

Schifffahrtsrechtsnovelle-Verordnung 2023 (BGBl. II Nr. 204/2023)

Gerne übermitteln wir das Bundesgesetzblatt, mit dem die [Schifffahrtsrechtsnovelle-Verordnung 2023 \(BGBl. II Nr. 204/2023\)](#) kundgemacht worden ist. Folgende Gesetzte werden damit novelliert:

- Artikel 1: Änderung der Wasserstraßen-Verkehrsordnung
- Artikel 2: Änderung der Seen- und Fluss-Verkehrsordnung
- Artikel 3: Änderung der Schifffahrtsanlagenverordnung
- Artikel 4: Änderung der Verordnung betreffend schifffahrtspolizeiliche Regelungen für March und Thaya
- Artikel 5: Änderung der Schiffsbetriebsverordnung

Ziele der Schifffahrtsrechtsnovelle-Verordnung 2023

1. Reduzierung von Dieselaggregaten zur Stromerzeugung im Sinne des Erreichens der Klimaziele
2. Lärmreduzierung zur Entlastung von Erholungsgebieten und privaten Wohnbereichen
3. Liegezeitbeschränkung an öffentlichen Länden für Fahrzeuge mit Maschinenantrieb
4. Beseitigung von Widersprüchen zum WRG. 1959.
5. Schaffung von zweckdienlichen Rechtsgrundlagen für die Erfüllung der Kontrollaufgaben der Schifffahrtsaufsicht
6. Erhöhung der Sicherheit durch Verbesserung der Kommunikationsmöglichkeiten - insbesondere bei eingeschränkten Sichtverhältnissen - bei in Fahrt befindlichen Fahrzeugen
7. Anpassung technischer Vorgaben an den aktuellen Stand der Technik
8. Vereinheitlichung der Terminologie in den zu novellierenden Verordnungen
9. Harmonisierung der Berufsqualifikationen

Nachfolgend stellen wir

- zusammenfassend die **relevantesten Änderungen der Novelle** sowie
 - die **einzelnen Bestimmungen** unterteilt in die **derzeit gültige Rechtslage** (in rot) inklusive **Erläuterungen**
- zur Verfügung.

Hauptgesichtspunkte der Schifffahrtsrechtsnovelle-Verordnung 2023

Die Novelle beinhaltet vorwiegend:

1. Derzeit ist die Nutzung von Spurführungsassistenten in Österreich generell ausgeschlossen. Dieses Verbot der Verwendung ist nicht mehr zeitgemäß, da diese Systeme in anderen Ländern bereits seit vielen Jahren ohne Zwischenfälle eingesetzt werden und auch auf europäischer Ebene derzeit Mindestanforderungen an Spurführungsassistenten ausgearbeitet werden. Das Verbot der Nutzung soll mit eindeutiger Klarstellung des Verbleibens der vollen Verantwortung bei der Schiffsführerin bzw. beim Schiffsführer aufgehoben werden.
2. Das durch die Durchführungsverordnung 2018/1973/EU zur Änderung der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 909/2013 zu den technischen Spezifikationen für das System zur elektronischen Darstellung von Binnenschifffahrtskarten und von damit verbundenen Informationen (Inland ECDIS) gemäß der Richtlinie 2005/44/EG, ABl. Nr. L 324 vom 19.12.2018 S. 1, definierte System zur elektronischen Darstellung von Binnenschifffahrtskarten soll in Österreich ergänzend zur Nutzung von AIS zum Teil der Mindestausrüstung erhoben werden. Die standardisierten elektronischen Binnenschifffahrtskarten (In-land ENC's) werden in Österreich auf <https://doris.bmk.gv.at> gratis zur Verfügung gestellt und laufend aktualisiert. Zur

Nutzung dieser Karten an Bord ist ein Inland ECDIS Gerät im Informationsmodus oder im Navigationsmodus gemäß der genannten Kommissionsverordnung erforderlich. Die über Inland AIS übermittelten Identitäts- und Positionsdaten anderer Fahrzeuge können für nautische Entscheidungen des Schiffsführers während der Fahrt nur genutzt werden, wenn diese Informationen im Inland ECDIS Gerät auf der Binnenschiffahrtkarte dargestellt werden, da z.B. die Planung einer Begegnung an Hand von Koordinatenangaben nicht möglich ist. In Deutschland und einigen anderen Ländern besteht eine derartige Verpflichtung bereits seit mehreren Jahren.

3. Eine Liegezeitbeschränkung von einer Woche wird an öffentlichen Ländern eingeführt. Ergänzend dazu wird eine Regelung eingeführt, aufgrund derer zulassungspflichtige Fahrzeuge und Schwimmkörper an öffentlichen Ländern nur anlegen dürfen, wenn diese über eine gültige Zulassung verfügen.
4. Die Einführung der verpflichtenden Nutzung von Landstromversorgungsanlagen an damit ausgestatteten öffentlichen Ländern soll die Nutzung der ansonsten zur Erzeugung des notwendigen Schiffsstroms erforderlichen Dieselaggregate reduzieren und somit zu einer Entlastung der Umwelt und insbesondere der Anrainer und Erholungssuchenden (Geräusch- und Abgasbelastung) führen.
5. Im Rahmen der Umsetzung der Richtlinie 2017/2397/EU über die Anerkennung von Berufsqualifikationen in der Binnenschiffahrt und zur Aufhebung der Richtlinien 91/672/EWG und 96/50/EG, ABl. Nr. L 345 vom 27.12.2017 S. 53, Richtlinie 2017/2397/EU wurden in der Verordnung über den Betrieb von Fahrzeugen auf Binnengewässern (Schiffsbetriebsverordnung - SchBV), BGBl. II Nr. 42/2022, die Anforderungen an den Nachweis der medizinischen Tauglichkeit strenger normiert, als in der genannten Richtlinie vorgesehen. Diese überschießende Regelung in der SchBV stellt einen Nachteil für die österreichische Schifffahrt dar und ist zu korrigieren.

Zusammenfassung relevanter Änderungen:

Zu Artikel 1: Änderung der Wasserstraßen-Verkehrsordnung

a) § 1.09 Z 7 (Besetzung des Ruders)

„(7) In Österreich bleibt die volle Verantwortung für Kurs und Geschwindigkeit des Fahrzeugs auch bei der Verwendung von Systemen, die den Kurs bzw. die Geschwindigkeit eines Fahrzeugs oder Verbandes auf Basis von georeferenzierten Daten ohne Eingriff der Schiffsführerin bzw. des Schiffsführers in den laufenden Betrieb bestimmen (Spurführungsassistenten), bei der Schiffsführerin bzw. beim Schiffsführer. Es muss jederzeit möglich sein, diesen Spurführungsassistenten bei jeder Ruderlage und auch bei fehlerhaft arbeitendem Spurführungsassistenten durch Betätigung des Steuerhebels einfach und sicher zu deaktivieren.“ (4) Vom 2., 6. und 7. Teil gelten nur die §§ 5 Abs. 8, 6 Abs. 2 bis 8, 26 Abs. 3 und 4, 37 Abs. 1 und 2, 38 Abs. 1 bis 3, 107, 109 Abs. 7, 118, 125 und 154 Abs. 6 für den Bodensee und den Alten Rhein von seiner Mündung bis zur Straßenbrücke Rheineck-Gaissau sowie für den Neuen Rhein von der Mündung in den Bodensee bis zur Straßenbrücke Hard-Fussach.“

Erläuterung zu § 1.09 Z7:

Das generelle Verbot der Verwendung von Spurführungsassistenten ist nicht mehr zeitgemäß, da diese Systeme bereits seit vielen Jahren in vielen Ländern ohne Zwischenfälle eingesetzt werden und im Rahmen der Arbeiten der ZKR und von CESNI derzeit Mindestanforderungen an Spurführungsassistenten ausgearbeitet werden. Die volle Verantwortung für Kurs und Geschwindigkeit des Fahrzeugs bleibt auch bei Nutzung des Assistenten bei der Schiffsführerin bzw. beim Schiffsführer.

b) § 4.07 (neue Ziffer 11) Automatisches Identifikationssystem für die Binnenschiffahrt (Inland-AIS) und System zur elektronischen Darstellung von Binnenschiffahrtskarten und von damit verbundenen Informationen (Inland ECDIS)Begriffsbestimmungen

„11. In Österreich müssen Fahrzeuge gemäß Z 1, ausgenommen Fahren, auch mit Inland-ECDIS-Geräten, die mit den Inland-AIS-Geräten verbunden sind, ausgerüstet sein. Die Inland-ECDIS-Geräte müssen für den Navigationsmodus zugelassen sein oder den Mindestanforderungen für Inland ECDIS im Informationsmodus gemäß Durchführungsverordnung (EU) 2018/1973 zur Änderung der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 909/2013 zu den technischen Spezifikationen für das System zur elektronischen Darstellung von Binnenschiffahrtskarten und von damit verbundenen Informationen (Inland ECDIS), ABl. Nr. L 324 vom 19.12.2018 S. 1, entsprechen.“§ 2 Z 32

Erläuterungen zu § 4.07 (neue Z 11)

Die Durchführungsverordnung 2018/1973/EU definiert ein System zur elektronischen Darstellung von Binnenschiffahrtskarten und damit verbundenen Informationen (Inland ECDIS). Betreffend dieses System soll in Österreich eine Ausrüstungsverpflichtung als Ergänzung zur Nutzung von AIS geschaffen werden. Die standardisierten elektronischen Binnenschiffahrtskarten (Inland ENC's) werden in Österreich auf <https://doris.bmk.gv.at> gratis zur Verfügung gestellt und laufend aktualisiert. Zur Nutzung dieser Karten an Bord ist ein Inland ECDIS Gerät im Informationsmodus oder im Navigationsmodus gemäß der genannten Kommissionsverordnung erforderlich. Die über Inland AIS übermittelten Identitäts- und Positionsdaten anderer Fahrzeuge können für nautische Entscheidungen des Schiffsführers während der Fahrt nur genutzt werden, wenn diese Informationen im Inland ECDIS Gerät auf der Binnenschiffahrtskarte dargestellt werden, da z.B. die Planung einer Begegnung an Hand von Koordinatenangaben nicht möglich ist. Auch die Darstellung der Nachrichten für die Binnenschiffahrt im Inland ECDIS erhöht die Verkehrssicherheit, da Nachrichten, die für eine bestimmte Stelle gelten, nicht so leicht übersehen oder vergessen werden. Die Einführung einer Ausrüstungsverpflichtung für Inland ECDIS, die z.B. für deutsche Binnenwasserstraßen schon seit mehreren Jahren besteht, trägt daher zur Erhöhung der Sicherheit der Schifffahrt auf Wasserstraßen bei.

c) § 7.02 Stillliegen (neue Absätze 4 und 5)

Dem § 7.02 werden folgende Z 4 und 5 angefügt:

„(4) In Österreich dürfen Fahrzeuge an öffentlichen Ländern maximal eine Woche stillliegen, sofern durch Schifffahrtszeichen nichts Anderes verordnet wurde.

Ausgenommen davon sind

- a) Fahrzeuge, die während des Stillliegens keine Verbrennungskraftmaschinen verwenden,*
- b) Fahrzeuge an öffentlichen Ländern mit Landstromversorgung,*
- c) Schiffe, die gefährliche Güter befördern, an dafür bestimmten Ländern oder*
- d) das Stillliegen unter besonderen Umständen, die eine längere Liegedauer erfordern (zB Schifffahrtssperre, technische Gebrechen, Krankheit). Das Vorliegen eines dieser Umstände ist der örtlich zuständigen Schifffahrtsaufsicht gemeinsam mit dem voraussichtlichen Ablegedatum zu melden.*

(5) Wenn in Österreich an öffentlichen Ländern funktionsfähige und geeignete Landstromversorgungsanlagen vorhanden sind, gilt beim Stillliegen von mehr als einer Stunde ein Verbot der Nutzung von bordeigenen Anlagen zur Stromerzeugung; dies gilt nicht, wenn die Nutzung der bordeigenen Anlagen zur Stromerzeugung zur Abwendung einer akuten Gefahr im Falle von Havarien und in Notfällen erforderlich ist. Nicht funktionsfähige Landversorgungsanlagen sind vom Schiffsführer bzw. der Schiffsführerin an die vor Ort bekannt gemachte Kontaktstelle zu melden.“

Erläuterungen zu § 7.02

- Absatz 4: Aufgrund mehrerer problematischer Vorfälle in der Vergangenheit bei denen erhebliche Beschwerden der lokalen Bevölkerung betreffend Lärm und Abgase eingebracht wurden, soll eine Liegezeitbeschränkung von einer Woche für Fahrzeuge mit Maschinenantrieb an öffentlichen Ländern eingeführt werden.
- Absatz 5: Die Einführung der bereits im Regierungsprogramm enthaltenden verpflichtenden Nutzung von Landstromversorgungsanlagen an damit ausgestatteten öffentlichen Ländern soll die Nutzung der ansonsten zur Erzeugung des notwendigen

Schiffsstroms erforderlichen Dieselaggregate reduzieren und somit zu einer Entlastung für Anrainer und Erholungssuchende (Geräusch- und Abgasbelastung) führen.

d) § 7.08 Wache und Aufsicht

Dem § 7.08 Z 3 wird folgender Satz angefügt:

„Die Wache hat die für die an Bord befindliche Anzahl von Fahrgästen gemäß Schiffsbetriebsverordnung - SchBV, BGBl. II Nr. 42/2022 in der jeweils geltenden Fassung, vorgeschriebenen Sachkundigen für die Fahrgastschiffahrt bzw. Fahrgastbetreuer und Atemschutzgeräteträger zu umfassen und muss bei nebeneinander stillliegenden Fahrgastschiffen sicherstellen, dass die Fahrzeuge bei Brand voneinander getrennt werden können.“

Erläuterung zu § 7.08 Z 3

Da Brände auch auf stillliegenden Fahrzeugen ausbrechen können, muss die Sicherheit der Fahrgäste auch in diesem Fall gewährleistet werden.

e) § 8.02 Meldepflicht

- In § 8.02 Z 1 wird der Satz „Die Meldung ist, soweit sie nicht im Wege eines Binnenschiffahrts-Informationsdienstes abgegeben wird, an eine Schleusenaufsicht gemäß Anhang 2 zu richten.“ durch den Satz „Die Meldung ist, soweit sie nicht im Wege eines Binnenschiffahrts-Informationsdienstes (www.ceeris.eu) abgegeben wird, per E-Mail an eine Schleusenaufsicht gemäß Anhang 2 zu richten.“ ersetzt.*
- In § 8.02 Z 3 wird die Wortfolge „schriftlich, telefonisch oder, wenn es möglich ist, auf elektronischem Wege“ durch die Wortfolge „per E-Mail oder Binnenschiffahrts-Informationsdienst (www.ceeris.eu)“ ersetzt.*

Erläuterung zu § 8.02 (Z 1 und Z 3)

Bisher wurde nicht konkretisiert, auf welchem Weg die Meldung an die Schleusenaufsicht zu erstatten ist, sofern dies nicht im Wege eines Binnenschiffahrts-Informationsdienstes erfolgt. Die neue Formulierung stellt klar, dass derartige Meldungen mittels E-Mail zu erfolgen haben.

f) § 10.04 Verbot der Einbringung und Einleitung (Änderung Z 1, neue Z 6)

§ 10.04 Z 1 lautet:

„1. Der Schiffsführer, die übrige Besatzung und sonstige Personen an Bord haben sich

- bei der Schifffahrt,*
- beim Betrieb des Fahrzeuges,*
- bei der Instandhaltung des Fahrzeuges,*
- beim Transport und Umschlag von Gütern und*
- bei der Sammlung und Übergabe von Abfall und Abwasser*

mit der im Sinne der §§ 1297 und 1299 des Allgemeinen bürgerlichen Gesetzbuches (ABGB), JGS Nr. 946/1811, in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 175/2021, gebotenen Sorgfalt so zu verhalten, um zur Reinhaltung der Gewässer im Sinne des § 30 des Wasserrechtsgesetzes 1959 beizutragen.“

Erläuterung zu § 10.04 Z 1

Das bisherige Verbot wird auf Wunsch des BML ersetzt durch eine Zielbestimmung. Einbringungsbeschränkungen und -verbote, Bewilligungspflichten, etc. sind nach WRG zu beurteilen. Die Bestimmungen der WVO sollen im Sinne des § 14 SchFG einen Beitrag zur Reinhaltung der Gewässer leisten.

Dem § 10.04 wird folgende Z 6 angefügt:

„6. In Österreich kann die Schifffahrtsaufsicht im Rahmen von Kontrollen technische Vorrichtungen, die eine Einleitung von Abwässern oder Klärschlamm in das Gewässer ermöglichen, verplomben, wenn es zur Vermeidung illegaler Einleitungen erforderlich erscheint. Eine Liste der verplombten Fahrzeuge ist zentral durch die Bundesministerin bzw. den Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und

Technologie zu führen. Eine Beschädigung oder Entfernung der Plombe ist der Schifffahrtsaufsicht unter Angabe der Gründe unverzüglich zu melden.“

Erläuterung zu § 10.04 Z 6

Aufgrund des Fehlens einer zweckdienlichen rechtlichen Grundlage ist es der Schifffahrtsaufsicht in Österreich derzeit nicht möglich die Einhaltung des Verbotes der Einleitung von Abwässern oder Klärschlamm in das Gewässer zu überprüfen. Diesem Umstand wird mit der Einführung der Möglichkeit zu Verplombung technischer Vorrichtungen, die eine Einleitung von Abwässern oder Klärschlamm in das Gewässer ermöglichen, Rechnung getragen.

g) § 10.10 Sorgfaltspflicht beim Bunkern von verflüssigtem Erdgas (LNG) - neue Ziffer 9

Dem § 10.10 wird folgende Z 9 angefügt:

„9. In Österreich müssen die auf schwimmenden LNG-Bunkerstellen direkt am Bunkervorgang beteiligten Personen LNG-Sachkunde gemäß § 130 Abs. 1 Z 2 SchFG nachweisen.“

Erläuterungen zu § 10.10 Z 9

Auf Grund der niedrigen Temperaturen sind bei der Betankung von Fahrzeugen mit LNG besondere Vorsichtsmaßnahmen einzuhalten. Mit der Umsetzung der Richtlinie (EU) 2017/2397 wurde auch in Österreich ein Befähigungszeugnis für LNG Sachkundige eingeführt. Während bei Tankanlagen, die am Ufer stehen davon auszugehen ist, dass die für Landanlagen geltenden Vorschriften ausreichen, wird für schwimmende Versorgungsanlagen, bei denen auch schiffsspezifische Risiken zu berücksichtigen sind, vorgeschrieben, dass die am Bunkervorgang beteiligten Personen LNG-Sachkundige sein müssen.

h) Zu Anhang 2 (Schleusenaufsichten) - Erweiterung um E-Mail Adressen

Lfd. Nr.	Bezeichnung der Schleusenaufsicht	Sitz der Schleusenaufsicht	Schleusenbereich	E-Mail Adresse
1	Schleusenaufsicht FREUDENAU	Wien	1919,5 20 - 1923,7 50	schleusenaufsicht.freudenau@viadonau.org
2	Schleusenaufsicht NUSSDORF	Wien	Schleusenkanal Nussdorf und Wartelände Nussdorf	schleusenaufsicht.nussdorf@viadonau.org
3	Schleusenaufsicht GREIFENSTEIN	Greifenstein (NÖ)	1948,7 15 - 1952,2 00	schleusenaufsicht.greifenstein@viadonau.org
4	Schleusenaufsicht ALTENWÖRTH	Zwentendorf (NÖ)	1979,1 00 - 1983,3 10	schleusenaufsicht.altenwoerth@viadonau.org
5	Schleusenaufsicht MELK	Melk (NÖ)	2037,2 10 - 2041,5 40	schleusenaufsicht.melk@viadonau.org
6	Schleusenaufsicht PERSENBEUG	Persenbeug (NÖ)	2059,1 70 -	schleusenaufsicht.persenbeug@viadonau.org

			2063,4 00	
7	Schleusenaufsicht WALLSEE	Wallsee (NÖ)	2093,1 40 - 2098,6 20	schleusenaufsicht.wallsee@viadonau.org
8	Schleusenaufsicht ABWINDEN	St. Georgen/Gus en (OÖ)	2119,0 00 - 2122,2 00	schleusenaufsicht.abwinden@viadonau.org
9	Schleusenaufsicht OTTENSHEIM	Wilhering (OÖ)	2145,7 45 - 2149,5 50	schleusenaufsicht.ottensheim@viadonau.org
10	Schleusenaufsicht ASCHACH	Aschach (OÖ)	2159,8 90 - 2166,1 00	schleusenaufsicht.aschach@viadonau.org

i) Weitere Änderungen :

- § 1.01 lit. d Z 24: Der Entfall des Links soll verhindern, dass rasch veraltete Web-Verweise Teil des Rechtsbestandes sind und verfolgt somit den Zweck einer Bereinigung.
- § 1.01 lit. d Z 25: Der Entfall des Links soll verhindern, dass rasch veraltete Web-Verweise Teil des Rechtsbestandes sind und verfolgt somit den Zweck einer Bereinigung.
- § 1.06: Die Korrektur dieser URL ist aufgrund der verpflichtenden Nutzung der Binnenschiffahrtinformationsdienste dringend erforderlich.
- § 1.08 Z 3: Der Entfall der Links soll verhindern, dass rasch veraltete Internetseiten Web-Verweise Teil des Rechtsbestandes sind und verfolgt somit den Zweck einer Bereinigung.
- § 6.30 Z 7: Das bisherige Verbot eines entsprechenden Vorgehens ist mit der Einführung der verpflichtenden Nutzung von Inland ECIDS nicht mehr begründbar aufrecht zu erhalten und war schon bisher in Schleusen-vorhäfen und in freien Fließstrecken an manchen Stellen nicht sinnvoll.
- § § 7.08 Z 7: Bisher hat die Möglichkeit, dass eine Wache mehrere nebeneinander liegende Fahrzeuge bewacht, nur für Fahrzeuge, die im Fahrwasser stillliegen, und für Fahrzeuge die blaue Kegel bzw. Lichter führen gegolten. Nun wird diese Möglichkeit auch auf stillliegende Fahrgastschiffe erweitert.
- § 8.02 Z 1 und 3: Bisher wurde nicht konkretisiert, auf welchem Weg die Meldung an die Schleusenaufsicht zu erstatten ist, sofern dies nicht im Wege eines Binnenschiffahrt-Informationsdienstes erfolgt. Die neue Formulierung stellt klar, dass derartige Meldungen mittels E-Mail zu erfolgen haben.
- § 10.04 Z 1 und 2: Das bisherige Verbot wird auf Wunsch des BML ersetzt durch eine Zielbestimmung. Einbringungsbeschränkungen und -verbote, Bewilligungspflichten, etc. sind nach WRG zu beurteilen. Die Bestimmungen der WVO sollen im Sinne des § 14 SchFG einen Beitrag zur Reinhaltung der Gewässer leisten.
- § 10.04 Z 3: Die Wortfolge hat zu entfallen, da sie zu Rechtsunsicherheit führen könnte. Die Empfehlungen der Donaukommission könnten nur zur Anwendung kommen, wenn sie den geltenden Bestimmungen des Wasserrechts nicht widersprechen.
- § 10.04 Z 6: Aufgrund des Fehlens einer zweckdienlichen rechtlichen Grundlage ist es der Schifffahrtsaufsicht in Österreich derzeit nicht möglich die Einhaltung des Verbotes der Einleitung von Abwässern oder Klärschlamm in das Gewässer zu überprüfen. Diesem Umstand wird mit der Einführung der Möglichkeit zu Verplombung technischer Vorrichtungen, die eine Einleitung von Abwässern oder Klärschlamm in das Gewässer ermöglichen, Rechnung getragen.
- § 11.11: In Österreich wird für Kleinfahrzeuge eine Mindestausrüstung in der Zulassungsurkunde vorgeschrieben. In manchen anderen Staaten (z.B. DE) wird jedoch

keine Ausrüstung vorgeschrieben und es besteht derzeit keine rechtliche Handhabe auf diesen Fahrzeugen Rettungswesten oder Feuerlöscher zu verlangen. Die Erweiterung der Bestimmung auf Kleinfahrzeuge bringt für alle Fahrzeuge, in deren Zulassung eine Ausrüstung vorgeschrieben ist, keine Änderung. Sie stellt jedoch sicher, dass die Mindestausrüstung nicht nur auf ausländischen Sportfahrzeugen, sondern auch auf gewerblich genutzten ausländischen Fahrzeugen mitgeführt werden muss.

- § 16.02 Z 6: Die Bestimmung hat eine Anpassung an die rechtliche Lage in Deutschland zum Ziel, wo diese Möglichkeit bereits jetzt überall dort besteht, wo dies nicht ausdrücklich verboten ist. Die im Vergleich zu Waterbikes bestehenden Unterschiede ergeben sich aus Erwägungen hinsichtlich des Lärmschutzes von Natur und Anrainern.
- § 20.01 Z 7: Die Korrektur dieser URL ist aufgrund der auf dieser Website kundzumachenden schiffahrtspolizeilichen Anordnungen dringend erforderlich.
- § 20.02 Z 12: Diese Bestimmung war nur Teil des Rechtsbestandes um die eindeutige Erfassung der Großschiffahrt durch eine Wärmebildkamera, welche die Signalanlage gesteuert hat, zu ermöglichen. Da die Erfassung der einfahrenden Fahrzeuge nun über Inland AIS erfolgt, sollen Kleinfahrzeuge auch das mittlere Brückenjoch benutzen können.
- § 20.04 Z 1: Die Beschränkungen der Verbandsgrößen in § 20.04 Z 1 und 2 können vereinfacht werden. Bisher wurde zwischen Tankschiffen in Einhüllenbauweise und Doppelhüllenbauweise unterschieden, Da mittlerweile umweltgefährdende Stoffe nur mehr in Doppelhüllenschiffen befördert werden dürfen, ist diese Unterscheidung nicht mehr erforderlich. Z 1 kann nun auf dem gesamten österreichischen Donauabschnitt angewendet werden.
- § 20.04 Z 2: Die Verschiebung der Grenze, ab der talfahrende Verbände eine Breite von 34,5 m aufweisen dürfen, von Strom-km 1915 zu 1921 ermöglicht die Zusammenstellung der Verbände in den Wiener Häfen.
- § 20.04 Z 3): Da sich diese Bestimmung auf die Talfahrt von Trockengüterschiffen bezieht, sollte sie die Verbandszusammenstellung im Vorhafen Freudenau einschließen.
- § 20.06 Z 2 lit. c, d und e): Durch die Ergänzung in lit. c werden nun auch von der Wasserstraßenverwaltung beauftragte Auftragnehmer vom Verbot der Schifffahrt auf der March mit Fahrzeugen mit Maschinenantrieb ausgenommen. In einer neuen lit. e werden nun auch Fahrzeuge der Fischereiaufsicht von diesem Verbot ausgenommen.
- § 50.03 Z 2, 3, 4 5, 6 und 10): Die Bestimmungen zur Bezeichnung der Treppelwege werden vereinfacht und klarer formuliert.
- § 60.02 Abs. 3: Aufgrund des geringen Aufwandes der Nachrüstung erscheint diese Übergangsfrist als ausreichend.
- Anlage 4 und Anlage 5: CEVNI Rev. 6 verweist auf Anhänge der Resolution 61, die mit dieser ÖNORM ident sind und auch die RheinSchPV verweist schon jetzt nur auf die entsprechende Norm. Da auch der ES-TRIN dazu keine Bestimmungen enthält, wird hinkünftig direkt auf die ÖNORM verwiesen.
- Anlage 7: Die Aufnahme dieses Gebotszeichens ist aufgrund der Einführung der verpflichtenden Nutzung von Landstrom erforderlich.

Zu Artikel 2: Änderung der Seen- und Fluss-Verkehrsordnung

a) Zu § 30 (Ausrüstung von Kleinfahrzeugen): folgender Schlussteil wird angefügt:

„Abweichend von Z 1 und 3 kann auf elektrobetriebenen Motorfahrzeugen mit einer Leistung unter 4,4 kW auf stehenden Gewässern die Anker-ausrüstung durch ein Handruder ersetzt werden und eine Erste-Hilfe-Ausrüstung entfallen.“

Erläuterungen zu § 103 Abs. 10

Auf elektrobetriebenen Motorfahrzeugen mit einer Leistung unter 4,4 kW auf stehenden Gewässern kann die Anker-ausrüstung durch ein Handruder ersetzt werden und auf Grund der geringen Gefahr von Unfällen eine Erste-Hilfe-Ausrüstung entfallen.

b) Zu § 103 (Allgemeine Regeln für das Stillliegen), neuer Absatz 10

„(10) Wenn in Österreich an öffentlichen Ländern funktionsfähige und geeignete Landstromversorgungsanlagen vorhanden sind, gilt beim Stillliegen von mehr als einer Stunde ein Verbot der Nutzung von bordeigenen Anlagen zur Stromerzeugung; dies gilt nicht, wenn die Nutzung der bordeigenen Anlagen zur Stromerzeugung zur Abwendung einer akuten Gefahr im Falle von Havarien und in Notfällen erforderlich ist. Nicht funktionsfähige Landstromversorgungsanlagen sind vom Schiffsführer an die vor Ort bekannt gemachte Kontaktstelle zu melden.“

Erläuterungen zu § 103 Abs. 10

Die Einführung der bereits im Regierungsprogramm enthaltenen verpflichtenden Nutzung von Landstromversorgungsanlagen an damit ausgestatteten öffentlichen Ländern soll die Nutzung der ansonsten zur Erzeugung des notwendigen Schiffsstroms erforderlichen Dieselaggregate reduzieren und somit zu einer Entlastung für Anrainer und Erholungssuchende (Geräusch- und Abgasbelastung) führen.

c) Zu § 78 (Begegnen), neuer Absatz 6

„(6) Begegnen sich die Kurse zweier Kleinfahrzeuge unterschiedlicher Antriebsarten so, dass die Gefahr eines Zusammenstoßes besteht, müssen abweichend von Abs. 1 Kleinfahrzeuge mit Maschinenantrieb allen anderen Kleinfahrzeugen und Kleinfahrzeuge ohne Maschinenantrieb, die nicht unter Segel fahren, den unter Segel fahrenden Kleinfahrzeugen ausweichen. Jedoch muss das Fahrzeug, das nahe am Rand des Gewässers fährt, diesen Rand an seiner Steuerbordseite hat und aufgrund dessen keinen ausreichenden Raum zum Ausweichen hat, den Kurs beibehalten; das andere Fahrzeug muss ausweichen.“

d) Weitere Änderungen

- § 3 Abs. 3 Z 1 und 2: Die bisher zitierte technische Richtlinie enthält keine Bestimmungen mehr, stattdessen wird direkt auf die entsprechende ÖNORM verwiesen.
- § 50 Abs. 3 Z 2 und 4: Die Erfahrung hat gezeigt, dass auf Seen und Flüssen eine Kennzeichnung von Fahrzeugen, die am Ufer oder an schwimmenden Anlagen stillliegen, mit Lichtern nicht erforderlich ist.
- § 109 Abs. 1: Das bisherige Verbot wird auf Wunsch des BML ersetzt durch eine Zielbestimmung. Einbringungsbeschränkungen und -verbote, Bewilligungspflichten, etc. sind nach WRG zu beurteilen. Die Bestimmungen der WVO, sollen im Sinne des § 14 SchFG einen Beitrag zur Reinhaltung der Gewässer leisten.
- Anlage 3: Die Aufnahme dieses Gebotszeichens ist aufgrund der Einführung der verpflichtenden Nutzung von Landstrom erforderlich.

Zu Artikel 3: Änderung der Schifffahrtsanlagenverordnung

a) Zu § 3 (Beitrag zur Gewässerreinhaltung) lautet:

„ (1) Es ist verboten, von Schifffahrtsanlagen oder sonstigen Anlagen aus feste oder flüssige Stoffe einzubringen, die geeignet sind, die Schifffahrt oder sonstige Fortbewegung auf dem Gewässer zu beeinträchtigen. Dies gilt nicht für das Loslösen von Treibholz von schwimmenden Anlagen.

(2) Als Beitrag zur Gewässerreinhaltung (§ 14 SchFG) sind auf Schifffahrtsanlagen oder sonstigen Anlagen anfallende und von Fahrzeugen oder Schwimmkörpern übernommene Fäkalabwässer, andere häusliche Abwässer, Altöle, Altfette sowie anderer öl- oder fetthaltiger Abfall einschließlich Bilgenwasser und separiertes Wasser, Hausmüll und sonstige Abfälle/Abwässer, soweit sie nicht direkt an Land abgegeben werden, in geeigneten, dicht schließenden und im Falle von wassergefährdenden Abfällen doppelwandig ausgeführten und bei brennbaren Abfällen aus nicht brennbarem Material gefertigten Behältern zu lagern und an Land einer ordnungsgemäßen Sammlung und

Behandlung zuzuführen; verunreinigte Bilgenwässer schwimmender Schifffahrtsanlagen oder sonstiger Anlagen sind in entsprechende Anlagen an Land zu übergeben.

(3) Einrichtungen für das Betanken von Fahrzeugen (zB Pumpen, Förderleitungen) müssen so ausgestaltet sein und betrieben werden, dass Treibstoffe oder Betriebsstoffe nicht ins Wasser gelangen können.

(4) Für Schifffahrtsanlagen mit einer Aufnahmefähigkeit von mehr als 100 Fahrzeugen gelten die Bestimmungen der §§ 8 Abs. 2, 4 und 6 sowie 9 Abs. 1 bis 4. Diese Anlagen müssen mit Einrichtungen für die Absaugung und Aufnahme von Brauchwässern ausgestattet sein; die Saugeinrichtungen müssen einen genormten Anschluss entsprechend der Europäischen Norm ÖNORM EN 24567 „Abwasser-Armaturen für Yachten“ vom 1. März 1990 aufweisen.“

Erläuterungen zu § 3

- Nach § 14 Schifffahrtsgesetz ist bei der Erlassung von Vorschriften zu den Schifffahrtsanlagen ein Beitrag zur Gewässerreinigung zu leisten. Einbringungsverbote etc. zwecks Gewässerreinigung richten sich nach dem WRG; Vorschriften iZm der Aufnahme, Sammlung und Übergabe der genannten Stoffe können einen solchen Beitrag zur Gewässerreinigung leisten. § 3 Abs. 2 der Schifffahrtsanlagenverordnung regelt das Verhalten auf Schifffahrtsanlagen und soll folglich daneben bestehen.
- Für die Sicherheit von schwimmenden Anlagen ist es erforderlich, das Treibholz, das sich insbesondere bei hohen Wasserständen an Seilen oder Auftriebskörpern verfängt, zu entfernen. Geschieht das nicht, wird der Widerstand immer größer und die Anlage könnte im schlimmsten Fall losgerissen werden oder kentern. Da durch das Loslösen nur das bereits im Wasser befindliche Treibholz im Wasser verbleibt, findet der erste Satz keine Anwendung.
- Die Abs. 3 und 4 befanden sich bisher in § 23 womit deren Anwendungsbereich auf Seen eingeschränkt war. Diese Beschränkung des Anwendungsbereiches auf Seen soll nun unter Gewährung einer angemessenen Übergangsfrist entfallen.

b) § 4 (Ausgestaltung von Ländern), neuer Absatz 12

„(12) Landstromversorgungsanlagen an öffentlichen Ländern müssen die Möglichkeit bieten die Kosten für den Bezug von Strom einzusehen.“

Erläuterungen zu § 4

§ 4 Abs. 12: Beim Bezug von Landstrom an öffentlichen Ländern muss es dem Bezieher der Leistung im Sinne einer transparenten Kostenverrechnung möglich sein noch vor Inanspruchnahme der Leistung Informationen betreffend die konkret zu erwartenden Kosten einzusehen.

c) § 5 (Betrieb und Benützung von Ländern), neuer Absatz 7

„(7) Zulassungspflichtige Fahrzeuge und Schwimmkörper dürfen an öffentlichen Ländern nur anlegen, wenn das Fahrzeug oder der Schwimmkörper über eine gültige Zulassung verfügt. Bereits stillliegende zulassungspflichtige Fahrzeuge und Schwimmkörper, deren Zulassung entzogen wurde oder abgelaufen ist, dürfen öffentliche Länder, für welche keine Liegezeitbeschränkung festgesetzt ist, bis zu einer Dauer von höchstens sechs Monaten ab Entzug bzw. Ablauf der Zulassung benützen, Ländern mit Liegezeitbeschränkung nur bis zum Ablauf der zulässigen Liegezeit, jedoch bis zu einer Dauer von höchstens sechs Monaten ab Entzug bzw. Ablauf der Zulassung.“

Erläuterungen zu § 5

§ 5 Abs. 7: Aufgrund mehrerer problematischer Vorfälle in der Vergangenheit, bei denen erhebliche Beschwerden der lokalen Bevölkerung betreffend Lärm und Abgasen eingebracht wurden, soll eine Regelung eingeführt werden, aufgrund derer zulassungspflichtige Fahrzeuge und Schwimmkörper an öffentlichen Ländern nur anlegen dürfen, wenn diese über eine gültige Zulassung verfügen.

d) § 13 (Zusätzliche Bestimmungen für Umschlagsanlagen für flüssige gefährliche Stoffe als Massengut und Versorgungsanlagen), Absatz 4

„(4) Die für das Laden und Löschen und die Abgabe von Schiffsbetriebsstoffen, ausgenommen verflüssigte Gase, und von Restladung benutzten Schlauchleitungen müssen der ÖNORM EN 12115:2021 05 01 (Gummi- und Kunststoffschläuche und -schlauchleitungen für flüssige oder gasförmige Chemikalien - Anforderungen) oder der ÖNORM EN 13765:2018 08 01 (Thermoplastische, mehrlagige (nicht vulkanisierte) Schläuche und Schlauchleitungen für die Förderung von Kohlenwasserstoffen, Lösungsmitteln und Chemikalien - Spezifikation) oder der ÖNORM EN ISO 10380:2013 03 01 (Rohrleitungen - Gewellte Metallschläuche und Metallschlauchleitungen) entsprechen. Sie müssen mindestens einmal pro Jahr entsprechend den Angaben des jeweiligen Herstellers durch hierfür von der zuständigen Behörde zugelassene Personen nach Tabelle A.1 der ÖNORM EN 12115:2021 05 01 oder Abschnitt 8 und Anhang K der ÖNORM EN 13765:2018 08 01 (laufende Prüfung) geprüft werden. Eine Bescheinigung über diese Prüfung muss sich auf der Anlage befinden.“

Erläuterungen zu § 13

§ 13 Abs. 4a: Die Bestimmungen bezüglich Schlauchleitungen wurden aus dem ADN übernommen. Da sie im ADN mittlerweile aktualisiert wurden, sind sie auch in der SchAVO zu aktualisieren. Für den Umschlag von verflüssigtem Erdgas (LNG) werden die diesbezüglichen Anforderungen des ADN übernommen.

e) § 30 (Anlagen, die für den Aufenthalt von Personen bestimmt sind)

„(3a) Abweichend von Abs. 3 gelten für schwimmende Anlagen einfacher Bauart (z. B. Aussichts- oder Badeplattformen), die für den Aufenthalt von mehr als 12 Personen bestimmt sind, auf Gewässern, deren Strömungsgeschwindigkeit 0,2 m/s nicht übersteigen kann, für die Festigkeit, die Intaktabilität sowie die Leckstabilität die Anforderungen gemäß § 14, wenn diese schwimmenden Anlagen

1. Aufbauten auf maximal 10 % der gesamten Nutzfläche aufweisen,
2. keine Verbrennungskraftmaschinen oder Heizungsanlagen an Bord haben,
3. elektrische Anlagen mit einer Anschlussleistung von nicht mehr als 5 kW an Bord haben, sowie
4. keine Tanks für brennbare Flüssigkeiten an Bord haben.

Die Summe der freien Durchgangsbreiten aller Zugangsstege zu solchen Anlagen muss mindestens 0,02 m je Person für die maximal zulässige Anzahl von Personen an Bord betragen. Die Bestimmungen des § 17 Abs. 4 bleiben unberührt.

„(4) Für schwimmende Anlagen, die für den Aufenthalt von mehr als 12 Personen bestimmt sind, können für die nicht von Abs. 3 umfassten Bereiche, insbesondere für die Konstruktion von Aufbauten über dem Schottendeck, zulässige Baumaterialien und Festigkeit (Baustatik), Brandschutz und Explosionsschutz, Sicherheitsorganisation und Fluchtwege, Haustechnik einschließlich Heizungsanlagen, Elektroinstallation, Wasserversorgung, Abwasserentsorgung sowie Arbeitnehmerschutz, ausgenommen nautische Ausrüstung und Verhefteeinrichtungen, wahlweise die Bestimmungen

1. der auf Grund des § 109 Abs. 7 des Schifffahrtsgesetzes erlassenen Verordnungen hinsichtlich der schiffbaulichen Anforderungen für Fahrgastschiffe oder
2. der für den jeweiligen Verwendungszweck (z. B. Restaurants, Hotels, Bühnen, Ausstellungsräume, Wohneinrichtungen etc.) anwendbaren Bestimmungen für den Hochbau

angewendet werden. Die Wahlmöglichkeit ist dabei auf das gesamte Regelwerk gemäß Z 1 oder 2 eingeschränkt. Eine Vermischung einzelner Bestimmungen aus beiden Regelwerken ist nicht zulässig, ausgenommen die subsidiäre Anwendung für Bereiche, die vom ausgewählten Regelwerk nicht abgedeckt sind.“

(5) Mindestens ein Zugang zu Anlagen, die für den Aufenthalt von mehr als 12 Personen zugelassen sind, ist gemäß den Bestimmungen des § 17 Abs. 2 bis 6 auszuführen. Wenn der

Zugang durch einen Brand auf der Anlage blockiert werden kann, ist ein zweiter Zugang, der als Fluchtweg zu bezeichnen ist, mit folgender nutzbaren Mindestbreite erforderlich:

- 1. für höchstens 20 Personen: 1,0 m;*
- 2. für höchstens 120 Personen: 1,2 m;*
- 3. bei mehr als 120 Personen erhöht sich die Breite nach Z 2 für je weitere zehn Personen um jeweils 0,1 m.*

Erläuterungen zu § 13

- § 30 Abs. 1, 3, 3a, 3b und 5: Die bisherigen Anforderungen sind in manchen Situationen als überzogen anzusehen (Beispiel: Aussichtsplattformen auf Seen). Ergänzungen betreffen Bestimmungen für schwimmende Anlagen einfacher Bauart (Abs. 3a).
- Hinsichtlich des Abs. 5 erfolgt aufgrund der Stellungnahme des Bundesministeriums für Arbeit und Wirtschaft eine Angleichung an § 18 Abs. 1 der Verordnung der Bundesministerin für Arbeit, Gesundheit und Soziales, mit der Anforderungen an Arbeitsstätten und an Gebäuden auf Baustellen festgelegt und die Bauarbeiterschutzverordnung geändert wird (Arbeitsstättenverordnung - AstV), BGBl. II Nr. 368/1998 in der Fassung BGBl. II Nr. 309/2017.

f) Weitere Änderungen

- § 2 Z 3 und 7: Gemäß dem internationalen Übereinkommen über die Beförderung gefährlicher Güter auf Binnenwasserstraßen (ADN) gilt zwar die Versorgung von Fahrzeugen mit Betriebsstoffen (der Bunkervorgang) nicht als Umschlag. Die Befüllung einer schwimmenden Versorgungsanlage durch ein Tankschiff gilt jedoch als Umschlag und unterliegt den Bestimmungen des ADN. Zur Aufhebung des Widerspruchs sind die Begriffsbestimmungen in der Schifffahrtsanlagenverordnung zu ergänzen.
- § 9 Abs. 3: Anstelle der Wortfolge „keine Verunreinigung der Gewässer hervorrufen“ wird im Sinne eines Gleichklanges mit § 31 WRG stattdessen auf die Wortfolge „eine Gewässerverunreinigung vermieden wird“ zurückgegriffen.
- § 14 Abs. 3: Der Entfall der Formulierung ist darauf zurückzuführen, dass jeder Schwimmkörper unter bestimmten Bedingungen sinken oder kentern kann und diese Anforderungen somit in der Praxis nicht erfüllbar ist.
- § 14 Abs. 5: Durch den Verweis auf die entsprechende Bestimmung des ES-TRIN werden auch SOLAS-Rettungsringe zulässig.
- § 17 Abs. 4 Z 5 lit. a: Die derzeitige Formulierung lässt Interpretationsspielraum, ob der Handlauf als Durchzug zählt. Es erfolgt daher eine Anpassung an die Formulierung der ÖNORM EN 711 (Fahrzeuge der Binnenschifffahrt - Geländer für Decks und Gangborde - Anforderungen, Bauarten und Typen).
- § 17 Abs. 7: Aufgrund der bisherigen Formulierung dieser Bestimmung musste stets eine Person, die in einem Dienstverhältnis des entsprechenden Schifffahrtsunternehmens stand bzw. eine betraute Person nach § 41 SchFG zur Verfügung stehen, damit die rechtliche Vorgabe eingehalten werden konnte. Durch die neue Formulierung sollen nun im Sinne einer erhöhten Flexibilität auch sonstige Personen zur Erfüllung dieser Aufgaben herangezogen werden können.
- § 17 Abs. 15: Durch die Herauslösung des Begriffes „Abwässer“ vom Begriff „Abfälle“ soll klargestellt werden, dass diese nicht unter den Begriff „Abfälle“ fallen, sondern eine eigenständige Kategorie darstellen. Anstelle der Wortfolge „keine Verunreinigung der Gewässer hervorrufen“ wird im Sinne eines Gleichklanges mit § 31 WRG stattdessen auf die Wortfolge „eine Gewässerverunreinigung vermieden wird“ zurückgegriffen.
- § 23 Abs. 3 und 4: Die Abs. 3 und 4 entfallen an dieser Stelle, werden jedoch dem § 3 mit dem Ziel des Wegfalles der Einschränkung der Anwendung auf Seen angefügt.
- § 57 Abs. 8: Übergangsbestimmung von zwei Jahren für die Planung der Investitionen und Durchführung der Anpassungen.

Zu Artikel 4 - Änderung der Verordnung betreffend schifffahrtspolizeiliche Regelungen für March und Thaya

§ 3 Abs. 1 Z 1 bis 4 (Ausnahmen)

Durch diese Anpassung an die Änderung der entsprechenden Bestimmung in § 20.06 Z 2 WVO werden nun auch von der Wasserstraßenverwaltung beauftragte Auftragnehmer vom Verbot der Schifffahrt auf der March mit Fahrzeugen mit Maschinenantrieb ausgenommen. Weiters werden nun auch Fahrzeuge der Fischereiaufsicht von diesem Verbot ausgenommen.

Zu Artikel 5 - Änderung der Schiffsbetriebsverordnung

- **§§ 10 bis 15, § 21 (Unionsbefähigungszeugnis für Decksfrau bzw. Decksmann, Steuerfrau bzw. Steuermann, Untersuchung zum Nachweis der medizinischen Tauglichkeit)**

Im Rahmen der Umsetzung der Richtlinie 2017/2397/EU wurden in der Verordnung über den Betrieb von Fahrzeugen auf Binnengewässern (Schiffsbetriebsverordnung - SchBV), die Anforderungen an den **Nachweis der medizinischen Tauglichkeit strenger normiert**, als in der genannten Richtlinie vorgesehen: Konkret muss derzeit gemäß SchBV bei jeder Ausstellung eines Zeugnisses die Tauglichkeit durch ein aktuelles ärztliches Gutachten nachgewiesen werden. Ziel der Richtlinie 2017/2397/EU war es jedoch die Anforderungen an die Tauglichkeit zu erhöhen, aber die Häufigkeit der Untersuchungen zu reduzieren. Da diese überschießende Regelung in der SchBV einen Nachteil für die österreichische Schifffahrt darstellt, ist sie zu korrigieren.

- **§ 30 Abs. 7 (Körperliche und geistige Eignung)**

Da die Untersuchung betreffend ausreichendes Farbunterscheidungsvermögen von **Augenoptikerinnen bzw. Augenoptikern** als Sachverständigen in dieser Angelegenheit ebenfalls uneingeschränkt durchgeführt werden kann erfolgt eine **Erweiterung der Bestimmung auf diese Berufsgruppe**.

Quelle:

Mag. Paul Blachnik, Fachverband der Autobus-, Luftfahrt- und Schifffahrtunternehmungen, Berufsgruppe Schifffahrt, vom 4. Juli 2023