

# § Wellenschlag durch die Schifffahrt auf der Donau zwischen Wien und Hainburg

Unzweifelhaft verursacht der durch die Schifffahrt ausgelöste Wellenschlag auf der Donau zwischen Wien und Hainburg nicht unbeträchtlichen Schaden an den Fischbeständen der Donau. Dies ist durch einschlägige Studien jedenfalls nachgewiesen.

Die österreichische Rechtslage bietet einige – wenngleich auch unbefriedigend wenige – Möglichkeiten, auf übermäßigen Wellenschlag zu reagieren.

## I. Privatrechtliche Ansprüche

In erster Linie kommen Schadenersatzansprüche in Frage. Die Schadenersatzpflicht setzt insbesondere die Verletzung eines (Schutz-)Gesetzes voraus. Folgende Rechtsgrundlagen sind denkbar:

1. »Verordnung des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft und Verkehr betreffend eine Wasserstraßen-Verkehrsordnung«, (BGBl. Nr. 265/1993 – »Wasserstraßen-Verkehrsordnung«)  
§ 11.05 »Allgemeine Sorgfaltspflicht« bestimmt:

»Abweichend von § 1.04 haben die Schiffsführer alle Vorsichtsmaßnahmen zu treffen, welche die Rücksicht auf die Sicherheit der Schifffahrt und von Personen sowie die berufliche Übung gebeten, um

1. Gefährdung von Menschen;
2. Beschädigungen von anderen Fahrzeugen oder Schwingkörpern von Ufern, Bauten oder Anlagen jeder Art im Gewässer oder am Ufer;
3. Behinderungen der Schifffahrt oder der Berufsfischerei;
4. Verunreinigung der Gewässer zu vermeiden.«

Die Zerstörung oder Beschädigung der im Strom abgelegten Eier, der Brütlinge und/oder der Kleinfische bis 10 cm bewirkt – unserer Ansicht – jedenfalls eine maßgebliche Behinderung der Berufsfischerei. Gleiches gilt natürlich auch für den Abstand der Fahrlinie zum Ufer sowie generell alle Fahrmanöver. Daraus kann abgeleitet werden, dass jeder Schiffsführer eine Geschwindigkeit und Fahrlinie einzuhalten hat, die keine Beschädigung oder gar Zer-

störung der im Strom abgelegten Eier, der Kleinfische bis 10 cm und der Brütlinge bewirkt, widrigenfalls Schadenersatzpflicht vorliegt.

2. »Gesetz betreffend die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschifffahrt« (dRGBl. S 868/1898)

Im Sinne des § 3 des Gesetzes »betreffend die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschifffahrt« ist »... der Schiffseigner für den Schaden verantwortlich, welcher eine Person der Schiffsbesatzung einem Dritten durch ihr Verschulden in Ausführung ihrer Dienstverrichtung zufügt«.

Ein Verschulden des Schiffsführers liegt insbesondere dann vor, wenn der Schiffsführer keine den Umständen angemessene Geschwindigkeit oder nicht den korrekten Abstand zum Ufer einhält. Der Schaden liegt wiederum darin, dass die im Strom abgelegten Eier, die Brütlinge und die Kleinfische bis 10 cm geschädigt oder gar zerstört wurden.

Aus dieser Sicht sind daher Schadenersatzansprüche denkbar. Anspruchsberechtigt sind insbesondere die Inhaber des Fischereirechtes sowie die Gewässerinhaber (insbesondere Gemeinden), die Pächter von Fischereirechten sowie allenfalls die Dach- und Revierversände, wobei hier insbesondere an die Revierversände 13 und 14 zu denken ist.

Bei Inanspruchnahme dieser beiden Rechtsgrundlagen ist unabdingbar der Nachweis notwendig, dass der Schaden an den Fischbeständen durch ein konkretes Schiff verursacht worden ist. Eine bloße Vermutung oder die Dartung von Wahrscheinlichkeiten ist für die Inanspruchnahme von einzelnen Schiffseignern oder Schiffsführern nicht hinreichend.

Im Regelfall werden sich daher Probleme ergeben, da der Schaden an den Fischbeständen wohl kaum einem einzelnen Schiff zuzuordnen ist.

Etwas anders liegt der Fall dann, wenn durch die Vorbeifahrt eines Schiffes durch den Wellenschlag dieses Schiffes eine Person zu Schaden kommt oder eine Sache beschädigt wird. In diesem Fall wird man wohl konkret die Verursachung durch dieses jeweilige vorbeifahrende Schiff nachweisen können. Die Beweisprobleme würden sich in diesem Fall daher nicht, ergeben.

Insbesondere mit Maßgabe der hier zitierten Bestimmungen ist daher eine zivilrechtliche Haftung des Schädigers anzunehmen.

## II. Verwaltungsstrafrechtliche Aspekte

Die zuständigen Exekutivorgane (»Schiffahrtsaufsichtsorgane«) sind ermächtigt, bei Verstößen gegen das Schiffahrtsgesetz oder der Wasserstraßen-Verkehrsordnung Verwaltungsstrafen bis zu einer Höhe von EUR 58,- (§ 60.01 Wasserstraße-Verkehrsordnung) einzuheben. Dieser Betrag scheint angesichts der doch beträchtlichen Schäden, die durch den Wellenschlag verursacht werden können, unangemessen gering zu sein. Überdies werden aufgrund der geringen Zahl der Aufsichtsorgane Verstöße wohl selten geahndet, zumal es keine entsprechende Schiffsflotte der Behörde hierfür gibt. Denkbar wären allerdings Anzeigen gegen einzelne Schiffsführer (»Anzeige gegen unbekannte Täter«), die die Vorschriften der genannten Gesetze nicht eingehalten haben.

Es ist aber völlig evident, dass die maximale Höhe der Strafe von EUR 58,- in keinerlei Relation zum angerichteten Schaden steht. Die maximale Strafhöhe ist wohl nicht geeignet, das schädigende Verhalten, das schweren wirtschaftlichen Schaden anrichtet, zu verhindern.

## III. Zulassungspflicht von Schiffen

Fahrzeuge (Schiffe und Boote) auf österreichischen Binnengewässern müssen behördlich zugelassen sein (§ 102 Abs 1 Bundesgesetz über die Binnenschiffahrt-Schiffahrtsgesetz, BGBl I Nr. 62/1997). Die Zulassungsvoraussetzungen sind im Gesetz nur marginal definiert. Die Fahrzeuge müssen fahrtüchtig, betriebs- und verkehrssicher sowie in einem österreichischen Schiffsregister eingetragen sein (§ 11 »Schiffszulassungsverordnung«, BGBl II Nr. 296/1997). Zuständig für die Überprüfung ist für Fahrzeuge ab 20 m Länge der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie, für alle anderen Fahrzeuge der Landeshauptmann.

Eine Überprüfung der Umweltschädlichkeit (»Umweltverträglichkeitsprüfung«) oder dergleichen ist gesetzlich nicht zwingend vorgesehen. Ob ein Wasserfahrzeug Schaden an der Umwelt, insbesondere am Fischbestand, anrichtet oder nicht, ist daher regelmäßig nicht Gegenstand einer Überprüfung. Bei der Zulassung von Kraftfahrzeugen, die dem Straßenverkehr dienen, ist die Umweltverträglichkeit hingegen grundsätzlich sehr wohl von Relevanz. Bei der jährlichen Überprüfung der Kraftfahrzeuge werden die Schadstoffemissionen sogar genau gemessen. Es ist nicht verständlich, dass für Schiffe eine derartige Umweltverträglichkeitsprüfung in kei-

ner Form vorgesehen ist. Aus Sicht des Naturschutzes liegt hier sehr wohl eine Lücke vor, die möglichst rasch geschlossen werden sollte.

## IV. Haftpflicht

Eine Verpflichtung zum Abschluss einer Haftpflichtversicherung ist dem österreichischen Recht nur an einer Stelle zu entnehmen. Im Sinne des § 18 des Seeschiffahrtsgesetzes (BGBl. Nr. 174/1981) ist der Reeder eines österreichischen Seeschiffes verpflichtet, eine ausreichende Haftpflichtversicherung für das Seeschiff abzuschließen. Für die Binnenschiffahrt ist eine derartige Bestimmung dem nicht vorgesehen. Eine direkte Verpflichtung zum Abschluss einer Haftpflichtversicherung besteht daher nicht. In der Regel muss aber jedes Wasserfahrzeug im Schiffsregister eingetragen werden. Soweit wir dieses in Erfahrung bringen konnten, verlangt die Behörde aber für die Eintragung ins Schiffsregister regelmäßig auch den Nachweis des Abschlusses einer Haftpflichtversicherung. In diesem Zusammenhang werden daher wohl die meisten Schiffe, die im Schiffsregister eingetragen sind, dennoch über eine Haftpflichtversicherung verfügen.

## V. Europarechtliche Richtlinien

Österreich ist bereits aufgrund der »Flora-Fauna-Habitat«-Richtlinie (Richtlinie 92/43/EWG des Rates vom 21. 5. 1992 zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen) verurteilt worden. Ganz besonders hervorzuheben ist in diesem Zusammenhang, dass im Anhang 2 dieser Richtlinie erstmals Fische unter EU-rechtlichen Schutz gestellt worden sind.

Zuständig für die Einhaltung des EU-Rechts sind grundsätzlich die Mitgliedstaaten, in concreto die Republik Österreich. In diesem Zusammenhang ist jedenfalls festzuhalten, dass die österreichischen Behörden, insbesondere der Nationalrat, aber auch die Gesetzgebungsorgane der Länder, in diesem Zusammenhang säumig sind und Österreich aufgrund der Richtlinie bereits verurteilt wurde. Diese Richtlinie ist sogar ausdrücklich an die Mitgliedstaaten gerichtet (Artikel 24).

Die Richtlinien sind zwar grundsätzlich direktwendbar. Dies setzt aber voraus, dass die Richtlinie konkret individuell ableitbare Rechte einzelner Personen vorsehen. Die Flora-Fauna-Habitat-Richtlinie sieht derartige Rechte aber nicht vor. Daher kann ein Einzelner keine direkten Rechte aus dieser Richtlinie ableiten.

Die Säumigkeit Österreichs bei der Umsetzung dieser Richtlinie ist zwar zutiefst bedauerlich, das Tätigwerden der Behörden und Organe kann aber von Einzelnen nicht durchgesetzt werden.

## VI. Nationalpark Donau-Auen

Die Republik Österreich (»Der Bund«) und die Länder Niederösterreich und Wien haben eine Vereinbarung zur Errichtung und Erhaltung des Nationalparkes Donau-Auen im Sinne des § 15a B-VG geschlossen (BGBl I Nr. 17/1997), die mit 2. 2. 1997 in Kraft getreten ist. Gegenstand dieser Vereinbarung ist die Errichtung und Erhaltung eines Nationalparkes im Bereich der Donau-Auen in und östlich von Wien.

Der Nationalpark Donau-Auen im Sinne dieser Vereinbarung umfasst – neben ca 11.500 ha in diversen Katastralgemeinden – insbesondere die Donau selbst einschließlich der Treppelwege bzw. Uferbegleitwege (Artikel II Abs 1 Z 1 der Vereinbarung). Die – auch fallweise von Behörden vertretene – Auffassung, der Nationalpark ende an der Wasserkante und die Donau selbst sei nicht Bestandteil des Nationalparkes, ist demnach gemäß Artikel II Abs 1 Z 1 der Vereinbarung unzutreffend. Die Donau selbst ist daher sehr wohl Bestandteil des Nationalparkes.

Die Zielsetzung des Nationalparkes Donau-Auen besteht insbesondere darin, den Nationalpark als naturnahes und landschaftlich wertvolles Gebiet zu fördern und zu erhalten (Artikel III Abs 1 Z 2) sowie die für dieses Gebiet repräsentativen Landschaftstypen sowie die Tier- und Pflanzenwelt einschließlich ihrer Lebensräume zu bewahren (Artikel III Abs 1 Z 3).

Sofern man diese Zielsetzung ernst nimmt, sind die zuständigen Behörden, insbesondere der Landes- und Bundesgesetzgeber, auch verpflichtet, die notwendigen Gesetze und Verordnungen zu erlassen, die zur Durchsetzung dieser Ziele dienen – und damit sind die Behörden offenkundig säumig.

## VII. Zusammenfassung

Das österreichische Recht bietet einige wenige Möglichkeiten, insbesondere durch den zivilrechtlichen Schadenersatz und das Verwaltungsstrafrecht, übermäßigen Wellenschlag hintanzuhalten. Damit ist der Schutz des Fischbestandes der Donau unterhalb von Wien aber nicht gewährleistet.

Das derzeitige bestehende Recht bietet daher – auch in europarechtlicher Hinsicht – nur unzureichende Möglichkeiten zum Schutz des Fischbestandes. Voraussetzung für einen

wirksamen Schutz des Fischbestandes ist die Erlassung von sinnvollen Schutzgesetzen. Am ehesten ist die politische Einflussnahme zu empfehlen, die zur Erlassung der entsprechenden Gesetze führt.

## VIII. Ausblick und Anregungen

- a) Die Anspruchsberechtigten (Stichwort »Schadenersatz«), nämlich die Eigentümer der Gewässer (insbesondere die Gemeinden), die Fischereiberechtigten, die Pächter und/oder die Revier- und Dachverbände könnten versuchen, den entstandenen Schaden bei den Verursachern geltend zu machen (siehe Punkt I. – private Ansprüche). Dieselben Personen könnten auch Anzeigen gegen einzelne Schiffsführer aufgrund des Verstoßes gegen die Vorschriften (Punkt II. verwaltungsstrafrechtliche Aspekte) erstatten.
- b) Die Behörden und Gesetzgebungsorgane sind aufgerufen, einerseits die europarechtlichen Vorgaben endlich zügig umzusetzen und andererseits die bereits bestehenden gesetzlichen Vorgaben adäquat zur Umsetzung zu bringen. Dazu gehören insbesondere folgende Maßnahmen:
  - In die Wasserstraßenverkehrsordnung sind umweltschutzrechtliche Bestimmungen einzuarbeiten. So vernachlässigt § 16.01 den Schutz der Fische völlig. Bei den Fahrregeln für den Bereich des Nationalparks Donau-Auen ist insbesondere eine Geschwindigkeitsbeschränkung zum Schutz des Nachwuchses der Fische in den Monaten Mai, Juni und Juli vorzusehen. Diese Maßnahme könnte sogar kostengünstig und rasch umgesetzt werden.
  - Ferner sollte auf die Einführung einer »Naturschutzgebühr« hingewirkt werden, die sämtliche Schiffe bei der Passage durch den Nationalpark Donau-Auen zu leisten haben. Mit dieser Gebühr könnten die permanent entstehenden Schäden an den Fischbeständen – zumindest teilweise – behoben werden. Diese Gebühr würde auch nicht im Widerspruch zur Donaukonvention stehen, da diese Gebühren lediglich dann verbietet, wenn diese in Gewinnabsicht eingehoben werden. Sofern die Gebühren aber ausschließlich zum Schutz des Fischbestandes sowie der Wiedergutmachung der angerichteten Schäden verwendet wird, liegt diese Einschränkung nicht vor und ist demnach zulässig.

- Bei den Genehmigungen der Wasserfahrzeuge sind Umweltaspekte zwangsweise zu berücksichtigen, insbesondere der Wellenschlag und die Sog- und Druckwirkung bei der Vorbeifahrt. Ferner sollten bei der Zulassung Beschränkungen der Länge, der Breite, der Höhe, des Tiefganges sowie der generellen Geschwindigkeit der Fahrzeuge vorgesehen werden. Auch dies ist im Sinne der Donaukonvention (§ 1.06 der besonderen Empfehlungen für die Anwendung der grundsätzlichen Bestimmungen für die Schifffahrt auf der Donau durch die zuständigen Behörden der Donaustaaten) zulässig.
- Zur Überwachung der Vorschriften sollte ferner eine geeignete Schiffsflotte samt Besatzung angeschafft werden.
- Die Behörden und Organe, die aus europarechtlichen Gründen zur Aktivitäten verpflichtet sind, vor allem die Bundes- und Landesgesetzgeber, sollten schriftlich aufgefordert werden, ihren Verpflichtungen nachzukommen, insbesondere im Sinne der Flora-Fauna-Habitatrichtlinie.
- Im Zuge von Neuverhandlungen soll die Donaukonvention nicht (wie bisher) ausschließlich unter wirtschaftlichen Interessen stehen, sondern auch den Naturschutzinteressen Rechnung tragen.
- Jedenfalls sinnvoll wäre es, an die zuständigen Behörden des Landes – aber auch des Bundes – Petitionen und Eingaben zu richten, die die konkrete Verwirklichung von Naturschutzinteressen im Auge haben, um so sanften »Druck« auf die zuständigen Behörden auszuüben.

Abschließend sei auch noch folgender Hinweis gestattet:

Die Wasserstraßenverkehrsordnung spricht insbesondere vom Schutz der Berufsfischerei (§ 11.05).

Seit die Herren Humer in Orth an der Donau und Kipferl in Petronell vor ca. vier Jahrzehnten ihren Beruf aufgegeben haben, gibt es auf der unteren Donau keine Berufsfischerei mehr. Dies führt dazu, dass die Fische, die in den Donaurestaurants in diesem Bereich serviert werden, samt und sonders nicht aus der Donau, sondern regelmäßig aus Zuchtanstalten, insbesondere aus dem Waldviertel, stammen. Dies stellt unseres Erachtens ein Armutszeugnis für den bisherigen (Natur-)Schutz der Donaufische dar.

RA Mag. Wolfgang Hotter  
2340 Mödling, www.hslaw.at

## REZEPTE

### Bouillabaisse von Süßwasserfischen

#### Zutaten:

½ l Fischfond, ½ l Weißwein, Wasser, 1 große Zwiebel, 1 Lauchstange, 100 g Karotten, 500 g Erdäpfel, 40 g Butter, 1 TL Currypulver, 1 Lorbeerblatt, Salz, weißer Pfeffer, 2 EL gehackter Dill, 800 g gemischte Filets (z. B. Forelle, Hecht, Zander, Karpfen).

#### Zubereitung:

1. Fischfond aufkochen, Wein zugießen und leicht eindampfen lassen, ½ l Wasser zugeben, aufkochen, Schaum abschöpfen und bei geringer Hitze etwas köcheln lassen.
2. Zwiebel in Scheiben schneiden, Lauch und Karotten Julienne schneiden (d. h. feinnudelig), Erdäpfel schälen und 1 cm groß würfeln.
3. Butter in einem Topf zerlassen und die Zwiebel darin glasig anschwitzen, mit Currypulver bestauben, die Suppe zugießen, die Erdäpfel und das Lorbeerblatt darin ca. 10 Min. mitköcheln, salzen und pfeffern.
4. Das Juliennegemüse zugeben und ca. 5 Min. köcheln lassen. Die Fischfilets in ca. 2 cm große Stücke schneiden, in der Suppe ca. 5 Min. garmachen lassen, abschmecken und mit Dill bestreuen.

Quelle: *Rausgefischt & Aufgetischt*. Siehe Buchbesprechung Seite 292.

## ANGELFISCHEREI



Diesen 3,5 kg schweren und 63 cm langen Regenbogenmilchner konnte Thomas Schwarz auf Streamer im südlichen Stadtgebiet von Salzburg fangen. Die Strecke des VÖAFV wird hier schon seit Jahren für die Fliegenangelei immer attraktiver. Der Verein fördert die Fliegenangler mit besonders günstigen Lizenzen.

HOT

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

Zoologisch-Botanische Datenbank/Zoological-Botanical Database

Digitale Literatur/Digital Literature

Zeitschrift/Journal: [Österreichs Fischerei](#)

Jahr/Year: 2007

Band/Volume: [60](#)

Autor(en)/Author(s): Hotter Wolfgang

Artikel/Article: [Wellenschlag durch die Schifffahrt auf der Donau zwischen Wien und Hainburg 287-290](#)