



Bundesministerium für Verkehr,
Innovation und Technologie
Abteilung IV/W1
Radetzkystraße 2
1030 Wien

Per Email: w1@bmvit.gv.at
w2@bmvit.gv.at

Wien, am 2. August 2018

Stellungnahme zur Novelle der Schifffahrts- und Schifftechnikverordnungen, zu Schifffahrtsrechtsnovelle und Novelle der Wasserstraßen-Verkehrsordnung

Sehr geehrte Damen und Herren!

Die Bundeskammer der ZiviltechnikerInnen bedankt sich für die Übermittlung des Verordnungsentwurfs und erlaubt sich dazu folgende Stellungnahme abzugeben:

1. **Ausrüstung von Sportfahrzeugen** (*Anlage 3, Artikel 13.02 Abs. 6 und Anlage 4, Artikel 2.04 lit. b und c zur Schifftechnikverordnung; § 30 Z 1 lit. b und c Seen- und Fluss-Verkehrsordnung; § 11.11 Z 1 lit. b und c Wasserstraßen-Verkehrsordnung*)

Die Anforderungen an die Länge der Ankerleinen und -ketten sehen eine Unterscheidung zwischen Sportfahrzeugen mit einer Länge über alles bis zu 8 m und einer Länge über alles über 8 m vor. Die Festlegung des Grenzwertes von 8 m bricht aus der sonst üblichen Systematik aus, die eine Größendifferenzierung bei Sportbooten meist bei 10 m ansetzt (vgl. Anlage 3, Artikel 13.01 und Anlage 4, Artikel 2.04 lit. d Schifftechnikverordnung idgF; § 30 Z 2 SFVO, § 11.11 Z 2 WVO). Die Einführung eines zusätzlichen, **von der „allgemeinen 10m-Systematik“** abweichenden Längengrenzwerts birgt die Gefahr von Irrtümern und Verwechslungen in sich. Die Bundeskammer spricht sich daher für eine Beibehaltung der sonst üblichen Längenwertesystematik aus.

■ 2. *Änderung der Schiffstechnikverordnung*

- ***Ad Anlage 3, Artikel 2.01***

Die Bundeskammer spricht sich für eine Beibehaltung des bisherigen Art 2.01 lit. a in Anlage 3 der Schiffstechnikverordnung aus. Die bisherige Anforderung gilt bei Vorhandensein eines Wendeanzeigers und sollte in diesem Fall auch beibehalten werden, um einen korrekten Einbau und eine sichere Funktion zu gewährleisten. Für Fahrzeuge ohne CE-Kennzeichnung sollte die Anforderung überdies neu aufgenommen werden (z.B. in Anlage 3, Artikel 6.01).

- ***Ad Anlage 3, Artikel 13.02***

Aus technischer Sicht ist es nicht nachvollziehbar, warum Abs. 4 gestrichen werden soll. Dieser sah vor, dass Anker aus Gusseisen nicht zulässig sind. Gusseisen neigt im Gegensatz zu Stahlguss oder geschmiedetem Stahl zu Sprödbruch und ist überdies deutlich korrosionsanfälliger. Gusseisen scheint daher als Material für Anker nicht geeignet. Das bisher gültige Verbot sollte in Analogie zu den europaweit gültigen technischen Anforderungen für Binnenschiffe (ES-TRIN) daher auch für Fahrzeuge beibehalten werden, die nicht unmittelbar in den Geltungsbereich des europäischen Regelwerks fallen.

- ***Ad Anlage 3, Kapitel 19, Sonderbestimmungen für Fahrzeuge der Kategorie 2, die zur Beförderung von Fahrgästen bestimmt sind***

In Kapitel 19 sollten im Interesse der Sicherheit von Personen konkrete Anforderungen an Stabilität und Schwimmfähigkeit aufgenommen werden. Die Bundeskammer regt an, dass der Nachweis ausreichender Stabilität und Schwimmfähigkeit wahlweise gemäß den Bestimmungen des Artikels 19.03 in Verbindung mit Artikel 19.15 Abs. 1 des ES-TRIN oder gemäß den Anforderungen der internationalen Normenreihe ÖNORM EN ISO 12217:2017, mindestens Auslegungskategorie C, geführt werden können sollte.

3. *Änderung der Wasserstraßen-Verkehrsordnung*

- ***Ad § 16.02 Z 4***

Der Entwurf sieht die Erlaubnis für Amphibienfahrzeuge vor, Wasserstraßen zu befahren. Durch die im Entwurf angeführten Kriterien zur Nutzung von Amphibienfahrzeugen wird zwar der Nutzerkreis weitestmöglich eingeschränkt, hinsichtlich der Gewährung der Personensicherheit bleiben jedoch Fragen offen. Es ist nicht abschließend nachvollziehbar, wie aus einer Zulassung nach kraftfahrrechtlichen Vorschriften die Fahrtauglichkeit im Sinne des § 107 des Schifffahrtsgesetzes bzw. auch die Erfüllung der Kriterien für die Benutzung der Wasserstraße gemäß § 1.06 WVO abgeleitet werden sollen.

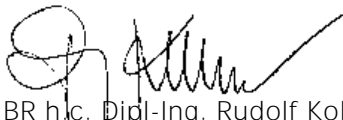
Amphibienfahrzeuge scheinen zum Einsatz bei stärkerer Strömung und im Verkehr von Fahrzeugen und Verbänden der Großschifffahrt mit entsprechender Wellenbildung aus schiffstechnischer Sicht nicht ohne Einschränkung geeignet, insbesondere aufgrund der geringen erzielbaren Fahrgeschwindigkeit sowie des geringen Freibords. Die Bundeskammer regt daher an, die Verwendung von Amphibienfahrzeugen zumindest auf Streckenabschnitten zu verbieten, die

■ aufgrund der anspruchsvollen nautischen Bedingungen gemäß § 119 Abs. 2 Schiffahrtsgesetzes besondere Streckenkenntnisse erfordern. Zusätzlich erscheinen Beschränkungen bei bestimmten meteorologischen und/oder hydrologischen Bedingungen sinnvoll.

- § 20.01 Z 5

Im Interesse der Sicherheit der Schifffahrt und von Personen sollte die Beschränkung der Schifffahrt bei hohen Wasserständen auch auf Schwimmkörper (insbesondere Waterbikes und Amphibienfahrzeuge) und Wasserflugzeuge (§ 16.02) ausgedehnt werden.

Mit freundlichen Grüßen



BR h.c. Dipl.-Ing. Rudolf Kolbe
Vizepräsident