



Herr
Dipl.-Ing. Bernhard Bieringer
Bundesministerium für Verkehr,
Innovation und Technologie
Abteilung IV/W 2 - Schifffahrt - Technik und Nautik
Radetzkystraße 2
1030 Wien

Wirtschaftskammer Österreich
Abteilung für Verkehrs- und Infrastrukturpolitik
Wiedner Hauptstraße 63 | 1045 Wien
T 0590900DW | F 05909004030
E verkehrspolitik@wko.at
W wko.at/vp

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom
GZ.BMVIT-554.000/0001-IV/W2/2009

Unser Zeichen, Sachbearbeiter
Vp 26456/04/10/VO/jm
Mag. Victoria Oeser

Durchwahl
4026

Datum
7.6.2010

Entwurf Schifffahrtsrechtsnovelle - Stellungnahme

Sehr geehrter Herr Dipl.-Ing. Bieringer!

Wir danken für die Übermittlung der Entwürfe der Novellen, mit denen das Schifffahrtsgesetz, die Wasserstraßen-Verkehrsordnung, die Schiffstechnikverordnung sowie die Verordnung über die Tragung der Kosten für die schifffahrtspolizeiliche Verkehrsregelung geändert werden sollen, und nehmen wie folgt Stellung:

§ 2 Schifffahrtsgesetz - Begriffsbestimmungen

Wir weisen daraufhin, dass die hier vorgesehene Änderung des § 2 das wirtschaftliche Handeln von Rafting-Unternehmen wesentlich beeinträchtigen würde. Laut dieser neuen Definition wäre jedes aufblasbare Ruderfahrzeug, das für Wildwasserfahrten geeignet ist, ein Raft, und damit auch die sogenannten „Schlauchkanadier“. Zwar können diese Boote aufgrund ihrer schmalen und langen Form eine Länge bis ca. 4,3 m erreichen, sind aber ganz offensichtlich keine Rafts.

Nach dem neuen § 2 müsste ein solches Boot jedoch als Raft typisiert werden, und beim Befahren eines Flusses (egal, welchen Schwierigkeitsgrades und welcher Strömungsstärke) müsste ein geprüfter Bootsführer in einem solchen Boot mitfahren. Dies würde bei einem Zwei- bis Drei-Sitzer erhebliche Fragen der wirtschaftlichen Rentabilität aufwerfen. So betreuen derzeit beim normalen Einsatz im leichten Fließgewässer zwei Guides in der Regel ca. sechs bis acht Boote. Dies müsste in der Schifffahrtsrechtsnovelle dringend berücksichtigt werden, da diese „Flusswanderungen mit (Schlauch-)Kanadier“ sich von herkömmlichen Rafting-Touren erheblich unterscheiden. So stellt das eigenständige Steuern der Boote im leichten Fließgewässer einen wesentlichen Bestandteil der Tour dar.

§ 55 Schifffahrtsgesetz

Die geplante Schaffung weiterer Widerrufstatbestände für die Bewilligung von Schifffahrtsanlagen lehnen wir ab. Als Begründung für diese Änderungen wird angeführt, dass die derzeitige Rechtslage für die Erteilung von Anlagenbewilligungen lediglich eine Absichtserklärung des Grundeigentümers über die spätere Einräumung eines Privatrechtstitels erfordert.

Dies trifft aus folgenden Gründen nicht zu: Das SchFG fordert zum einen weder einen Privatrechtstitel noch eine dahingehende Absichtserklärung für die Bewilligung einer Schifffahrtsanlage. Zum anderen ist bereits jetzt als Bewilligungsvoraussetzung die Zustimmung des Grundeigentümers gesetzlich vorgeschrieben (vgl. § 49 Abs. 3 SchFG) und nicht etwa nur eine Erklärung, diese später erteilen zu wollen.

Nach der derzeitigen Rechtslage gilt ein rechtskräftiger Bewilligungsbescheid (von Widerrufs- und Erlöschenstatbeständen abgesehen) als verbindliches und unabänderliches individuelles öffentliches Recht. Dadurch ist es bislang unmöglich, einen Bewilligungsbescheid auf bloßes Betreiben des Grundeigentümers (wie etwa bei Kündigung eines allfälligen Bestandsvertrages) zu widerrufen. Wird dieser Rechtsschutz für den Bewilligungsinhaber mit der geplanten Änderung unterlaufen, sehen wir eine große Gefahr darin, dass die überwiegend öffentlichen Grundeigentümer nach Belieben die Entziehung von bestehenden Anlageberechtigungen zugunsten neuer Interessenten durchsetzen können.

Die gesetzlich geforderte Grundeigentümergebilligung begründet im Behördenverfahren eine öffentlich-rechtliche Verpflichtung gegenüber dem Staat, die bewilligte Anlage auf seinem Grund zu dulden. Dies kann keineswegs als Verpflichtung des Konsenswerbers zur Begründung eines Privatrechtsverhältnisses mit den Grundeigentümer gedeutet werden, da das SchFG selbst das Bewilligungsverfahren (und damit untrennbar verbunden den Interessenausgleich aller Parteien) in das „öffentliche Recht hebt“. Daraus ergibt sich, dass auf Ebene des Privatrechtes diesbezüglich kein Raum für Rechtsgestaltung gegeben ist. Allfällig trotzdem errichtete Grundbenutzungsverträge wären im Hinblick auf die bescheidmäßigen Bewilligungsrechte redundant und lediglich hinsichtlich weitergehender Details rechtsgestaltend. Eine Rückwirkung eines Grundbenutzungsvertrages auf hoheitliche Bewilligungsrechte kann rechtens daher nicht eingewendet werden.

Aus den soeben angeführten Gründen fordern wir die Streichung dieser Änderungen.

§ 126 Schifffahrtsgesetz

Der geplanten Einführung eines Farbunterscheidungstestes nach dem Muster des „Farnsworth-Panel D 15“, der nur bei einem Facharzt oder bei einem medizinischen Institut absolviert werden kann, lehnen wir ab, da damit sowohl bürokratische Hürden als auch finanzieller Mehraufwand für die Bewerber um ein Schifffahrtspatent verursacht werden. Selbstverständlich erachten wir es als notwendig, das Farbunterscheidungsvermögen festzustellen. Dies sollte aber auch durch ein „normales“ ärztliches Gutachten von einem Allgemeinmediziner (wie es auch bisher vorgeschrieben war) möglich sein.

Zusätzliche Ausführungen zu Schifffahrtsgesetz, Wasserstraßen-Verkehrsordnung und Schifffahrtsanlagenverordnung - Länden-Problematik

Bereits im Jahr 2008 haben wir in unserer Stellungnahme zur Schifffahrtsgesetz-Novelle darauf hingewiesen, dass eine Klarstellung des Tatbestandes der „Benützung“ von Fahrgastanlagen bzw. Fahrgastländern notwendig ist, die grundsätzlich nicht nur die von im Einflussbereich öffentlicher Rechtsträger liegenden Unternehmen betriebenen Fahrgastanlagen, sondern alle als Privatländern bestehenden Fahrgastanlagen ungeachtet ihrer Betreiber betreffen sollte.

§ 6 Abs. 1 erster Satz Schifffahrtsanlagenverordnung regelt, dass die Versorgung von Fahrzeugen oder Schwimmkörpern mit Treibstoffen und Betriebsstoffen grundsätzlich nur an hierfür geeigneten Länden erfolgen darf. Laut dieser Bestimmung ist jedoch die Versorgung mit Bunkerbooten grundsätzlich an allen Länden (ungeachtet deren Widmung) zulässig - d.h. auch an solchen Länden, die Bunkerboote aufgrund der Widmung der Länden (etwa als Fahrgastländern) bzw. allfälliger im Sinne des § 4 WVO bestehender Beschränkungen nicht benützen dürften. Diese mit der Novelle der Schifffahrtsanlagenverordnung 2008 neu geschaffene Regelung belegt eindeutig, dass die bloße Versorgung von eine Lände benützenden Fahrzeugen durch Bunkerboote keine „Benützung“ von Länden durch diese Bunkerboote darstellt.

Wie die fortlaufenden Versuche der Vorschreibung von Benützungsentgelten durch Betreiber privater (Fahrgast-)Länden an Bunkerboot-Betreiber zeigen, ist jedoch im Hinblick auf § 11.15 Z 3 WVO eine entsprechende Klarstellung geboten. Gemäß dieser Bestimmung muss während eines Bunkervorgangs durch ein Bunkerboot zwischen dem bunkernden Fahrzeug und dem Bunkerboot eine Verbindung hergestellt werden, die so beschaffen sein muss, „dass während des gesamten Bunkervorgangs keine Belastungen auf die Tankleitung einwirken können“. Diese aus Sicherheitsgründen vorgeschriebene Herstellung einer Verbindung nehmen Betreiber von privaten (Fahrgast-)Länden aber zum Anlass, auch Bunkerboot-Betreibern ein Entgelt für die behauptete „mittelbare Benützung“ der Lände vorzuschreiben.

Im Rahmen der vorliegenden geplanten Änderung der WVO ersuchen wir daher im Interesse wünschenswerter Rechtsklarheit um folgende Ergänzung des § 11.15 WVO:

§ 11.15 Übernahme von Treibstoff (Bunkern)

...

8. Bei der Versorgung von an einer Schifffahrtsanlage stillliegenden Fahrzeugen durch Bunkerboote gilt das Herstellen einer Verbindung gemäß Z 3 für die Dauer des Bunkervorgangs nicht als Benützung der Schifffahrtsanlage.

Wir ersuchen um Berücksichtigung unserer Stellungnahme.



Dr. Christoph Leitl
Präsident

Freundliche Grüße



Mag. Anna Maria Hochhauser
Generalsekretärin