

Schifffahrtsrechtliche Aspekte der Gewässernutzung

Klaus AIGNER

Vorbemerkung

Das Thema schifffahrtsrechtliche Aspekte der Gewässernutzung soll von mir als Vertreter der Schifffahrtsbehörde, also der Gewerbe- und Verkehrsabteilung des Amtes der Salzburger Landesregierung, heute etwas beleuchtet werden. Ich bin Jurist und sehe daher das Thema dieser Veranstaltung „Wassersport und Naturschutz, Ursprung – Gegenwart – Zukunft“ unter rein rechtlichen und nicht unter naturschutzfachlichen Aspekten und zwar ausschließlich bezogen auf österreichisches bzw. Salzburger Recht.

Es scheint mir nicht leicht zu sein, einem größten Teil an Natur und Naturwissenschaften interessierten Zuhörerkreis Gesetze und Verordnungen in halbwegs munter erhaltender Form näherzubringen, vor allem zu solch fortgeschrittener Stunde eines Seminartages.

Die Fiktion von der Freiheit der Schifffahrt

Gesetze und Verordnungen enthalten Regelungen menschlichen Verhaltens und in Zeiten, in denen Deregulierung ein immer lauter gebrauchtes Schlagwort ist, ja eine Forderung darstellt, hat ein Großteil der Bevölkerung mit Regelungen keine Freude, da sie lediglich als Einschränkungen der persönlichen Freiheit, sich im Beruf wie in der Freizeit nach eigenem Gefallen zu bewegen, angesehen wird.

Über die rechtspolitische Bedeutung der Notwendigkeit derartiger Regelungen, die ja tatsächlich auch einschränkender Art sein können und teilweise sein müssen, brauchen wir hier zu diesem Thema nicht näher zu diskutieren – der Jurist sieht sie ohnehin als eine Art Binsenweisheit an.

Der österreichische Gesetzgeber hat der Notwendigkeit, Einschränkungen des persönlichen Freiraumes zu Gunsten des allgemeinen öffentlichen Wohles, also im sogenannten öffentlichen Interesse, zu verfügen, in vielerlei Hinsicht Rechnung getragen – so selbstverständlich auch auf dem Gebiet des Schifffahrtswesens. Dennoch hält er im Schifffahrtsgesetz eine Fiktion aufrecht, in dem er als Grundsatz hinsichtlich der Benützung der Gewässer festhält: **„Die Schifffahrt auf öffentlichen Gewässern ist unter Beachtung der gesetzlichen Vorschriften jedem gestattet.“**

Als Fiktion bezeichne ich es deshalb, weil dieser Satz eine Freiheit der Schifffahrt unterstellt, die – ähnlich wie die Freiheit über den Wolken – ein unbeschränktes Abenteuer, ein grenzenloses Freizeitvergnügen garantiert erscheinen lässt. Dieser Satz, der diese

Freiheit ankündigt, setzt aber bereits selbst Grenzen: nämlich die Gestattung der Schifffahrt „unter Beachtung der gesetzlichen Vorschriften“

Damit erhebt sich allerdings die Frage, welche gesetzlichen Vorschriften sind es, die bei der Ausübung der Schifffahrt nun zu beachten sind? Welche gesetzlichen Vorschriften schränken die vermeintliche Freiheit der Schifffahrt ein?

Einschränkungen

In dem erwähnten Satzteil „unter Beachtung der gesetzlichen Vorschriften“ liegt bereits ein casus belli oder „Knackpunkt“ bei der Auseinandersetzung Fischer contra Rafter hinsichtlich der Nutzung der Fließgewässer, eine Auseinandersetzung, die übrigens nicht für jedes Gewässer in Salzburg gleich intensiv geführt wird! Jede Seite pocht auf ihr Recht der Gewässernutzung: Die Fischer drängen vehement auf die Beachtung jener gesetzlichen Vorschriften, die ihnen außerhalb des Schifffahrtsrechtes – insbesondere aus dem Zivilrecht, aber auch aus anderen Rechtsvorschriften, wie dem Fischereigesetz – ihre Rechte gewährleisten sollen. Die Rafter wiederum verweisen auf ihr im Schifffahrtsgesetz normiertes Recht der Gewässernutzung: „Die Schifffahrt ist gestattet“

Interessant ist, dass diesbezüglich in Salzburg bereits einmal in einem Konzessionsverfahren seitens der Fischereiwirtschaft eine Beschwerde an den Verfassungsgerichtshof erhoben worden ist, weil die Fischer ihre Rechte im Schifffahrtsgesetz als zu wenig berücksichtigt erachtet haben. Der Verfassungsgerichtshof hat allerdings abschlägig beschieden.

Der Gesetzgeber des Schifffahrtsgesetzes hat mit der Einschränkung „unter Beachtung der gesetzlichen Bestimmungen“ neben den sonst in Betracht kommenden Rechtsvorschriften, wie z.B. dem Wasserrechtsgesetz, wohl vorerst einmal alle Bestimmungen des Schifffahrtsgesetzes und der aufgrund dieses Gesetzes erlassenen schifffahrtsrechtlichen Verordnungen ins Auge gefasst, die die grundsätzliche Gestattung der Schifffahrt auf öffentlichen Gewässern einschränken.

Welche rechtlichen Möglichkeiten bietet nun das Schifffahrtsgesetz den Behörden an, jene Einschränkungen festzulegen, die die generelle Ausübungsfreiheit reduzieren und damit auch naturschutzfachliche Aspekte zu berücksichtigen?

Das Schifffahrtsgesetz ermächtigt die Behörden, einerseits generelle Rechtsakte in Form von Verordnungen zu setzen, andererseits in individuellen Rechtsakten, also in Bescheiden, derartige Einschränkungen dieser nur grundsätzlich gestatteten Schifffahrt zu verfügen.

Verordnung:

Der Landeshauptmann kann durch Verordnung, die Ausübung der Schifffahrt

- im erforderlichen Maß verbieten oder er kann die Ausübung der Schifffahrt
- auf eine bestimmte Anzahl von Fahrzeugen oder Schwimmkörpern einschränken.

Solche Verbote und Beschränkungen dürfen aber nur verfügt werden, wenn dies zum Schutz bestimmter Interessen notwendig ist. Ich möchte hier nur auszugsweise als Beispiel jene Tatbestände nennen, die als besonders schutzwürdige Interessen anzusehen sind und die daher in der Regel die Grundlage für die Erlassung von Verordnungen sind. Es sind dies:

- Sicherheit der Schifffahrt
- Schutz von Personen vor Lärmbelästigung
- Schutz von Ufern sowie Regulierungs- und Schutzbauten
- Wahrung der Interessen der Jagd, der Fischerei, des Naturschutzes oder des Fremdenverkehrs

Ich darf in Erinnerung rufen, wenn es die Wahrung dieser Interessen erfordert, dann kann der Landeshauptmann die Schifffahrt im erforderlichen Maß verbieten – also Fahrverbote erlassen – und weiters die Anzahl der Fahrzeuge einschränken.

Was heißt nun „im erforderlichen Maß“ verbieten? Dieses „im erforderlichen Maß“ ist so zu verstehen, dass sich die Verbote und Einschränkungen

- auf das ganze Gewässer oder bestimmte Gewässerteile
- auf bestimmte oder unbestimmte Zeit
- auf bestimmte Arten von Fahrzeugen oder Schwimmkörpern
- auf einzelne Arten der Schifffahrt, wie die gewerbsmäßige oder nicht-gewerbsmäßige,

erstrecken können.

Von dieser Verordnungsermächtigung ist von den einzelnen österreichischen Bundesländern vorerst für die Seen, dann für einzelne fließende Gewässer, aber jedenfalls unterschiedlich Gebrauch gemacht worden. Dies hat in den letzten beiden Jahren hinsichtlich der Fließgewässer natürlich Anlass zu herber Kritik gegeben. Auch in kritischen Mediensendungen, wie z.B. „Argumente“, wurde die Unterschiedlichkeit von solchen Verordnungen aufgezeigt. die von den einzelnen Seiten (Fischer, Rafter, Wirtschaft) vorgebrachten Argumente stellen natürlich die jeweilige subjektive Betrachtungsweise in den Vordergrund, wie z.B.

„Rafting behindert den Fischer, stört den Fisch und gefährdet dessen Lebensraum“ oder

„der Fischer ist selbst der größte Feind der Fische“ oder

„der Fremdenverkehr braucht jeden einzelnen Gast und jedes Angebot“

Auf diese Argumente kann hier nicht näher eingegangen werden.

Im Bundesland Salzburg hat der Landeshauptmann Verordnungen über „schifffahrtspolizeiliche Verkehrsbeschränkungen“ für folgende Gewässer erlassen:

Flüsse:	Seen:
Salzach	Aber- oder Wolfgangsee
Saalach	Zeller See
Lammer	bestimmte andere Seen in Salzburg
Enns	
Mur	

In diesem Zusammenhang noch eine kurze Bemerkung zum Unterschied zwischen öffentlichen und privaten Gewässern:

Das Schifffahrtsgesetz und die aufgrund dieses Gesetzes zu erlassenen Verordnungen gelten auf allen öffentlichen Gewässern und auf allen im Schifffahrtsgesetz und im Wasserrechtsgesetz genannten Privatgewässern. Während die Schifffahrt auf den öffentlichen Gewässern – wie erwähnt: im Rahmen der gesetzlichen Schranken – frei ist, entscheidet über die Ausübung der Schifffahrt auf Privatgewässern grundsätzlich der Verfügungsberechtigte. Auf nicht in den vorhin erwähnten Gesetzen genannten Privatgewässern gelten schifffahrtspolizeiliche Bestimmungen nur, wenn der Verfügungsberechtigte nichts anderes bestimmt.

Bei den vorhin erwähnten Salzburger Gewässern handelt es sich um öffentliche Gewässer, daher konnte der Landeshauptmann auch im Rahmen der Verordnungsermächtigung schifffahrtspolizeiliche Verbote und Beschränkungen erlassen.

Bevor ich Ihnen den Inhalt dieser Verordnungen näher darlege, muss zum besseren Verständnis auf die zweite Möglichkeit der Behörde, Einschränkungen, Verbote und Gebote zu erlassen, eingegangen werden, nämlich die Bewilligungsbescheide oder Konzessionen.

Konzession:

Wer die Schifffahrt gewerbsmäßig ausüben möchte, benötigt dafür eine behördliche Bewilligung in Form einer Konzession. Derartige Konzessionen erteilt die Landesregierung. Damit sind sowohl der Erlassung gewerbepolizeilicher als auch schifffahrtspolizeilicher Ge- und Verbote und Einschränkungen faktisch in einer Hand, auf einer Ebene.

Sind Konzessionsbescheide ein geeignetes Mittel, gewerbepolizeiliche Regelungen zu erlassen?

Dem Grunde nach ja:

In den Konzessionen können unter anderem

die Anzahl und die Art der Fahrzeuge festgelegt werden

Einschränkungen zeitlicher, örtlicher Art oder Einschränkungen auf einen bestimmten Personenkreis verfügt werden.

Auch Auflagen und Bedingungen sind unter bestimmten Voraussetzungen zulässig.

Wie ich aber noch darlegen werde, ist diese Eignung der Bescheide als rechtspolitisches Mittel, die Schifffahrt zum Beispiel zu Gunsten des Naturschutzes einzuschränken, als äußerst bedingt anzusehen.

Doch damit wieder zurück zu den Verordnungen. Hier ist interessant und wesentlich, wie sich der Inhalt der derzeitigen Verordnungen historisch entwickelt hat. Dabei möchte ich mich vorerst auf die sogenannten „Rafting-Verordnungen“ beschränken.

Ein Rückblick in die Vergangenheit zeigt, dass bemerkenswerterweise die gewerbsmäßige Schifffahrt mit Ruderfahrzeugen vor dem Jahr 1990 noch nicht unter die Konzessionspflicht gestellt war. Die Bundesländer Tirol und Salzburg wiesen beim Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr darauf hin, dass sich gegen Ende der 80iger Jahre der Trend zum Wildwassererlebnis in Form von Raftingfahrten auch in Österreich verbreitet hat. Eine Regelung durch Schifffahrtsrecht schien daher geboten. Dieser Ansicht schlossen sich allerdings nicht alle Bundesländer an: Rafting sei Sport und nicht Schifffahrt und gehöre daher nicht durch das Schifffahrtsgesetz geregelt.

Dennoch wurde in dem damals ohnehin neu zu erlassenden Schifffahrtsgesetz die Konzessionspflicht, die für die gewerbliche Schifffahrt auf den Seen ohnehin bestand, auch auf das Rafting ausgedehnt.

Somit benötigte ab 1990 jeder, der gegen Entgelt Personen mit Rafts beförderte, eine behördliche Bewilligung, eine Konzession.

Die daraus resultierenden Konzessionsverfahren waren sowohl für die Rafter aber auch für die Behörden vollkommenes Neuland. Es mussten erstmals Aussagen zum Beispiel darüber getroffen werden, wie die Fische auf das Vorbei- oder Drüber-Hinwegfahren der Rafts reagierten. In diesen Konzessionsverfahren hatten wir aus den vorhin genannten Gründen somit auf die Interessen der Fischerei und des Naturschutzes, aber auch des Fremdenverkehrs Bedacht zu nehmen. Fremdenverkehrsinteressen standen damals, so wage ich zu behaupten, noch nicht in dem Maße im Vordergrund, wie dies heute der Fall ist. Aus Gründen des Naturschutzes, vorwiegend aber im Interesse der Fischerei – die ja ihrerseits wieder als Fremdenverkehrsattraktion auf bestimmten Gewässern angesehen werden kann – waren zeitliche Einschränkungen des Rafting notwendig.

Es gab viele Diskussionen darüber, welche zeitlichen Einschränkungen bei Abwägung der Interessen Na-

turschutz – Fischerei – Fremdenverkehr sozusagen als Kompromiss in die Konzessionsbescheide aufgenommen werden sollten.

Im Bundesland Salzburg gibt es jedenfalls ein auf einem Einvernehmen der Sachverständigen für Fischerei und Hydrobiologie beruhendes Ergebnis, das meines Erachtens durchaus fachlich begründet ist und – soweit wie möglich – alle Interessen berücksichtigt. Die aus diesen fachlichen Gründen für notwendig erachteten Beschränkungszeiten wurden in die Konzessionsbescheide aufgenommen.

Etwas später musste man allerdings feststellen, dass neben der – nun durch die Konzessionsbescheide geregelten – gewerblichen Schifffahrt auch privates Raften gar nicht so selten ist. Zeitliche Beschränkungen gab es aber nur für die gewerbliche Schifffahrt durch die Konzessionsbehörde. Es war undenkbar, das gewerbliche Raften zu bestimmten Zeiten zu verbieten und nicht gewerbliches Raften unreguliert zu lassen. Daraus ergab sich das Erfordernis nach einer generellen Norm, also nach einer Verordnung über schifffahrtspolizeiliche Verkehrsbeschränkungen, die jede dieser Arten der Schifffahrt gleich behandeln sollte. Daher wurden 1993 die ersten „Rafting-Verordnungen“ im Bundesland Salzburg erlassen, mit denen unter anderem die bisher in den Konzessionsbescheiden enthaltenen zeitlichen Beschränkungen generell, also für die gewerbliche und die nicht-gewerblichen Rafter verbindlich wurden. In diesen Verordnungen wurde festgelegt, dass

auf der Salzach und der Lammer Rafting von 1. Mai bis 15. September von 10.00 bis 17.00 Uhr

auf der Saalach, der Enns und der Mur von 1. Juni bis 15. September von 10.00 bis 17.00 Uhr

zulässig ist.

Sie werden einen unterschiedlichen Beginn der Rafting-Saisonen bei den verschiedenen Gewässern feststellen. Der Unterschied wurde von den Sachverständigen damit begründet, dass es sich bei der Saalach, der Enns und der Mur um Gebirgsgewässer mit niedrigerer Wassertemperatur handelt als jene Wassertemperaturen, die auf der Salzach und der Lammer zu diesen Zeiten bereits vorherrschen. Die niedrigere Wassertemperatur hat zur Folge, dass die Fische in solchen Gewässern später laichen, daher war auch ein späterer Beginn der für das Rafting erlaubten Zeiten festzusetzen.

Trotz dieser durchaus begründeten Regelung stehen diese Einschränkungszeiten nach wie vor in heftiger Diskussion. Die Fischer wollen, dass Rafting weniger bis gar nicht erlaubt wird, der Fremdenverkehrswirtschaft sind die gesetzten zeitlichen Grenzen viel zu eng.

In diesen Diskussionen wird stets auf das Bundesland Tirol verwiesen, das bei den tageszeitlichen Beschränkungen „raftingfreundlicher“ sei als Salzburg. Ich habe bereits wiederholt darauf hinweisen müs-

sen, dass dies ausnahmslos für den Inn gilt, nicht aber für die kleineren Tiroler Flüsse wie zum Beispiel die Großache.

Auf den kleineren Tiroler Flüssen sind sogar – übrigens ebenso wie in Oberösterreich und der Steiermark auf der Koppentraun – enger gesetzte zeitliche Beschränkungen verordnet als auf Salzburgs Gewässern.

Nun war aber mittlerweile gegen Mitte der 90er Jahre das Interesse an Rafting immer größer geworden. Immer mehr Unternehmer wollten derartige Erlebnisfahrten anbieten, der Naturschutz und die Fischereiwirtschaft hatten verständlicherweise aus ihrer Sicht dagegen größte Bedenken. Das Schifffahrtsgesetz 1990 gab den Behörden damals noch ein rechtliches Instrumentarium in die Hand, mit dem es möglich war, Konzessionsanträge abzulehnen – es musste nämlich ein volkswirtschaftliches Interesse an der beabsichtigten Tätigkeit vorliegen und nachgewiesen werden. Die Prüfung dieses Konzessionstatbestandes erwies sich zwar als schwierig, doch kann vereinfacht dargelegt gesagt werden: Wenn es z.B. erhebliche Bedenken aus naturschutzfachlicher Sicht gegen eine weitere Konzession gab, dann konnte der Konzessionsantrag mangels des Vorliegens eines volkswirtschaftlichen Interesses abgelehnt werden. So war es möglich, die Zahl der Konzessionen in Salzburg auf den Fließgewässern und auf den Seen in Grenzen zu halten.

Dies allerdings nur bis zum Beitritt Österreichs zur EU – dieser hatte im Zusammenhang mit einer generell erforderlichen Rechtsanpassung zur Folge, dass der Zugang zum Gewerbe rechtlich erleichtert werden musste. Das bisher als Ablehnungstatbestand dienende „volkswirtschaftliche Interesse“ wurde aus dem Gesetz eliminiert.

Was war damit passiert?

Jedem Antragsteller musste die Konzession erteilt werden, wenn er nur die gering gehaltenen Voraussetzungen, wie z.B. die fachliche Befähigung in Form einer Eignungsprüfung, nachweisen konnte. Muhte die Behörde aber die Konzession erteilen, hätte dies eine nicht begrenzbare Vermehrung der Konzessionen und Boote auf den Gewässern zur Folge!

In dieser Zeit ereigneten sich zudem einige schwere Raftingunfälle beim nicht-gewerblichen Rafting. Beide Problembereiche gemeinsam führten letztlich zu dem Ergebnis, dass

die Anzahl der auf den Gewässern eingesetzten gewerblichen Rafts begrenzt und

das private Rafting verboten werden musste.

Dies geschah durch Verordnung im Jahr 1996. Ähnliche Regelungen gibt es auch in anderen österreichischen Bundesländern, z.B. in Tirol und Oberösterreich.

Seit 1996 hat es bereits wieder eine Änderung der Rafting-Verordnungen unter anderem im Zusam-

menhang mit dem Einsatz von Outside-Booten und der Tätigkeit von Jugendorganisationen bzw. heilpädagogischen Organisationen gegeben. Auch der schwere und tragische Unfall auf der Salzach im Juni dieses Jahres musste erneut zum Anlass genommen werden, Überlegungen hinsichtlich der Sicherheit anzustellen.

Kann die Schifffahrtsbehörde überhaupt eine umfassende Sicherheit auf den Gewässern erreichen bzw. garantieren, wenn nein: bedeutet das, dass man Rafting generell verbieten müsste?

Zusammenfassung: Fließgewässer

Ich glaube, meine Damen und Herren, dass Sie daraus erkennen können, wie schwierig alleine der schifffahrtsrechtliche Aspekt der Gewässernutzung schon bei den Fließgewässern ist. Die hier von den Behörden verlangte Interessensabwägung ist schwierig und außerdem politischen Einflüssen unterworfen. Naturschutzbehörden sind meines Erachtens im Vergleich zur Schifffahrtsbehörde hier insofern besser gestellt, als sie die von ihr zu vertretenden Interessen des Naturschutzes nicht in jenem Maß anderen Interessen gegenüberstellen müssen, als dies bei der die Schifffahrtsbehörde treffenden Interessensabwägung der Fall ist.

Ich bin aber wirklich der Meinung, dass im Bundesland Salzburg trotz aller Anfechtungen eine vertretbare, die Seiten der Fischereiwirtschaft, des Fremdenverkehrs und des Naturschutzes berücksichtigende Lösung gefunden wurde.

Seen

Zuletzt möchte ich noch einige Aspekte der Gewässernutzung auf den Salzburger Seen streifen, soweit sie uns als Schifffahrtsbehörde besonders beschäftigen.

Als Hauptproblem im Zusammenhang mit der sportlichen, freizeitlichen Nutzung der Salzburger Seen wurde vor Jahren das Befahren mit Motorbooten erkannt. Abgesehen von reinen Sicherheitsaspekten steht die Lärmbelastung und -belästigung der Erholung suchenden Gäste und Anwohner im Vordergrund. Aber auch der durch die schnellen Motorboote verursachte Wellenschlag an den Ufern wird durchaus kritisch betrachtet.

Des einen Freud, des anderen Leid. Man entschied sich bereits vor Jahren, die Freuden der einen zu Gunsten der Minderung des „Leides“ der anderen, also der Erholungsuchenden, einzuschränken. Also gibt es in Salzburg so gut wie keinen privaten Motorbootverkehr auf den Seen. Nur auf dem Wolfgangsee ist noch privates Motorbootfahren erlaubt, allerdings unter relativ restriktiven zeitlichen Einschränkungen, wie Saisonfahrverbot im Sommer und Sonn- und Feiertagsfahrverbot von Mai bis September.

Auch hier war eine schwierige Interessensabwägung zu treffen, da die Fremdenverkehrswirtschaft im Fal-

le eines total für Motorboote gesperrten Sees von einem „toten See“ sprach und außerdem eine großen Anzahl von Salzburgern auf das Recht, ein Motorboot am Wolfgangsee zu betreiben, nicht verzichten wollte.

Es gab im Jahr 1990 einen Versuch, mit einer auf 5 Jahre befristeten Übergangsregel das private Motorbootfahren ganz auszuschalten, die Übergangsfrist wurde aber vorerst verlängert und zuletzt wurde die in dieser Übergangsregelung enthaltene Ausnahme für die heimischen Motorbootinhaber als dauernde Ausnahme in die Verordnung übernommen.

Zusammenfassung – Ausblick

Wenn ich also aus schifffahrtsrechtlicher Sicht und somit aus der Sicht der Schifffahrtsbehörde das Thema der Tagung „Wassersport und Naturschutz: Ursprung – Gegenwart und Zukunft“ betrachte, so komme ich zu der Erkenntnis, dass die Zunahme der Gewässernutzung – vielleicht mit Zunahme der Freizeit – stets zur Erlassung behördlicher Regelungen geführt hat, die regelmäßig umstritten waren und umstritten bleiben, weil sie nie die Interessen einer Seite allein, also auch nicht die Interessen des Naturschutzes voll befriedigen konnten.

Dies führt aber auch zu der Erkenntnis, dass dort, wo das Schifffahrtsrecht keine ausreichende Berücksichtigung des Naturschutzes garantieren kann – schon aus Gründen der Kompetenztatbestände unserer Bun-

desverfassung – dass also in diesen Fällen das Naturschutzrecht in Form von *leges specialis* normierend eingreifen müsste.

Für die Zukunft erscheint es mir aber wichtig, die gegenseitige Meinungsbildung zu forcieren, zu erreichen, dass die Vertreter scheinbar einander widerstreitender Interessen die Argumente der jeweils anderen Seiten hören und auch – soweit wie möglich – akzeptieren. Ich hoffe auch, dass mit Beginn der Gespräche für eine Rafting-Richtlinie vorerst für die Salzach ein weiterer Schritt gesetzt wird, um das gegenseitige Verständnis zu fördern und das derzeit über der Schifffahrt auf den Fließgewässern schwebende Damoklesschwert eines generellen Verbotes hintanzuhalten. Die nahe Zukunft wird es dann auch bringen, ob eigene Aufsichtsorgane für die Überwachung des Rafting eingesetzt werden müssen, die dafür notwendige gesetzliche Voraussetzung wurde mittlerweile geschaffen.

Anschrift des Verfassers:

HR Dr. Klaus Aigner
Bezirkshauptmann
Land Salzburg
Bezirkshauptmannschaft Hallein
Postfach 154
A-5400 Hallein
e-mail: klaus.aigner@salzburg.gv.at
www.land-sbg.gv.at

ZOBODAT - www.zobodat.at

Zoologisch-Botanische Datenbank/Zoological-Botanical Database

Digitale Literatur/Digital Literature

Zeitschrift/Journal: [Laufener Spezialbeiträge und Laufener Seminarbeiträge \(LSB\)](#)

Jahr/Year: 2001

Band/Volume: [2_2001](#)

Autor(en)/Author(s): Aigner Klaus

Artikel/Article: [Schifffahrtsrechtliche Aspekte der Gewässernutzung 43-47](#)