

ÖSTERREICHS FISCHEREI · HEFT 7/8, JULI-AUGUST 1961  
ZEITSCHRIFT FÜR DIE GESAMTE WIRTSCHAFTS- UND SPORTFISCHEREI,  
FÜR GEWÄSSERKUNDLICHE UND FISCHEREIWISSENSCHAFTLICHE FRAGEN

---

Arbeiten aus dem Bundesinstitut  
für Gewässerforschung und Fischereiwirtschaft Scharfling am Mondsee

DR. WILHELM EINSELE

NOCH IST ZEIT! — ZUR FRAGE  
DES NATUR- UND FISCHEREIGERECHTEN AUSBAUES  
DER INN- UND DONAUSTAUE

SEITE 93

---

DR. JENS HEMSEN

DIE NEUE SEENVERKEHRSORDNUNG

SEITE 112

---

DR. ELISABETH DANECKER

ZWEI VON DEN FISCHEN BEGEHRTE GERICHTE —  
EINTAGSFLIEGEN UND STEINFLIEGEN

SEITE 121

DR. JENS HEMSEN:

## Die neue Seenverkehrsordnung

Nach längeren Beratungen, an denen zu den einschlägigen Paragraphen auch das Bundesinstitut und Vertreter des Österreichischen Fischereiverbandes maßgeblich mitgewirkt hatten, wurde am 21. April 1961 das neue Gesetz über die Regelung des Schiffsverkehrs auf Seen (Seenverkehrsordnung), das die zeitlich und örtlich weit verstreuten alten Gesetze und Verordnungen ablöst, im 23. Stück des Bundesgesetzblattes veröffentlicht. Die ältesten gesetzlichen Bestimmungen waren die Schiffahrts- und Seepolizeiordnung für die oberösterreichischen und salzburgischen Seen vom 12. Dez. 1893 mit allen auf dieser Grundlage erlassenen Kundmachungen und Verordnungen und die Schiffahrts- und Seepolizeiordnung für die Seen Kärntens vom 12. Mai 1897, samt den dazu erlassenen Verordnungen. Diese nun fast 70 Jahre alten Gesetze waren naturgemäß uneinheitlich, überholt und stimmten vielfach mit den Erfordernisse des modernen Verkehrs nicht überein. Im neuen Gesetz sind einerseits die bundeseinheitlichen Verkehrsregeln auf allen Seen zu begrüßen, andererseits die Länderkompetenz in Bezug auf spezielle, die einzelnen Seen oder Seeteile betreffende Vorschriften und Verbote.

So erfreulich es ist, daß rücksichtslose Motorbootfahrer in die Schranken gewiesen werden, so müssen sich natürlich auch die Führer von Fischerbooten genau wie alle anderen an die vorgeschriebenen Verkehrsregeln halten.

### I. Abschnitt: Allgemeine Bestimmungen.

In § 4 werden die Pflichten des Führers eines Wasserfahrzeuges behandelt; die Abs. (3) bis (5) lauten:

(3) Der Führer eines Wasserfahrzeuges mit maschinellm Antrieb hat dafür zu sorgen, daß es nicht mehr Rauch oder üblen Geruch erzeugt, als bei ordnungsgemäßem Zustand und sachgemäßem Betrieb unvermeidbar ist. Das Fahren mit nicht dem jeweiligen Stand der Technik entsprechend gedämpftem Betriebsgeräusch ist verboten. Das Betriebsgeräusch darf keinesfalls 70 Phon, gemessen in einem Seitenabstand von 25 m, übersteigen.

(4) Der Führer eines Wasserfahrzeuges mit maschinellm Antrieb hat ferner dafür zu sorgen, daß eine Verunreinigung des Seewassers

durch Fette, Öle, ölhaltiges Bilgewasser, insbesondere auch bei Treibstoffübernahme und Ölwechsel, unterbleibt. Bei Betriebsstörungen und Unfällen, in deren Verlauf eine Verölung des Seewassers eintritt oder eintreten kann, hat der Führer des Wasserfahrzeuges zu veranlassen, daß Abhilfe- bzw. Vorsichtsmaßnahmen raschest eingeleitet werden.

(5) Der Führer eines Wasserfahrzeuges hat dafür zu sorgen, daß eine Gefährdung von Menschen oder Sachen durch das von ihm geführte Wasserfahrzeug und den von diesem verursachten Wellenschlag unterbleibt; er hat insbesondere den erforderlichen Abstand einzuhalten und die Fahrgeschwindigkeit entsprechend zu regeln.

Derzeit wird es wahrscheinlich wenig Möglichkeiten geben, das Betriebsgeräusch der verschiedenen Bootsmotoren überprüfen zu lassen, aber es sollte der Ehrgeiz jedes Fischers sein, möglichst wenig Lärm mit seinem Boot zu verursachen. Im Abs. (5) liegt, unbeschadet einer weiter unten stehenden präzisen Regelung auch ein allgemeiner Schutz z. B. gegen neugierige Wildlinge, die mit ihren Booten zu nahe an im Boot arbeitende Fischer herankommen und sie durch Wellenschlag gefährden können.

### II. Abschnitt. Sicht- und Schallzeichen.

Der § 6 behandelt hiebei die Positionslichter, die Boote bei unsichtigem Wetter und  $\frac{1}{2}$  Stunde nach Sonnenuntergang bis  $\frac{1}{2}$  Stunde vor Sonnenaufgang zu führen haben. Sonnenunter- und -aufgang sind hier wohl kalendermäßig zu verstehen und nicht das tatsächliche Versinken hinter irgendeinem den Horizont zufällig verändernden größeren Gebirge; bei kleineren Bergen oder Bergzügen macht die Zeitdifferenz oft nur wenige Minuten aus, sodaß das tatsächliche mit dem kalendermäßigen Versinken fast zusammenfällt. Die genauen Sonnenauf- und -untergänge sind heute in jedem besseren Taschenkalender zu finden. Die genauen mindesten Sichtbarkeitsentfernungen und Winkel, innerhalb deren die Lichter zu sehen sein müssen, sind am besten aus der Abb. 1 ersichtlich. Ist das Boot unter 6 m lang, können die farbigen Seitenlichter in einer Laterne am Bug zu-

sammengefaßt werden. Leichter als mit der amtlichen Gradeinteilung sind die Sichtbarkeitswinkel der Positionslichter nach der alten Stricheinteilung der Kompaßrose zu erklären und zu verstehen: Die ganze Windrose war in 32 Strich eingeteilt, sodaß auf einen Quadranten 8 Strich entfielen. Das Buglicht muß darnach von der Mitte der Längsrichtung vorwärts nach jeder Seite 10 Strich sichtbar sein, also die beiden vorderen und je ein Viertel der hinteren Quadranten, die Seitenlichter je 10 Strich auf der Backbord- (links) oder Steuerbordseite (rechts); das blaue Hecklicht nach rückwärts jederseits 6 Strich von der Mittellinie, was den restlichen je  $\frac{3}{4}$  der beiden hinteren Quadranten entspricht. Ein geschlepptes, treibendes oder vor Anker liegendes Boot muß ein gleichmäßig nach allen Seiten mindestens 500 m weit sichtbares weißes Licht führen.

§ 7. Schallzeichen.

(1) Der Führer eines Wasserfahrzeuges mit maschinellem Antrieb hat die in den §§ 9, 10, 11, 16, 17 und 18 vorgeschriebenen akustischen Zeichen mittels einer Einrichtung zu geben, deren Schall, gemessen in einem Seitenabstand von 25 m, eine Lautstärke von mindestens 85 Phon hat und eine Lautstärke von 95 Phon nicht überschreitet.

(2) Das akustische Zeichen besteht aus Tönen gleichbleibender Höhe. Die Wasserfahrzeuge des Bundesheeres, der Bundesgendarmerie, der Bundespolizei, der Zollwache sowie des Rettungs- und Feuerlöschdienstes haben sich, wenn sie sich im Einsatz befinden, durch ein besonderes akustisches Zeichen, das aus aufeinanderfolgenden Tönen wechselnder Höhe besteht, kenntlich zu machen.

(3) Unter einem kurzen Ton ist ein Ton in der Dauer von einer Sekunde, unter einem langen Ton ein solcher in der Dauer von vier Sekunden zu verstehen. Die Pause zwischen einander folgenden kurzen Tönen muß eine halbe Sekunde, die Pause zwischen einander folgenden langen Tönen 20 Sekunden betragen.

(4) Die zur Abgabe von Schallzeichen vorgesehenen Einrichtungen dürfen nur zur Abgabe der vorgeschriebenen akustischen Zeichen betätigt werden. Die Verwendung von Sirenen untersagt.

Als Einrichtung zur Zeichengebung kommen hier elektrische oder druckluftbetriebene Hörner, einfache Signaltrompeten oder Pfeifen in Frage.

III. Abschnitt. Bestimmungen für das Verhalten im Verkehr.

§ 8. Ausweichen. Hier haben sich die alten Ausweichregeln nicht geändert, in lit. g) heißt es:

g) andere Wasserfahrzeuge haben den ihre regelmäßige Route einhaltenden Wasserfahrzeugen der Linienschiffahrt, den zur Ausübung der Berufsfischerei verwendeten und den schwer beweglichen Wasserfahrzeugen auszuweichen.

In lit. h) wird darauf hingewiesen, daß auch im Einsatz befindliche Wasserfahrzeuge des Heeres, der Gendarmerie, Polizei usw. den bevorzugten unter g) genannten Fahrzeugen auszuweichen haben.

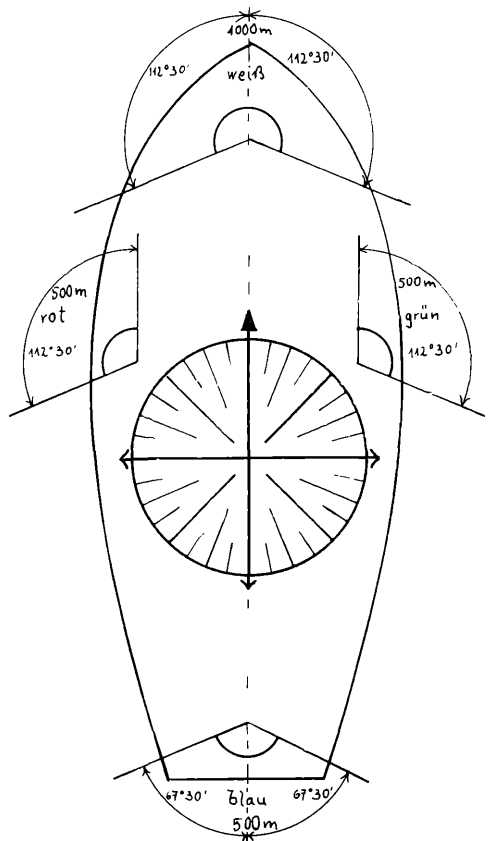


Abb. 1: Schema der Positionslichter eines Schiffes mit Angaben der Sichtbarkeitsentfernung, des Sichtbarkeitswinkels und der Farbe des Lichtes. In der Mitte eine Kompaßrose mit der alten 32-Stricheinteilung.

## §§ 9, 10, 11, 16.

Folgende Manöver müssen mit Schallzeichen angekündigt werden: Das Überholen eines anderen Fahrzeuges wird mit vier kurzen Tönen angezeigt, Abbiegen nach steuerbord (rechts) mit einem, nach backbord (links) mit zwei, Stoppen oder Rückwärtsfahren mit drei kurzen Tönen. Das Warnzeichen besteht aus einem langen Ton; es wird gegeben, um den Führer eines anderen Wasserfahrzeuges auf irgendeine Gefahr aufmerksam zu machen. Um anderen eine eigene Gefahr oder Hilfebedürftigkeit mitzuteilen, werden sechs kurze Töne gegeben.

### § 13. Unfallverhütung.

(3) Der über ein Wasserfahrzeug Verfügungsberechtigte hat es, wenn es sich führerlos in Fahrt befindet oder führerlos treibt, zu bergen. Wird dieser Verpflichtung nicht unverzüglich nachgekommen, hat das nächste erreichbare mit Angelegenheiten der Schifffahrt befaßte behördliche Organ oder die nächste Gemeindebehörde die Bergung auf Gefahr und Kosten des Verpflichteten zu veranlassen.

(5) Fischnetze dürfen nur so ausgelegt werden, daß sie die ihre regelmäßige Route einhaltenden Wasserfahrzeuge der Linienschifffahrt nicht behindern. Bei Festsetzung oder Änderung einer regelmäßigen Route der Linienschifffahrt sind die Fischereiberechtigten zu hören.

Der letzte Satz des Abs. 5 hat den Sinn, daß bei Änderung einer Schiffslinie, bei Auflassen oder Neuanlage einer Landestelle nicht dadurch unnötige Härten entstehen, daß z. B. ein Landungssteg gerade auf einem besonders guten Laichplatz gebaut wird, wenn unweit daneben ein genau so günstiger Platz für den Steg vorhanden ist, oder ergiebige Fangplätze wegen des Verbotes des Auslegens von Netzen auf den Schiffsrouten nicht mehr befischt werden könnten, wenn es möglich ist, durch geringfügige Änderung der Linienführung diese zu umgehen.

### § 12. Fahrgeschwindigkeit.

Abgesehen von den Bestimmungen der §§ 15 und 21 darf die Fahrgeschwindigkeit eines Wasserfahrzeuges, wenn es sich nicht um Hilfeleistung (§ 17) oder Einsatzfahrten des Bundesheeres, der Bundesgendarmerie, der Bundespolizei, der Zollwache sowie des Rettungs- und Feuerlöschdienstes handelt, 50 km/h und in Zeiträumen, in den gemäß § 6 Positionslichter zu führen sind, 25 km/h nicht überschreiten.

Wichtige Beschränkungen der hier angeführten Höchstgeschwindigkeiten sind aber im Abschnitt IV (Beschränkungen der Schifffahrt) § 15 zu finden:

IV. Abschnitt. Beschränkungen der Schifffahrt.  
§ 15. Schutzzonen; Schutz der Berufsfischerei.

(1) Wenn es der Schutz von Personen, von Tieren, insbesondere von Fischen, und Pflanzen sowie der Schutz der Ufer erfordert oder wenn es im Interesse Erholungsuchender geboten erscheint, Belästigungen durch Lärm, Luft- oder Wasserverunreinigung einzuschränken, kann die Schifffahrt durch Verordnung im erforderlichen Ausmaß verboten werden.

(2) Das Verbot kann sich erstrecken:

- a) auf das ganze Gebiet eines Sees,
- b) auf einzelne Teile eines Sees,
- c) auf bestimmte Zeit,
- d) auf unbestimmte Zeit
- e) auf einzelne Gattungen von Wasserfahrzeugen oder auf Wasserfahrzeuge schlechthin und
- f) auf einzelne Gattungen der Schifffahrt, wie die erwerbsmäßige Schifffahrt, die Sportschifffahrt und die der Ausübung der Fischerei oder Jagd dienende Schifffahrt.

(3) Die Verbote können nebeneinander ausgesprochen werden. Sie gelten nicht für die Eigentümer von Privatseen bezüglich der der Fischerei oder Jagd dienenden Schifffahrt und auch nicht für die Inhaber von Schifffahrtskonzessionen, die in der Schutzzone ihren Standort haben, hinsichtlich der für sie notwendigen Start- und Landegassen.

(4) Die vom Einfahrtsverbot betroffenen Wasserfahrzeuge dürfen in die Schutzzone nur in Fällen der Not einfahren.

(5) Führer von Wasserfahrzeugen müssen von ausgelegten, mit Erkennungszeichen versehenen Fischnetzen einen Abstand von mindestens 50 m einhalten, sofern die Fahrt nicht über das Netz verläuft; verläuft die Fahrt über das Netz, so ist es in der Mitte zwischen zwei Erkennungszeichen und mit einer Fahrgeschwindigkeit von nicht mehr als 10 km/h zu überqueren. Führer von Wasserfahrzeugen müssen, wenn sich von ihnen geführte Wasserfahrzeuge Wasserfahrzeugen der Berufsfische-

rei, die am Netze liegen, derart nähern, daß der Abstand zwischen den Wasserfahrzeugen auf 50 m oder weniger herabsinkt, eine Fahrgeschwindigkeit von nicht mehr als 10 km/h einhalten. Das Umkreisen von für den Fischfang eingesetzten Wasserfahrzeugen ist verboten.

(6) Die in Ausübung der Berufsfischerei eingesetzten Wasserfahrzeuge haben, wenn sie am Netze liegen, am Vorschiff gemäß der Darstellung des Anhanges 3 eine weiße, blau umrandete rechteckige Flagge zu führen, die die Größe von 60×40 cm hat und im Mittelfeld ein rotes Rechteck in der Größe von 20×10 cm trägt. Der Abstand des roten Rechteckes von der blauen Umrandung muß an den längeren Seiten je 7 cm, an den kürzeren Seiten je 12 cm betragen. Die blaue Umrandung muß eine Breite von 8 cm haben.

(7) Die Führung der im Abs. 6 umschriebenen Flagge ist nur Berufsfischern in Ausübung ihres Berufes gestattet.

Hier wird es Sache der Fischereireviere der Seen sein müssen, bei der zuständigen Landesregierung möglichst bald Vorschläge einzubringen, in denen der Schutz bestimmter Uferstrecken zu fordern ist. Selbstverständlich nicht wahllos, sondern wirklich nur dort, wo berücksichtigungswürdige Laichplätze liegen. Zu den besonders geschützten Fischerbooten gehören diejenigen, deren Insassen mit Arbeiten am Fanggerät (Netz) befaßt sind, worunter auch solche Boote zu verstehen sind, die ein Netz in langsamer Fahrt schleppen, was aus dem Abs. 7 ersichtlich ist.

Bei den seinerzeitigen Beratungen zu diesem Gesetz in Scharfling am Mondsee wurde gegen die Aufzählung der Fischerei im § 15 Abs. (1) lit f) Stellung genommen, da befürchtet wurde, daß damit die Fischerei auf irgendwelchen Gewässern direkt erschwert oder unmöglich gemacht werden könnte. Wenngleich solche Befürchtungen nicht vollkommen von der Hand gewiesen werden können, sind solche Verbote doch wohl kaum zu erwarten, da sie einem indirekten Berufsausübungsverbot gleichkämen, denn nur für Berufsfischer würde sich ein solches Verbot auswirken, für Sportfischer wäre sie dagegen eine durchaus übliche Einschränkung. Derartige Verbote könnten auch nur vom Landes-

hauptmann erlassen werden und in etwaigen Fällen ist selbstverständlich den Fischern die Möglichkeit gegeben, über die Landwirtschaftskammern derartige Maßnahmen zu verhindern. Eher kann dadurch ein Motorbootbetrieb verboten werden, der sich als Fischereibetrieb tarnen möchte.

VII. Abschnitt. Sondervorschriften für Wasserfahrzeuge mit maschinellem Antrieb und für den Wassersport.

#### § 21. Schutz der Uferzone.

(1) Die Führer fahrender Wasserfahrzeuge mit maschinellem Antrieb haben die von ihnen geführten Wasserfahrzeuge — die Zu- und Abfahrt ausgenommen — an mehr als 400 m breiten Stellen des Sees mindestens 200 m vom Ufer entfernt, an weniger als 400 m breiten Stellen des Sees in der Mitte des Sees zu halten. An weniger als 400 m breiten Stellen des Sees darf in der Mitte des Sees die Fahrgeschwindigkeit von 25 km/h nicht überschritten werden.

(2) Führer von Wasserfahrzeugen mit maschinellem Antrieb dürfen bei der Zu- und Abfahrt innerhalb einer 200 m breiten Uferzone, ausgenommen in den für den Wassersport (§ 23) bewilligten Start- und Landegassen, die Fahrgeschwindigkeit von 10 km/h nicht überschreiten. An weniger als 400 m breiten Stellen des Sees gilt die Geschwindigkeitsbeschränkung bis zur Erreichung der Seemitte.

(3) Führer von Wasserfahrzeugen mit maschinellem Antrieb haben beim Landen und Auslaufen die Uferzone auf möglichst kurzem Wege zu durchfahren.

(4) Führer von Wasserfahrzeugen der erwerbsmäßigen Schifffahrt und der für den Fischfang eingesetzten Wasserfahrzeuge sind von den Bestimmungen des Abs. 3 ausgenommen, wenn sie eine Fahrgeschwindigkeit von nicht mehr als 10 km/h einhalten.

(5) Wasserfahrzeuge mit maschinellem Antrieb, die zu Hilfe eilen, und die im Einsatz befindlichen Wasserfahrzeuge des Bundesheeres, der Bundesgendarmerie, der Bundespolizei, der Zollwache und des Feuerlöschdienstes sind von den Bestimmungen des Abs. 1, 2 und 3 ausgenommen.

Die Geschwindigkeitsbeschränkungen sind vollkommen eindeutig, in einem Uferabstand bis zu 200 m dürfen Motorboote jeder Art (also auch Fischerboote!), nur mit einer Geschwindigkeit bis zu 10 km/h fahren. Aus dem Text geht weiterhin eindeutig hervor, daß Wasserskifahrer nicht an jeder beliebigen Stelle des Ufers starten dürfen, sondern daß die Start- und Landegassen einer behördlichen

Bewilligung bedürfen. Ist der Wasserskibetrieb besonders intensiv, können für die Sportler eigene Sperrgebiete vorbehalten werden (§ 23), die dann für alle anderen Schiffe oder Badende verboten sind.

## LÄNDERVERORDNUNGEN

Bis zur Drucklegung dieses Heftes erhielten wir von folgenden Landesverordnungen zur neuen Seenverkehrsordnung Kenntnis:

Der Landeshauptmann von Salzburg erließ am 2. Juni eine Verordnung, in der ein teilweises Verbot für Motorboote auf den Salzburger Seen ausgesprochen wird.

Der § 1 lautet:

Auf den in Ziffer 5 des Anhanges 1 zur Seenverkehrsordnung angeführten Seen im Lande Salzburg mit Ausnahme des Aber- oder Wolfgangsees ist die Schifffahrt mit Wasserfahrzeugen mit maschinellem Antrieb durch Verbrennungsmotore oder durch Elektromotore mit einer Leistung von mehr als 500 Watt verboten.

Der § 2 regelt bestimmte Ausnahmen, die allgemein die Fahrzeuge der Exekutive, Fischereifahrzeuge und auf dem Zellersee überdies noch Fahrzeuge der erwerbsmäßigen Schifffahrt von den Verboten ausnehmen.

In einer späteren Verordnung (Nr. 48 vom 11. 7. 1961) werden die Beschränkungen für den Aber- oder Wolfgangsee bekanntgegeben. Sie gelten auf dem salzburgischen Teil des Sees vom 1. Mai bis 30. September.

In die Schutzzonen darf kein Fahrzeug mit Verbrennungsmotor und elektrischem Antrieb mit einer Leistung von mehr als 500 Watt einfahren. Diese Zonen betreffen Bade- und Fischereischutzgebiete, die an Hand von Plänen bei den Gemeinden St. Gilgen und Strobl bekanntgemacht wurden. In der Nacht von 23 Uhr bis 5 Uhr ist der ganze See Schutzzone. Außerdem wurden zwei Sperrzonen errichtet, in denen Wasserskifahrer allein das Recht haben, ihren Sport auszuüben.

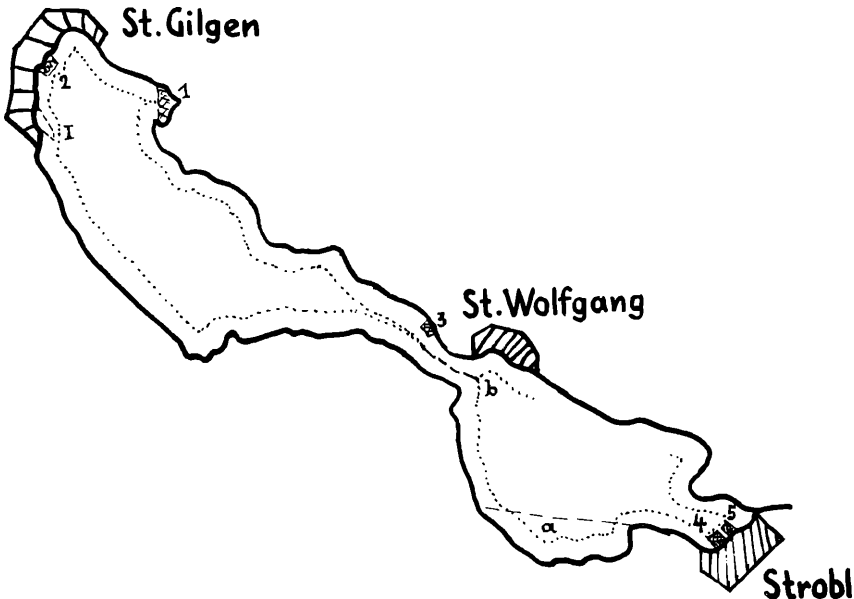


Abb. 2: Der Wolfgangsee. Punktiert die 200-m-Uferschutzzone; gekreuzt schraffiert 1–5 die Schutzzonen (1: Fürbergebucht, 2–5: Badeanstalten), strichliert a) Fischereischutzzone, b) die weniger als 400 m breite Seestelle bei St. Wolfgang; I das zu kurz geratene Sperrgebiet der Wasserskischule Engl in St. Gilgen; (nicht eingezeichnet das Sperrgebiet der Wasserskischule Steinöcker in Strobl). Die Sperrgebiete und Schutzzonen sind wegen ihrer Kleinheit nicht maßstabgetreu eingezeichnet.

Anderen Booten ist das Einfahren in die Sperrzonen verboten. In die Schutzzonen dürfen außer den Booten der Exekutive, Rettung etc. auch Fischerboote und Linienverkehrsboote einfahren, die Verbote der Sperrzone gelten nur für die Zeit zwischen 8 Uhr und 20 Uhr und nicht für die Boote der Exekutive im Einsatz.

Die insgesamt 6 Schutzzonen des Wolfgangsees sind 50 bis 150 m tief, d. h. sie liegen durchwegs innerhalb der 200 m, die als Uferschutzstreifen gelten (10 km/h); eine der Schutzzonen, die Fürbergbucht vom Bootshaus Ebner bis zum Haus Gruber, ist ungefähr halbkreisförmig mit einem Radius von etwa 200 m als einzige deutlich durch zwei Punkte (die genannten Häuser) bezeichnet, so daß auch weniger ortskundige Fahrer dieses Verbot einhalten können. Die übrigen Zonen sind nur durch ungefähre Meterangaben („etwa“ 50, 80, 150 m Uferabstand) seewärts von bestimmten Punkten oder Badeanstalten an Land bezeichnet. Ohne Bojenkennzeichnung sind allerdings die Schutzzonen praktisch bedeutungslos, da die Fahrer vorüberkommender Boote den Abstand vom Ufer nur schätzen können, was auch darin Geübten nicht leicht fällt und sie vom tatsächlichen Uferabstand um 30–40 Prozent differierende Entfernungen angeben, von Ungeübten ganz zu schweigen. Außerdem sind in den allerwenigsten Fällen die Längenausdehnung der geschützten Badebetriebe oder sonstigen Ortsbezeichnungen, wie „Zirlgut“ oder „Felmayerspitz“ bekannt. Um nicht Anordnungen von Verkehrsbeschränkungen von vornherein unausführbar zu machen und Übertretungen geradezu zu provozieren, darf es kein grobes Herumraten über Entfernungen usw. geben, sondern es müssen objektive Bezugspunkte, eben Bojen, ausgelegt werden, die Schutz- und Sperrzonen unmißverständlich kennzeichnen. Durch deutliche Zeichen muß auch der Beginn und das Ende der weniger als 400 m breiten Seestelle bei St. Wolfgang bezeichnet werden, wo sich daher Boote in der Seemitte bei einer Maximalgeschwindigkeit von 25 km/h halten müssen. Diese Zeichen könnten auch an den Ufern angebracht werden, um teurere Bojen zu ersparen.

Vergleichsweise würde es eine Stadtverwaltung als Witz empfinden, würden Verkehrsbeschränkungen, Verbote, Einbahnen etc. in ihren Straßen statt durch Verkehrszeichen nur durch die Veröffentlichung im Amtsblatt erfolgen.

Die Verordnung ist insoferne noch nicht als vollständig anzusehen, als bei Bedarf weitere Schutz- und Sperrzonen errichtet werden sollen. In einem Punkt ist die Verordnung außerdem unrichtig textiert, als die Sperrzone für den Wasserskibetrieb Engel in St. Gilgen so innerhalb der 200-m-Uferschutzzone gelegen ist, daß eigentlich kein Boot die Seemitte erreichen kann, wenn es sich streng nach dem Gesetz hält! Zwischen Sperrgebiet und Außengrenze der Uferschutzzone bleibt ein Streifen bestehen, der nur mit 10 km/h durchfahren werden darf; auch mit dem Wörtchen „etwa“ sind Wasserstreifen von 50 bis 60 m nicht zu überbrücken, weil das Ausmaße sind, die an anderer Stelle die Breite einer ganzen Schutzzone ausmachen!

Wesentlich einschneidender sind die vier Verordnungen des Landeshauptmannes von Kärnten vom 31. Mai 1961, der allerdings auch bereits die üble Verseuchung der Kärntner Seen mit Motorbooten viel stärker vor Augen hatte.

Auf dem Faaker-, Millstätter- und Weißensee ist die Schifffahrt für Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren verboten mit Ausnahme der Fahrzeuge der Exekutive, Jagd und Fischerei, sowie der erwerbsmäßigen Schifffahrt; diese Motorboote dürfen jedoch nur Viertaktmotore besitzen. Für Fahrzeuge, die am 31. Mai zugelassen waren, treten diese Verbote erst mit 1. Jänner 1964 in Kraft.

Auf dem Ossiacher- und Wörthersee gilt nunmehr ein Verbot für Wasserfahrzeuge mit Zweitaktmotoren. Für bereits zugelassene Boote beginnt das Verbot am 31. Dezember 1961, für die erwerbsmäßige Schifffahrt am 1. Jänner 1964. Ausnahmen genießen hier nur die Fahrzeuge der Gendarmerie, Polizei, Rettung und Feuerwehr.

Auf Teilen des Wörthersees, Ossiacher Sees, Millstätter Sees und des Weißensees wurden außerdem Sperrzonen ausschließlich für die Wasserskisportler errichtet, in die außer den Sportbooten keine anderen Schiffe einfahren

dürfen und in denen außerdem Badeverbot besteht. Auf sämtlichen übrigen, hier nicht genannten Seen gilt ein vollkommenes Verbot für Boote mit Verbrennungsmotoren.

Es gibt also somit keine Seen in Kärnten, auf denen nicht eine besondere Regelung des Motorbootverkehrs erfolgt, entweder im Sinne einer vollkommenen Sperre, oder eines teilweisen Verbotes bestimmter Bootstypen mit bestimmter Kraftquellen, o. ä. Nur auf diese Weise läßt sich der auf einigen Seen bereits chaotisch gewordene Bootsverkehr in halbwegs erträgliche Bahnen lenken. Es ist daher zu befürchten, daß sich ausländische oder einheimische „Motorbootnomaden“ nachdem ihnen das strenge Kärntner Gesetz keine Möglichkeiten mehr für zügellose Rasereien läßt, auf die Seen derjenigen Länder übersiedeln, die es aus Sorglosigkeit oder Unkenntnis der drohenden Gefahr noch nicht für notwendig befunden haben, für ihre Seen ähnliche Regelungen zu erlassen. Sollte das Ausbleiben einer derartigen Einschränkung aber auf den Einfluß von Leuten zurückgehen, die der primitiven Meinung sind, daß mit dem regellosen Einströmen fremder und Vermehrung der eigenen Sportmotorbootsfahrer Geld in die Fremdenverkehrskassen fließt, sollte den Verantwortlichen doch das Kärntner Beispiel zu denken geben. Auch in unserem südlichen Bundesland ist man nicht daran interessiert, Sommergäste zu verjagen, sondern nur an einem allgemein rücksichtsvollen Betragen aller, die Erholung suchen.

In diesem Zusammenhang von der Fischerei zu reden, wagt man beinahe schon nicht mehr. Für sie wirken sich zügellose Zustände auf Seen geradezu katastrophal aus, sei es durch Fischsterben, durch verminderte oder verschlechterte Fangmöglichkeiten oder Zerstörung von Netzen durch Unbekannte, usw. Schließlich haben auch die Fischer, die nur in den wenigsten Fällen eine wirtschaftlich besonders starke Gruppe darstellen — daher also für sie umso schwerer wiegende und riskantere — Investitionen vorgenommen, denn Netze, Boote und andere Fang- und Transportgeräte müssen ebenfalls bezahlt werden! Es kann nur als höchst unmoralisch — um nicht härtere Worte zu gebrauchen — bezeichnet werden, einem Berufsstand, noch dazu

einen, der uns, ähnlich dem bäuerlichen, mit Nahrung versorgt, die Ausübung seiner Tätigkeit nur aus Übermut oder Prahlucht zu erschweren oder in krassen Fällen sogar unmöglich zu machen. Niemandem würde es einfallen, statt auf einem Campingplatz, auf einem Getreidefeld zu zelten, nur weil er sich dort wohler fühlt, oder vielleicht weniger gesehen wird!

Wir möchten auf diesem Wege **d r i n g e n d** die Verantwortlichen der Landesregierung ersuchen, durch entsprechende Verordnungen die Seen ihrer Länder zu schützen und diese nicht aus irgendwelchen Gründen, kleinlichen, egoistischen und die Allgemeinheit schädigenden Interessen zu opfern!

Im **B u r g e n l a n d** ist z. Zt. für den Neusiedlersee keine neue Seenverkehrsordnung geplant, da ohnedies das Befahren des Sees mit Motorbooten generell — mit Ausnahme der Exekutive, Rettung, Gewerbe und Fischerei — verboten ist. Da das Verbot auf Grund des Naturschutzgesetzes erlassen wurde, versuchte eine Gruppe von Motorbootsfahrern eine Anfechtung der Verordnung beim Verfassungsgerichtshof, die aber verworfen wurde. Somit besteht das Verbot zurecht, und die Verordnung braucht nicht geändert oder neu gefaßt zu werden.

Niederösterreich verbant die Sportmotorboote vollkommen aus seinen Gewässern: Die Verordnungen 277 und 278 vom 7. Juli 1961 des Landeshauptmannes von **N i e d e r ö s t e r r e i c h** beschränken die Schifffahrt auf den Kampstauseen bei Thurnberg, Dobra und Ottenstein, sowie auf dem Lunzersee. Auf den Kampstauen sind Boote mit Verbrennungsmotoren für die Sportschifffahrt und Sportfischerei verboten, auf dem Lunzersee besteht nunmehr ein generelles Verbot für Boote mit maschinellem Antrieb außer für Mietboote mit Elektromotoren, die jedoch nicht schneller als 6 km/h fahren dürfen.

Für **T i r o l** wird z. Zt. eine Seenverkehrsordnung ausgearbeitet, in der alle Seen mit einer einzigen Ausnahme gesperrt werden: Der Aachensee soll in drei Zonen geteilt werden, wobei nur die mittlere in gewissem Umfang für Motorboote erlaubt sein wird.



## ZULASSUNG ZUM VERKEHR

Von der neuen Seenverkehrsordnung unberührt bleiben die Schiffsführerverordnung und die Schiffspatentverordnung, die die Zulassungen von Schiffen und Schiffsführern zum Verkehr regeln. Allerdings sollen die genannten Verordnungen in absehbarer Zeit novelliert werden. Im folgenden seien einige wichtige Punkte derselben kurz in Erinnerung gerufen.

### Schiffspatentverordnung BGBl. Nr. 120 aus 1936

§ 2. (1) Jedes den Vorschriften dieser Verordnung unterliegende, die österreichischen Binnengewässer einschließlich der Donau, ihrer schiffbaren Nebenflüsse und des Wiener Donaukanals befahrende Schiff sowie jedes die ausländischen schiffbaren Donaustrecken und die mit ihnen in Verbindung stehenden schiffbaren Binnengewässer (Nebenflüsse und Kanäle) befahrende österreichische Schiff muß gemäß den Bestimmungen dieser Verordnung zum Verkehr zugelassen und unbeschadet der Bestimmungen der Abs. 3 und 5 mit einem Schiffspatente versehen sein. Ausnahmen hiervon kann der Landeshauptmann (Bürgermeister der Stadt Wien) hinsichtlich solcher ausländischer Motor-, Ruder- oder Segelschiffe gestatten, die sich nur vorübergehend an sportlichen Veranstaltungen auf österreichischen Binnengewässern beteiligen.

(3) Von den Vorschriften dieser Verordnung sind vorbehaltlich der Bestimmungen des Abs. 4 ausgenommen:

e) die lediglich dem Sport dienenden Ruder- oder Segelschiffe mit einer Länge von mehr als 10 bis 20 m sowie solche Motorschiffe mit einer Länge bis zu 6 m und einer Motorleistung bis zu 20 PS;

(4) Die in Abs. 3 bezeichneten Schiffe dürfen nur dann im Verkehr verwendet werden, wenn sie sich in einem die volle Verkehrssicherheit gewährleistenden Zustand befinden. Entspricht eines der in den Punkten a) bis e) bezeichneten Schiffe dieser Bedingung nicht, so hat die Schiffsfahrtsbehörde die Verwendung des Schiffes im Verkehre bis zum Nachweis der Behebung des Mangels zu verbieten und gemäß § 31 dieser Verordnung vorzugehen.

### II. Ansuchen um Zulassung

§ 3. Das Ansuchen um die Zulassung eines Dampf- oder eines Motorschiffes oder eines Schlepps einschließlich ihrer Beifahrzeuge zum Verkehre ist vom Schiffseigentümer beim Landeshauptmann (Bürgermeister der Stadt Wien) einzubringen.

§ 6. Das Ansuchen ist schriftlich und, wenn die Anberaumung des Ermittlungsverfahrens für einen bestimmten Tag erbeten wird, mindestens acht Tage vorher einzubringen.

### III. Ermittlungsverfahren

§ 8 (2). Das Ermittlungsverfahren umfaßt die Untersuchung und die Erprobung des

Schiffes sowie die erforderlichen Feststellungen hinsichtlich seiner Eintauchung, seiner Tiefganganzeige, seiner Tragfähigkeit, seiner Bezeichnung und Belastungsfähigkeit.

Vom Erwerb eines Schiffspatentes sind also neben den Ruder- und Segelschiffen von 10 bis 20 m lediglich private Motorboote unter 6 m Länge und unter 20 PS Leistung ausgenommen. Anders ausgedrückt muß z. B. ein 7 m langes Boot mit einem 18-PS-Motor oder ein 5 m langes Boot mit einem 25-PS-Motor mit einem Schiffspatent versehen sein, da nur beide Faktoren zusammen, Länge unter 6 m und PS unter 20 die Befreiung vom Patent bewirken. Alle dem Erwerb dienenden Boote (also auch Fischerboote) müssen ein Schiffspatent erwerben, auch wenn sie kleiner sind und schwächere Motoren besitzen.

### Kennzeichen für Motorfahrzeuge auf den Binnengewässern

Verordnung des Bundesministers für Handel und Verkehr vom 9. Dezember 1927, BGBl. Nr. 352, betreffend die Einführung des Nummernzwanges für Motorfahrzeuge auf den österreichischen Binnengewässern.

§ 1 (1). Motorfahrzeuge (Motorschiffe, Motorboote, Motorplätten sowie Boote mit Außenbordmotor) müssen, wenn sie österreichische Binnengewässer befahren, mit einem von der Schiffsfahrtsbehörde zugeteilten Kennzeichen versehen sein . . .

(3) . . . Auf Ansuchen bei Booten mit über 30 m Länge genügt der Name.

§ 5 (1). Das Kennzeichen ist in schwarzer Farbe auf weißem Grunde deutlich unterscheidbar und dauerhaft in Buchstaben (Ziffern) von mindestens 15 cm Höhe und mindestens 2 cm Stärke ohne Verzierung auszuführen.

(2) Das Kennzeichen ist am Vorschiffe, und zwar entweder auf beiden Seiten des Buges oder auf beiden Seiten einer längsschiffs gestellten Tafel anzubringen . . .

Die Befreiung vom Erwerb des Schiffspatentes wirkt sich also nicht auch auf die Befreiung von der Führung einer Kennzeichennummer aus, diese ist für alle Boote vorgeschrieben. Lediglich große Schiffe von über 30 m Länge können auf Antrag vom Führen der ihnen zugewiesenen Nummer befreit werden, wenn sie dafür deutlich den Namen des Schiffes zeigen, da sämtliche zugelassenen Schiffe, ob nun mit Nummer oder Namen versehen bei der Schiffsfahrtsbehörde erster Instanz, also der Bezirkshauptmannschaft, in einer Liste verzeichnet sein müssen. Das be-

liebige Wechseln eines Namens ist darnach ebenso verboten, wie das Ändern der Kennzeichnummer.

### SCHIFFSFÜHRERVERORDNUNG vom 20. Mai 1932, BGBl. 134

In dieser Verordnung wird zunächst zwischen Kapitänen, Schiffsführern und Floßführern unterschieden: Kapitäne sind die selbständigen Führer von Dampf- oder Motorschiffen jeder Gattung und Größe auf dem ganzen schiffbaren Lauf der Donau sowie ihrer schiffbaren Nebenflüsse und Kanäle. Unter Schiffsführer versteht man die selbständigen Führer von Dampf- oder Motorschiffen unter 30 m Länge über alles auf der Donau und ihren Nebengewässern, sowie die Führer von derartigen Schiffen jeder Größe auf den Binnenseen, sowie die Führer von Ruder- oder Segelschiffen ohne Unterschied des Gewässers.

Selbstverständlich sind auch hier Ausnahmen vorgesehen, sodaß u. a. die Führer folgender Schiffe kein Schiffsführerpatent erwerben müssen (§ 2 Abs. (3) Ziff. 4., 5., 6., 7.);

Führer von geschleppten Fahrzeugen (insbes. Schleppsteuermänner), Führer von Fahrzeugen mit Motoren von einer Leistung bis zu 5 PS, wenn die Führung nicht dem Erwerbe dient und die Führer der Ruder- und Segelschiffe mit einer Länge bis zu 10 m über alles, wenn die Führung der Schiffe nicht dem Erwerbe dient (bei Mitgliedern anerkannter Vereine erhöht sich die erlaubte Länge auf 20 m).

Da Fischerboote zweifellos dem Erwerbe dienen, müssen also Fischer, die mit Booten umzugehen haben, auf jeden Fall ein Schiffsführerpatent erwerben. Die Zulassung zur Schiffsführerprüfung ist, wie in solchen Fällen üblich, an die persönliche Verlässlichkeit, sowie an die körperliche und geistige Eignung des Bewerbers gebunden, die teils durch ein Leumundzeugnis, teils durch ein amtsärztliches Zeugnis nachzuweisen ist. Die Ansuchen um Zulassung zur Schiffsführerprüfung für Dampf- oder Motorschiffe sind bei der zuständigen Landesregierung, für Ruder- und Segelschiffe bei der zuständigen BH einzubringen.

# ZOBODAT - [www.zobodat.at](http://www.zobodat.at)

Zoologisch-Botanische Datenbank/Zoological-Botanical Database

Digitale Literatur/Digital Literature

Zeitschrift/Journal: [Österreichs Fischerei](#)

Jahr/Year: 1961

Band/Volume: [14](#)

Autor(en)/Author(s): Hemsen Jens

Artikel/Article: [Arbeiten aus dem Bundesinstitut für Gewässerforschung und Fischereiwirtschaft Schärfling am Mondsee: Die neue Seenverkehrsordnung 112-120](#)