

Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt,  
Energie, Mobilität, Innovation und Technologie  
zH Herrn Mag. Andrej Joch  
Radetzkystraße 2  
1030 Wien

Per E-Mail an: w2@bmk.gv.at

Wien, am 02. Jänner 2023

**Stellungnahme zum Entwurf der Schifffahrtsrechtsnovelle-Verordnung 2022  
GZ: 2022-0.453.942**

Sehr geehrte Damen und Herren!

Die Bundeskammer der Ziviltechniker:innen bedankt sich für die Übermittlung des oben genannten Entwurfs und erlaubt sich dazu folgende Stellungnahme abzugeben:

Zu § 3 Abs. 1 der Schifffahrtsanlagenverordnung:

Es wird angeregt, den Entfall der Bestimmung, nach der die Entfernung von Verklausungen nicht als Einbringung gilt, nochmals zu prüfen. Es scheint hier ein gewisses Risiko eines Missverständnisses seitens des BML zu bestehen, da die in den erläuternden Bemerkungen erwähnte schriftliche Mitteilung des BML auch dahingehend interpretiert werden könnte, dass das BML davon ausgeht, dass Verklausungen an schwimmenden Anlagen vollständig aus dem Gewässer entfernt und danach anderweitig (auf Kosten des Anlagenbetreibers) entsorgt werden. In der Praxis wird jedoch häufig so vorgegangen, dass Verklausungen zwar vorerst aus dem unmittelbaren Anströmbereich entfernt werden, danach aber entweder seitlich oder stromab der Anlage wieder in das Gewässer eingebracht werden. Im Interesse der Rechtssicherheit für die Anlagenbetreiber wäre daher die Beibehaltung der bisherigen Klarstellung wünschenswert. Gegebenenfalls könnte die Klarstellung folgendermaßen noch weiter präzisiert werden: „Die Entfernung **bzw. Umlagerung** von Verklausungen gilt nicht als Einbringung“.

Zu § 17 Abs. 4 Z 5 lit. a) der Schifffahrtsanlagenverordnung:

Es wird angeregt, statt der vorgeschlagenen Präzisierung der Anforderungen an das Geländer analog zu Artikel 19.06 Nr. 10 Buchstabe a) des ES-TRIN auf die Europäische Norm EN 711:2016, Bauart PF, PG oder PZ zu verweisen.

Zu § 30 Abs. 3 der Schifffahrtsanlagenverordnung:

In der Praxis hat sich gezeigt, dass im Hinblick auf den Zusammenhang mit den Anforderungen des § 30 Abs. 4 eine präzisere Abgrenzung der Schnittstellen zwischen

- der Anwendung der schiffbaulichen Vorschriften und der Vorschriften für den Hochbau wünschenswert wäre.

Aus schiffstechnischer Sicht sollten folgende Elemente/Bereiche zwingend der Anwendung der schiffbaulichen Vorschriften unterworfen werden, wobei für die Nachweise der Festigkeit, der Stabilität sowie der Schwimmlage (Sicherheitsabstand und Freibord) Lasten aus Aufbauten und Einrichtungen bzw. Ausrüstungen, für die nicht die schiffbaulichen Vorschriften zur Anwendung gelangen, zu berücksichtigen sind:

- Konstruktion des Schiffskörpers, insbesondere zulässige Baumaterialien und Längs-, Quer- und lokale Festigkeit bis zum Schottendeck
- Stabilität (Intaktstabilität und Leckstabilität sowie wasserdichte Unterteilung des Schiffskörpers),
  - o für das Windmoment sollte nicht der Winddruck gemäß Artikel 19.03 Nr. 5 des ES-TRIN, sondern der Basiswinddruck gemäß ÖNORM EN 1991-1-4 und ÖNORM B 1991-1-4 angewendet werden
  - o der Nachweis der Leckstabilität im Fall eines Bodenlecks könnte entfallen, da bei schwimmenden Anlagen ein Bodenleck in der Praxis allenfalls dann auftreten könnte, wenn die Anlage aufgrund zu niedrigen Wasserstands bereits am Gewässerboden aufliegt – und auch dann nur, wenn der Gewässerboden eine entsprechend harte und kantige Struktur aufweist, die ohne Relativbewegung dazu geeignet ist, die Bodenbeplattung durchzudrücken
- Nautische Ausrüstung und Verhefteeinrichtungen
- Sicherheitsabstand und Freibord

Für folgende Elemente/Bereiche könnten wahlweise die schiffbaulichen Vorschriften oder die einschlägigen Vorschriften für den Hochbau (d.h. insbesondere lokale Bauordnungen der Länder bzw. OIB-Richtlinien) angewendet werden:

- Konstruktion von Aufbauten über dem Schottendeck, insbesondere zulässige Baumaterialien und Längs-, Quer- und lokale Festigkeit
- Brandschutz und Explosionsschutz
- Sicherheitsorganisation und Fluchtwege
- Haustechnik, einschließlich Heizungsanlagen, Elektroinstallation, Wasserversorgung, Abwasserentsorgung etc.
- Arbeitnehmerschutz (ausgenommen nautische Ausrüstung und Verhefteeinrichtungen)

Es sollte ausdrücklich klargestellt werden, dass die Wahlmöglichkeit sich nur auf die Wahl des anzuwendenden gesamten Regelwerks bezieht und eine Vermischung einzelner Bestimmungen verschiedener Regelwerke nicht zulässig ist. Akzeptabel wäre allenfalls eine subsidiäre Anwendung des nicht ausgewählten Regelwerks für Bereiche, die vom ausgewählten Regelwerk nicht abgedeckt werden.

#### Zu § 30 Abs. 3a der Schifffahrtsanlagenverordnung:

Bezogen auf § 30 Abs. 3a Schifffahrtsanlagenverordnung wird angeregt, dass die Nachweise der hinreichenden Festigkeit der Schwimmkörper und der Decksflächen sowie der Intaktstabilität nach dem Stand der Technik von Ziviltechniker:innen mit einschlägiger Befugnis erbracht werden können. Dies aus dem Grund, dass seit den 1980er Jahren keine akademische Ausbildung für Schiffstechnik in Österreich mehr möglich ist. Daher ist die Formulierung Zivilingenieur für Schiffstechnik durch Ziviltechniker:innen mit einschlägiger Befugnis zu ersetzen.

■  
■  
Die beabsichtigte Erleichterung der Anforderungen für Anlagen auf Seen wird grundsätzlich begrüßt. Es wird dennoch angeregt, zur Klarstellung und Abgrenzung gegenüber der Anwendung von Normen zB aus dem Bereich des allgemeinen Stahl- oder Behälterbaus statt auf den Stand der Technik in Analogie zu Artikel 3.01 des ES-TRIN auf die Regeln der Schiffbautechnik abzustellen.

Ebenso wird angeregt, auch für Anlagen auf Gewässern, deren Strömungsgeschwindigkeit 0,2 m/s nicht übersteigen kann, die Wahlmöglichkeit zwischen den schiffbaulichen Vorschriften und den Vorschriften für den Hochbau, wie zu § 30 Abs. 3 vorgeschlagen, zu präzisieren.

Zu § 14 der Schifffahrtsanlagenverordnung:

Über die vom vorliegenden Änderungsvorschlag umfassten Änderungen der Schifffahrtsanlagenverordnung hinaus wird angeregt, anlässlich der laufenden Novellierung die Anforderungen des § 14 an schwimmende Schifffahrtsanlagen hinsichtlich der Anforderungen an die Intakt- und Leckstabilität zu präzisieren und auch transparente Anforderungen an Sportanlagen aufzunehmen.

Für die Intakt- und Leckstabilität von schwimmenden Schifffahrtsanlagen könnte auf die Bestimmungen der ÖNORM EN 14504 verwiesen werden (4.3.2 und 4.3.3), wobei anzumerken ist, dass aus dem Blickwinkel der Stabilität (nicht für die Decksfestigkeit) die in der Norm angegebene Verkehrslast von 5,0 kN/m<sup>2</sup> als überzogen anzusehen ist (vgl. Artikel 19.03 Nr. 4 des ES-TRIN – 3,75 Personen à 75 kg je m<sup>2</sup> = 3,75\*75\*9,81 = 2.759 N/m<sup>2</sup> ≈ 2,8 kN/m<sup>2</sup>).

Für Sportanlagen wird vorgeschlagen, die zulässige Belastung so festzulegen, dass die Grenzwerte gemäß 4.3.2 und 4.3.3 der ÖNORM EN 14504 eingehalten werden können. Von einer Festlegung von Mindestlasten sollte abgesehen werden, da feste Werte insbesondere bei Anlagen mit geringen Dimensionen (zB Einsetzanlagen für Ruderboote) problematisch sein können und zu unnötig großen Abmessungen der Anlagen führen würden. Eine Festlegung der maximalen Personenanzahl, bei der die Einhaltung der Stabilitätsgrenzwerte der ÖNORM EN 14504 gewährleistet ist, kann für Sportanlagen als ausreichend sicher angesehen werden.

Mit bestem Dank für die Berücksichtigung der Stellungnahme und freundlichen Grüßen



BR h.c. Dipl.-Ing. Klaus Thüriedl  
Vizepräsident