten des Verpflichteten vollstreckt werden können.

Im Sinne einer klaren Abgrenzung der der Behörde zur Verfügung stehenden Möglichkeiten wären folgende Vorgangsweisen bei Vorliegen von Gefahr im Verzug zu unterscheiden:

1. bescheidmäßige Erteilung eines Auftrages mit gleichzeitiger Aberkennung der aufschiebenden Wirkung der Berufung, allenfalls Mandatsbescheid,

2. Setzung eines verfahrensfreien Verwaltungsaktes durch unmittelbare Beauftragung des Verpflichteten und Ermächtigung der Behörde, erforderlichenfalls (d.h. bei Säumigkeit) diesen Auftrag gegen Ersatz der Kosten durch den Verpflichteten unverzüglich durchführen zu lassen.

Um ein klares Konzept der jeweiligen Vorgangsweisen zu erreichen, wäre es nach ha. Auffassung zielführend, sich an der Struktur der Regelungen des § 31 Abs. 3 des Wasserrechtsgesetzes 1959 (WRG 1959), BGBl. Nr. 215, in der geltenden Fassung, zu orientieren.

Zu Teil B, VII. Abschnitt:

§ 37 Abs. 1 und 2:

Zur Festlegung der Zuständigkeiten in zweiter Instanz ist anzuführen, daß die vorgesehene Regelung die Festlegung hinsichtlich der Donau, soweit sie eine Wasserstraße ist, vermissen läßt. Sofern die Verwaltungsvorschriften keine diesbezüglichen Bestimmungen enthalten, ist daher § 2 AVG anzuwenden, wonach in den Angelegenheiten der Bundesverwaltung in zweiter Instanz der Landeshauptmann zuständig ist.

Wenn man daher ausdrücklich eine zweitinstanzliche Regelung vorsieht, sollte diese jedenfalls umfassend sein.

§ 37 Abs. 5:

Aus rechtspolitischer Sicht besteht kein Einwand, eine Erweiterung der Zuständigkeiten zugunsten des Landeshauptmannes vorzunehmen, allerdings müßte diese Zuständigkeitsregelung entsprechend präzisiert werden. Die angesprochene Verordnungsermächtigung kommt nach ha. Auffassung nicht alleine im § 16 Abs. 2 zu liegen, zumal diese Bestimmung bereits einleitend auf Verordnungen "gemäß Abs. 1" verweist.

- 6 -

Anzumerken ist weiters, daß sowohl § 12 Abs. 1 Z 2 als auch § 17 Abs. 2 Z 1 des Entwurfes Verkehrsbeschränkungen für den Transport gefährlicher Güter in Form von Verordnungsermächtigungen vorsehen. Ungeachtet dieser Doppelgleisigkeit fiele auch noch die Behördenzuständigkeit zu deren Erlassung auseinander: Verordnung gemäß § 12 in Verbindung mit § 37 Abs. 3 der Bundesminister-Verordnung gemäß § 17 Abs. 2 in Verbindung mit § 37 Abs. 5 der Landeshauptmann.

Zu Teil C, II. Abschnitt:

§ 47 Abs. 3:

Aus der Textierung "erstmalige Benützung von Sportanlagen" wäre abzuleiten, daß für die Wiederverwendung einer Sportanlage an oder auf Wasserstraßen jedenfalls eine Bewilligung nach § 47 Abs. 1 erforderlich ist.

Sollte mit der Regelung des § 47 Abs. 3 des Entwurfes die Intention verfolgt werden, bei Sportanlagen in Zukunft auf ein formelles Kollaudierungsverfahren und eine Benützungsbewilligung zu verzichten, wäre es zielführend, die beabsichtigte Regelung sprachlich dahingehend zu erweitern und klarzustellen, daß auch bei Sportanlagen - trotz des Wegfalles einer Benützungsbewilligung - geringfügige Abweichungen unter gewissen Voraussetzungen nachträglich bewilligt werden sollten. Nach den Erfahrungen aus der Verwaltungspraxis werden bei einem überwiegenden Teil der bewilligten Projekte die tatsächlich errichteten Anlagen mit Abweichungen ausgeführt.

Zur Lösung dieses Problems wäre auch eine Regelung denkbar - wie sie in ähnlicher Weise das Wasserrechtsgesetz 1959 vorsieht - wonach nach erfolgter Anzeige der Bauvollendung, anläßlich einer Überprüfung geringfügige Abweichungen auch nachträglich genehmigt werden können.

Zu Teil F, II. Abschnitt:**§ 103 Abs. 4 bis 6 und § 115:**

Im Hinblick auf die Absicht, in Zukunft nur mehr internationale Zulassungsurkunden für Sportfahrzeuge auszustellen, wäre für die damit verbundene administrative Umstellung eine entsprechende Übergangsfrist vorzusehen.

Zu Teil G, V. Abschnitt:**§ 139:**

Im Wege der Übergangsbestimmungen gilt es nicht nur das weitere Schicksal älterer Patente in der formalen Weise ihrer Weitergeltung klarzustellen, sondern es wäre vielmehr auch noch zu überdenken, ob und inwieweit etwa Beschränkungen in den noch auf Grundlage der Schiffsführerverordnung, BGBl. Nr. 134/1932 in der geltenden Fassung, oder auch in den schon auf Grund des Schifffahrtsgesetzes 1990 ausgestellten Patenten wegfallen könnten bzw. wäre klarzustellen, wie diese "alten" Patente in die neue Rechtslage eingebettet sind, d.h. ob sie abänderbar sind, unter welchen Bedingungen sie entzogen werden können, wie Duplikate auszustellen sind usw. Gerade bei weitergeltenden Typen wie bei Schiffsführerpatenten, denen im Berechtigungsumfang kein entsprechendes neues Patent gegenübersteht, wären solche Fragen bereits im Gesetz zu klären.

Gleichzeitig werden 25 Ausfertigungen dieser Stellungnahme an das Präsidium des Nationalrates übermittelt.

Für den Landesamtsdirektor:



Dr. Ponzer
Obersenatsrat

SR Mag. Schorsch