

**Gericht**

Landesverwaltungsgericht Niederösterreich

**Entscheidungsdatum**

31.07.2017

**Geschäftszahl**

LVwG-AV-773/001-2014

## Text

### IM NAMEN DER REPUBLIK

Das Landesverwaltungsgericht Niederösterreich erkennt durch Mag. Dusatko als Einzelrichterin über die Berufungen der I, der J, beide vertreten durch Mag. Dr. Martin Enthofer, Rechtsanwalt in \*\*\*, \*\*\*, und der JS, nunmehr vertreten durch die Pochendorfer Mitterbauer KG, Anwälte in \*\*\*, \*\*\*, (alle zusammen: Konsenswerber) gegen den Bescheid der Bezirkshauptmannschaft Amstetten vom 30. Dezember 2008, AMW2-V-0431, mit welchem diese unter Spruchpunkt 1. den Antrag auf Erteilung der schifffahrtsrechtlichen Bewilligung zur Errichtung und den Betrieb einer Waterbiketrainingsstrecke und einer Steganlage in Form einer Rettungsinsel auf der \*\*\* zwischen Strom-km \*\*\* bis Strom-km \*\*\* am rechten \*\*\*ufer abgewiesen sowie unter Spruchpunkt 2. den Antrag auf Feststellung, dass der Betrieb von Waterbikes in jenem Ausmaß zulässig sei, wie dies für Kleinfahrzeuge nach der Wasserstraßen-Verkehrsordnung zulässig sei, als unzulässig zurückgewiesen wurde, zu Recht:

- I. Dem I, dem J und dem JS wird die schifffahrtsrechtliche Bewilligung zur Errichtung und zum Betrieb einer Waterbiketrainingsstrecke und einer Steganlage in Form einer Rettungsinsel auf der Donau zwischen Strom-km \*\*\* bis Strom-km \*\*\* am rechten \*\*\*ufer entsprechend folgender Projektbeschreibung erteilt:

Projektbeschreibung:

Die Vereine „I, J und JS, haben um Erteilung der schifffahrtsrechtlichen Bewilligung für die Errichtung einer Jetbootstrecke zwischen Strom-km \*\*\* und Strom-km \*\*\*, im Gemeindegebiet von \*\*\* angesucht.

Die Jetbootstrecke soll sich am rechten Donauufer befinden, wobei vom rechtsufrigen Fahrrinnenrand ein Abstand von 15 m eingehalten wird. Der rechtsufrige Fahrrinnenrand ist im Rahmen des \*\*\*-Systems in entsprechenden Plänen der \*\*\* festgehalten.

Die zwischen \*\*\*-km \*\*\* bis \*\*\* geplante Waterbikezone wird in einer Breite von 65 m auf gesamter Länge errichtet, wobei hier bereits der vorgeschriebene Abstand von 15 m zum rechtsufrigen Fahrrinnenrand (80m) berücksichtigt ist. Gleichfalls ist ein Abstand vom rechten Donauufer von 15 m vorgesehen; dies wird in der Betriebsordnung festgehalten.

Die Jetbootstrecke wird mit Tonnen (Bojen) und Döpern vom Fahrwasser der \*\*\*, welche von der durchgehenden Schifffahrt benützt wird, abgegrenzt. Für den Betrieb werden bestimmte Verhaltensmassregeln (Betriebsordnung) auferlegt.

Zur Kennzeichnung des Bereiches der Strecke werden wasserseitig insgesamt drei Bojen ausgelegt und zwar am Beginn, in der Mitte und am Ende der Strecke. Zusätzlich werden ca. alle 100 m Döper zwischen den Bojen gesetzt. Innerhalb dieser Strecke kann bei Bedarf für Trainingszwecke vorübergehend ein Bojenkurs gesetzt werden.

Die Bojen- und Döper- Punkte auf der Karte wurden im Abstand von 2,3mm von der rechten Fahrrinne eingezeichnet. Es werden 3 Bojen ausgelegt, und zwar am Beginn, bei Strom-km \*\*\*, bei Strom-km \*\*\* und bei Strom-km \*\*\*. Zusätzlich werden im Abstand von 100 m Döper zwischen den Bojen gesetzt. Die Bojen sind gelb, weisen Radarreflektoren auf und werden mittels Mikro-Magan-Ketten mit ca. 70 bis 80 kg schweren Ankern gesetzt.

Das zu Wasser bringen der PWC „Wassermotorräder soll über die bereits vorhandene Slipstelle im Bereich bei Strom-km \*\*\* erfolgen. Die PWC werden mit den Anhängern zur Slipstelle gebracht, entladen und an einem noch zu errichtenden Steg verheftet. Die Landfahrzeuge einschließlich der Hänger werden an einem vom Verein angemieteten Parkplatz (500 m2 Grünfläche - rechts vor der Auffahrt zum Treppelweg auf dem Grundstück Nr. \*\*\* KG \*\*\*) abgestellt.

Knapp oberhalb der Sliprampe ist die Verheftung eines Steges geplant. Der Steg hat die Abmessungen 3,00\*2,00 m und besteht im Wesentlichen aus 12 zusammengesetzten Jetfloat - Elementen. Der Zugang erfolgt über einen Zugangssteg mit den Abmessungen 3,00\*1,00 m und besteht aus einem Formrohrrahmen und einem Trittbelag aus etwa 5 cm starken Lärchenbrettern. Die Distanzierung der Steganlage vom Ufer erfolgt mit zwei Schorbäumen. Die Verheftung geschieht in üblicher Weise über Stahldrahtseile, die am Ufer mit einbetonierten Ringen verbunden sind. Zur Verhinderung der Verklausung wird rund um den Schwimmkörper Schienen angebracht werden, die einem leichteren Abgleiten von Treibholz dienen.

Die Waterbikestrecke wird überdies am Ufer mit entsprechenden gesetzlich vorgeschriebenen Schifffahrtszeichen versehen.

Als Rettungsboot wird ein Sportfahrzeug (auf mind. 5 Personen zugelassen) verwendet. Dieses ist entweder am Steg oder für den Fall, dass ein Steg nicht errichtet wird, an der Boje neben der Slipstelle oder an einer eigens dafür errichteten Boje während des Betriebes festgemacht. Überdies ist es ständig mit zwei Personen besetzt und einsatzbereit.

Es wird im Bereiche des Ufers eine mobile Toilettenanlage aufgestellt werden. Diese Toilette wird angemietet werden, wobei auch für die entsprechende Entsorgung gesorgt wird.

Für den Bürobetrieb wird auf jener Fläche, die als Parkfläche angemietet wird, ein von der Baubewilligungspflicht ausgenommenes Gartenhäuschen oder ein Baucontainer aufgestellt werden.

Die Betriebsordnung wird allen Mitgliedern zur Kenntnis gebracht.

Folgende Auflagen sind bei Errichtung und Betrieb einzuhalten:

1. Die Lagerung von wassergefährdenden Stoffen, wie Ölen, Ölderivaten sowie Giften ist am Anlagesteg, den übrigen Anlageteilen sowie im Bereich der Lände verboten.
2. Bei Hochwasser ist die Steganlage entweder aus dem Strom zu entfernen oder derart zu sichern, dass sie weder abtreiben noch sonstigen Schaden oder Gefahren verursachen kann.
3. Die Steganlage sowie an ihr verheftete Waterbikes müssen unter der Aufsicht einer hiezu geeigneten Person stehen. Diese Person ist einschließlich ihrer Erreichbarkeiten (Tel.Nr., e-mail, etc.) der Behörde und der Schifffahrtsaufsicht Grein bekanntzugeben. Jede Änderung der Aufsichtsperson ist ebenfalls den angeführten Dienststellen umgehend anzuzeigen.
4. Während des Betriebes der Waterbikes besteht für die gesamte Waterbikestrecke ein Badeverbot. Dies ist durch entsprechende Tafeln kundzumachen und die Betriebsordnung ist dahingehend zu ergänzen.
5. Die Betriebsordnung ist um die maximale Anzahl der gleichzeitig zulässigerweise sich auf der Waterbikestrecke befindlichen Waterbikes zu ergänzen.
6. Die vorgeschlagene Betriebsordnung vom 25.07.2007 wird genehmigt und ist einzuhalten. Die jeweils aktuelle Betriebsordnung ist der Behörde zur Kenntnis und Genehmigung vorzulegen.
7. Das Befahren des Treppelwegs darf nur für das Einsetzen der Waterbikefahrzeuge erfolgen. Entsprechende Verkehrssicherungsmaßnahmen während der Treppelwegquerung sind durch den Konsenswerber durchzuführen.
8. Das Errichten von Einbauten auf den Damm- und Treppelwegflächen sowie das Aufstellen von Bänken, Tischen, Zelten etc. sind zu unterlassen.
9. Das Parken sowie Lagerungen am und entlang des Treppelweges sind verboten.
10. Die Lage der Begrenzungsbojen ist geodätisch einzumessen. Nach Durchgang von Hochwasserwellen mit einem Durchfluss von mehr als 6000 m<sup>3</sup>/s oder nach Eisgang ist die Lage der Bojen zu überprüfen. Die entsprechenden Vermessungsoperate sind via donau ehestens, unaufgefordert und kostenlos zur Verfügung zu stellen.
11. Im Falle von Baggerungs-, Sanierungs-, oder Vermessungsarbeiten durch den Wasserstraßenerhalter sind sämtliche Bojen inklusive deren Verankerungen, Vorstellobjekte und

Schwimmkörper nach Aufforderung durch via donau umgehend und auf Kosten des Konsensinhabers aus dem Gewässerbett zu entfernen.

12. Schifffahrts- und Vermessungszeichen dürfen nicht beschädigt werden.
13. Die öffentliche Einsetzrampe bei Strom km 2198,7 ist für den allgemeinen Gebrauch freizuhalten.
14. Ein Grundbenützungsbereinkommen ist mit \*\*\* abzuschließen.
15. Nach Errichtung des Steges ist der Behörde eine statische Berechnung für die Steganlage vorzulegen.

II. Die Konsenswerber sind verpflichtet, innerhalb von 4 Wochen ab Zustellung eines entsprechenden Zahlscheines durch die Bezirkshauptmannschaft Amstetten für die Verleihung der Berechtigung eine Verwaltungsabgabe in der Höhe von € 6,50 zu bezahlen.

III. Der Spruchteil betreffend die Verfahrenskosten im angefochtenen Bescheid bleibt ansonsten unverändert.

IV. Gegen dieses Erkenntnis ist eine ordentliche Revision nicht zulässig.

Rechtsgrundlagen:

§ 28 Abs. 1 Verwaltungsgerichtsverfahrensgesetz (VwGVG)

§ 25a Verwaltungsgerichtshofgesetz 1985 – VwGG

Bundesverwaltungsabgabenverordnung, BGBl. Nr. 24/1983, i.d.g.F., TP 1

#### **Entscheidungsgründe:**

1. Zum Verfahrensgang:

Aus dem von der Bezirkshauptmannschaft Amstetten vorgelegten Verfahrensakt ergibt sich folgender hier wesentlicher Verfahrensablauf:

Mit e-mail vom September 2006 hat der JS bei der Bezirkshauptmannschaft Amstetten einen Antrag auf Freigabe einer geeigneten Wasserfläche auf der \*\*\* für das Training von Jetsport (Freestyle) in \*\*\* bei \*\*\*, Strom km \*\*\* – \*\*\* gestellt.

Mit Schreiben vom 20.11.2006 haben 1. der I, \*\*\*, \*\*\*, 2. der J, \*\*\*, \*\*\* und 3. der JS (JS), \*\*\*, \*\*\*, alle vertreten durch Dr. Helmut Hackl, Mag. Michaela Fattinger, Mag. Christian Premm, Rechtsanwälte, \*\*\*, \*\*\*, (künftig alle 3: Konsenswerber“) sich dem ursprünglichen Antrag des JS angeschlossen und die wasser- und schifffahrtsrechtliche Bewilligung zur Errichtung einer Waterbiketrainingsstrecke an der \*\*\* zwischen \*\*\*stromkm \*\*\* und \*\*\* am rechten \*\*\*ufer beantragt. Aufgrund des größer gewordenen Bedarfes werde der Antrag auf Bewilligung der Strecke von km \*\*\* bis \*\*\* auf km \*\*\* bis \*\*\* ausgedehnt.

Zu den vorgelegten Unterlagen hat der schifffahrtstechnische Amtssachverständige DI L am 07.03.2007 folgende Stellungnahme abgegeben:

„Die Vereine „I, J und JS beabsichtigen die Errichtung einer Jetbootstrecke zwischen Strom-km \*\*\* und Strom-km \*\*\*, auf Gst.Nr. \*\*\*, in der KG \*\*\*.

Die Jetbootstrecke soll sich orographisch gesehen am rechten \*\*\*ufer befinden und eine Breite, die einem Drittel der Breite der \*\*\* im gegenständlichen Bereich entspricht, das sind ca.100 m, nicht überschreiten.

Zur Kennzeichnung des Bereiches der Strecke werden wasserseitig insgesamt drei Bojen ausgelegt und zwar am Beginn, der Mitte und am Ende der Strecke. Zusätzlich werden ca. alle 100 m Döper zwischen

den Bojen gesetzt. Innerhalb dieser Strecke kann bei Bedarf für Trainingszwecke vorübergehend ein Bojenkurs gesetzt werden.

Das zu Wasser bringen der PWC (=Personal Water Craft — „Wassermotorräder“ - die gesetzliche Bezeichnung der Jetboote) soll über die bereits vorhandene Slipstelle im Bereich bei Strom-km \*\*\* erfolgen. Die PWC werden mit den Anhängern zur Slipstelle gebracht, entladen und an einem noch zu errichtenden Steg verheftet. Die Landfahrzeuge einschließlich der Hänger werden an einem vom Verein angemieteten Parkplatz (500 m<sup>2</sup> Grünfläche — rechts vor der Auffahrt zum Treppelweg auf dem Grundstück Nr. \*\*\* KG \*\*\*) abgestellt. Mit dem Grundeigentümer, Herrn Bürgermeister V - wohnhaft in \*\*\* — wurde bereits eine entsprechende mündliche Vereinbarung getroffen.

Außerdem wurde bereits eine schriftliche prinzipielle Zustimmungserklärung über die Benützung der im Eigentum der Republik Österreich stehenden Grundstücke, welche in Verwaltung der Wasserstraßendirektion, Wasserstraßenverwaltung West stehen, eingeholt.

Im Bereich der Slipstelle und im Bereich des angemieteten Parkplatzes soll die Sportanlage mit Hinweisschildern gekennzeichnet werden. Folgende Kennzeichnung ist vorgesehen:

- > Besitzer der Anlage
- > Benützung der Anlage nur für Mitglieder und auf eigene Gefahr
- > Hinweis über die Parkmöglichkeiten mit den PKW's
- > Widerrechtliches Benützen wird zur Anzeige gebracht

Außerdem werden die Verhaltensregeln zur Benützung der Anlage den jeweiligen Benutzern vorgelegt, wobei folgende Verhaltensregeln vorgeschlagen werden:

Befahren der \*\*\* außerhalb der durch Bojen begrenzten Strecke (Strom-km \*\*\* bis Strom—km \*\*\*) verboten

Der Betrieb mit Jetbooten ist grundsätzlich von 8.00 Uhr bis 21.00 Uhr gestattet nicht jedoch vor Sonnenaufgang und nicht nach Sonnenuntergang

Die Sicht am Wasser muss mindestens 500 m betragen

Der Motor des Jetbootes muss sich beim Überbordgehen des Fahrers entweder automatisch abschalten („Notstoppvorrichtung“) oder in den Leerlauf zurückschalten, wobei das Jetboot eine Kreisbahn einschlagen muss

Fahrer und etwaige Mitfahrer müssen entsprechend dimensionierte Rettungswesten tragen sowie einen Helm

Für die benützten Jetboote muss eine entsprechende Versicherung gegenüber Schäden mit Dritten abgeschlossen sein

Die Fahrer dürfen durch ihre Fahrweise keinen anderen gefährden, die übrige Schifffahrt nicht behindern und andere Fahrzeuge, Ufer- und Regulierungsbauten, schwimmende oder feste Anlagen, Schifffahrtszeichen oder die Ufervegetation nicht beschädigen.

Die Fahrer haben ein entsprechendes Schiffsführerpatent (10 m — Wasserstraßen) vorzulegen

Jeder Jetski muss eine Zulassung besitzen. Das amtliche Kennzeichen ist am Jetski deutlich anzubringen

Jede grobe Missachtung der Verhaltensregel wird mit dem Entzug der Mitgliedschaft geahndet.

Knapp oberhalb der Sliprampe ist die Verheftung eines Steges geplant. Der Steg hat die Abmessungen 3,00\*2,00 m und besteht im Wesentlichen aus 12 zusammengesetzten Jetfloat—Elementen. Der Zugang erfolgt über einen Zugangssteg mit den Abmessungen 3,00\*1,00 m und besteht aus einem Formrohrrahmen und einem Trittbelag aus etwa 5 cm starken Lärchenbrettern. Die Distanzierung der

Steganlage vom Ufer erfolgt mit zwei Schorbäumen. Die Verheftung geschieht in üblicher Weise über Stahldrahtseile, die am Ufer mit einbetonierten Ringen verbunden sind.

Weiters wird im Bereiche des Ufers eine mobile Toilettenanlage aufgestellt werden. Diese Toilette wird angemietet werden, wobei auch für die entsprechende Entsorgung gesorgt wird.

Für den Bürobetrieb wird auf jener Fläche, die als Parkfläche angemietet wird, ein von der Baubewilligungspflicht ausgenommenes Gartenhäuschen oder ein Baucontainer aufgestellt werden.

Zu diesem Vorhaben wird Folgendes festgestellt:

1. aus wasserbautechnischer Sicht:

Die vorgelegten Unterlagen entsprechen den Erfordernissen des § 103 WRG, lassen eine eindeutige technische Beurteilung zu und sind somit ausreichend.

An Baulichkeiten für die Jetbootstrecke werden lediglich die Fundamente (Verankerungen) für die Tonnen und Döper angeführt werden können und die Steganlage, da die Sliprampe, welche für das Einsetzen der Jetboote verwendet werden soll, bereits Bestand ist, die übrigen Teile der Waterbikestrecke sind keiner wasserrechtlichen Bewilligung zu unterziehen.

Die kennzeichnenden Wasserstände betragen bei Strom—km \*\*\*:

Bei RNW 96 ..... 239,71 m ü.A.

MW 96 ..... 240,03 m ü.A.

HSW 96 ..... 240,33 m ü.A. und bei

HW 100 ..... 238,73 m ü.A.

Daraus ist ersichtlich, dass im Hochwasserfall der Wasserspiegel durch die Öffnung der Wehranlagen des nahe gelegenen KW \*\*\* sogar absinkt.

Der in der Projektsbeschreibung angeführte Parkplatz ist nicht unter dem Begriff „Bauten an Ufern“ bzw. „Anlagen innerhalb des Hochwasserabflussbereiches fließender Gewässer“ einzustufen. Der Parkplatz selbst stellt kein Abflusshindernis dar, darüber hinaus ergibt sich die Frage, ob im Hochwasserfall überhaupt der Ort \*\*\* durch ein Anspringen der Hochwasserentlastungsstrecke an der \*\*\* überschwemmt wird. Dies kann aber auch im Rahmen der Ortsaugenscheinsverhandlung geklärt werden. Sollte dies der Fall sein, wäre als Auflage im Rahmen des wasserrechtlichen Verfahrens gemäß § 38 WRG die rechtzeitige Verbringung von Fahrzeugen und Anhängern bei Hochwassergefahr an einen hochwassersicheren Ort möglich. Eine allfällige Bewilligung nach anderen wasserrechtlichen Bestimmungen (§§ 30, 31, 31c bzw. 32 WRG) ist jedenfalls nicht Gegenstand des vorliegenden Verfahrens.

Hinsichtlich der möglichen Einschränkung der Fischerei wären auch der Fischereiberechtigte, sowie der zuständige Fischereierevierversand und erforderlichenfalls ein fischereifachlicher ASV zu laden.

Weder von den Fundamentierungen der Döper und Bojen noch von der geplanten Steganlage gehen im Hochwasserfall Gefahren aus.

Gegen die Weiterführung des wasserrechtlichen Bewilligungsverfahrens bestehen keine Einwände und kann eine Ortsaugenscheinsverhandlung ausgeschrieben werden.

- 2.) aus binnenschiffahrtstechnischer und nautischer Sicht:

Die vorgelegten Unterlagen entsprechen den Erfordernissen des § 48 SchG, lassen eine eindeutige technische Beurteilung zu und sind somit ausreichend.

Die Jetbootstrecke stellt eine private Sportanlage dar.

Die Anlage selbst besteht in erster Linie lediglich aus einer Tonnen- und Döpperreihe, einschließlich der erforderlichen Verankerungen und einer Steganlage. Dennoch ist hier eine entsprechende Beurteilung der Strecke aus binnenschiffahrtstechnischer und nautischer Sicht erforderlich, da jedenfalls sichergestellt sein muss, dass die durchgehende gewerbliche Großschiffahrt keine Behinderungen bzw. maßgeblichen Einschränkungen erfahren darf.

So wird es erforderlich sein, die Strecke nicht nur durch Tonnen und Döper entsprechend zu kennzeichnen, sondern auch die Aufstellung von Schifffahrtszeichen nach Art und Ort festzulegen. Außerdem werden auf den Tonnen Radarreflektoren anzubringen sein. Dies wird aber in Form von Auflagen in die technische Beurteilung eingehen.

Die Anlage kommt gemäß der Schifffahrtsanlagenverordnung, BGBl. Nr. 334/1991 i.d.g.F. innerhalb eines Verbotsbereiches für Sportanlagen zu liegen (vgl. Anlage 2, Pos. 7, rechtes Ufer). Allerdings wurde mit Änderung der Schifffahrtsanlagenverordnung vom 12. August 2006 (BGBl. II Nr. 249/2006) die Möglichkeit der Errichtung von Waterbike-Zonen geschaffen. In der Anlage 4 dieser Novelle ist u.a. festgehalten, dass zwischen Strom-km \*\*\* und Strom-km \*\*\* kein Verbotsbereich für die Errichtung einer Waterbikestrecke besteht.

Die angestrebte Waterbike-Strecke befindet sich innerhalb dieser Zone. Somit bestehen grundsätzlich keine Bedenken gegen die Errichtung dieser Waterbike - Strecke. Gemäß § 28a Abs. 2 der SchAVO ist aber von der Fahrinne ein Abstand von 15 m einzuhalten.

Die Klubs haben sich bereits zur Einhaltung einer Betriebsordnung verpflichtet.

Darüber hinaus sind in § 16.08 Abs. 3 der Wasserstraßenverkehrsordnung (BGBl. II Nr. 248/2005) folgende Bestimmungen enthalten:

Bei Tag und guter Sicht ist der Einsatz von gemäß 6. Teil des Schifffahrtsgesetzes zugelassenen Waterbikes innerhalb der dafür bewilligten und bezeichneten (§ 15.03 der Wasserstraßenverkehrsordnung) Waterbike-Zonen gestattet, wenn

- a) der Führer des Waterbikes Inhaber eines Schiffsführerpatentes 10 m, eines Schiffsführerpatentes 20 m oder eines Kapitänspatentes ist,
- b) alle Personen, die ein Waterbike benutzen, eine Schwimmweste und einen Schutzhelm tragen,
- c) der Bewilligungswerber der Waterbike-Zone während der gesamten Betriebszeit für die Bereitstellung eines für mindestens 5 Personen zugelassenen und mit 2 Personen besetzten Sportfahrzeuges sorgt, das ständig einsatzbereit gehalten wird und
- d) vom Bewilligungsinhaber Aufzeichnungen über die eingesetzten Waterbikes und deren Führer geführt werden, die auf Verlangen der zuständigen Behörde zugänglich zu machen sind.

In einigen Punkten deckt sich die vorgelegte Betriebsordnung mit den Anforderungen der Bestimmungen der Wasserstraßenverkehrsordnung.

Einige Details werden noch im Rahmen der noch auszuschreibenden Ortsaugenscheinsverhandlung besprochen werden müssen.

Der Parkplatz, das Bürogebäude und die WC-Anlage sind lediglich für die Aufrechterhaltung einer entsprechenden Infrastruktur von Bedeutung, sind aber nicht „Schifffahrtsanlage“ an und für sich bzw. „sonstige Anlage“ i.S. des Schifffahrtsgesetzes. Daher bedürfen diese Anlageteile keiner schifffahrtsrechtlichen Bewilligung.

Gegen die Fortführung des schifffahrtsrechtlichen Verfahrens bestehen prinzipiell keine Einwände und kann eine Ortsaugenscheinsverhandlung ausgeschrieben werden.

Wegen der Nähe des KW \*\*\* wäre u.a. auch ein Vertreter der A (=A, vormals D-AG) zur Verhandlung zu laden, ebenfalls wird die Ladung eines ASV für Naturschutz (vorgeschlagen wird Herr Dr. P, Baudirektion-Naturschutz) zu veranlassen.“

Dazu hat die Bezirkshauptmannschaft Amstetten mit Schreiben vom 22.03.2007 für den 11.04.2007 eine mündliche Verhandlung anberaumt. Die Fachvertretung der Schifffahrtsunternehmen der Wirtschaftskammer NÖ hat mit e-mail vom 28.03.2007 ausgeführt, dass „Einwendungen erhoben werden, weil seitens der Schifffahrt aus Sicherheitsgründen große Bedenken gegen das vorliegende Projekt bestehen“ würden. Welcher konkreten Art diese Bedenken seien, wurde nicht ausgeführt. Mit Telefax vom 10.04.2007 hat die Fortverwaltung \*\*\* als Fischereiberechtigter ausgeführt, dass durch die geplante Jetbootstrecke eine erhöhte Lärmbelästigung zu erwarten sei, wodurch der fischereiliche Erholungswert des Fischereirevieres verringert werde. Überdies sei ein vermehrter Wellenschlag anzunehmen, der insbesondere der Entwicklung von Jungfischen und somit auf den Gesamtfischbestand negativ wirke.

Die Bezirkshauptmannschaft Amstetten führte am 11.04.2007 eine mündliche Verhandlung sowie einen Ortsaugenschein durch, zu der der schifffahrtstechnische, wasserbautechnische und nautische Amtssachverständige DI FL, der naturschutztechnische und fischereitechnische Amtssachverständige DI FH beigezogen wurden und Vertreter der Strom- und Hafenaufsicht Grein sowie ein Vertreter der ÖBF AG als Fischereiberechtigter anwesend waren.

In der Verhandlung wurde das Projekt wie folgt beschrieben:

„Die Vereine „I, J und JS, vertreten durch die Rechtsanwälte Dr. Helmut Hackl, Mag. Michaela Fattering und Mag. Christian Prenn, \*\*\*, \*\*\*, haben um Erteilung der wasser- und schifffahrtsrechtlichen Bewilligung für die Errichtung einer Jetbootstrecke zwischen Strom-km \*\*\* und Strom-km \*\*\*, im Gemeindegebiet von \*\*\* angesucht.

Die Jetbootstrecke soll sich am rechten \*\*\*ufer befinden, wobei vom rechtsufrigen Fahrinnenrand ein Abstand von 15 m eingehalten wird. Der rechtsufrige Fahrinnenrand ist im Rahmen des \*\*\*-Systems in entsprechenden Plänen der \*\*\* festgehalten.

Die Jetbootstrecke wird mit Tonnen (Bojen) und Döpern vom Fahrwasser der \*\*\*, welche von der durchgehenden Schifffahrt benützt wird, abgegrenzt. Für den Betrieb werden bestimmte Verhaltensmassregeln auferlegt werden.“

Der schifffahrtstechnische, wasserbautechnische und nautische Amtssachverständige DI FL hat dazu Folgendes Gutachten abgegeben:

„Die Vereine „I, J und JS, beabsichtigen die Errichtung einer Jetbootstrecke zwischen Strom-km \*\*\* und Strom-km \*\*\*, auf Gst.Nr. \*\*\*, in der KG \*\*\*.

Zur Kennzeichnung des Bereiches der Strecke werden wasserseitig insgesamt drei Bojen ausgelegt und zwar am Beginn, der Mitte und am Ende der Strecke. Zusätzlich werden ca. alle 100 m Döper zwischen den Bojen gesetzt. Innerhalb dieser Strecke kann bei Bedarf für Trainingszwecke vorübergehend ein Bojenkurs gesetzt werden.

Das zu Wasser bringen der PWC (=Personal Water Craft — „Wassermotorräder“ - die gesetzliche Bezeichnung der Jetboote) soll über die bereits vorhandene Slipstelle im Bereich bei Strom-km \*\*\* erfolgen. Die PWC werden mit den Anhängern zur Slipstelle gebracht, entladen und an einem noch zu errichtenden Steg verheftet. Die

Landfahrzeuge einschließlich der Hänger werden an einem vom Verein angemieteten Parkplatz (500 m<sup>2</sup> Grünfläche - rechts vor der Auffahrt zum Treppelweg auf dem Grundstück Nr. \*\*\* KG \*\*\*) abgestellt. Mit dem Grundeigentümer, Herrn Bürgermeister V - wohnhaft in \*\*\* - wurde bereits eine entsprechende mündliche Vereinbarung getroffen.

Außerdem wurde bereits eine schriftliche prinzipielle Zustimmungserklärung über die Benützung der im Eigentum der Republik Österreich stehenden Grundstücke, welche in Verwaltung der Wasserstraßendirektion, Wasserstraßenverwaltung West stehen,

eingeholt.

Knapp oberhalb der Sliprampe ist die Verheftung eines Steges geplant. Der Steg hat die Abmessungen 3,00\*2,00 m und besteht im Wesentlichen aus 12 zusammengesetzten Jetfloat - Elementen. Der Zugang erfolgt über einen Zugangssteg mit den Abmessungen 3,00\*1,00 m und besteht aus einem Formrohrrahmen und einem Trittbelag aus etwa 5 cm starken Lärchenbrettern. Die Distanzierung der Steganlage vom Ufer erfolgt mit zwei Schorbäumen. Die Verheftung geschieht in üblicher Weise über Stahldrahtseile, die am Ufer mit einbetonierten Ringen verbunden sind.

Gutachten:

1. aus wasserbautechnischer Sicht:

An Baulichkeiten für die Jetbootstrecke werden lediglich die Fundamente (Verankerungen) für die Tonnen und Döper angeführt werden können und die Steganlage, da die Sliprampe, welche für das Einsetzen der Jetboote verwendet werden soll, bereits Bestand ist, die übrigen Teile der Waterbikestrecke sind keiner wasserrechtlichen Bewilligung zu unterziehen.

Die kennzeichnenden Wasserstände betragen bei Strom—km \*\*\*:

Bei RNW 96 ..... 239,71 m ü.A.

MW 96 ..... 240,03 m ü.A.

HSW 96 ..... 240,33 m ü.A. und bei

HW 100 ..... 238,73 m ü.A.

Daraus ist ersichtlich, dass im Hochwasserfall der Wasserspiegel durch die Öffnung der Wehranlagen des nahe gelegenen KW \*\*\* sogar absinkt.

Weder von den Fundamentierungen der Döper und Bojen noch von der geplanten Steganlage gehen im Hochwasserfall Gefahren aus.

Gegen das gegenständliche Vorhaben bestehen bei Einhaltung der nachstehend angeführten Auflagen keine Einwände, da in diesem Falle nicht damit zu rechnen ist, dass fremde Rechte negativ beeinflusst werden bzw. öffentliche Interessen entgegenstehen:

1. Die Lagerung von wassergefährdenden Stoffen, wie Ölen, Ölderivaten sowie Giften ist am Anlagesteg, den übrigen Anlageteilen sowie im Bereich der Lände verboten.
2. Bei Hochwasser ist die Steganlage entweder aus dem Strom zu entfernen oder derart zu sichern, dass sie weder abtreiben noch sonstigen Schaden oder Gefahren verursachen kann.
3. Die Steganlage sowie an ihr verheftete Waterbikes müssen unter der Aufsicht einer hiezu geeigneten Person stehen. Diese Person ist einschließlich ihrer Erreichbarkeiten (Tel.Nr., e-mail, etc.) der Behörde und der Schifffahrtsaufsicht Grein bekanntzugeben. Jede Änderung der Aufsichtsperson ist ebenfalls den angeführten Dienststellen umgehend anzuzeigen.

Die Bauvollendungsfrist wird noch gesondert bekannt gegeben.

- 2.) aus binnenschifffahrtstechnischer und nautischer Sicht:

Die Jetbootstrecke stellt eine private Sportanlage dar.

Die Anlage selbst besteht in erster Linie lediglich aus einer Tonnen- und Döperreihe, einschließlich der erforderlichen Verankerungen und einer Steganlage. Dennoch ist hier eine entsprechende Beurteilung der Strecke aus binnenschifffahrtstechnischer und nautischer Sicht erforderlich, da jedenfalls sichergestellt sein muss, dass die durchgehende gewerbliche Großschifffahrt keine Behinderungen bzw. maßgeblichen Einschränkungen erfahren darf.

So wird es erforderlich sein, die Strecke nicht nur durch Tonnen und Döper entsprechend zu kennzeichnen, sondern auch die Aufstellung von Schifffahrtszeichen nach Art und Ort festzulegen. Außerdem werden auf den Tonnen Radarreflektoren anzubringen sein. Dies wird aber in Form von Auflagen in die technische Beurteilung eingehen.

Das stromaufwärtige Ende der Waterbike-Strecke wurde im Hinblick auf die öffentliche stromaufwärts gelegenen Lände um 100 m gegenüber dem Antrag verkürzt, da gemäß Schifffahrtsanlagenverordnung von Schifffahrtsanlagen ein Mindestabstand von 100 m eingehalten werden muss.

Die Anlage kommt gemäß der Schifffahrtsanlagenverordnung, BGBl. Nr. 334/1991 i.d.g.F. innerhalb eines Verbotsbereiches für Sportanlagen zu liegen (vgl. Anlage 2, Pos. 7, rechtes Ufer). Allerdings wurde mit Änderung der Schifffahrtsanlagenverordnung vom 12. August 2006 (BGBl. II Nr. 249/2006) die Möglichkeit der Errichtung von Waterbike-Zonen geschaffen. In der Anlage 4 dieser Novelle ist u.a. festgehalten, dass zwischen Strom-km \*\*\* und Strom-km \*\*\* kein Verbotsbereich für die Errichtung einer Waterbikestrecke besteht.

Die angestrebte Waterbike-Strecke befindet sich innerhalb dieser Zone. Somit bestehen grundsätzlich keine Bedenken gegen die Errichtung dieser Waterbike - Strecke.

Gegenstand der heutigen Verhandlung ist lediglich die Errichtung einer schwimmenden Steganlage sowie der Tonnen und Bojen, welche die Waterbike-Strecke begrenzen. Nach Errichtung derselben wird in einem eigenen Verfahren eine Benützung der Anlage geregelt werden müssen. Dazu gehört insbesondere die Erstellung einer Betriebsordnung, die Vorbegutachtung derselben und die Darlegung in endgültiger Form. Ein Vorentwurf zu dieser Betriebsordnung existiert bereits.

In dieser Betriebsordnung sind insbesondere die Bestimmungen der Wasserstraßenverkehrsordnung (vgl. 5 16.08 Abs. 3 der Wasserstraßenverkehrsordnung, BGBl. II Nr. 248/2005), aufzunehmen.

Dazu zählen folgende Bestimmungen:

Bei Tag und guter Sicht ist der Einsatz von gemäß 6. Teil des Schifffahrtsgesetzes zugelassenen Waterbikes innerhalb der dafür bewilligten und bezeichneten (§ 15.03 der Wasserstraßenverkehrsordnung) Waterbike-Zonen gestattet, wenn

- a) der Führer des Waterbikes Inhaber eines Schiffsführerpatentes 10 m, eines Schiffsführerpatentes 20 m oder eines Kapitänspatentes ist,
- b) alle Personen, die ein Waterbike benutzen, eine Schwimmweste und einen Schutzhelm tragen,
- c) der Bewilligungswerber der Waterbike-Zone während der gesamten Betriebszeit für die Bereitstellung eines für mindestens 5 Personen zugelassenen und mit 2 Personen besetzten Sportfahrzeuges sorgt, das ständig einsatzbereit gehalten wird und
- d) vom Bewilligungsinhaber Aufzeichnungen über die eingesetzten Waterbikes und deren Führer geführt werden, die auf Verlangen der zuständigen Behörde zugänglich zu machen sind.

Folgende Punkte sind unter anderem noch in die Betriebsordnung aufzunehmen:

Abstand halten vom Ufer 15 m

Benützung des Treppelweges nur im Bereich der Überfahrt zur Sliprampe und nur für Zwecke des Zuwasserlassens bzw. Herausnehmens der Waterbikes

Verbot des Abstellens von Gerätschaften, Waterbikes und dgl. am Treppelweg und im Bereich der Uferböschung.

Nachdem die Strecke hinsichtlich der Breitenbegrenzung derzeit im Projekt noch nicht festgehalten ist, ist bei der \*\*\* der Bereich des rechten Fahrrinnenrandes (\*\*\*) zu erheben und daraufhin eine Projektsergänzung vorzulegen, in welcher die Strecke hinsichtlich der genauen Länge und Breite festgehalten ist. Dabei ist auf

den gesetzlich vorgeschriebenen Abstand von 15 m vom rechtsufrigen Fahrrinnenrand Bedacht zu nehmen. Nach Vorlage derselben kann eine entsprechende Begutachtung stattfinden.“

Der naturschutztechnische und fischereitechnische Amtssachverständige DI FH hat in der mündlichen Verhandlung folgendes Gutachten abgegeben:

„Gutachten

3) aus fischereifachlicher Sicht

Im Projekt sind lediglich geringe Einbauten in den Wasserkörper selbst vorgesehen.

Es sind dies eine Schwimmanlage im Ausmaß von rund 6 m<sup>2</sup> und 3 Bojen sowie 12

Döper. Aufgrund der Tatsache, dass keinerlei Eingriffe in die Uferstrukturen erfolgen

bzw. keine Veränderungen der Gewässersohle vorgenommen werden, ist aus fischereifachlicher Sicht keine wesentliche Beeinträchtigung der Fischfauna zu erwarten. Die Ausübung der Fischerei wird nur im geringen Ausmaß durch die im Wasser verankerten Hindernisse gestört. Aus fischereifachlicher Sicht besteht somit kein Einwand gegen die Errichtung der Anlage. Es wird besonders darauf hingewiesen, dass sich diese Aussagen ausschließlich auf die Errichtung und den Bestand der Anlagenteile aber nicht auf den Betrieb beziehen.“

Aufgrund des Verhandlungsergebnisses haben die Konsenswerber ihren Antrag dahingehend eingeschränkt, dass die Strecke nunmehr bei Strom km \*\*\* situiert werden soll.

In weiterer Folge sind aus dem Akt Beschwerden von Gemeindebürgern von \*\*\* betreffend Lärmbelästigung durch das geplante Projekt ersichtlich. Überdies ist ersichtlich, dass aufgrund dieser Beschwerden die Bezirkshauptmannschaft Amstetten mehrere Berichte über den Verfahrensstand an den damaligen Landeshauptmann P und den damaligen Landesrat Pl verfasst hat.

Mit Schreiben vom 04.05.2007 hat der Gemeindearzt von \*\*\*, Dr. ELA ausgeführt, dass aufgrund dessen, dass \*\*\* in einer Hauptflugroute mit weit mehr als 100 000 Überflügen im Jahr liege, überdies an der stark befahrenen Bundesstraße \*\*\* und an der meist frequentierten Autobahn, der \*\*\* gelegen sei und es zudem eine nicht unerhebliche Luftbelastung durch den Schiffsverkehr auf der \*\*\* gäbe, eine weitere Schadstoffbelastung der Bevölkerung nicht mehr zumutbar sei. Eine Vielzahl von Erkrankungen würden auf einer Dysbalance des vegetativen Nervensystems beruhen. Die Zunahme von Erschöpfungszuständen, Depressionen, Burn out uvm. sei signifikant. Die Radwege an der Donau und die verbliebenen Auegebiete seien als wertvoller Erholungsraum äußerst wichtig. Es sei daher aus medizinischen Gründen strikt abzulehnen, in diesem Bereich durch zusätzlichen Lärm und Abgase eine weitere Beunruhigung künstlich herbeizuführen. Es könne nicht sein, dass das Freizeitvergnügen Einzelner zur Belastung und auch medizinischen Bedrohung für die gesamte Bevölkerung und die zahlreichen Erholungssuchenden, Freizeitsportler und Familien werde. Weiters wurde eine Petition der „Interessensgemeinschaft Erholungsraum \*\*\*“ vorgelegt, die sich im Wesentlichen mit ähnlicher Begründung gegen das beantragte Projekt richtet. Die Gemeinde Strengberg übermittelte in weiterer Folge einen „Dringlichkeitsantrag“ mit der Bitte, die beantragte Genehmigung für die Jetboottrainingsstrecke zu versagen. \*\*\* sei eine Klimabündnisgemeinde und ein beliebtes Naherholungsgebiet für den gesamten \*\*\*-\*\*\*winkel. Die Jetboote würden neben einer starken Geruchsbelästigung eine weithin hörbare Geräuschbelastung verursachen. Da es kaum mehr zugelassene Waterbike-Zonen gäbe, wäre mit einem verstärkten Zustrom zu rechnen.

Am 09.05.2007 hat der schiffahrtstechnische, wasserbautechnische und nautische Amtssachverständige DI FL telefonisch ersucht, in die Betriebsvorschrift auch ein Badeverbot aufzunehmen.

Mit Schreiben vom 10.05.2007 haben die Konsenswerber Pläne zur Darstellung der Waterbikezone sowie einen Entwurf für eine Betriebsordnung vorgelegt und dazu folgendes ausgeführt:

„Die zwischen \*\*\*-km \*\*\* bis \*\*\* geplante Waterbikezone wird in einer

Breite von 65 m auf gesamter Länge errichtet, wobei hier bereits der vorgeschriebene Abstand von 15 m zum rechtsufrigen Fahrrinnenrand (80m) berücksichtigt ist. Gleichfalls ist ein Abstand vom rechten \*\*\*ufer von 15 m vorgesehen und wird dies in der Betriebsordnung festgehalten.

Für die genauere Lage der Bojen und Döper wird auf beiliegende Karte verwiesen, die dem System \*\*\* (Service- und Informationsseiten für alle Schifffahrtstreibenden auf der \*\*\*) entnommen wurden. Die Karte zeigt den \*\*\*abschnitt im relevanten Bereich im Maßstab ca. 1:6521. Die Bojen- und Döper-Punkte auf der Karte wurden demnach im Abstand von 2,3mm von der rechten Fahrrinne eingezeichnet.

Entsprechend der Verhandlungsschrift vom 11.04.2007 werden insgesamt 3 Bojen ausgelegt, und zwar am Beginn, bei Strom-km \*\*\*, bei Strom-km \*\*\* und letztlich bei Strom-km \*\*\*. Zusätzlich werden im Abstand von 100 m Döper zwischen den Bojen gesetzt.

Von der Strom- und Hafenaufsicht \*\*\* wurde bereits mündlich die Zusage erteilt, die Antragsteller beim Erwerb und dem Setzen von geeigneten Bojen und Döper behilflich zu sein. Dies mit der Begründung, dass diese Behörde auch die Überprüfung vorzunehmen hat und daher ein einvernehmliches Vorgehen wünschenswert ist. Überdies besitzt die Hafenaufsicht auch die entsprechenden Möglichkeiten zum ordnungsgemäßen Setzen von geeigneten Bojen und Döper.

Die geplanten Bojen selbst entsprechen den gesetzlichen Bestimmungen, sind gelb, weisen Radarreflektoren auf und werden (entsprechend der Anfrage bei der Strom- und Hafenaufsicht \*\*\*) mittels Mikro-Magan-Ketten mit ca. 70 bis 80 kg schweren Ankern gesetzt.

Die Waterbikestrecke wird überdies am Ufer mit entsprechenden gesetzlich vorgeschriebenen Schifffahrtszeichen versehen.

Entsprechen dem behördlichen Auftrag erachten die Antragsteller sohin alle Voraussetzungen für die Betriebsanlagengenehmigung als erfüllt.

.....

Gleichzeitig wird vorgelegt der Entwurf der Betriebsordnung für die Waterbikezone \*\*\*-km \*\*\* bis \*\*\*, so wie sie von sämtlichen Mitgliedern der drei Antragssteller zu unterfertigen ist. Die in der Verhandlung vom 11.04.07 angeführten Änderungs- und Ergänzungsvorschläge wurden bereits eingearbeitet.

Es wird beantragt die Betriebsordnung einer Prüfung zuzuführen und allfällige Ergänzungsaufträge zu erteilen.

Bezüglich der Beschwerden von Erholungssuchenden und den damit verbundenen Zeitungsartikeln sind die Antragsteller um eine einvernehmliche Lösung bemüht. Aus der Sicht der Antragsteller haben jedoch solche Bedenken von Anrainern und Erholungssuchenden prinzipiell keinen Einfluss auf die Betriebsanlagengenehmigung bzw. die Betriebsordnung, weshalb bei Erfüllung der sonstigen Voraussetzungen die Anträge auf Betriebsanlagengenehmigung und Genehmigung der Betriebsordnung einer Bewilligung zugänglich wären.“

Mit Schreiben vom 22.05.2007 übermittelte die Bezirkshauptmannschaft Amstetten dem nunmehrigen wasserbautechnischen und schifffahrtstechnischen Amtssachverständigen DI S die ergänzend eingelangten Projektunterlagen mit dem Ersuchen um fachliche Beurteilung und der Bemerkung, dass die Betriebsvorschrift sowohl um ein Badeverbot als auch die genaue Anzahl der zeitgleich die Trainingsstrecke benützenden Waterbikes ergänzt werden sollte.

Mit Schreiben vom 03.05.2007 hat die \*\*\* folgende Bedingen für die Erlangung eines positiven Bewilligungsbescheides für notwendig erachtet:

„

Das Befahren des Treppelwegs darf nur für das Einsetzen der Waterbikefahrzeuge erfolgen. Entsprechende Verkehrssicherungsmaßnahmen während der Treppelwegquerung sind durch den Konsenswerber durchzuführen.

Das Errichten von Einbauten auf den Damm- und Treppelwegflächen sowie das Aufstellen von Bänken, Tischen, Zelten etc. sind zu unterlassen.

Das Parken sowie Lagerungen am und entlang des Treppelweges sind verboten.

Die Lage der Begrenzungsbojen ist geodätisch einzumessen. Nach Durchgang von Hochwasserwellen mit einem Durchfluss von mehr als 6000 m<sup>3</sup>/s oder nach Eisgang ist die Lage der Bojen zu überprüfen. Die entsprechenden Vermessungsoperatoren sind \*\*\* ehestens, unaufgefordert und kostenlos zur Verfügung zu stellen.

Im Falle von Baggerungs-, Sanierungs-, oder Vermessungsarbeiten durch den Wasserstraßenerhalter sind sämtliche Bojen inklusive deren Verankerungen, Vorstellobjekte und Schwimmkörper nach Aufforderung durch \*\*\* umgehend und auf Kosten des Konsensinhabers aus dem Gewässerbett zu entfernen.

Schiffahrts- und Vermessungszeichen dürfen nicht beschädigt werden.

Die öffentliche Einsetzrampe bei Strom km \*\*\* ist für den allgemeinen Gebrauch freizuhalten.

Ein Grundbenützungsbereinkommen ist mit \*\*\* abzuschließen.

Aufgrund der Verpflichtung zur „Verbesserung der Lebensbedingungen von Tieren und Pflanzen an den Ufern und in ufernahen Bereichen“ gemäß §2, (1), Z4, BGBl 177/2004 fordert \*\*\* die naturschutzfachliche Beurteilung des Betriebes der Waterbiketrainingsstrecke in Hinblick auf die Auswirkungen der zu erwartenden Emissionen auf den Naturhaushalt im beantragten Bereich.“

Weiters legte die \*\*\* das Schreiben des BMVIT vom 12.03.2007 vor, in dem dieses als Oberste Schifffahrtsbehörde gegen die Errichtung einer Waterbike-Trainingsstrecke auf der \*\*\* von Strom-km \*\*\* bis Strom-km \*\*\* unter der Voraussetzung der Einhaltung der diesbezüglichen Bestimmungen der Schifffahrtsanlagenverordnung und der Wasserstraßen-Verkehrsordnung keine Einwendungen erhebe.

Mit Schreiben vom 21.05.2007 teilte die Bezirkshauptmannschaft Amstetten den Konsenswerbern mit, dass seitens der Bevölkerung der Marktgemeinde \*\*\* massive Beschwerden über befürchtete Lärmbelastigungen durch den Betrieb der Waterbikes auf der geplanten Waterbiketrainingsstrecke am rechten Ufer der \*\*\* zwischen Strom-km \*\*\* bis Strom-km \*\*\* vorliegen würden. Zur Prüfung, ob durch das geplante Vorhaben die Verletzung öffentlicher Interessen im Sinne des § 105 WRG 1949, besonders gesundheitlicher Schäden zu befürchten seien (VwGH 7.9.1973, 1937/71, Slg. 8450), ergehe das Ersuchen um Übermittlung der

technischen Daten (speziell der Dezibelwerte) der zum Einsatz gelangenden

Wasserfahrzeuge. In den bereits vorgelegten Unterlagen seien diesbezüglich keine

Angaben. Zur diesbezüglichen Ergänzung der Projektunterlagen werde eine Frist von 4 Wochen gewährt. Weiters sei beabsichtigt, bei einer eventuellen Erlassung eines Bewilligungsbescheides die im Schreiben der \*\*\* vorgeschlagenen Bedingungen, mit Ausnahme der letzten, bescheidmäßig vorzuschreiben.

Am 29.05.2007 hat der naturschutztechnische Amtssachverständige DI FH der Bezirkshauptmannschaft Amstetten auf telefonische Anfrage mitgeteilt, dass das nächste Natura 2000 Gebiet mehrere Kilometer entfernt sei.

Mit Schreiben vom 13.06.2007 haben die Konsenswerber mitgeteilt, dass bislang keine Dezibel-Messungen der vorgesehenen Waterbikes bekannt sind. Sie haben technische Daten der in Aussicht genommenen Waterbikes vorgelegt. Es würden von der Firma B Dezibelmessungen anderer Waterbikes vorgelegt. Es handle sich dabei um Waterbikes mit bis zu 160 kW. Die in Aussicht genommenen Waterbikes würden überwiegend nicht einmal 1/3 dieser Leistung erreichen, was zu berücksichtigen wäre. Selbst wenn die Behörde zum Ergebnis kommen würde, dass die derzeit in Verwendung stehenden Waterbikes besonders gesundheitliche Schäden im Sinne des § 105 WRG befürchten ließen, würde dies im Sinne der höchstgerichtlichen Rechtsprechung aber nicht zu einer Versagung des Betriebes führen können, sondern allenfalls müsste den Antragstellern die Möglichkeit geboten werden, den Betrieb unter besonderen Voraussetzungen zu führen. Aufgrund der technischen Weiterentwicklung sei zu erwarten, dass in den kommenden Jahren die möglichen gesundheitlichen Schädigungen, die vom Betrieb von Waterbikes ausgehen würden, ständig reduziert würden, sodass nicht von vornherein die gänzliche Untersagung bzw. Nichtbewilligung auszusprechen wäre. Bei der Beurteilung nach § 105 WRG sei zu

berücksichtigen, dass der bisherige Abschnitt der \*\*\* als einer für den Betrieb von Waterbikes zulässiger Bereich erachtet worden sei.

Mit Schreiben vom 18.07.2007 haben die Konsenswerber (nach Erteilung einer diesbezüglichen Ausnahmegenehmigung für die Durchführung der Messungen) einen Messbericht des allgemein beeideten und gerichtlich zertifizierten Sachverständigen Ing. HM betreffend Schallemissionsmessungen der beiden am häufigsten verwendeten Waterbikes auf der beabsichtigten Waterbikestrecke vorgelegt.

In einer Stellungnahme vom 02.10.2007 hat der lärmtechnische Amtssachverständige Ing. EO die Messberichte dargestellt und auch ausgeführt, welche Unschärfen und noch zu klärende Fragen diese aufwerfen.

Mit Schreiben vom 07.11.2007 hat der wasserbautechnischen und schiffahrtstechnische Amtssachverständige DI S zu den vorgelegten Unterlagen folgende Stellungnahme abgegeben:

„Der I, \*\*\*, \*\*\*, vertreten durch die Rechtsanwälte Hackl-Fattinger-Premm, ersuchte mit Schriftsatz vom 20. November 2006 um wasser- und schiffahrtsrechtliche Bewilligung einer Waterbikestrecke zwischen \*\*\* Strom km \*\*\* und \*\*\* rechtes Ufer. In diesem Schriftsatz wurde der Antrag auf Bewilligung auf den J - \*\*\* und den den JS \*\*\* erweitert. Am 07. März 2007 wurde das Projekt vom ASV für Schifffahrtstechnik im Wesentlichen als positiv beurteilt.

In dieser Stellungnahme erfolgte auch eine Beurteilung aus wasserbautechnischer Sicht, und wird in diesem Zusammenhang darauf hingewiesen, dass bei ähnlich gelagerten Fällen im Raume \*\*\* sich auf Anfrage durch die Bezirksverwaltungsbehörde, die oberste Wasserrechtsbehörde als zuständig erklärt hat. Dies wurde begründet mit der Zuständigkeit für Anlagen zur Ausnützung der Wasserkräfte der \*\*\*, wozu auch die Begleitdämme und der Staubereich des jeweiligen Kraftwerkes gehören.

Das gegenständliche, zur Bewilligung beantragte Projekt befindet sich im Bereich der Begleitdämme des Kraftwerkes \*\*\* und könnte hier die oberste Wasserrechtsbehörde zu einer gleichen Auffassung gelangen, wie im Raume \*\*\*. Es wird daher empfohlen, eine entsprechende Anfrage an die oberste Wasserrechtsbehörde zu richten und bis zu deren Äußerung die Projektsbeurteilung vom 07. März 2007 vorerst als nicht relevant anzusehen, da die oberste Wasserrechtsbehörde über eigene Amtssachverständige verfügt.

In der Stellungnahme vom 10. März 2007 ist auch angeführt, dass der vorgesehene Park- oder Abstellplatz nicht als „Anlage innerhalb des Hochwasserabflussbereiches fließender Gewässer“ anzusehen ist. Auf Basis eines durchgeführten Ortsaugenscheines wird dazu folgendes festgestellt: Auf der Landseite des rechten Begleitdamms der \*\*\* verläuft ein Gerinne, welches den \*\*\*, Qualmwasser aus dem Stau- und Aubereich der \*\*\*, sowie Wasser aus der Überströmenstrecke der \*\*\* einbezieht. Landseitig dieses Gerinnes verläuft ein Sekundärdamm, welcher die Aufgabe hat, Hochwasser vom Hinterland abzuwehren. Am Tage des Ortsaugenscheines waren Anzeichen von Hochwassereinwirkungen im Bereich des vorgesehenen Abstellplatzes vorzufinden. Es muss davon ausgegangen werden, dass die Regulierung des Bettes des \*\*\*baches und die Errichtung des Sekundärdammes im Zusammenhang mit der Errichtung des Kraftwerkes \*\*\* stehen. Eine nochmalige Beurteilung hinsichtlich „Anlagen innerhalb des Hochwasserabflussbereiches fließender Gewässer“ durch den ASV der zuständigen

Behörde wäre daher empfehlenswert.

Aus schifffahrtstechnischer und nautischer Sicht wurde in der Stellungnahme vom 07. März 2007 und in der Verhandlung vom 11. April 2007 festgestellt: Die Waterbiketrainingsstrecke zwischen Strom km \*\*\* und \*\*\* am rechten Ufer der \*\*\* ist hinsichtlich ihrer Breitenbegrenzung noch nicht festgehalten. Es ist daher eine Projektsergänzung auf Basis eines „\*\*\*“-Lageplanes mit Länge und Breite der Waterbikestrecke vorzulegen, wobei vom Ufer und dem rechtsufrigen Fahrinnenrand der Großschifffahrt ein gesetzlich vorgeschriebener Abstand von 15 m einzuhalten ist. Dieser Plan kann den vorliegenden Projektunterlagen bisher nicht entnommen werden und ist daher umgehend nachzureichen.

Oberhalb der bestehenden Sliprampe bei Strom km \*\*\* ist die Errichtung eines Steges mit den Abmessungen 3,0 x 2,0m geplant. Die Distanzierung vom Ufer erfolgt mit Schorbäumen, die Verheftung in üblicher Weise mit Stahlseilen. Eine Skizze über die Steganlage ist im Akt vorzufinden. Es entspricht dem Stand der Technik, dass das Projekt eine Statik über die gesamte Steganlage (Fundamente am Ufer, Dimensionierung der Schorbäume und Seile, Tragfähigkeit des Steges hinsichtlich der maximalen Personenanzahl) umfasst. Dies erscheint umso wichtiger, als am Tage des Ortsaugenscheines verstärktes Anschwemmen von Totholz beobachtet wurde und daher mit Verklausungen zu rechnen ist. Entsprechende Berechnungen sind daher vorzulegen.

Eine Betriebsordnung wurde vorgelegt, unter Pkt.2: Fahrbetrieb lit a) wird angeführt:

Während der gesamten Betriebszeit steht ein mehrsitziges Waterbike mit Bergeboard und zwei Personen besetzt zur Verfügung. Dies steht im Widerspruch zu der

Wasserstraßenverkehrsordnung in der derzeit gültigen Fassung. Die Bestimmungen dieser Verordnung sind unbedingt einzuhalten und ist die Betriebsordnung dementsprechend zu ändern.

Die Betriebsordnung führt aus: der Fahrbetrieb ist ausschließlich bei Tag und bei guter Sicht möglich. Die Stellungnahme des ASV vom 07. März 2007 führt an, die sich am Wasser muss mindestens 500 Meter betragen. Die Wasserstraßenverkehrsordnung spricht von „beschränkten Sichtverhältnissen, das ist die Verminderung der Sicht durch Nebel, Schneetreiben, Regenschauer oder sonstige Ursachen (unsichtiges Wetter)“. Da die Jetskistrecke 2,2 km lang ist, erscheint eine Sicht am Wasser von lediglich 500 Meter problematisch. Ein Unfall am stromabwärtigen Ende der Jetskistrecke ist daher bei 500 Meter Sichtweite von der geplanten Steganlage nicht zu bemerken. Bei zirka Strom km \*\*\* beginnt der Durchfahrtsverbotsbereich beim Kraftwerk \*\*\* und wäre ein Abdriften von Personen bis in diesen Bereich als Gefährdung der Sicherheit von Personen

und somit als Widerspruch zu öffentlichen Interessen zu bewerten. Die Betriebsordnung ist daher durch Präzisierung der Rettungsmaßnahmen zu ergänzen, sodass diese rechtzeitig, mit ausreichenden Sicht- und Kommunikationsverhältnissen und ohne Gefährdung von Personen getroffen werden können.

Weiters sind in der Betriebsordnung allfällige Hochwasserereignisse des \*\*\*baches zu berücksichtigen, da über diesen die Zufahrt zur Jetskistrecke erfolgen soll und auch dieser Bereich bei Hochwassergefahr rechtzeitig geräumt werden muss.

Abschließend sei es erlaubt, einige rechtlichen Aspekte zu beleuchten: Aus hierortiger Sicht erfolgte die erstmalige Definitionen von Jetski-Geräten oder Wassermotorrädern in der Verordnung „Anforderungen an Sportboote“ aus 2004. Im Jahre 2005 erfolgten Novellierungen des Schifffahrtsgesetzes, der Schifffahrtzulassungsverordnung, der Wasserstraßenverkehrsordnung und der Schifffahrtsanlagenverordnung, welche Jetski-Geräte berücksichtigen. Nunmehr liegt eine Novelle der Schifffahrtsanlagenverordnung zu Begutachtung vor, in welcher sämtliche Passagen über Waterbikes (Jetski-Geräte) gestrichen sind, ebenso wie die Verbotsbereiche für dementsprechende Anlagen auf der Wasserstraße \*\*\* (Anlage 4 der VO). Wenn die Novelle in der vorliegenden Form in Kraft tritt, ist wiederum die Anlage 2 der Schifffahrtsanlagenverordnung anzuwenden, welche für den beantragten Abschnitt auf der Donau die Errichtung von Sportanlagen untersagt (wenn keine Ausnahmegewilligung erteilt wird).

Zusammenfassend wird festgestellt, dass die aufliegenden Unterlagen aus schifffahrtstechnischer Sicht zur Erteilung einer Bewilligung noch nicht ausreichen und daher im Sinne der obigen Ausführungen zu ergänzen sind.“

Mit Schreiben vom 22.11.2007 hat die Bezirkshauptmannschaft Amstetten den Konsenswerbern diese Stellungnahme zur Kenntnis übermittelt und sie aufgefordert, die fehlenden Unterlagen und Ergänzungen binnen einer näher genannten Frist vorzulegen.

Mit Schreiben vom 09.01.2008 hat die Bezirkshauptmannschaft Amstetten den Konsenswerbern die Stellungnahme des lärmtechnischen Amtssachverständigen zur Kenntnis übermittelt und sie aufgefordert, die fehlenden Unterlagen und Ergänzungen binnen einer näher genannten Frist vorzulegen.

Mit Schreiben vom 23.01.2008 legten die Konsenswerber folgende Unterlagen vor:

Lichtbilder der im \*\*\*-Hafen und in diesem Bereich der \*\*\* bestehenden Stege  
technische Beschreibung von JI

Schreiben des Landes OÖ, Abteilung Umwelt- und Anlagentechnik, an die BH Vöcklabruck  
vom 14.10.2004 (Beilagen zu diesem Schreiben wurden den Antragstellern nicht zur Verfügung  
gestellt.)

Sie gaben dazu nachstehende Stellungnahme ab:

„Seitens der Bezirkshauptmannschaft wurde entsprechend den gesetzlichen Bestimmungen der zuständige  
Amtssachverständige der Schifffahrtstechnik beigezogen.

Nach dem Informationsstand der Antragssteller ist die oberste Wasserrechtsbehörde in Kenntnis dieses  
gegenständlichen Verfahrens und hat es bislang nicht für notwendig erachtet, in diesem Verfahren eine  
Stellungnahme eines eigenen Sachverständigen zu erteilen, weshalb die Rechtsauffassung der Behörde,  
dass die oberste Wasserrechtsbehörde zur Beurteilung des gegenständlichen Projektes nicht  
zuständig ist, auch von den Antragstellern geteilt wird.

Hinsichtlich des Park- oder Abstellplatzes wird ausgeführt, dass die Bedenken des  
Sachverständigen unbegründet sind. Ein Betrieb der Waterbikestrecke ist ausschließlich bei  
entsprechenden guten Witterungsverhältnissen geplant.

Im Übrigen werden keine baumäßigen Veränderungen am Abstellplatz vorgenommen, sodass eine  
negative Beeinträchtigung der als Parkplatz genutzten Flächen für den Hochwasserabflussbereich nicht  
gegeben ist.

Sollte tatsächlich die Gefahr einer Hochwasserüberflutung in diesem Bereich bestehen und die  
Antragsteller zu diesem Zeitpunkt tatsächlich einen entsprechenden Container am Parkplatz abgestellt  
haben, wird dieser rechtzeitig aus der Gefahrenzone entfernt werden.

Eine negative Beeinträchtigung durch den Parkplatz steht nicht bzw. wäre im  
Rahmen des Bewilligungsbescheides die Benutzung des Parkplatzes mit Auflagen  
zu versehen.

Der vom Sachverständigen geforderte \*\*\*-Lageplan, in welchem die Waterbike-Trainingsstrecke  
eingezeichnet ist, liegt bereits vor und möge dem Sachverständigen zur Einsicht zur Verfügung gestellt  
werden.

Bezüglich der Errichtung des Steges wird vom Sachverständigen die Vorlage einer  
Statik verlangt.

Hiezu wird ausgeführt, dass zur Verhinderung der Verklausung rund um den  
Schwimmkörper Schienen angebracht werden, die einem leichteren Abgleiten von  
Treibholz dienen.

Ähnlich genehmigte Anlagen befinden sich im \*\*\*-Hafen und auf der \*\*\* (siehe Lichtbilder).

Vorab stellt die Firma JI die technischen Daten des Schwimmkörpers zur Verfügung und weist zahlreiche  
praxiserprobte Anwendungsmöglichkeiten

nach. Dadurch ist gesichert, dass diese Konstruktion dem Grunde nach den  
zu erwartenden Ansprüchen auf der Donau entsprechen werden. (siehe beiliegende technische  
Beschreibung von JI)

Da die Erstellung einer eigenen Statik mit hohen Kosten für die Antragssteller verbunden ist und überdies  
von einem Statiker auch erst unmittelbar vor Ort berechnet werden kann, wird höflichst gestellt der  
Antrag, dass die Beibringung einer Statik als bescheidmäßige Auflage für den Fall der Bewilligung

angeordnet werden möge. Es könnte sich ergeben, dass durch die gegenständliche Bewilligung die Steganlage nicht in der beantragten Form genehmigt würde und wäre eine allfällig hierfür erstellte Statik daher als frustrierter Aufwand zu sehen.

Sollte die Behörde jedoch der Auffassung sein, dass ohne vorheriger Übermittlung einer solchen Statik eine Bewilligung der Waterbikestrecke nicht möglich ist und auch eine diesbezügliche Auflage nicht im Rahmen des Bewilligungsbescheides erteilt werden kann, wird hilfsweise der Antrag auf Errichtung eines Steges zurückgezogen. Dies deswegen, da die Errichtung eines Steges zum Betrieb der Waterbikestrecke weder gesetzlich vorgeschrieben, noch notwendig ist. Es ist dies eine reine Komfortmaßnahme, ohne zwingende Existenz.

Zur Betriebsordnung wird ausgeführt, dass statt des beantragten mehrsitzigen Waterbikes mit Bergeboot, nunmehr ein der Verordnung entsprechendes Sportfahrzeug (auf mind. 5 Personen zugelassen) verwendet wird. Dieses ist sodann entweder am Steg oder für den Fall, dass ein Steg nicht errichtet wird, an der Boje neben der Slipstelle oder bei behördlicher Vorschreibung an einer eigens dafür errichteten Boje, während des Betriebes festgemacht. Überdies ist es ständig mit zwei Personen besetzt und einsatzbereit.

Hinsichtlich der vom Sachverständigen monierten Sichtmöglichkeit wird ausdrücklich wiederholt, dass die Benützung der Jetbootstrecke ausschließlich bei gutem Wetter und unbeschränkten Sichtverhältnissen stattfindet. Die Vorgabe, dass die Sicht mindestens 500 m betragen muss, kam vom Amtssachverständigen und war als Mindestvoraussetzung gedacht. Warum der Amtssachverständige nunmehr seine Meinung ändert, lässt sich nicht erklären. Aus der Sicht der Antragssteller ist jedenfalls eine Sicht über die gesamte Strecke als Voraussetzung zur Benützung der Waterbikestrecke gegeben. Sollte es tatsächlich zu unerwarteten Beschränkungen der Sichtverhältnisse kommen, wird der Betrieb auf der Waterbikestrecke derartig eingeschränkt, dass die Waterbikes sich stets im Sichtbereich des Steges bzw. der Slipstelle zu befinden haben.

Zu den vom Sachverständigen geforderten Rettungsmaßnahmen ist auszuführen, dass sämtliche Benützer der Waterbikes auf Grund des zum Betrieb solcher Fahrzeuge notwendigen Schiffführerpatente (mind. 10m) in Kenntnis der vom Gesetz geforderten Rettungsmaßnahmen sind.

Überdies erfolgt zwischen den Teilnehmern die Kommunikation über Zurufe und Handys, sodass selbst für den unwahrscheinlichen Fall, dass vom Rettungsboot aus ein Unfall samt Abtriften von Personen nicht erkannt wird, eine unverzügliche Alarmierung erfolgt.

Es wird darauf hingewiesen, dass es dem allgemeinen Usus zwischen den Waterbikebenützern entspricht und auch vorgeschrieben wird, dass für den Fall des Unfalles samt Abtriften von Personen, sämtliche im Bereich der Trainingsstrecke befindlichen Waterbikes unterstützend eingreifen und ein Abtriften von Personen verhindern, bis ein allfälliges erst später nachkommendes Motorboot die Bergung vornimmt. Alle Waterbikebenützer haben Schwimmwesten zu tragen.

Auch diese Kenntnis von vorläufigen Bergungsmaßnahmen ist Voraussetzung zur Erlangung des Schiffahrtspatentes für Fahrzeuge dieser Art.

In diesem Sinne wird die Betriebsordnung ergänzt und sollen daher die Bedenken des Sachverständigen beseitigt sein.

Auch vermeint der Sachverständige, dass bei allfälligen Hochwasserereignissen die Zufahrt zur Jetskistrecke geräumt werden muss.

Hiezu wird ausgeführt, dass der Betrieb der Waterbikestrecke ausschließlich bei

entsprechenden Witterungs- und Umweltverhältnissen erfolgt. Sollte daher tatsächlich ein Hochwasserereignis die \*\*\* oder den \*\*\*bach erfassen, ist mit Sicherheit jeglicher Betrieb der Waterbikestrecke ausgeschlossen.

Zur Stellungnahme des Amtssachverständigen für Lärmtechnik wird Folgendes ausgeführt:

Die von den Antragsstellern vorgelegte Schallpegelmessung stellt keine zwingende Voraussetzung zur Erreichung der gestellten Anträge dar, sondern ist als reines Entgegenkommen der Antragssteller zu werten.

Die vom Sachverständigen Mayr durchgeführte Messung entspricht den gesetzlichen Vorschriften und ist daher unbedenklich.

Die vom Sachverständigen für Lärmtechnik nunmehr geforderte Lärmmessung ist in den Zulassungsvorschriften für Waterbikes nicht normiert und daher auch nicht beizuschaffen.

Wie dem Antrag bereits zu entnehmen ist, werden lediglich Waterbikes eingesetzt, die auch eine behördliche Zulassung haben (vg. BGBl. II Nr. 276/2004 i.V.m. BGBl. II Nr. 212/2007). Ähnlich wie bei Kraftfahrzeugen ist daher auszugehen, dass auf Grund der vorliegenden Bewilligungen die gesetzlich normierten Immissionswerte nicht überschritten werden.

Es soll daher nicht übersehen werden, dass es nicht Aufgabe der Antragssteller ist, sämtliche - gesetzlich und verordnungsmäßig überhaupt nicht vorgeschriebene - Daten beizubringen, noch dazu wo die Beschaffung mit unverhältnismäßig hohen Kosten für die Antragsteller verbunden wäre.

Im Bereich der beantragten Waterbikestrecke werden ausschließlich behördlich zugelassene Waterbikes zum Einsatz kommen.

Letztlich wird darauf hingewiesen, dass die Ergebnisse des Amtssachverständigen für Lärmtechnik insofern nicht nachvollziehbar sind, als dieser aus den Messergebnissen von Ing. HM einen Schalleistungspegel des Fahrzeuges Kawasaki von 108 Dezibel und des Fahrzeuges Yamaha von 109 Dezibel ermittelt.

Sollte die zuständige Behörde daher weitere Informationen und Messergebnisse benötigen (was aus der Sicht der Antragsteller nicht der Fall ist), möge diese von Amtswegen beigeschafft werden.

Den Antragsstellern ist es insbesondere auf Grund der hohen finanziellen Belastung durch solche Untersuchungen nicht zumutbar, diese Informationen beizubringen.

Dieser Stellungnahme ist ein Schreiben des Landes OÖ, Abteilung Umwelt- und Anlagentechnik, an die BH Vöcklabruck vom 14.10.2004 beigelegt, worin das Ergebnis von Lärmmessungen anlässlich einer Jet-Ski-Meisterschaft am \*\*\* mitgeteilt wurde. Obwohl an dieser Veranstaltung auch der Lärm von nur zum Rennen zugelassenen Waterbikes gemessen wurde, lag die rein durch die Waterbikes verursachte Lärmsituation nur im Bereich von 52 - 57 dB.

Eine besondere gesundheitliche Schädigung im Sinne des § 105 WRG – wie dies von einer Bürgerinitiative behauptet aber nicht nachgewiesen wurde, liegt daher nicht vor.

Die Antragssteller haben bezüglich der verwendeten Waterbikes sämtliche Unterlagen, die Ihnen von Herstellern oder Behörden zur Verfügung gestellt wurden, vorgelegt. Weitere Informationen sind für die Antragssteller nicht erhältlich.

Es wird daher beantragt, die Waterbikestrecke sowie die mit diesem Schriftsatz geänderte Betriebsordnung, allenfalls unter der Erteilung von Auflagen zu genehmigen.“

Mit Schreiben vom 13.03.2008 hat die Bezirkshauptmannschaft Amstetten die ergänzenden Unterlagen dem lärmtechnischen bzw. dem schiffahrtstechnischen Amtssachverständigen zur Beurteilung übermittelt.

Mit Schreiben vom 18.03.2008 hat der lärmtechnische Amtssachverständige Ing. EO eine lärmtechnische Beurteilung unter Berücksichtigung der ÖNORM S 5004 (Messung von Schallimmissionen, wobei auf die spezielle Charakteristik von Geräuschen Bedacht zu nehmen ist) vorgenommen.

Der medizinische Amtssachverständige der Bezirkshauptmannschaft Amstetten hat mit Schreiben vom 13.05.2008 folgende Stellungnahme abgegeben:

„Fragestellung:

Gutachtliche Stellungnahme, ob es durch den Betrieb der Waterbikestrecke gesundheitliche Folgen zu befürchten sind bzw. ob eine Beeinträchtigung des Erholungswertes und welche Auswirkungen zu erwarten sind

Befund:

Laut Schreiben der Abteilung W2 vom 9.Jänner 2008 wurde durch den ASV für Lärmtechnik folgende Stellungnahme erstattet:

Dem lärmtechn. ASV wurden 2 Messberichte des Ing. HM, beide vom 15.Juli 2007 mit den Nummer 20070714a und 20070714b, mit dem Ersuchen um Erstellung eines Gutachtens, welches medizinische Überlegungen hinsichtlich einer eventuellen Gesundheitsgefährdung ermöglicht, vorgelegt. Vorgaben hinsichtlich der Bereiche für die ein derartiges Schutzinteresse wurden nicht getroffen.

Laut Bericht 20070714a wurde an einem Fahrzeug der Type Kawasaki SXR800 eine Schallpegelmessung in 25 m Entfernung durchgeführt. Dabei wurden A-bewertete Schalldruckpegel von gerundet 72 dB festgestellt (Genauerer ist dem Schreiben vom 9.1.2008 zu entnehmen).

Laut Bericht 20070714a (offensichtlich dürfte „b“ gemeint sein), wurde an einem Fahrzeug der Type Yamaha Superjet eine Schalldruckpegelmessung in 25 m Entfernung durchgeführt. Dabei wurden A - bewertete Schalldruckpegel von gerundet 73 dB festgestellt (Genauerer ist dem Schreiben vom 9.1.2008 zu entnehmen).

Bei Durchsicht des Aktes konnte festgestellt werden, dass ein Betrieb der Fahrzeuge im ggst. Bereich täglich zwischen 08.00 und 21.00 Uhr (bei entsprechender Helligkeit) vorgesehen ist. Zu erwähnen ist (Anmerkung des Referenten), dass die Motorleistung beider genannten Fahrzeuge mit 54 kW bei vermutlich 6300 Umdrehungen beträgt.

Im Schreiben vom 9.Jänner 2008 wird noch angeführt:

Angaben über die tatsächlich vorgesehenen Fahrzeuge, die lt. Schreiben der angeführten Rechtsanwaltskanzlei (Rechtsanwaltskanzlei Hackl-Fattinger-Prem) vom 13.Juni 2007 einen Leistungsbereich bis zu rund 160 KW aufweisen, bzw. Einschränkungen auf Fahrzeugtypen liegen nicht vor. Angaben über die Anzahl der gleichzeitig fahrenden Fahrzeuge und Planunterlagen über die genaue Streckenführung sowie zu berücksichtigende Immissionspunkte liegen ebenfalls nicht vor.

Aus den Ergebnissen des Ing. HM kann ein Schallleistungspegel des Fahrzeuges Kawasaki SXR 800 von ca. 108 dB und des Fahrzeuges Yamaha Superjet von ca. 109 dB ermittelt werden. Bei gleichzeitiger Fahrt dieser beiden Fahrzeuge (ein Paar) ergibt sich daher ein Schallleistungspegel von ca. 112 dB. Bei 2 Paaren (je 2 Stück) von ca. 115 dB, bei drei Paaren von ca. 117 dB und bei vier Paaren (je 4 Stück) von ca. 118 dB und bei 5 Paaren (je 5 Stück) von ca. 119 dB.

Die Größenordnung der zu erwartenden Immissionen kann daher wie folgt dargestellt werden:

Bei einer Entfernung von 100 m und einem Schallleistungspegel von 112 dB beträgt die Immission 64 dB (A-bewertet), bei einem Schallleistungspegel von 115 dB und der gleichen Entfernung 67 dB, bei einem Schallleistungspegel von 117 dB beträgt die Immission bei der gleichen Entfernung 69 dB, bei einem Schallleistungspegel von 118 dB beträgt die Immission bei einer Entfernung von 100 m 70 dB und bei einem Schallleistungspegel von 119 dB beträgt laut genanntem Schreiben der Abteilung W2 vom 9.1.2008 die Immission 71 dB.

Ausgegangen wird dabei von freier halbkugelförmiger Schallausbreitung ohne Berücksichtigung der Gelände- und Bodenbeschaffenheit, wobei sich die Werte ausschließlich auf die beiden beschriebenen Fahrzeuge unter den angeführten Bedingungen während der Messung des Ing. Mayr beziehen. Angemerkt hat dabei der lärmtechn. ASV noch, dass die Fahrzeuge während der Messung nicht mit der Drehzahl bei der vermutlich die höchste Leistung auftritt, betrieben wurde.

Weiters führt der lärmtechn. ASV u.a. noch Folgendes an:

Hinsichtlich einer eventuell veränderten Geräuschentwicklung - u.a. Bedingungen wie z.B. bei Sprüngen über Wellen (Auftreffgeräusch auf der Wasserfläche, ev. Drehzahlerhöhung außerhalb des Wassers, etc.) oder bei Strömungsabriss des Impellers (bei großer Schräglage) wurden dem ASV keine Daten vorgelegt. Inwieweit die Fahrzeuge eine spezielle Geräuschcharakteristik (z.B. Tonhaltigkeit) aufweisen, wurde von Herrn Ing. HM nicht untersucht.

In einem weiteren Schreiben der Abteilung BD4 vom 18.März 2008 gibt der lärmtechn. ASV, Ing. EO, Folgendes an:

Auf Grund der Tatsache, dass weder die Anzahl der Fahrzeuge noch die Bereiche für die ein Schutzinteresse besteht, mitgeteilt wurden, wurde die aus den angegebenen Emissionen der beiden beschriebene Fahrzeuge resultierende Immissionssituation für verschiedene Fahrzeugzahlen und Entfernungen dargestellt.

Weiters führt er an:

Zum vorgelegten Bericht der OÖ Landesregierung bezüglich einer Jetskiveranstaltung auf dem \*\*\* vom 14.Oktober 2004 kann festgestellt werden, dass die Immissionen (äquivalenter Dauerschallpegel (LAeq) in unbekannter Entfernung, verursacht durch eine nicht angegebene Anzahl von Fahrzeugen nicht bekannter Art, bei 63 bis 67 dB lagen. Einzelne Pegelspitzen lagen bei bis zu 82 dB.

Weiters führt der lärmtechn. ASV Folgendes an:

Zur Abklärung der Frage in welcher Entfernung von der Strecke die Messungen bei welcher Anzahl von Fahrzeugen durchgeführt wurden, wurde der Ersteller des Berichtes, Herr Ing. S, um entsprechende Mitteilung ersucht.

Diesbezüglich wurde von Herrn Ing. S am heutigen Tag telefonisch mitgeteilt, dass die vollständigen Unterlagen nicht mehr bei ihm aufliegen. Soweit rekonstruierbar, lag die kürzeste Entfernung der Strecke zum Messpunkt bei ca. 100 m und die mittlere Entfernung bei ca. 150 m. Während der Veranstaltung waren 10 bis 15 Jetski gleichzeitig in Betrieb.

Vom lärmtechn. ASV wurden nun zum besseren Vergleich dieser Ergebnisse mit den Überlegungen der Stellungnahme vom 2. Oktober 2007 die Tabelle durch Einfügen der mittleren Entfernung von 150 m und Einfügen der am Attersee festgestellten Pegelspitzen ergänzt.

Es ergaben sich bei einem Schalleistungspegel von 112 dB ein Immissionspegel in 150 m Entfernung von 60 dB, bei einem Schalleistungspegel von 115 dB betrug der Wert 61 dB, bei einem Schalleistungspegel von 117 dB 63, bei 118 dB Schalleistungspegel betrug der Immissionspegel 64, bei 119 dB 65, bei 130 Schalleistungspegel betrug der Immissionspegel 78 dB.

Herr Ing. EO führte weiters an:

Es zeigt sich nun, dass die im Zuge der Veranstaltung am \*\*\* in einer mittleren Entfernung von 150 m festgestellten Werte von 63 bis 67 dB bei Betrieb von 10 bis 15 Fahrzeugen sehr gut mit den Überlegungen des ASV übereinstimmen.

Aus obiger Tabelle ergibt sich nämlich bei Betrieb von 2 X 5 Fahrzeugen gemäß Stellungnahme vom 2. Oktober 2007 in 150 m Entfernung, ein Immissionspegel von ebenfalls ca. 67 dB. Es kann daher unter Berücksichtigung der vorgelegten Messergebnisse davon ausgegangen werden, dass die Tabelle die ungünstigste zu erwartende Situation wiedergibt. Festgehalten wird, dass es sich bei den angeführten Werten um äquivalente Dauerschallpegel ohne Zuschläge und Zeitbewertung und nicht um Beurteilungspegel handelt. Ferner wurden in der Tabelle in kursiver Schrift in der letzten Spalte die aus den Messergebnissen am \*\*\* abgeleiteten möglichen Pegelspitzen eingefügt (bei 130 dB Schalleistungspegel Pegelspitze 78 dB in 150 m Entfernung).

Gutachtliche Stellungnahme:

Gemäß ÖAL Richtlinie Nr. 3, Blatt 1, Ausgabe vom 1. März 2008, Seite 11, ist gemäß dem Flussdiagramm abzufragen, ob der Beurteilungspegel am Tag > 65 dB, Abends > 60 dB und nachts > 55 dB beträgt. Unter Tagzeit ist dabei der Zeitraum zwischen 06.00 und 19.00 Uhr, unter Abendzeit ist der Zeitraum zwischen 19.00 und 22.00 Uhr zu verstehen. Unter Nachtzeit ist der Zeitraum zwischen 22.00 Uhr und 06.00 Uhr zu verstehen. Die Nachtkernzeit ist die Zeit zwischen 00.00 Uhr bis 05.00 Uhr morgens.

Gemäß der ÖAL Richtlinie Nr 3, Ausgabe 1. März 2008, ist mit der Abfrage der Beurteilungspegel der spezifische Schallimmission am Tag > 65 dB, am Abend > 60 dB, oder in der Nacht > 55 dB zu beginnen. Mit diesen Werten für die Tagzeit, die Abendzeit und die Nachtzeit ist die absolute Obergrenze für Planungen festgelegt, da auf Grund der medizinischen Forschung ab diesen Werten bei längerer Einwirkung von Schallimmissionen negative gesundheitliche Auswirkungen zu erwarten sind. Im

gegenständlichen Falle ist laut Ing. EO mit einer Schallimmission von 67 dB in 150 m Entfernung bei Betrieb von 2 x 5 Fahrzeugen zu rechnen (Annahme: Schalleistungspegel 119 dB). Wobei zu betonen ist, dass der reale Beurteilungspegel etwas variieren kann, da keine Zuschläge berücksichtigt wurden für die Tonhaltigkeit, Impulshaltigkeit, usw. Erhöhungen der Schallimmissionen durch Aufschläge des Fahrzeuges auf das Wasser bzw. eventuelle Drehzahlhebungen beim Herauskommen des Impellers aus dem Wasser, usw. wurden ebenfalls nicht berücksichtigt, dadurch würden die Schallimmissionen noch weiter ansteigen.

Jedenfalls kann angegeben werden, dass gemäß Flussdiagramm auf Seite 11 die Anlage ohne weitere Maßnahmen nicht genehmigungsfähig aus gesundheitlicher Sicht ist.

Begründung: Es werden die entsprechenden absoluten Grenzwerte von 65 dB am Tag und 60 dB am Abend (19.00 bis 22.00 Uhr) deutlich überschritten. Es handelt sich bei der genannten höchstzulässigen Geräuschbelastung im Freien um die Grenze des Überganges zu gesundheitsgefährdenden Auswirkungen bei lang dauernder Einwirkung, wobei als Gesundheitsgefährdung eine Einwirkung zu verstehen ist, durch die nach den Erfahrungen der medizinischen Wissenschaft die Möglichkeit besteht, dass Krankheitszustände, Organschäden oder unerwünschte organische oder funktionelle Veränderungen, die die situationsgemäße Variationsbreite vom Körper oder Organformen bzw. Funktionen signifikant

überschreiten bei der Allgemeinbevölkerung bzw. auch bei Einzelpersonen eintreten können. Es handelt sich also um die Erwartbarkeit eines Gesundheitsschadens oder eines hohen Gesundheitsrisikos, die mit den Mitteln der wissenschaftlichen Prognose zu belegen ist oder mit hoher Wahrscheinlichkeit nicht ausgeschlossen werden kann. Die konkreten Wirkungen bei den einzelnen Personen können dabei einerseits eine Störung der Rekreation sein (Erholung), weiters Störungen im Bereich des vegetativen Nervensystems wie Nervosität, Unruhe, usw., weiters die frühzeitige Manifestation einer arteriellen Hypertonie, usw.

Insgesamt ergibt sich daher, dass auf Basis der vorhandenen Immissionsangaben durch den Betrieb der geplanten Jetskianlage der absolute Grenzwert von 65 dB zur Tagzeit und von 60 dB abends überschritten ist und somit die Grenzwerte des Überganges zu gesundheitsgefährdenden Auswirkungen bei lang dauernder Einwirkung ebenfalls überschritten sind und daher gemäß ÖAL Richtlinie Nr. 3, Blatt 1, Ausgabe: 1. März 2008 aus medizinischer Sicht die Anlage ohne weitere Maßnahmen nicht genehmigungsfähig ist.“

Der wasserbau- und schiffahrtstechnische Amtssachverständige DI S hat mit Schreiben vom 20.05.2008 folgende Stellungnahme abgegeben:

„Zu den mit Schreiben vom 13. Februar 2008 zur Vorbegutachtung vorgelegten, ergänzenden Unterlagen des I und zwei weiterer, angeschlossener Vereine des festgestellt:

Die Meinung des Antragstellers, vertreten durch die Rechtsanwaltskanzlei Hackl-Fattinger-Premm, dass die oberste Wasserrechtsbehörde mangels Äußerung zur gegenständlichen Causa nicht zuständig ist, wird nicht geteilt.

Die Frage, ob das Überflutungsgebiet des \*\*\*baches, in welchem Lagerungen (Abstellplatz) vorgenommen werden sollen, Teil des Gesamtprojektes "\*\*\*\*kraftwerk \*\*\* " und somit Teil von Anlagen zur Ausnützung der Wasserkräfte der \*\*\* ist, wurde vom Konsenswerber bisher nicht beantwortet.

Eine Lageplan des \*\*\*abschnittes, in welchem die Waterbike- Strecke beantragt ist und das welchem die eindeutige Lage der Schifffahrtsrinne (wie in \*\*\* verfügbar) ersichtlich ist, damit die verfügbare Platzverhältnisse und notwendigen Abstände zur Schifffahrtsrinne abgeschätzt werden können, ist aus dem Projekt bisher nicht entnehmbar.

Die Beibringung einer Statik für eine Schifffahrtsanlage entsprechend den Ö-Normen ist Stand der Technik und Grundlage für eine positive Vorbegutachtung. Auf eine Statik kann daher nicht verzichtet werden und kann diese auch nicht erst im Rahmen einer Vorschreibung von Auflagen berücksichtigt werden.

Wenn keine Steganlage errichtet werden soll, ist darzulegen, in welcher Weise und wo das bereitzuhaltende Rettungsboot (Sportfahrzeug) verheftet werden soll.

Eine Sicht muss über die gesamte Länge der Waterbike-Strecke gegeben sein, die 500 Meter Sichtweite wurden von einem Amtssachverständigen gefordert, welcher zu einem früheren Zeitpunkt zur Begutachtung beigezogen wurde.

Die Erstellung einer bewilligbaren Betriebsordnung durch den Antragsteller ist ein zumutbarer Aufwand. Eine " mit diesem Schriftsatz geänderte Betriebsordnung " genügt aus h. o. Perspektive nicht.

Zusammenfassend sind daher die gegenwärtig vorhandenen Unterlagen als noch nicht ausreichend für eine Bewilligung anzusehen. Es wird daher empfohlen, innerhalb angemessener Frist (Ende Juli 2008) die noch notwendigen Unterlagen einzufordern und bei Nichtbeibringung den Antrag um Bewilligung abzuweisen.“

Die Bezirkshauptmannschaft Amstetten hat mit Schreiben vom 26.05.2008 den Konsenswerbern das medizinische Gutachten, mit Schreiben vom 03.06.2008 die Stellungnahme des wasserbautechnischen und schiffahrtstechnischen Amtssachverständigen DI S übermittelt.

Mit Schreiben vom 25.07.2007 haben die Konsenswerber folgende Stellungnahme abgegeben:

„

1. Zum Gutachten des Amtssachverständigen für Medizin und Hygiene, Dr.

W:

Der Sachverständige hatte nach eigenen Angaben zu prüfen, ob durch den Betrieb der Waterbikestrecke u.a. gesundheitliche Folgen zu befürchten sind. Diesbezüglich wurde als Maßstab die ÖAL-Richtlinie Nr. 3 herangezogen.

Ziel dieser Richtlinie ist:

*der Schutz von Menschen im Nachbarschaftsbereich von Schallquellen. Die Anwendung der oberen Grenzwerte der Richtlinie dient der Vermeidung jedenfalls*

*gesundheitsschädigender Einwirkungen von Schall, die Einhaltung eines*

*Planungstechnischen Grundsatzes stellt ein Irrelevanzkriterium bezüglich des Kriteriums der unzumutbaren Lärmbelästigung dar. Die Festlegung der Grenze der Zumutbarkeit einer Lärmbelästigung ist jedoch nicht unmittelbar aus der Richtlinie ableitbar, sondern kann nur auf Basis einer Individuellen schalltechnischen und lärmmedizinischen Beurteilung durch die erkennende Behörde erfolgen.*

Der Sachverständige hat nicht berücksichtigt, dass die Voraussetzung zur Anwendbarkeit dieser Richtlinie nicht vorliegen:

Im Bereich der Waterbikestrecke gibt es keine „Nachbarschaft“, d.h.: es bestehen keine Häuser oder sonstige Objekte, in denen Menschen leben oder sich länger aufhalten.

Die Richtlinie lässt sich daher auf Lärmbeeinträchtigungen von Menschen, die lediglich für die Dauer des Aufenthaltes (z.B.: für das Benützen des Treppelweges ) entlang der Waterbikestrecke der Lärmemission ausgesetzt sind, nicht anwenden.

Außerdem bedarf es nach dieser Richtlinie sowie nach der Judikatur des VwGH zur Beurteilung, ob eine Gesundheitsgefährdung oder Gesundheitsbeeinträchtigung vorliegt, einer langjährigen Einwirkung.

Eine solche langandauernde Beeinträchtigung kann bei einer derartig witterungsabhängigen Sportart bereits begrifflich nicht vorkommen. Weder bei Schlechtwetter noch in der kalten Jahreszeit kann diese Sportart ausgeübt werden, was als notorisch bekannt vorausgesetzt wird.

Der med. Amtssachverständige hätte daher bereits die Fragen, ob die Richtlinie anwendbar sei oder es rein theoretisch eine langjährige Beeinträchtigung geben kann, verneinen müssen.

2. Zur Befunderhebung des Amtssachverständigen für Medizin und Hygiene, Dr. W:

Der med. SV zitiert auf Seite 2 seines Befundes das Schreiben der Rae Hackl-Fattinger-Premm vom 13.6.07, wonach auch Fahrzeuge die eine Leistung bis zu 160 KW aufweisen, eingesetzt werden. Überdies sei keine Einschränkung der Fahrzeuganzahl vorgesehen, die Streckenführung unbekannt und zu berücksichtigende Immissionspunkte nicht vorliegend.

Hiezu ist auszuführen, dass im Schreiben vom 13.6.07 ausgeführt wurde (Seite 2f), dass die einzusetzenden Fahrzeuge *...nicht einmal 1/3 dieser Leistung (160 KW) ....* erreichen. Die vorgenommenen Messungen (übermittelt mit Schreiben vom 18.7.07) wurden an Fahrzeugen vorgenommen, wie sie auf der Waterbikestrecke zum Einsatz kommen sollen.

Ebenso ist die Streckenführung (\*\*\*-km \*\*\* bis \*\*\* am rechten \*\*\*ufer) sowie der \*\*\*-Lageplan hinlänglich bekannt.

Berücksichtigungswürdige Immissionspunkte (i. S. der obigen Richtlinie) sind im Bereich der Waterbikestrecke nicht vorhanden. Anlässlich des Hochwasserereignisses 2002 wurden sämtliche Wohnhäuser abgesiedelt, weshalb sich gerade dieser Bereich der \*\*\* für die Ausübung des Waterbike – Sportes eignet.

Weiters sind die vom SV vorgenommenen Berechnungen der Schallausbreitung und daraus resultierend die Gesundheitsbeeinträchtigung nicht korrekt.

Vom SV wurde das Projekt „\*\*\*“ als Referenz verwendet. Die dort durchgeführten Messungen können nicht ohne weiteres auf die Donau umgelegt werden da eine weitere Schallausbreitung über Land (Ufern und Hinterland) erfolgt, und hier die Bodenverhältnisse als schallabsorbierend zu betrachten sind. Weiters ist für das tiefer liegende Umland eine Schirmwirkung gegeben, womit entgegen der Berechnung des SV keine ungehinderte Schallausbreitung gegeben ist. Die Berechnungen sind daher zu korrigieren.

Der SV berücksichtigt bei seiner Befundung (bzw. Bewertung der Fremdbefundung) nicht, dass sich in der Praxis (wie im übrigen auch nicht theoretisch möglich) die Fahrzeuge nicht am selben Punkt befinden, sondern über die gesamte Strecke von 2,2 km verteilt sind und so wegen unterschiedlichen Abstände verschieden laut auf einen Immissionspunkt einwirken. Eine derartige Lärmentwicklung, wie sie der SV aufzeigt, ist nicht möglich.

Zu berücksichtigen ist auch, dass der SV jeweils von den „ungünstigsten Werten“ ausgeht (Seite 3 im Befund unten). Eine solche Annahme ist jedoch nicht den Berechnungen zugrunde zu legen. Es ist mit der allgemeinen Lebenserfahrung nicht im Einklang zu bringen, dass über einen langjährigen Zeitraum nur die ungünstigste zu erwartende Situation vorliegt.

Letztlich ist auch zu berücksichtigen, dass die Behörde verpflichtet ist, durch Erteilung von entsprechenden Auflagen (z.B. Betriebszeiten, Festsetzung der Anzahl der gleichzeitig zu betreibenden Fahrzeuge) den vom Gesetz geforderten Zustand zu bewilligen.

Nicht übersehen werden darf in diesem Zusammenhang, dass die Bewilligung des Betriebes (Betriebsordnung) nichts mit der Bewilligung der Anlage per se zu tun hat und daher prinzipiell die Anlage als solches längst einer Bewilligung zugänglich wäre.

Im Ergebnis ist das med. SV Gutachten daher nicht geeignet, die Bewilligung der Betriebsanlage und weiters auch der Betriebsordnung zu verhindern. Im gesamten Umfeld zur beabsichtigten Waterbikestrecke sind im Sinne der Richtlinie und des WRG keine Menschen gefährdet, weil dort keine Menschen leben, arbeiten oder sich sonst länger aufhalten.

### 3. Zur Stellungnahme des SV Dipl. Ing. S:

Die oberste Wasserrechtsbehörde ist in Kenntnis dieses Verfahrens und hat sich bislang amtswegig nicht verpflichtet gefühlt, eine gesonderte Stellungnahme abzugeben. Es möge daher von einer Stellungnahme durch weitere Behörden Abstand genommen werden.

Überdies würde die ausdrückliche Beiziehung - wie bereits in der Stellungnahme vom 23.1.08 ausgeführt - keine Auswirkung auf das gegenständliche Verfahren haben. Die Frage, ob der gegenständliche Parkplatz ein Teil von Anlagen zur Ausnutzung der Wasserkräfte der \*\*\* sei, kann von den Antragstellern nicht beantwortet werden, da für die gegenständlichen Projekte keine Akteneinsicht besteht, diese aber auch aus obigen Gründen nicht notwendig ist.

Bereits theoretisch kann der Parkplatz keinen Einfluss auf mögliche Überflutungen haben. Bei entsprechenden Witterungsverhältnissen oder Überflutungsgefahren ist die Anlage nicht in Betrieb und sind keine Fahrzeuge am Parkplatz abgestellt. Ein eventuell vorhandener Container ist in kürzester Zeit weggeschafft.

Sollte der SV tatsächlich Bedenken haben, die in seinen Aufgabenbereich fallen, möge er diese mitteilen, damit die Antragsteller Stellung nehmen können.

Hinsichtlich der planlichen Darstellung wird auf den Schriftsatz vom 10.05.2007 hingewiesen, mit welchem für die genaue Darstellung der Waterbikezone ein \*\*\*-Lageplan samt farblichen Einzeichnungen vorgelegt wurde. Auf Grund der detaillierten Beschreibung, sollten die Fragen des SV beantwortet sein. Sollte der \*\*\*-Lageplan sich tatsächlich nicht mehr im Akt befinden, wird auf beiliegende Kopie verwiesen.

Hinsichtlich der Statik wird mitgeteilt, dass diese erst beauftragt werden kann, wenn feststeht, dass die Errichtung eine Steges nach Vorlage einer entsprechenden Statik prinzipiell genehmigt werden kann. Sollte die Behörde diese Vorgangsweise nicht billigen, wird nochmals mitgeteilt, dass für diesen Fall im gegenständlichen Verfahren eine Errichtung der Steganlage vorerst nicht vorgesehen ist.

Das entsprechende Rettungsboot wird sodann im Anschluss an die Slipstelle an einen der bereits zahlreich vorhandenen einbetonierten Ringe bzw. an einer Boje befestigt. Dies kann dem SV im Rahmen eines Ortsaugenscheins demonstriert werden. Eine Behinderung anderer Boote besteht dadurch nicht.

Die Sicht ist über die gesamte Waterbikestrecke (nicht nur 500m) gegeben. Warum die von DI Lichtblau geforderte Sicht von 500m nun nicht mehr geeignet sein soll, bleibt der SV zu erklären schuldig. Da die Benutzer der Waterbikestrecke über einen Großteil der Strecke verteilt sind, besteht auch untereinander ausreichend Sicht. Dadurch können jederzeit neben dem Rettungsboot auch die Kollegen einem verunfallten Waterbiker erste Unterstützung gewähren.

Nachstehend wird auf die ergänzte Betriebsordnung hingewiesen, die im Anschluss an die Betriebsanlagengenehmigung bewilligt werden möge.

Im Übrigen wird auf die Ausführungen der bisherigen Schriftsätze verwiesen.“

Dem Schriftsatz war der \*\*\*-Lageplan und folgende Betriebsordnung angeschlossen:

„Betriebsordnung Waterbikezone \*\*\* km \*\*\* bis \*\*\*

Die Betreiber: JS (JS)

\*\*\*

\*\*\*

I

\*\*\*

\*\*\*

J

\*\*\*

\*\*\*

Neben den für den allgemeinen Wasserstrassen Verkehr geltenden gesetzlichen Bestimmungen und Verordnungen (WVO) und den grundsätzlichen Bestimmungen für die Schifffahrt auf der \*\*\* (SchFG) erlassen die Vereine zur Regelung des Betriebes im Bereich der bewilligten Waterbikezone folgende Fahrbetriebsordnung:

#### 1. Allgemeine Bedingungen:

Die allgemeinen Bedingungen für die Teilnahme am Fahrbetrieb/Benützung der Anlage sind:

a) Mitgliedschaft in einem der oben angeführten Vereine

- b) laufende Begleichung aller finanzieller Verpflichtungen gegenüber dem Verein,
- c) eine gültige und einbezahlte Haftpflichtversicherung
- d) bei Schnupperfahrten (Gäste) hat das Mitglied für den gesamten Fahrbetrieb die Verantwortung /Haftung für den Gast zu übernehmen.
- e) Der Führer des Waterbikes muss Inhaber eines Schiffführerpatentes 10 m, eines Schiffführerpatentes 20 m oder eines Kapitänspatentes sein.
- f) Die Benutzung von Schwimmweste und Schutzhelm ist verpflichtend
- g) vollständiger Eintrag im Fahrtenbuch (siehe Anlage 1)
- h) Die Lagerung von wassergefährdenden Stoffen, wie Ölen, Ölderivaten sowie Giften ist am Anlagesteg, den übrigen Anlageteilen sowie im Bereich der Lände verboten.

## 2.Fahrbetrieb

Die vom Gesetzgeber geforderten Bestimmungen sind durch nachfolgende Punkte zu erfüllen:

- a) Während der gesamten Betriebszeit hat ein für mindestens 5 Personen zugelassenes und mit 2 Personen besetztes Sportfahrzeug ständig einsatzbereit zu sein. Dieses ist entweder am Schwimmsteg (soweit vorhanden) oder an einen der nach der Slipstelle einbetonierten Ringe oder Bojen zu befestigen.
- b) Für den Fahrbetrieb und etwaige Rettungsmaßnahmen stehen ein Schwimmsteg (sofern vorhanden) und eine Rampe samt einbetonierten Ringen und Bojen zur Verfügung.
- c) Aus Sicherheitsgründen hat jeder am Wasser befindliche Teilnehmer seinen \*\*\*auf- und -abwärts befindlichen Nachbarn zu beobachten und im Bedarfsfall unverzüglich Hilfe zu leisten. Dies gilt auch für sämtliche Teilnehmer, die von einem Unfall Kenntnis erlangen.
- d) Die Waterbikezone ist durch Bojen am Wasser und Schifffahrtszeichen E.24 am Land gekennzeichnet.
- e) Bürobereich und Toiletteanlage befindet sich vor Ort und sind zu benützen.
- f) Fahrbetrieb ist ausschließlich bei Tag und guter Sicht (über die gesamte Strecke) zulässig. Bei Schlechtwetter oder Gefahr von Hochwasser ist der Betrieb sofort einzustellen und auch der Parkplatz zu räumen.
- g) Es ist bei jeder Fahrt ein Abstand von 15 m zum Ufer einzuhalten.
- h) Die Benützung des Treppelweges ist nur im Bereich der Überfahrt zur Sliprampe und nur für Zwecke des Zuwasserlassens bzw. Herausnehmens der Waterbikes zulässig.
- i) Verbot des Abstellens von Gerätschaften, Waterbikes und dergleichen am Treppelweg und im Bereich der Uferböschung.
- j) Innerhalb der Waterbikezone kann bei Bedarf für Trainingszwecke ein Bojenkurs gesetzt werden, welcher nach den Trainingsfahrten wieder aus dem Wasser zu entfernen ist.

## 3.Störungen

Störungen am Rettungs-Waterbike, dem Bergeboot sowie Schäden am Steg sind schriftlich in Anlage 1 festzuhalten, einem der 3 Obmänner der 3 Vereine unverzüglich zu melden und der Fahrbetrieb umgehend einzustellen (die Telefonnummern liegen im Bürobereich auf). Schäden an den Bojen sind unverzüglich zu melden und deren Instandsetzung ehest möglichst durch die Vereinsleitungen zu veranlassen.

## 4.Verpflichtungen des Einzelnen

- a) Vor dem Fahrbetrieb muss sich jedes Mitglied im Fahrtenbuch im Büro eintragen und bestätigt mit seiner Unterschrift das Vorhandensein und die Funktionsfähigkeit des bereitgestellten Equipments (siehe Anlage 1), welches auf Verlangen der zuständigen Behörde zugänglich zu machen ist.
- b) Alle Kraftfahrzeuge, die in der Nähe parken, müssen am angemieteten Parkplatz abgestellt werden.
- c) Diese Fläche muss nach Betrieb in ordnungsgemäßen Zustand verlassen werden.
- d) Jeglicher Abfall ist nach Beendigung des Betriebes wieder mitzunehmen.
- e) Das gesamte Equipment ist von den Mitgliedern vor und nach dem Fahrbetrieb auf

Funktionsfähigkeit zu überprüfen und funktionsfähig zu halten (z.B. Toilettenentleerung, Auftanken des Rettungsboots). Anfallende Kosten werden auf die 3 Vereine zu gleichen Teilen verteilt.

- f) Es wird darauf hingewiesen, dass die Benützung der Sliprampe für Einsatzfahrzeuge (auch im Übungsfall) und andere Wasserfahrzeuge nicht behindert werden darf.

#### 5. Ahndungen von Verstößen

Verstöße gegen die gesetzlichen Bestimmungen, Verordnungen oder gegen diese Betriebsordnung, sowie die fahrlässige Handhabung des Fahrgerätes können durch Mehrheitsbeschluss der Obmänner der 3 Vereine geahndet werden durch: a) Verwarnung oder b) Fahrverbot - für eine Dauer von bis zu sechs Monaten, im Wiederholungsfall auch endgültig.

#### 6. Schadensersatz

Verletzt ein Vereinsmitglied überdies schuldhaft Eigentum des Vereins oder anderer Mitglieder/Gäste, so kann diese Person durch Mehrheitsbeschluss der Obmänner zur Schadensersatzleistung herangezogen werden. Maßgeblich ist der verursachte Schaden.

#### 7. Haftung

Mit meiner Unterschrift bestätige ich, die Vereine JS (JS), I und J für mein schuldhaftes Verhalten schad- und klaglos zu halten und die Waterbikezone auf eigene Gefahr und Eigenverantwortung zu benützen. Weiters haften ich für alle durch meine Person oder meine Gäste verursachten Schäden selbst.

Datum: ..... Name: ..... Unterschrift: ....."

Mit Schreiben vom 05.08.2008 hat die Bezirkshauptmannschaft Amstetten den wasserbautechnischen und schiffahrtstechnischen Amtssachverständigen DI S zu den ergänzend vorgelegten Unterlagen um fachliche Beurteilung ersucht.

Aufgrund einer Resolution des NÖ Landtages, dass künftig in NÖ keine Waterbikezonen mehr bestehen sollen, wurde die Schifffahrtsanlagenverordnung geändert.

Aufgrund der Novelle der Schifffahrtsanlagenverordnung vom 27.08.2008, BGBl. II Nr. 298/2008 hat der wasserbautechnischen und schiffahrtstechnischen Amtssachverständigen dem Ersuchen der Bezirkshauptmannschaft Amstetten um neuerliche Begutachtung nicht mehr entsprochen.

Mit Schreiben vom 25.09.2008 teilte die Bezirkshauptmannschaft Amstetten den Konsenswerbern mit, dass mit der Novelle der Schifffahrtsanlagenverordnung vom 27.08.2008, BGBl. II Nr. 298/2008 die Errichtung von Waterbikezonen nicht mehr zulässig sei und daher beabsichtigt sei, dem Antrag auf Erteilung einer schifffahrtsrechtlichen Bewilligung nicht stattzugeben.

Mit Schreiben vom 07.10.2008 führten die Konsenswerber aus, dass die Streichung für Waterbike-Zonen in der Schifffahrtsanlagenverordnung allein auf Betreiben der Bürgerinitiative erfolgt ist. Sämtliche erforderliche Unterlagen seien vor Inkrafttreten der Novelle vorgelegt worden. Es hätte daher die vor der Novelle geltende Rechtslage angewandt werden müssen. Das Verfahren sei ungebührlich in die Länge gezogen worden.

Die Schifffahrtsanlagenverordnung beinhalte nunmehr das gänzliche Verbot der Benutzung von Waterbikes auf öffentlichen Gewässern; dies widerspreche den Grundsätzen des Art 28 EG-Vertrag. Danach seien mengenmäßige Einfuhrbeschränkungen sowie alle Maßnahmen gleicher Wirkung zwischen den Mitgliedstaaten verboten. Dieser Grundsatz erfahre zwar eine Einschränkung durch Art. 30 EG-Vertrag und ev. Auch zwingendes Recht, wonach aus Gründen der öffentlichen Sittlichkeit, Ordnung und Sicherheit, zum Schutze der Gesundheit und des Lebens von Tieren oder Pflanzen usw. Art. 28 EG-Vertrag nicht anzuwenden sei. Das vorliegende Verfahren lasse bei richtiger Interpretation der

vorliegenden Gutachten solche Ausschließungsgründe nicht erkennen. Die Schifffahrtsanlagenverordnung sei daher EU-widrig. Die Behörden seien verpflichtet, die Verordnung EU-konform zu interpretieren und daher den Warenverkehr von Waterbikes nicht zu behindern.

Überdies werde darauf hingewiesen, dass es sachlich nicht gerechtfertigt sei, den Einsatz von Sport-, Klein- und schnellen Booten (nach der Definition der Wasserstraßen-Verkehrsordnung: Kleinfahrzeuge) auf der Donau prinzipiell zu gestatten; den Betrieb von Waterbikes hingegen zu verbieten und diese dem Begriff der Schwimmkörper zu unterstellen. Die Differenzierung widerspricht dem Gleichheitsgrundsatz, deshalb werde hilfsweise beantragt, die Behörde möge feststellen, dass der Betrieb von Waterbikes in jenem Ausmaß zulässig sei, wie dies für Kleinfahrzeuge nach der Wasserstraßen-Verkehrsordnung zulässig sei.

Die Bezirkshauptmannschaft Amstetten hat mit Bescheid vom 30.12.2008,

AMW2-V-0431, im Spruchpunkt 1. den Antrag der Vereine I, J und JS, damals alle vertreten durch Herrn Mag. Dr. Martin Enthofer, Rechtsanwalt in \*\*\*, vom September 2006 auf Erteilung der schifffahrtsrechtlichen Bewilligung zur Errichtung und dem Betrieb einer Waterbiketrainingsstrecke sowie einer Steganlage in Form einer Rettungsinsel auf der \*\*\* zwischen Strm-km \*\*\* bis Strm-km \*\*\* am rechten \*\*\*ufer abgewiesen und im Spruchpunkt 2. den Antrag dieser Vereine vom 7. Oktober 2008 auf Feststellung, dass der Betrieb von Waterbikes in jenem Ausmaß zulässig sei, wie dies für Kleinfahrzeuge nach der Wasserstraßen-Verkehrsordnung zulässig sei, als unzulässig zurückgewiesen.

Begründend hat die Bezirkshauptmannschaft Amstetten die aktuelle Rechtslage mit der Änderung der Schifffahrtsanlagenverordnung dargestellt und angeführt, dass aufgrund dieser Rechtsänderung die Bewilligung von Waterbikezonen, wie der beantragten, nicht mehr möglich ist. Eine Einschränkung des Warenverkehrs von Waterbikes werde nicht gesehen, da von der Obersten Schifffahrtsbehörde im Rahmen von Veranstaltungsbewilligungen der Einsatz von Waterbikes für eine spezielle Veranstaltung bewilligt werden kann. Mangels einer gesetzlichen Regelung im Schifffahrtgesetz war der Eventualantrag zurückzuweisen.

Dagegen wurde von allen drei Vereinen, damals alle vertreten durch Mag. Dr. Martin Enthofer, Rechtsanwalt in \*\*\* Linz, gemeinsam Berufung erhoben.

Begründend wurde vorgebracht, dass die Behörde die Rechtslage vor der Novelle zur Schifffahrtsanlagenverordnung anzuwenden gehabt hätte. Selbst wenn man die Novelle anwende, wäre die Bewilligung nach § 60 Schifffahrtgesetz für eine Sportanlage zu erteilen.

Sollte die Rechtsansicht der belangten Behörde richtig sein, würde dieses Verbot der Benützung von Waterbikes auch auf öffentlichen Gewässern den Grundsätzen der Art. 28 bis 30 EG-Vertrag widersprechen. Die Behörde begründe die Einschränkung dieses Warenverkehrs damit, dass für spezielle Veranstaltungen der Einsatz von Waterbikes bewilligt werden könne. Dabei übersehe sie, dass lediglich die Zulässigkeit von Einzelveranstaltungen keine geeignete Maßnahme darstelle, den Warenverkehr von Waterbikes zu ermöglichen. Wegen einzelner Veranstaltungen werde kein Waterbike-Sportler ein Waterbike erwerben. Es müsse wie in jeder Sportart viel trainiert werden.

Ein vergleichbarer Fall liege seit Dezember 2006 beim Europäischen Gerichtshof zur Entscheidung (Mickelsson und Ross gegen Schweden, C-142/05). Im Schlussantrag des Generalanwaltes vertrete dieser die Auffassung, dass Nutzungsverbote oder nationale Rechtsvorschriften, die lediglich eine marginale Nutzung für ein Erzeugnis zulassen, sofern sie den Marktzugang für das Erzeugnis (quasi) versperren, Maßnahmen gleicher Wirkung darstellen und nach Art. 28 EG verboten seien. Diese Rechtsansicht sei auch im vorliegenden Fall anzuwenden, der konkret nicht nur eine Beschränkung, sondern sogar ein gänzlich Verbot vorsieht.

In diesem Zusammenhang sei auch die differenzierte Betrachtungsweise von Waterbikes und Kleinfahrzeugen sachlich nicht gerechtfertigt und widerspreche diese Vorgangsweise dem Gleichheitsgrundsatz bzw. komme einer denkbaren Interpretation des Schifffahrtgesetzes und der Schifffahrtsanlagenverordnung gleich.

Die belangte Behörde sei ihrer Verpflichtung zur raschen Erledigung und Bearbeitung von Anträgen nicht nachgekommen. Sie wurde vielmehr durch politischen und medialen Druck zur Hinauszögerung der Entscheidung gedrängt. Bei richtiger Anwendung der Verfahrensvorschriften hätte die Behörde ihre Entscheidung noch vor der Novelle zur Schifffahrtsanlagenverordnung fällen müssen.

Die belangte Behörde sei verpflichtet, sich inhaltlich mit sämtlichen Belangen der Anträge auseinanderzusetzen. Im gegenständlichen Bescheid weise sie die Anträge ab, ohne sich mit der Sachmaterie zu beschäftigen und auf die Argumente der Rechtsmittelwerber einzugehen. Eine solche Vorgangsweise sei nicht geeignet, die Entscheidung der Behörde über die Anträge der Rechtsmittelwerber nachprüfen zu können. Hätte sich die Behörde mit den Stellungnahmen der Rechtsmittelwerber auseinander gesetzt, hätte sie zum Ergebnis kommen müssen, dass sämtliche gesetzliche Voraussetzungen erfüllt wurden. Allenfalls hätte die Behörde mit Erteilung von Auflagen, den für sie gewünschten Zustand herstellen müssen.

Es wurden die Anträge gestellt

- den Anträgen der Rechtsmittelwerber auf Erteilung der Bewilligung zur Errichtung und dem Betrieb einer Waterbikestrecke sowie hilfsweise einer Steganlage in Form einer Rettungsinsel stattgeben, hilfsweise
- den Anträge der Rechtsmittelwerber auf Erteilung der Bewilligung zur Errichtung und dem Betrieb einer Sportanlage sowie hilfsweise einer Steganlage in Form einer Rettungsinsel stattgeben, hilfsweise
- die Rechtsache zur neuerlichen Verhandlung und Entscheidung an die erste Instanz zurückverweisen, hilfsweise
- beim VfGH die Prüfung der Verfassungsmäßigkeit des Verbotes der Errichtung von Waterbikezonen auf öffentlichen Gewässern (Schifffahrtsgesetz) bzw. Prüfung der Gesetzmäßigkeit des Verbots der Errichtung von Waterbikezonen auf öffentlichen Gewässern (Schifffahrtsanlagenverordnung) beantragen, hilfsweise
- beim VfGH die Prüfung der Schifffahrtsanlagenverordnung und des Schifffahrtsgesetzes in Hinblick auf einen Widerspruch zu Art. 28 bis 30 EG-Vertrag beantragen, hilfsweise
- beim Europäischen Gerichtshof ein Vorabentscheidungsersuchen einzureichen, insbesondere zur Frage, ob Art. 28 bis 30 EG-Vertrag nationalen Rechtsvorschriften entgegenstehen, die die Benutzung von Waterbikes (watercrafts) auf öffentlichen Gewässern unzulässig einschränken oder sogar generell verbieten.

In weiterer Folge hat der damals für die Berufungsentscheidung zuständige Unabhängige Verwaltungssenat im Land NÖ mit Bescheid vom 21.06.2010, AB-09-0024, die Berufung gemäß § 66 Abs. 4 des Allgemeinen Verwaltungsverfahrensgesetzes 1991 (AVG) abgewiesen. Begründend wurde ausgeführt, dass es – wie bereits im bekämpften Bescheid ausgeführt – während des Verfahrens zu einer Gesetzesänderung gekommen sei, womit die Sonderbestimmungen für Waterbike-Zonen zur Gänze entfallen würden. Eine Übergangsbestimmung sei der Verordnung nicht zu entnehmen. Dem Antrag, dass die Behörde nunmehr über den Antrag positiv abzusprechen hätte, konnte nicht gefolgt werden. Eine unabhängige Bewilligung der Errichtung und des Betriebes einer Steganlage sei nicht beantragt und würde nach Ansicht des UVS NÖ dem erklärten Parteiwillen widersprechen. Der UVS NÖ könne die verfassungsrechtlichen und europarechtlichen Bedenken der Berufungswerber nicht teilen.

In weiterer Folge wurde Beschwerde an den Verfassungsgerichtshof erhoben. Dieser hat die Behandlung abgelehnt und die Beschwerde gemäß Art. 144 Abs. 3 B-VG dem Verwaltungsgerichtshof abgetreten.

Der Verwaltungsgerichtshof hat mit Erkenntnis vom 26.06.2014, 2012/03/0011, den angefochtenen Bescheid des UVS NÖ wegen Rechtswidrigkeit seines Inhaltes aufgehoben.

Der VwGH führte in seiner Begründung insbesondere Folgendes aus:

„4. ....

§ 66 Abs 1 SchFG knüpft die Errichtung und Benützung von Anlagen, die keine Schifffahrtsanlagen sind, an Wasserstraßen an eine Bewilligung.

Für Sportzwecke dienende Anlagen gelten die Bestimmungen des § 60 Abs 1 und Abs 5 SchFG sinngemäß (§ 66 Abs 4 SchFG).

§ 60 Abs 1 SchFG bestimmt, dass auf Teilen einer Wasserstraße, auf denen bestimmte Arten von Sportanlagen im Hinblick auf die Lage der Fahrrinne die Flüssigkeit des Verkehrs der gewerbsmäßigen Schifffahrt beeinträchtigen würden, durch Verordnung die Errichtung und Benützung, die Wiederverwendung sowie die wesentliche Änderung und Benützung solcher Sportanlagen zu untersagen sind (Verbotbereiche).

Auf dieser Grundlage wurde durch die Schifffahrtsanlagenverordnung ein Verbotsbereich festgelegt (Anlage 2), in dem die Errichtung von Sportanlagen untersagt ist (§ 54 Abs 1 Schifffahrtsanlagenverordnung bzw § 56 Abs 1 Schifffahrtsanlagenverordnung 1991), sofern nicht die Ausnahmeregelung des § 54 Abs 3 (früher: § 56 Abs 3) greift.

Unabhängig davon verbietet die WVO grundsätzlich (die Ausnahmeregelungen für Veranstaltungen und Sondertransporte sind im Beschwerdefall nicht von Bedeutung) den Einsatz von "Schwimmkörpern" (zu denen entsprechend der Legaldefinition auch "Waterbikes" zu zählen sind) auf österreichischen Wasserstraßen iSd § 0.01 Z 3 WVO (also ua auf der Donau), sofern nicht die Ausnahmeregelung des § 16.08 Z 3 WVO greift (Einsatz von nach dem SchFG zugelassenen Waterbikes innerhalb von vor dem Inkrafttreten der Verordnung BGBl II Nr 186/2008 bewilligten und entsprechend bezeichneten Waterbike-Zonen).“

Weiters hat der VwGH ausgeführt, dass das Vorhaben nach der Anlage 2 der Schifffahrtsanlagenverordnung BGBl II Nr. 298/2008 innerhalb des Verbotbereiches (Position 7) zu liegen komme und vor dem Hintergrund des § 16.08 WVO das Fahren mit Waterbikes im beantragten Bereich unzulässig sei. Die Behörde habe das zum Zeitpunkt ihrer Entscheidung geltende Recht zugrunde zulegen.

Weiters hat der VwGH ausgeführt:

„9. Die Beschwerde macht weiter geltend, das generelle Verbot der Benutzung von Waterbikes auf der Donau widerspreche der Richtlinie 94/25/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Juni 1994 zur Angleichung der Rechts- und Verwaltungsvorschriften der Mitgliedstaaten über Sportboote in der durch die Richtlinie 2003/44/EG geänderten Fassung und verstoße - wegen ihrer einer mengenmäßigen Einfuhrbeschränkung gleichkommenden Wirkung - gegen Art 28 EGV (nunmehr Art 34 AEUV):

Zwar stehe seit dem Urteil des EuGH vom 4. Juni 2009, Rs C- 142/05, fest, dass die genannten unionsrechtlichen Bestimmungen einer nationalen Regelung, die zum Schutz der Umwelt die Benutzung von Waterbikes außerhalb bezeichneter Wasserflächen verbiete, nicht entgegen stehen. Voraussetzung sei aber, dass die nationalen Behörden tatsächlich - innerhalb angemessener Frist - Durchführungsmaßnahmen zur Bezeichnung von Bereichen, in denen Waterbikes verwendet werden dürfen, erlassen. Derartiges sei in Österreich aber nicht geschehen.

Österreich habe zwar aufgrund der zwingend umzusetzenden Richtlinienbestimmungen im Jahr 2005 die Errichtung von Waterbike-Zonen zugelassen (durch die Novellierung der Schifffahrtsanlagenverordnung BGBl II Nr 249/2005, durch welche die Errichtung von Waterbike-Zonen ermöglicht worden sei), letztlich aber - mit der Novelle BGBl II Nr 298/2008, mit der diese Möglichkeit ersatzlos beseitigt worden sei - wieder generell unterbunden.

Somit gebe es seit dem 28. August 2008 in Österreich keine Möglichkeit mehr, Waterbikes auf öffentlichen Gewässern zu benutzen. Dies entspreche nicht nur einer Einschränkung des Warenverkehrs mit Waterbikes, sondern einer gänzlichen Verhinderung.

Hinzu trete, dass der gegenständliche Bereich der Donau in S für die Ausübung der in Rede stehenden Sportart besonders geeignet sei, weil die Republik Österreich nach der Hochwasserkatastrophe 2002 hier großzügige Absiedlungen veranlasst habe.

10. Dieses Vorbringen ist im Ergebnis zielführend.“

Der VwGH hat weiters ausgeführt, dass näher angeführte Bestimmungen der Richtlinie 94/25/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Juni 1994 zur Angleichung der Rechts- und Verwaltungsvorschriften der Mitgliedstaaten über Sportboote (ABl L 164, 15) in der durch die Richtlinie 2003/44/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Juni 2003 (ABl L 214, 18) geänderten Fassung (iF: Richtlinie 94/25) von Bedeutung wären und ausgeführt, dass die Richtlinie 2013/53/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. November 2013 über Sportboote und Wassermotorräder und zur Aufhebung der Richtlinie 94/25/EG (ABl L 354, 90) im Beschwerdefall noch nicht anzuwenden sei.

Der VwGH hat ausgeführt, dass der EuGH in seinem Urteil vom 04.06.2009, Mickelsson und Roos, Rs C-142/05 wie folgt erkannt habe:

"Die Richtlinie 94/25/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Juni 1994 zur Angleichung der Rechts- und Verwaltungsvorschriften der Mitgliedstaaten über Sportboote in der durch die Richtlinie 2003/44/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Juni 2003 geänderten Fassung steht einer nationalen Regelung nicht entgegen, die zum Schutz der Umwelt die Benutzung von Wassermotorrädern außerhalb der bezeichneten Wasserstraßen verbietet.

Die Art. 28 EG und 30 EG stehen einer derartigen nationalen Regelung nicht entgegen, vorausgesetzt,

- die zuständigen nationalen Behörden sind verpflichtet, Durchführungsmaßnahmen zur Bezeichnung der Bereiche außerhalb der öffentlichen Wasserstraßen zu erlassen, in denen Wassermotorräder benutzt werden dürfen,
- diese Behörden haben tatsächlich die ihnen hierzu verliehene Zuständigkeit wahrgenommen und die Bereiche bezeichnet, die den in der nationalen Regelung vorgesehenen Bedingungen entsprechen, und
- derartige Maßnahmen sind innerhalb einer vernünftigen Frist nach Inkrafttreten dieser Regelung erlassen worden.

Es obliegt dem vorlegenden Gericht, zu prüfen, ob diese Bedingungen im Ausgangsverfahren erfüllt sind."

Der VwGH hat ausgeführt, dass dies für den Beschwerdefall folgendes bedeute:

„

11.1. Die Beschwerdeführer hatten sich bereits im Verwaltungsverfahren auf Art 28 EGV und das beim EuGH anhängige Verfahren Mickelsson bezogen und geltend gemacht, Art 28 EGV stehe dem Verbot der Benützung von Waterbikes auf Wasserstraßen entgegen. Zwar erfahre Art 28 EGV Einschränkungen durch Art 30 EGV, doch sei aus den im Verfahren eingeholten Gutachten der Amtssachverständigen zu erkennen, dass allfällige Ausschlussgründe iSd Art 30 EGV (insbesondere zwecks Schutzes der Umwelt, des Lebens und der Gesundheit von Menschen) nicht vorlägen. Die Behörden seien daher verpflichtet, das SchFG und die Schifffahrtsanlagenverordnung "EU-konform zu interpretieren und den Warenverkehr von Waterbikes nicht zu behindern".

11.2. Die belangte Behörde hat dem entgegnet, dass durch die seitens der Schifffahrtsanlagenverordnung idF der Novelle BGBI II Nr 249/2005 eingeräumte Möglichkeit der Bewilligung von Waterbike-Zonen ein unverhältnismäßiger Eingriff in die Natur bzw das gesamte Ökosystem im fraglichen Bereich zu befürchten gewesen wäre und Bedenken hinsichtlich der Sicherheit der übrigen Schifffahrt auf der Donau der angestrebten Bewilligung entgegen stünden. Deshalb sei die "Rückänderung" der Schifffahrtsanlagenverordnung durch die Novelle BGBI II Nr 298/2008 nicht zu beanstanden.

11.3. Damit hat die belangte Behörde, die insoweit im Anwendungsbereich des Unionsrechts tätig wurde, zwar Gesichtspunkte angesprochen, die vor dem Hintergrund der dargestellten Unionsrechtslage von Bedeutung sind, nämlich insbesondere ein Verbot der Benützung von Waterbikes auf bestimmten Wasserflächen rechtfertigen können.

Sie hätte es aber nicht dabei belassen dürfen, dass die im Zeitpunkt ihrer Entscheidung anwendbare nationale Regelung die Einrichtung von Waterbike-Zonen nicht mehr vorsah und - auf Wasserstraßen - den Einsatz von Waterbikes generell verbietet. Vielmehr wäre sie - wie jede andere mitgliedstaatliche

Behörde, die im Anwendungsbereich des Unionsrechts tätig wird - auf Basis der unmittelbaren Anwendung und des (auch) von ihr zu beachtenden Vorrangs von unionsrechtlichen Bestimmungen verpflichtet gewesen, eine dem Unionsrecht allenfalls entgegenstehende Bestimmung des nationalen Rechts unangewendet zu lassen (vgl - grundsätzlich - zu den sich aus dem Vorrang von unionsrechtlichen Bestimmungen ableitbaren Verpflichtungen nationaler Behörden VwGH vom 23. Oktober 2013, 2012/03/0102, mit Nachweisen aus der Judikatur des EuGH).

Es wäre ihr daher - unter Beachtung der im Urteil Mickelsson hervorgehobenen Grundsätze - insbesondere oblegen zu prüfen, ob Gründe des Umweltschutzes, der Sicherheit von Leben bzw Gesundheit von Menschen oder die Wahrung der Sicherheit der Schifffahrt (also Gesichtspunkte, die - wie dargestellt - auch nach den anzuwendenden unionsrechtlichen Bestimmungen eine Einschränkung der Benützung von Waterbikes rechtfertigen können) die Versagung der beantragten Bewilligung erfordern.

Auf Basis der Aktenlage kann nämlich nicht gesagt werden, dass derartige Gründe ein generelles Verbot der Benützung von Waterbikes auf Wasserstraßen rechtfertigen.

12. Das Unterlassen der erforderlichen Prüfung - offenkundig auf Basis einer unzutreffenden Rechtsansicht - belastet den angefochtenen Bescheid mit Rechtswidrigkeit seines Inhaltes.“

Aus diesen Erwägungen hat der VwGH mit Erkenntnis vom 26.06.2014 den Bescheid des UVS NÖ vom 21.06.2010, AB-09-0024 behoben.

#### Erwägungen des NÖ LVWG:

Gemäß Art. 151 Abs. 51 Z 8 B-VG wurde mit 1. Jänner 2014 u.a. der Unabhängige Verwaltungssenat im Land Niederösterreich aufgelöst. Nunmehr ist das NÖ Landesverwaltungsgericht zur Entscheidung über Berufungen an den UVS NÖ zuständig.

Gemäß § 28 Abs. 1 VwGVG hat das Verwaltungsgericht die Rechtssache durch Erkenntnis zu erledigen, sofern die Beschwerde nicht zurückzuweisen oder das Verfahren einzustellen ist.

Gemäß § 11 VwGVG sind auf das Verfahren vor dem Landesverwaltungsgericht jene Verfahrensvorschriften anzuwenden, die die Behörde in dem Verfahren anzuwenden hatte, das der Beschwerde beim Landesverwaltungsgericht vorausgegangen ist.

Aufgrund des den Bescheid des UVS NÖ aufhebenden Erkenntnis des VwGH hat das NÖ LVWG nunmehr über die als Beschwerde zu behandelnde Berufung der Konsenswerber gegen den Bescheid der Bezirkshauptmannschaft Amstetten vom 30.12.2008 zu entscheiden.

Da die Bezirkshauptmannschaft Amstetten lediglich über den Antrag auf Erteilung der schifffahrtsrechtlichen Bewilligung entschieden hat, war es dem NÖ LVWG verwehrt über mehr (also auch den Antrag auf Erteilung der wasserrechtlichen Bewilligung) für die Errichtung und den Betrieb einer Waterbiketrainingsstrecke zwischen Strom km \*\*\* bis Strom km \*\*\* am rechten \*\*\*ufer zu entscheiden.

Nach der Rechtsprechung des VwGH (siehe dazu die Entscheidungsnachweise in Hauer/Leukauf, Handbuch des Österreichischen Verwaltungsverfahrens, 6. Auflage, Linde Verlag Wien, Randzahl 74 f zu § 66 Abs. 4 AVG), darf die Berufungsbehörde nicht unter Übergehung der ersten Instanz aus Anlass einer Berufung in der Berufungsentscheidung selbst über Anträge abzusprechen, die in erster Instanz unerledigt geblieben waren. Diese Rechtsprechung ist auch hier sinngemäß zu § 28 VwGVG anzuwenden.

Gemäß § 59 Abs. 1 des Allgemeinen Verwaltungsverfahrensgesetzes 1991 (AVG) ist der Antrag grundsätzlich in einen Antrag auf Erteilung der wasserrechtlichen und Erteilung der schifffahrtsrechtlichen Bewilligung teilbar, weil eine Beurteilung nach unterschiedlichen rechtlichen Materien und Gesichtspunkten zu erfolgen hat.

§ 2 Schifffahrtsgesetz enthält folgende Begriffsbestimmungen:

§ 2. Im Sinne dieses Bundesgesetzes gelten als

1. „Fahrzeuge“: Binnenschiffe einschließlich Kleinfahrzeuge, Fahrgastschiffe, Sportfahrzeuge, Fähren, schwimmende Geräte und Seeschiffe (§ 2 Z 2 des Seeschifffahrtsgesetzes, BGBl. Nr. 174/1981);
2. ....
3. „Kleinfahrzeuge“: Fahrzeuge, deren Länge gemessen am Schiffskörper, weniger als 20 m beträgt, ausgenommen Fahrgastschiffe;
4. „Sportfahrzeug“: Fahrzeug, das für Sport- oder Erholungszwecke bestimmt ist, und kein Fahrgastschiff ist;
- .....
7. „Motorfahrzeug“: Fahrzeug, das mit einem Maschinenantrieb ausgestattet ist; als Ausstattung gilt Einbau, Anhängen oder sonstiges Mitführen eines zur Fortbewegung des Fahrzeuges bestimmten Maschinenantriebes;
- ....
12. „Schwimmkörper“: Flöße und andere fahrtaugliche Konstruktionen, Zusammenstellungen oder Gegenstände mit oder ohne Maschinenantrieb, die weder Fahrzeuge noch schwimmende Anlagen sind (zB Segelbretter, auch maschinengetriebene; unbemannte Schlepp- und Wasserschischleppgeräte; maschinengetriebene Konstruktionen, bei denen Antrieb oder Steuerung nicht auf hydrodynamischer Wirkung beruhen; Amphibienfahrzeuge sowie sonstige schwimmfähig gemachte Landfahrzeuge; auf Auftriebskörpern aufgebaute gebäudeähnliche Konstruktionen);
- ....
18. „Wasserstraße“: Gewässer, auf dem wegen seiner besonderen Bedeutung für die gewerbsmäßige Schifffahrt oder auf Grund zwischenstaatlicher Vereinbarungen erhöhte Anforderungen hinsichtlich der Schifffahrt gestellt und Maßnahmen zur Gewährleistung der Flüssigkeit des Verkehrs, der Ordnung an Bord sowie der Ordnung beim Stilliegen getroffen werden müssen;
19. „Schifffahrtsanlage“: Anlage, die unmittelbar Zwecken der Schifffahrt dient (zB Hafen, Lände, Schleuse, Fähranlage, Schiffumschlagsanlage, Versorgungsanlage, Sportanlage); eine Anlage an Land, die nur mittelbar Zwecken der Schifffahrt dient (zB Tanklager, Lagerhaus, Werkstätte), ist keine Schifffahrtsanlage;
- ....
25. „Sportanlage“: Schifffahrtsanlage, die Sport- oder Vergnügungszwecken dient; eine Anlage, die auch gewerblichen Zwecken dient, gilt nicht als Sportanlage;
- ....
33. „Waterbike (Personal Watercraft – Wassermotorrad)“:  
Schwimmkörper mit weniger als 4 m Länge, der mit einem Verbrennungsmotor mit Strahlpumpenantrieb als Hauptantrieb ausgestattet ist und der dazu bestimmt ist, von einer oder mehreren Personen gefahren zu werden, die nicht in, sondern auf dem Rumpf sitzen, stehen oder knien;
- .....
44. „Sportboot-Richtlinie“: die Richtlinie 94/25/EG zur Angleichung der Rechts- und Verwaltungsvorschriften der Mitgliedstaaten über Sportboote, ABl. Nr. L 164 vom 30. Juni 1994, S. 15-38, in der Fassung der Richtlinie 2003/44/EG zur Änderung der Richtlinie 94/25/EG zur Angleichung der Rechts- und Verwaltungsvorschriften der Mitgliedstaaten über Sportboote, ABl. Nr. L 214 vom 26. August 2003, S. 18-35;

§ 60 Abs. 1 Schifffahrtsgesetz lautet:

Auf Teilen einer Wasserstraße, auf denen bestimmte Arten von Sportanlagen im Hinblick auf die Lage der Fahrrinne die Flüssigkeit des Verkehrs der gewerbsmäßigen Schifffahrt beeinträchtigen würden, sind

durch Verordnung die Errichtung und Benützung, die Wiederverwendung sowie die wesentliche Änderung und Benützung solcher Sportanlagen zu untersagen (Verbotbereiche).

§ 66 Schifffahrtsgesetz lautet:

(1) An Wasserstraßen bedürfen die Errichtung und Benützung, die Wiederverwendung und die wesentliche Änderung und Benützung von Anlagen, die keine Schifffahrtsanlagen sind, sowie die Durchführung sonstiger Arbeiten in oder über dem Gewässer einer Bewilligung; sie kann befristet oder auf Widerruf erteilt werden.

(2) .....

(3) Für das Verfahren zur Erteilung einer Bewilligung gemäß Abs. 1 gelten die Bestimmungen der §§ 48 Z 1 bis 5, 49 Abs. 1 bis 5 und Abs. 8 bis 10, 51 bis 53, 55 und 71 unter Berücksichtigung der auf Grund des § 67 erlassenen Bestimmungen sinngemäß.

(4) Für sonstige Anlagen gemäß Abs. 1, die Zwecken des Sportes dienen, gelten die Bestimmungen des § 60 Abs. 1 und Abs. 5 sinngemäß.

(5) ....

#### **§ 49 Schifffahrtsgesetz bestimmt über die Erteilung von Bewilligungen wie folgt:**

§49

(1) Die Bewilligung ist zu erteilen, wenn bestehende Rechte (Abs. 3) nicht entgegenstehen und Bedacht genommen wurde auf

1. die Erfordernisse der Schifffahrt (Abs. 4),
2. die Erfordernisse des Umweltschutzes, insbesondere der Reinhaltung der Gewässer und der Luft, soweit sie nicht in anderen nach bundesgesetzlichen Bestimmungen vorgeschriebenen Verfahren, insbesondere im Wasserrechtsverfahren, zu berücksichtigen sind,
3. öffentliche Interessen (Abs. 5),
4. zwischenstaatliche Vereinbarungen über die Schifffahrt,
5. die Bestimmungen über Bau, Ausgestaltung, Erhaltung, Benützung und Betrieb von Schifffahrtsanlagen (§ 58) sowie
6. die Erfordernisse des Arbeitnehmerschutzes.

(2) Die Behörde kann die Bewilligung zur Erfüllung der Voraussetzungen des Abs. 1 unter entsprechenden Bedingungen, Auflagen und Einschränkungen sowie unter Festsetzung der Verwendungszwecke (Widmung) erteilen.

(3) Bestehende Rechte anderer Personen als des Bewilligungsinhabers, die der Erteilung der Bewilligung entgegenstehen, sind:

1. auf Grund dieses Teiles erworbene Rechte und
2. dingliche Rechte an einer Liegenschaft oder Schifffahrtsanlage, soweit sie nicht durch gütliche Übereinkunft oder durch die Einräumung von Zwangsrechten nach den §§ 61 bis 65 beseitigt oder eingeschränkt werden.

(4) Erfordernisse der Schifffahrt sind:

1. die Sicherheit der Schifffahrt;
2. auf Wasserstraßen darüber hinaus die Ordnung der Schifffahrt und die Flüssigkeit des Verkehrs der gewerbsmäßigen Schifffahrt.

(5) Öffentliche Interessen sind:

1. die Sicherheit von Personen;
2. die Sicherheit und Ordnung des Verkehrs auf Straßen mit öffentlichem Verkehr;
3. die Ausübung der Zollaufsicht auf Grenzgewässern und nach zollrechtlichen Bestimmungen zu Zollstraßen erklärten Wasserstraßen;
4. militärische Interessen;

5. der Betrieb von Kraftwerken;
6. die Regulierung und Instandhaltung von Wasserstraßen.

(6) Im Bewilligungsbescheid ist festzustellen, ob die Schifffahrtsanlage als öffentliche oder als private Anlage zu gelten hat.

.....

Gemäß § 15 Schifffahrtsgesetz ist die Donau eine Wasserstraße.

Die §§ 16 und 17 Schifffahrtsgesetz bestimmen folgendes:

Verkehrsregelung

#### § 16.

(1) Durch Verordnung sind der Verkehr und der Betrieb von Fahrzeugen und Schwimmkörpern unter Bedachtnahme auf die Erfordernisse des Wasserbaues und auf zwischenstaatliche Vereinbarungen zu regeln, soweit es folgende Gründe erfordern:

1. die Sicherheit der Schifffahrt oder von Personen;
2. auf Wasserstraßen darüber hinaus die Flüssigkeit des Verkehrs der gewerbsmäßigen Schifffahrt, die Ordnung an Bord sowie die Ordnung beim Stillliegen der Fahrzeuge;
3. der Schutz von Personen vor Lärmbelästigungen;
4. der Schutz der Luft oder der Gewässer vor Verunreinigungen;
5. der Schutz von Ufern und Anlagen sowie von Regulierungs- und Schutzbauten;
6. die Durchführung von Regulierungsarbeiten oder von wasserrechtlich bewilligten bzw. wasserwirtschaftlich erforderlichen Arbeiten;
7. die Sicherheit und Flüssigkeit des Verkehrs auf ufernahen Straßen mit öffentlichem Verkehr;
8. ein Einsatz des Bundesheeres gemäß § 2 Abs. 1 des Wehrgesetzes 2001 oder die Vorbereitung dieses Einsatzes sowie einsatzähnliche Übungen;
9. der Einsatz von Organen der Schifffahrtsaufsicht und der Sicherheitsbehörden zur Erfüllung der ihnen gesetzlich obliegenden Aufgaben;
10. die Ausübung der Zollaufsicht auf Grenzgewässern und nach zollrechtlichen Bestimmungen zu Zollstraßen erklärten Wasserstraßen;
11. auf Teilen von Wasserstraßen, die Arme, Seitenkanäle oder Verzweigungen sind, sowie auf anderen Gewässern als Wasserstraßen die Wahrung der Interessen der Jagd, der Fischerei, des Naturschutzes oder des Fremdenverkehrs.

(2) Durch die Verordnung gemäß Abs. 1 sind Bestimmungen zu erlassen

1. über das Verhalten der Fahrzeuge oder Schwimmkörper im Verkehr, beim Stillliegen, beim Umschlag, bei deren Versorgung mit Treibstoffen oder Betriebsstoffen, in Notfällen, bei ungünstiger Witterung und Hochwasser sowie über die hiebei zu verwendenden Zeichen (zB Tag- und Nachtbezeichnung) und Signalmittel;
2. über das Verhalten schwimmender Geräte bei der Arbeit;
3. durch die einzelnen nach Bauart, Ladung, Antrieb, Verwendung oder Maßen bestimmbar Arten von Fahrzeugen oder Schwimmkörpern oder den einer bestimmten Art der Schifffahrt dienenden Fahrzeugen die Benützung bestimmter Gewässer, Gewässerteile oder Schifffahrtsanlagen vorgeschrieben, untersagt, eingeschränkt oder vorbehalten oder im Verkehr ein Vorrang eingeräumt wird;
4. über die Bezeichnung von öffentlichen Häfen und Privathäfen, öffentlichen Länden und Privatländern sowie von sonstigen Landungsplätzen;
5. über zeitliche Beschränkungen beim Stillliegen;
6. über die Art der Ausübung bestimmter Wassersportarten;
7. über die Benützung der Gewässer oder ihrer Ufer durch andere Personen als Schifffahrttreibende, unbeschadet bestehender wasserrechtlicher Bewilligungen.

(3) Wenn durch eine Verordnung gemäß Abs. 2 Z 7 Interessen der Jagd oder Fischerei berührt werden, so ist sie vor ihrer Erlassung der örtlich zuständigen Landesregierung unter Einräumung einer angemessenen Frist zur Stellungnahme zu übermitteln. Werden sonstige Benützer der Gewässer oder ihrer Ufer durch eine solche Verordnung in einem Recht beeinträchtigt und erwächst ihnen daraus ein vermögensrechtlicher Nachteil, so sind die Bestimmungen des § 28 Abs. 3 anzuwenden.

#### Verkehrsbeschränkungen

§ 17. (1) Auf Wasserstraßen kann unter den Voraussetzungen des § 16 Abs. 1 Z 1 bis 6 sowie 10 und 11 durch Verordnung die Ausübung der Sportschifffahrt im erforderlichen Ausmaß verboten werden; dieses Verbot kann sich auf das ganze Gebiet oder auf einzelne Teile einer Wasserstraße, auf bestimmte oder unbestimmte Zeit sowie auf bestimmte Arten von Fahrzeugen oder Schwimmkörpern erstrecken.

In § 18 und 19 Schifffahrtsgesetz sind Bewilligungen für die Durchführung von Veranstaltungen oder Sondertransporte vorgesehen.

Auf Grund der §§ 58 bis 60, 67 und 70 des Schifffahrtsgesetzes wurde die Schifffahrtsanlagenverordnung, BGBl. II Nr. 298/2008 erlassen.

Gemäß § 1 Abs. 1 Schifffahrtsanlagenverordnung gelten die Bestimmungen dieser Verordnung für die im § 1 Abs. 1 des Schifffahrtsgesetzes genannten Gewässer, somit auch für die Donau.

§ 2 der Schifffahrtsanlagenverordnung enthält folgende Begriffsbestimmungen:

§ 2. Im Sinne dieser Verordnung gelten als

1. „Schifffahrtsanlage“: Anlage, die unmittelbar Zwecken der Schifffahrt dient (zB Hafen, Lände, Schleuse, Fähranlage, Schiffumschlagsanlage, Versorgungsanlage, Sportanlage); eine Anlage an Land, die nur mittelbar Zwecken der Schifffahrt dient (zB Tanklager, Lagerhaus, Werkstätte), ist keine Schifffahrtsanlage;

....

4. „Sportanlage“: Schifffahrtsanlage, die Sport- oder Vergnügungszwecken dient; eine Anlage, die auch gewerblichen Zwecken dient, gilt nicht als Sportanlage;

Der § 54 der Schifffahrtsanlagenverordnung sieht Verbotsbereiche auf Wasserstraßen wie folgt vor:

#### Verbotsbereiche

##### § 54.

- (1) Auf den in der **Anlage 2** angeführten Teilen der Wasserstraße Donau (Verbotsbereiche) ist die Errichtung, Wiederverwendung oder wesentliche Änderung von Sportanlagen sowie von sonstigen Anlagen gemäß § 66 des Schifffahrtsgesetzes, die Zwecken des Sportes dienen, untersagt.
- (2) Das Verbot des Abs. 1 gilt nicht für Teile der Wasserstraße Donau, die bei einem Wasserstand von 1 m unter dem höchsten Schifffahrtswasserstand (§ 22 Abs. 2) durch Leitwerke, Sporne, Landzungen, Halbinseln, Haufen oder Inseln vom Fahrwasser getrennt sind.
- (3) Das Verbot des Abs. 1 gilt nicht für sonstige Anlagen gemäß § 66 des Schifffahrtsgesetzes, die Zwecken des Sports dienen und durch die auf Grund ihrer geringen Abmessungen und ihrer Ausgestaltung Fahrzeuge der gewerbsmäßigen Schifffahrt nicht gezwungen werden, ihren Kurs oder ihre Geschwindigkeit zu ändern.
- (4) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie kann für Sportanlagen eine Ausnahme vom Verbot des Abs. 1 erteilen, wenn durch diese Anlagen auf Grund ihrer geringen Abmessungen und ihrer Ausgestaltung Fahrzeuge der gewerbsmäßigen Schifffahrt nicht gezwungen werden, ihren Kurs oder ihre Geschwindigkeit zu ändern.

Gemäß Anlage 2 Punkt 7 besteht im Bereich vder Donau auf der rechten Donauuferseite von Strom km 2132,10 bis Strom km 2075,00 ein Verbotsbereich für die Errichtung und den Betrieb von Sportanlagen.

Die Wasserstraßen-Verkehrsordnung, in der geltenden Fassung, BGBl. II Nr. 6/2017, bestimmt ihren Geltungsbereich wie folgt:

## Geltungsbereich

### § 0.01 Örtlicher Geltungsbereich

1. Die Bestimmungen dieser Verordnung gelten für die Wasserstraßen Donau (einschließlich Wiener Donaukanal), March, Enns und Traun mit allen ihren Armen, Seitenkanälen, Häfen und Verzweigungen, ausgenommen die im **Anhang 1** angeführten Gewässerteile.
2. Die Bestimmungen des 2. Teils (Grundsätzliche Bestimmungen für die Schifffahrt auf der Donau) gelten für die Wasserstraßen gemäß Z 1 einschließlich der Grenzstrecken der Donau, jedoch hinsichtlich der ausdrücklich nur in Österreich anwendbaren Bestimmungen nach Maßgabe der §§ 30.01 und 30.02 und für die March nach Maßgabe des § 20.06.
3. Die Bestimmungen des 3. Teils (Zusätzliche Bestimmungen für die Schifffahrt auf österreichischen Wasserstraßen) gelten
  - a) für Wasserstraßen gemäß Z 1, jedoch für die Grenzstrecken der Donau (Strom-km 2223,150 bis 2201,770 und Strom-km 1880,260 bis 1872,700) nach Maßgabe der §§ 30.01 und 30.02 und für die March nach Maßgabe des § 20.06;
  - b) für Häfen und Länden auf den Grenzstrecken der Donau gemäß lit. a.
4. Die Bestimmungen des 4. Teils (Örtliche und zeitliche Schifffahrtsbeschränkungen auf der Donau und anderen Wasserstraßen) gelten für die jeweils angegebenen Wasserstraßenabschnitte.
5. Die Bestimmungen des 5. Teils (Bestimmungen für die Grenzstrecken der Donau) gelten für die Grenzstrecken gemäß Z 3 lit. a.
6. Die Bestimmungen des 6. Teils (Hafenordnung) gelten für Wasserstraßen gemäß Z 1.

### § 1.01 der Wasserstraßen-Verkehrsordnung enthält folgende Begriffsbestimmungen:

In dieser Verordnung gelten als:

- a) Arten von Fahrzeugen

....

11. „Wassermotorrad“: ein Kleinfahrzeug, wie ein Wasserbob, Wasserscooter, Jetbike oder Jetski oder ein anderes ähnliches Kleinfahrzeug mit eigenem mechanischem Antrieb, das eine oder mehrere Personen befördern kann und dafür gebaut und ausgelegt ist, um über das Wasser zu gleiten oder Figuren auszuführen; in Österreich gelten Wassermotorräder mit einer Länge von weniger als 4 m als Schwimmkörper.

- d) Andere Begriffe

1.

2. „Schwimmkörper“: Flöße sowie andere fahrtaugliche Konstruktionen, Zusammenstellungen oder Gegenstände, die weder Fahrzeuge noch schwimmende Anlagen sind; in Österreich gelten insbesondere Segelbretter, auch maschinengetriebene, unbemannte Schlepp- und Wasserschleppgeräte, maschinengetriebene Konstruktionen, bei denen Antrieb oder Steuerung nicht auf hydrodynamischer Wirkung beruhen, Amphibienfahrzeuge sowie sonstige schwimmfähig gemachte Landfahrzeuge und auf Auftriebskörpern aufgebaute gebäudeähnliche Konstruktionen als Schwimmkörper;

12. „Wasserstraße“: jedes Binnengewässer, auf dem die Schifffahrt zugelassen ist; in Österreich umfasst der Begriff Wasserstraße Gewässer gemäß § 0.01 Z 1.

**Im § 11.01 Z 1a) ist noch folgende Begriffsbestimmung vorgesehen:**

1. Unbeschadet der Bestimmungen des § 1.01 gelten als:

- a) „Sportfahrzeug“: ein Fahrzeug, das für Sport- oder Erholungszwecke bestimmt ist, und kein Fahrgastschiff ist;

Nach dieser Definition sind die Waterbikes als Schwimmkörper anzusehen.

Gemäß § 16.02 der Wasserstraßen-Verkehrsordnung ist der Einsatz von Schwimmkörpern unbeschadet der §§ 11.09 (Veranstaltungen) und 11.10 (Sondertransporte) verboten.

Zusammengefasst bedeutet dies für den vorliegenden Fall, dass sowohl nach der Schifffahrtsanlagenverordnung als auch nach der Wasserstraßen-Verkehrsordnung im beantragten Bereich derzeit die Errichtung und der Betrieb einer Waterbike-Trainingsstrecke unzulässig ist.

Somit ist auch derzeit die Situation noch so, dass mit Ausnahme von Veranstaltungen auf Wasserstraßen kein Fahren mit Waterbikes möglich ist. Es war daher unter den Gesichtspunkten der Ausführungen des VwGH im gegenständlichen Fall betreffenden Erkenntnis vom 26.06.2014, Zl. 2012/03/0011 und der Ausführungen des EuGH im Urteil vom 04.06.2009, Mickelsson und Roos,

Rs C-142/05, zu prüfen, ob entsprechend der Art. 34 und 36 AEUV nicht trotzdem die Genehmigung zu erteilen ist.

Art 34 AEUV (ex-Artikel 28 EGV) lautet wie folgt:

Mengenmäßige Einfuhrbeschränkungen sowie alle Maßnahmen gleicher Wirkung sind zwischen den Mitgliedstaaten verboten.

Artikel 36 AEUV (ex-Artikel 30 EGV) lautet wie folgt:

Die Bestimmungen der Artikel 34 und 35 stehen Einfuhr-, Ausfuhr- und Durchfuhrverboten oder -beschränkungen nicht entgegen, die aus Gründen der öffentlichen Sittlichkeit, Ordnung und Sicherheit, zum Schutze der Gesundheit und des Lebens von Menschen, Tieren oder Pflanzen, des nationalen Kulturguts von künstlerischem, geschichtlichem oder archäologischem Wert oder des gewerblichen und kommerziellen Eigentums gerechtfertigt sind. Diese Verbote oder Beschränkungen dürfen jedoch weder ein Mittel zur willkürlichen Diskriminierung noch eine verschleierte Beschränkung des Handels zwischen den Mitgliedstaaten darstellen.

In der Zwischenzeit ist die Richtlinie 2013/53/EU des Europäischen Parlamentes und des Rates vom 20.11.2013 über Sportboote und Wassermotorräder und zur Aufhebung der Richtlinie 94/25/EG in Kraft getreten.

Artikel 54 dieser Richtlinie bestimmt:

Umsetzung

(1) Die Mitgliedstaaten erlassen und veröffentlichen bis zum 18. Januar 2016 die Rechts- und Verwaltungsvorschriften, die erforderlich sind, um dieser Richtlinie nachzukommen. Sie teilen der Kommission unverzüglich den Wortlaut dieser Vorschriften mit.

Sie wenden diese Vorschriften ab dem 18. Januar 2016 an. Bei Erlass dieser Vorschriften nehmen die Mitgliedstaaten in den Vorschriften selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf diese Richtlinie Bezug. Die Mitgliedstaaten regeln die Einzelheiten dieser Bezugnahme.

(2) Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission den Wortlaut der wichtigsten nationalen Rechtsvorschriften mit, die sie auf dem unter diese Richtlinie fallenden Gebiet erlassen.

Artikel 56 bestimmt folgendes:

Aufhebung

Die Richtlinie 94/25/EG wird mit Wirkung vom 18. Januar 2016 aufgehoben. Bezugnahmen auf die aufgehobene Richtlinie gelten als Bezugnahme auf die vorliegende Richtlinie.

Diese Richtlinie wurde durch das Maschinen- Inverkehrbringungs- und NotifizierungsG (MING) und der aufgrund des § 2 dieses Gesetzes erlassenen Sportbooteverordnung, BGBl. II Nr. 41/2016, umgesetzt. Die Verordnung ist am 18.01.2016 in Kraft getreten.

**Im § 3 Z 3** dieser Verordnung ist der Begriff Wassermotorrad wie folgt definiert:

3. „Wassermotorrad“: für Sport- und Freizeit Zwecke bestimmte Wasserfahrzeuge mit weniger als 4 m Rumpflänge, die einen Antriebsmotor mit Strahlpumpenantrieb als Hauptantriebsquelle verwenden und die dazu konzipiert sind, von einer oder mehreren Personen gefahren zu werden, die nicht in, sondern auf dem Rumpf sitzen, stehen oder knien;

Im Anhang I dieser Verordnung sind unter Punkt

- A. Grundlegende Anforderungen in Bezug auf Entwurf und Bau der in § 2 Absatz 1 genannten Erzeugnisse,
- B. Grundlegende Anforderungen in Bezug auf Abgasemissionen von Antriebsmotoren und
- C. Grundlegende Anforderungen in Bezug auf Geräuschemissionen

festgelegt.

Davon abweichende Erzeugnisse dürfen in Österreich nicht in Verkehr gebracht und auch nicht betrieben werden.

Zweck der Richtlinie 2013/53/EU ist nach den Erwägungen die Harmonisierung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten in Bezug auf die Rechtsvorschriften betreffend Ausstattung, Emissionen und Umweltverträglichkeit.

Der VwGH hat in seinem Erkenntnis vom 26.06.2014, Zl. 2012/03/0011 (Punkt 11.) ausgesprochen, dass es dem UVS NÖ bei der Entscheidung über die Berufung gegen den Bescheid der Bezirkshauptmannschaft Amstetten vom 30.12.2008 obliegen wäre, „zu prüfen, ob Gründe des Umweltschutzes, der Sicherheit von Leben bzw. Gesundheit von Menschen oder die Wahrung der Sicherheit der Schifffahrt die Versagung der beantragten Bewilligung erfordern.“

Der VfGH hat in seinem Erkenntnis vom 29.06.2017, E875/2017 ua., betreffend die 3. Piste ausgesprochen, dass bei einer Interessensabwägung nur im Gesetz normierte öffentliche Interessen zu interpretieren und bei einer Interessensabwägung heranzuziehen sind. Die Ermittlung der Kriterien für eine Interessensabwägung hat durch eine Interpretation positiven Rechts zu erfolgen.

Für den vorliegenden Fall bedeutet dies folgendes:

Anforderungen in Bezug auf Entwurf und Bau von Wassermotorrädern, in Bezug auf Abgasemissionen und in Bezug auf Geräuschemissionen sind in der Sportbooteverordnung festgelegt. Es darf daher davon ausgegangen werden, dass Erzeugnisse, die dieser Verordnung entsprechen, grundsätzlich in Verkehr gebracht werden dürfen. Es kann für den konkreten Fall nicht davon ausgegangen werden, dass Wassermotorräder, die dieser Verordnung entsprechen, durch ihre Emissionen Menschen, die diese Fahrzeuge benutzen oder sich im Uferbereich vorübergehend aufhalten, in ihrer Gesundheit beeinträchtigen. Es kann auch davon ausgegangen werden, dass derartige Wassermotorräder bei entsprechender Handhabung nicht den fachkundigen Benutzer gefährden. Ebenso muss davon ausgegangen werden, dass Emissionsgrenzwerte so gewählt wurden, dass eine Wasser- bzw. Umweltgefährdung vermieden wird. Die Anlage kommt auch nicht in einem Natura 2000 Gebiet zu liegen. Zu den Bedenken des Gemeindefacharztes und des Amtsarztes ist auszuführen, dass es sich im vorliegenden Fall bei den Uferbereichen an der beantragten Waterbikestrecke nicht um besiedeltes Gebiet handelt. Sämtliche Personen, die sich dort aufhalten, halten sich vorübergehend dort auf, sind daher nicht ständig Schallquellen der Waterbikes ausgesetzt. Insofern war auch die zitierte ÖAL-Richtlinie nicht anwendbar.

Eine Behinderung der \*\*\*schifffahrt ist, wie bereits der wasserbau-, schifffahrtstechnische und nautische Amtssachverständige DI FL in seinen Gutachten vom 07.03.2007 und 11.04.2007 ausgeführt hat, nicht gegeben. Die Forderung des wasserbau- und schifffahrtstechnischen Amtssachverständigen DI S vom 07.11.2007 nach einer statischen Berechnung des Steges wurde durch die Vorschreibung einer Auflage entsprochen. Warum diese Statik bereits vor Betrieb vorgelegt werden sollte, erschließt sich aus dem Gutachten nicht.

Die Berücksichtigung zusätzlicher öffentlicher Interessen ist im Schifffahrtsgesetz nicht vorgesehen. Sämtliche der in § 49 Abs. 5 Schifffahrtsgesetz genannten öffentlichen Interessen wurden bereits im Projekt oder in der Betriebsordnung berücksichtigt oder werden durch die vorgeschriebenen Auflagen berücksichtigt.

Im konkreten Fall bedeutet dies, dass die Anlage zu genehmigen war.

Bei den vorgeschriebenen Auflagen handelt es sich um Auflagen, die die wasserbau- und schifffahrtstechnischen Amtssachverständigen für einen sicheren Betrieb (d.h. Vermeidung der Gefahr für Personen und Gewährleistung eines ordnungsgemäßen Betriebes der Schifffahrt auf der \*\*\*) für erforderlich erachtet haben bzw. um Forderungen der \*\*\*.

Die Kommissionsgebühren und sonstige Kosten gründen sich auf die im angefochtenen Bescheid angeführten Gesetzesbestimmungen.

Die §§ 76 bis 78 des Allgemeinen Verwaltungsverfahrensgesetzes (AVG) bestimmen folgendes:

#### § 76 AVG

- (1) Erwachsen der Behörde bei einer Amtshandlung Barauslagen, so hat dafür, sofern nach den Verwaltungsvorschriften nicht auch diese Auslagen von Amts wegen zu tragen sind, die Partei aufzukommen, die den verfahrenseinleitenden Antrag gestellt hat. Als Barauslagen gelten auch die Gebühren, die den Sachverständigen und Dolmetschern zustehen. Kosten, die der Behörde aus ihrer Verpflichtung nach § 17a erwachsen, sowie die einem Gehörlosendolmetscher zustehenden Gebühren gelten nicht als Barauslagen. Im Falle des § 52 Abs. 3 hat die Partei für die Gebühren, die den nichtamtlichen Sachverständigen zustehen, nur soweit aufzukommen, als sie den von ihr bestimmten Betrag nicht überschreiten.
- (2) Wurde jedoch die Amtshandlung durch das Verschulden eines anderen Beteiligten verursacht, so sind die Auslagen von diesem zu tragen. Wurde die Amtshandlung von Amts wegen angeordnet, so belasten die Auslagen den Beteiligten dann, wenn sie durch sein Verschulden herbeigeführt worden sind.
- (3) Treffen die Voraussetzungen der vorangehenden Absätze auf mehrere Beteiligte zu, so sind die Auslagen auf die einzelnen Beteiligten angemessen zu verteilen.
- (4) Ist eine Amtshandlung nicht ohne größere Barauslagen durchführbar, so kann die Partei, die den verfahrenseinleitenden Antrag gestellt hat, zum Erlag eines entsprechenden Vorschusses verhalten werden.
- (5) Die Kosten, die der Behörde aus ihrer Verpflichtung nach § 17a erwachsen, sowie die den Sachverständigen und Dolmetschern zustehenden Gebühren sind – falls hiefür nicht die Beteiligten des Verfahrens aufzukommen haben – von jenem Rechtsträger zu tragen, in dessen Namen die Behörde in der Angelegenheit gehandelt hat.

#### § 77 AVG 1991

- (1) Für Amtshandlungen der Behörden außerhalb des Amtes können Kommissionsgebühren eingehoben werden. Hinsichtlich der Verpflichtung zur Entrichtung dieser Gebühren ist § 76 sinngemäß anzuwenden.
- (2) Die Kommissionsgebühren sind in Pauschalbeträgen (nach Tarifen) oder, soweit keine Pauschalbeträge (Tarife) festgesetzt sind, als Barauslagen nach § 76 aufzurechnen. Die Pauschalbeträge (Tarife) sind nach der für die Amtshandlung aufgewendeten Zeit, nach der Entfernung des Ortes der Amtshandlung vom Amt oder nach der Zahl der notwendigen Amtsorgane festzusetzen.
- (3) Die Festsetzung der Pauschalbeträge (Tarife) erfolgt durch Verordnung der Bundesregierung, für die Behörden der Länder und Gemeinden durch Verordnung der Landesregierung.

(4) Die Kommissionsgebühren sind von der Behörde, die die Amtshandlung vorgenommen hat, einzuheben und fließen der Gebietskörperschaft zu, die den Aufwand dieser Behörde zu tragen hat.

(5) Entsenden andere am Verfahren beteiligte Verwaltungsbehörden Amtsortane, so sind von der die Amtshandlung führenden Behörde Kommissionsgebühren nach den für die entsendeten Organe geltenden Tarifen als Barauslagen einzuheben und dem Rechtsträger, dem die entsendeten Verwaltungsorgane zugehören, zu übermitteln.

(6) § 76 Abs. 4 gilt auch für die Kommissionsgebühren.

§ 78 AVG 1991 lautet:

(1) Den Parteien können in den Angelegenheiten der Bundesverwaltung (unmittelbare oder mittelbare Bundesverwaltung, übertragener Wirkungsbereich der Gemeinden in Bundesangelegenheiten) für die Verleihung von Berechtigungen oder sonstige wesentlich in ihrem Privatinteresse liegende Amtshandlungen der Behörden Bundesverwaltungsabgaben auferlegt werden, sofern die Freiheit von derlei Abgaben nicht ausdrücklich durch Gesetz festgesetzt ist. Wenn ein im Verwaltungsverfahren als Partei auftretender Rechtsträger zur Vollziehung der Gesetze berufen ist, so unterliegt er insoweit der Verpflichtung zur Entrichtung von Bundesverwaltungsabgaben nicht, als die Amtshandlung eine unmittelbare Voraussetzung der dem Rechtsträger obliegenden Vollziehung der Gesetze bildet. Die Gebietskörperschaften unterliegen ferner der Verpflichtung zur Entrichtung einer Bundesverwaltungsabgabe nicht, wenn diese der als Partei einschreitenden Gebietskörperschaft zufließen würde.

(2) Für das Ausmaß der Bundesverwaltungsabgaben sind, abgesehen von den durch Gesetz besonders geregelten Fällen, durch Verordnung der Bundesregierung zu erlassende Tarife maßgebend, in denen die Abgaben mit festen Ansätzen, die nach objektiven Merkmalen abgestuft sein können, bis zum Höchstbetrag von 1 090 Euro im einzelnen Fall festzusetzen sind.

(3) Das Ausmaß der Verwaltungsabgaben in den Angelegenheiten der Landes- und Gemeindeverwaltung richtet sich nach den auf Grund des Finanz-Verfassungsgesetzes und des Finanzausgleichsgesetzes bestehenden landesgesetzlichen Vorschriften.

(4) Die Bundesverwaltungsabgaben sind von der Behörde einzuheben und fließen der Gebietskörperschaft zu, die deren Aufwand zu tragen hat.

(5) Die Art der Einhebung ist für die Bundesbehörden durch Verordnung der Bundesregierung, für die Behörden der Länder und Gemeinden durch Verordnung der Landesregierung zu regeln.

Für die Erteilung der Bewilligung war spruchgemäß eine Verwaltungsabgabe einzuheben.

Zur Nichtdurchführung einer öffentlichen mündlichen Verhandlung:

Von einer mündlichen Verhandlung konnte gemäß § 24 VwGVG Abstand genommen werden, weil es im vorliegenden Fall nicht um Fragen der Beweiswürdigung oder strittige Tatsachenfeststellungen geht, sondern Verfahrensgegenstand nur die Lösung von Rechtsfragen ist, weshalb Art. 6 EMRK und Art. 47 der Grundrechtecharta der Europäischen Union dem Unterbleiben der mündlichen Verhandlung nicht entgegensteht (vgl. zur mit § 24 Abs. 4 VwGVG vergleichbaren Bestimmung des § 39 Abs. 2 Z 6 VwGG das Erkenntnis des VwGH vom 29. April 2014, Zl. 2013/04/0157). Keine der Parteien hat einen Antrag auf Durchführung einer mündlichen Verhandlung gestellt.

Zur Unzulässigkeit der ordentlichen Revision:

Die ordentliche Revision ist nicht zulässig, da im gegenständlichen Verfahren keine Rechtsfrage zu lösen war, der im Sinne des Art. 133 Abs. 4 B-VG grundsätzliche Bedeutung zukommt, insbesondere weil die Entscheidung nicht von der Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes abweicht, eine solche Rechtsprechung fehlt oder die zu lösende Rechtsfrage in der bisherigen Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes nicht einheitlich beantwortet wird. Der VwGH hat in seinem Erkenntnis vom 26.06.2014, Zl. 2012/03/0011 zur Vorgeschichte bereits die Prüfgrundsätze festgelegt, der VwGH hat in seinem Erkenntnis vom 29.06.2017, E875/2017 dass bei einer Interessensabwägung nur im Gesetz normierte öffentliche Interessen zu interpretieren und bei einer Interessensabwägung heranzuziehen sind.

## European Case Law Identifier

ECLI:AT:LVWGN:2017:LVwG.AV.773.001.2014