Erläuterungen

Allgemeiner Teil

Hauptgesichtspunkte des Entwurfs:

Anhang II der Richtlinie (EU) 2016/1629 zur Festlegung technischer Vorschriften für Binnenschiffe, zur Änderung der Richtlinie 2009/100/EG und zur Aufhebung der Richtlinie 2006/87/EG, ABl. Nr. L 252 vom 16.09.2016 S. 118, zuletzt geändert durch die Delegierte Verordnung (EU) 2025/2177, ABl. Nr. L vom 26.11.2025 S. 1, enthält aktuell einen Verweis auf den „Europäischen Standard der technischen Vorschriften für Binnenschiffe“ („ES-TRIN“) in der Fassung 2025/1, welchen der „Europäische Ausschuss für die Ausarbeitung von Standards im Bereich der Binnenschifffahrt“ ("CESNI") gemäß Beschluss 2024-II-1 in dieser Fassung verabschiedet hat.

Durch die inzwischen bereits veröffentlichten und in Kraft gesetzten Delegierten Verordnungen (EU) 2023/2477 vom 30.08.2023 sowie (EU) 2025/2177 vom 09.09.2025 wurde Anhang II der Richtlinie aktualisiert. Der ES-TRIN 2023/1 ist daher schon seit 01.01.2024 und der ES-TRIN 2025/1 seit 01.01.2026 von den Mitgliedstaaten anzuwenden.

Anhang I zu Anlage 2 der Schiffstechnikverordnung enthält derzeit aber noch ES-TRIN Ausgabe 2021/1 und ist daher – unter Einarbeitung der Ausgabe 2023/1 – auf die Ausgabe 2025/1 zu ändern. Gleichzeitig ist dieser Anhang im Hinblick auf die Systematik der Verordnung in die Anlage 3 zu verschieben und sind die Verweise darauf entsprechend anzupassen.

Der geänderte Anhang II der Richtlinie (EU) 2016/1629 bildet die technische Grundlage für den Bau und die Zulassung von Binnenschiffen auf verbundenen Wasserstraßen nach Anhang I der Richtlinie (EU) 2016/1629 und gilt für diese unmittelbar. Es besteht daher auch kein nationaler Gestaltungsspielraum in Bezug auf diese Anlage. Ungeachtet dessen wird er nunmehr als Anhang 1 der Anlage 3 der Schiffstechnikverordnung veröffentlicht, weil er auch als Grundlage für die teilweise davon abweichenden Vorschriften für jene Fahrzeuge dient, die nicht in den Anwendungsbereich der Richtlinie (EU) 2016/1629 fallen.

Zum Abgleich der jüngsten Änderungen können auch jeweils die von CESNI herausgegebenen Erläuterungen und Änderungsübersichten zu den durch die ES-TRIN Ausgaben 2023/1 und 2025/1 eingeführten Änderungen herangezogen werden.

Schließlich wird die Novelle für eine Reihe kleinerer Anpassungen und Änderungen zum Anlass genommen, deren Notwendigkeit und Sinnhaftigkeit sich seit Inkrafttreten der Verordnung ergeben haben.

Kompetenzgrundlage:

In kompetenzrechtlicher Hinsicht stützt sich das im Entwurf vorliegende Bundesgesetz auf Art. 10 Abs. 1 Z 9 B-VG (Verkehrswesen bezüglich der Schifffahrt, soweit diese nicht unter Art. 11 fällt) sowie Art. 11 Abs. 1 Z 6 B-VG (Bundessache Gesetzgebung in Angelegenheiten der Binnenschifffahrt hinsichtlich der Schifffahrtskonzessionen, Schifffahrtsanlagen und Zwangsrechte an solchen Anlagen, soweit sie sich nicht auf die Donau, den Bodensee, den Neusiedlersee und auf Grenzstrecken sonstiger Grenzgewässer bezieht).

Besonderer Teil

Zu Z 1 (§ 6 Abs. 4)

Die Erfahrungen der Zulassungsbehörden haben gezeigt, dass eine grundsätzliche Einschränkung der Zulassungszeiträume bei der Wiederzulassung für Sportfahrzeuge und Waterbikes nicht erforderlich ist und lediglich zu einem unverhältnismäßig hohen Verwaltungsaufwand führt. Die Möglichkeit, die Zulassung allenfalls bei einem bestimmten Fahrzeug aufgrund des technischen Zustandes zeitlich zu verkürzen bleibt davon unberührt. Der Verwaltungsaufwand wird durch die Streichung des Abs. 4 für Sportfahrzeuge mit einer Länge von weniger als 20 m sowie Waterbikes in gutem technischem Zustand erheblich verringert.

Zu Z 2 (§ 16 Abs. 1, 3, 6, 7 und 9)

Für den Bereich der Nachsichten gem. § 109 Abs. 10 SchFG erfolgt eine Begriffsanpassung an das Schifffahrtsgesetz und soll damit einen einheitlichen Sicherheitsstandard gewährleisten.

Zu Z 3 (Anlage 1)

Mit der Änderung wird ein falscher Verweis berichtigt.

Zu Z 4 (Anlage 2)

Bisher wurden der Geltungsbereich, die Technische Mindestanforderungen sowie die Besonderen Verfahrensbestimmungen für Fahrzeuge der Kategorie 1 (§ 3 Abs. 3 Z 1) auf Gewässern der Zonen 1, 2, 3 und 4 sowie der Zone R lediglich direkt in der Anlage 2 Anhang 1 angeführt, und zwar zusammen mit der jeweils geltenden Fassung des ES-TRIN-Standards. Dies hat sich aus legistischen Gründen sowie Übersichtsgründen nicht bewährt. Die Formulierung von Geltungsbereich, Technischen Mindestanforderungen sowie Besonderen Verfahrensbestimmungen war daher aus der Anlage 2 Anhang 1 zu streichen und direkt in den Verordnungstext zur Anlage 2 zu übernehmen.

Nachdem der ES-TRIN-Standard, welcher die technischen Mindestanforderungen für Fahrzeuge der Kategorie 1 im Anhang 2 der Richtlinie (EU) 2016/1629 regelt, regelmäßig mittels delegierter Verordnung der Europäischen Kommission in Kraft gesetzt wird und er innerstaatlich nur bei den technischen Mindestanforderungen der Fahrzeuge der Kategorie 2 partikular anzuwenden ist, entfällt aus systematischen sowie Übersichtsgründen die Anlage 2 Anhang 1 und wird die aktuelle Fassung des ES-TRIN-Standard als Anhang 1 in die Anlage 3 verschoben.

Durch die im § 108 Abs. 2 Z2 SchFG vorgesehene Möglichkeit, für die behördliche Untersuchung der Fahrtauglichkeit im Einzelfall auch geeignete Einrichtungen, die die Bundesministerin bzw. der Bundesminister für Innovation, Mobilität und Infrastruktur mit Bescheid als Sachverständige anerkannt hat, heranzuziehen, war die Legaldefinition des „Sachverständigen“ entsprechend zu ergänzen.

Zu Z 5, 15 und 26

Durch die Verschiebung des bisherigen Anhang 1 der Anlage 2 als neuen Anhang 1 in die Anlage 3, war es erforderlich die Verweise in den betreffenden Artikeln anzupassen.

Zu Z 6 (Anlage 3 Art. 2.01 Abs. 1)

Die Sportboot-Richtlinie enthält keine Vorschriften für den Bau von Fahrzeugen mit neuen alternativen Kraftstoffen, welche unter das Kapitel 30 des ES-TRIN-Standard fallen. Zur Gewährleistung der technischen Sicherheit war es daher erforderlich, diese Vorschriften auch für im Fahrgastbetrieb eingesetzte Fahrzeuge der Kategorie 2 zu übernehmen.

Zu Z 7 (Anlage 3 Art. 6.01) und Z 8 (Anlage 3 Art. 7.01)

Da die bisherigen anzuwendenden technischen Anforderungen teilweise in Art. 7.04 Abs. 10 des ES-TRIN 2025 verschoben wurden, ist diese Bestimmung jeweils auch als Verweis in Art. 6.01 und 7.01 der Schiffstechnikverordnung mitaufzunehmen.

Zu Z 9 (Anlage 3 Art. 8.01 Abs. 1), Z 10 (Anlage 3 Art. 8.03) und Z 11 (Anlage 3 Art. 8.03 Abs. 1)

Mit der Festlegung neuer technischer Regeln für Fahrzeuge, welche mit Kraftstoffen mit einem Flammpunkt unter 55°C (Kapitel 30 des ES-TRIN Standards) angetrieben werden sowie durch die Übernahme dieses Kapitels in die Anlage 3 war es erforderlich, den Verordnungstext anzupassen. Damit soll für Fahrzeuge im Anwendungsbereich der Anlage 3 die Möglichkeit erhalten bleiben, Ottomotoren oder mit Flüssiggas betriebene Antriebe – die ebenso einen Flammpunkt unter 55°C haben – zu verwenden.

Zu Z 12 (Anlage 3 Art. 10.01)

Bei Sport- und Kleinfahrzeugen ist die Elektromobilität und dadurch das Mitführen von großen Akkumulatoren mit hoher Energiedichte in den letzten Jahren deutlich gestiegen. Aus Sicherheitsgründen, insbesondere aufgrund der Brandgefährlichkeit von Lithium-Ionen-Akkumulatoren, ist eine Eintragung dieser Information in der Zulassungsurkunde zweckmäßig zur Information der Einsatzkräfte.

Zu Z 13 (Anlage 3 Art. 11.01)

Im ES-TRIN 2025 wurde das gesamte Kapitel 11 überarbeitet und die Anforderungen erleichtert. Da im Zuge dessen Art. 11.01 Abs. 1 lit. a entfiel, war dieser Verweis zu streichen.

Zu Z 14 (Anlage 3 Art. 13.01) und 27 (Anlage 4 Art. 2.04 lit. d)

Der ES-TRIN-Standard 2023 normiert in Artikel 13.03 Abs 2 zweiter Satz folgende Ausnahme:

„2. Für die in Nummer 1 geforderten tragbaren Feuerlöscher dürfen nur Pulverlöscher mit einer Füllmasse von mindestens 6 kg oder andere tragbare Feuerlöscher gleicher Löschkapazität verwendet werden. Sie müssen für die Brandklassen A, B und C geeignet sein. Abweichend davon sind auf Schiffen, auf denen keine Flüssiggasanlagen installiert sind, Sprühschaumfeuerlöscher mit bis – 20° C frostsicheren wasserfilmbildenden Schaummitteln (AFFF) zugelassen, auch wenn sie nicht für die Brandklasse C geeignet sind. Die Mindestfüllmenge dieser Feuerlöscher muss 9 Liter betragen.“

Da Pulverlöscher der Brandklassen A, B und C im Löschfall zu einer Sichteinschränkung der Fluchtwege führen können, ist es aus brandschutztechnischen Gründen zweckmäßig, diese Ausnahme auch für Fahrzeuge der Kat. 2 und Sportfahrzeuge zu ermöglichen.

Zu Z 16 (Anlage 3 Art. 13.03)

Zwischen dem Verordnungstext und dem Wortlaut in der Anlage 5 Teil 4 (Muster der Zulassungsurkunde für Fahrzeuge der Kategorie 2) gab es eine Abweichung, weil das Handruder zwar in der Zulassungsurkunde angeführt war, nicht aber in der Auflistung der vorgeschriebenen Ausrüstung für diese Fahrzeuge. Um diese Abweichung zu berichtigen wurde das Handruder daher in Anlage 3 Artikel 8.13 aufgenommen. Die tatsächliche Vorschreibung eines Handruders erfolgt im Ermessen der Zulassungsbehörde, sofern das Fahrzeug nicht über zwei unabhängige Antriebe verfügt und es im Hinblick auf seine Größe und Bauart mit einem Handruder aus einem Gefahrenbereich (z.B. auf Wasserstraßen aus dem Fahrwasser) gebracht werden kann.

Zu Z 17 (Anlage 3 Art. 19.01)

Aufgrund einer Strukturänderung in Art. 19.01 Abs. 1 lit. e des ES-TRIN-Standard war es notwendig, die Verweise entsprechend anzupassen und die lit. e auszunehmen, damit der bisherige Regelungsbestand beibehalten wird.

Zu Z 18 (Anlage 3 Art. 19.01)

Aufgrund einer Strukturänderung in Art. 19.06 des ES-TRIN-Standard war es erforderlich, die Verweise dahingehend anzupassen, um den vorherige Regelungsbestand beizubehalten.

Zu Z 19 (Anlage 3 Art. 19.01)

Aufgrund einer Verschärfung der Vorschriften betreffend CO_2-Schankanlagen in Art. 19.08 Abs. 8 des ES-TRIN-Standard wurde die gegenständliche Ausnahme aufgenommen, um den vormaligen Regelungsbestand beizubehalten. Eine Übernahme dieser Vorschriften auch für Fahrzeuge der Kategorie 2 wäre überschießend.

Zu Z 20 (Anlage 3 Art. 19.01)

Durch die Ergänzung des Verweises auf den im Art. 19.15 des ES-TRIN 2025 neu hinzugefügten Abs. 13 soll die darin geregelte Ausnahme für Tagesausflugsschiffe, die Fahrten in einem geografisch abgegrenzten Gebiet oder in Hafengebieten durchführen, übernommen werden. Dadurch kann die Untersuchungskommission eine kürzere Zeit als die in Art. 7.04 Nummer 11 des ES-TRIN 2025 geforderten 30 Minuten als kritischen Wert für die Auslösung eines akustischen oder optischen Alarms zulassen.

Zu Z 21 und 22 (Anlage 3 Kapitel 30)

Das neue Kapitel 30 des ES-TRIN-Standards bildet die technische Grundlage für die Verwendung alternativer Kraftstoffe wie H_2 oder Methanol sowie neuer Technologien wie beispielsweise Brennstoffzellen. Mit der Übernahme des gesamten Kapitel 30 des ES-TRIN-Standard wird die Verwendung solcher alternativen Kraftstoffe und neuen Technologien nunmehr auch für die Fahrzeuge der Kategorie 2 ermöglicht.

Zu Z 23 (Anlage 3 Anhang 2)

Der bisherige Anhang 1 der Anlage 3 (ÖNORM Z 1020) wird aus Gründen der Übersicht und Systematik zum Anhang 2 neu nummeriert.

Zu Z 24 (Anlage 3 Anhang 1)

Der aktuelle ES-TRIN-Standard wird aus Gründen der Systematik und besseren Übersicht als neuer Anhang 1 von der Anlage 2 in die Anlage 2 verschoben.

Zu Z 25 (Anlage 4 Art. 2.01 Abs. 5)

Es soll klargestellt werden, dass diese Bestimmung nur für solche Sportfahrzeuge gilt, die älter als zehn Jahre sind.