



# Interreg



EUROPEAN UNION

## Danube Transnational Programme

### DAPhNE

## D 3.2.2 National legal framework report **AUSTRIA**

Work Package 3

Activity 3.2 Improve & harmonize port legislation

PP Responsible: PDI

Date: 29/03/2018

Version 1.0 (final)



## Document History

Version	Date	Authorised
Version 0.1	22/12/2017	Schönherr
Version 0.2	30/01/2018	PDI
Version 0.3	15/02/2018	Schönherr
Version 0.4	14/03/2018	PDI
Version 0.5	28/03/2018	Schönherr
Version 1.0 (final)	29/03/2018	PDI

## Contributing Authors

Name	Organisation	Email
Manfred Seitz	PDI	<a href="mailto:Seitz@prodanube.eu">Seitz@prodanube.eu</a>
Reinhard Vorderwinkler	PDI	<a href="mailto:Vorderwinkler@prodanube.eu">Vorderwinkler@prodanube.eu</a>
Ruxandra Florescu	PDI	<a href="mailto:Florescu@prodanube.eu">Florescu@prodanube.eu</a>
Charlotte Siot	PDI	<a href="mailto:Siot@prodanube.eu">Siot@prodanube.eu</a>
Werner Auer	EHOÖ	<a href="mailto:W.auer@ennshafen.at">W.auer@ennshafen.at</a>

*This report was elaborated by Schönherr on behalf of PDI.*

## Table of Contents

<b>1</b>	<b>Scope of the document .....</b>	<b>5</b>
1.1	General terms .....	5
1.2	Definitions according to the national legal framework.....	6
<b>2</b>	<b>Description of the current port governance models (if there are more than one).....</b>	<b>7</b>
2.1	Regulatory framework.....	7
2.2	Port owner .....	8
2.3	Types of ports.....	9
<b>3</b>	<b>Investing in ports, construction and permitting .....</b>	<b>10</b>
3.1	Port infrastructure in line with the national legal framework in force .....	10
3.1.1	Responsibilities for infrastructure investments in ports.....	11
3.2	Port superstructure in line with the national legal framework in force .....	11
3.2.1	Responsibilities for superstructure investments in ports.....	11
3.3	Port dredging in line with the national legal framework in force .....	11
3.3.1	Responsibilities for dredging .....	11
3.4	Construction and Permitting of Ports.....	12
3.5	Port financing: Rules & Practices .....	19
3.5.1	Rules and procedures for public funding of port investments .....	19

<b>4</b>	<b>Port Authority/Administration</b> .....	<b>21</b>
4.1	Port administrations & responsibilities.....	21
4.2	Services provided by the port administrations.....	22
4.3	Finance of services.....	22
4.4	Port fees.....	23
4.5	Port bylaws.....	24
4.5.1	Entity issuing the port bylaws.....	25
4.5.2	Area of application of bylaws.....	25
4.5.3	Environmental requirements included in the port bylaws.....	26
4.6	Rules and Procedures regarding the Harbormaster.....	26
<b>5</b>	<b>Rules and regulations to become a port operator</b> .....	<b>27</b>
<b>6</b>	<b>Rules and regulations for using port locations for economic activities other than port services</b> .....	<b>29</b>
<b>7</b>	<b>Incentives for the reduction of the port eco-footprint</b> .....	<b>31</b>
7.1	Incentives for port users & port operators.....	31
7.2	Incentives for investors in ports.....	32
<b>8</b>	<b>Annexes</b> .....	<b>33</b>



## 1 Scope of the document

The project is called DAPhNE – Danube Ports Network – and it is funded in the framework of the Danube Transnational Program (DTP). The overall aim of DAPhNE is to facilitate Danube ports to become key-elements of a more efficient and sustainable transport network in the Danube region. The project consists of different work packages dealing with various topics in line with the main objectives of DAPhNE.

The activities included in work package 3 of the DAPhNE project are linked to the regulatory framework of Danube ports. The legal conditions in force as well as the financing and funding possibilities available for Danube ports are investigated and measures are suggested to improve the current situation. An improved regulatory framework will help eliminate the quality gaps in terms of infra- and superstructure which exist between Upper and Middle & Lower Danube sections. One important objective of the work package is to provide inputs for a more harmonized approach in regard to legal port issues. When tackling the legal framework, it is important to start from the national level and then move up to identify solutions applicable at regional level.

Six DAPhNE consortium members have overtaken the obligation to coordinate the elaboration of national reports covering the port legal aspects applicable in Austria, Hungary, Croatia, Slovakia, Bulgaria and Romania. The homogenous structure of these reports will allow an easier comparison between the Danube riparian countries and will facilitate the elaboration of a set of recommendations connected to port legislation (output 3.2).

The legal topics chosen to be investigated under the current report contribute to disclose information that will enable the Danube Ports to reach, in the long run, the following objectives:

- Uncap the potential of Danube ports as centres for economic development that are desirable business locations
- Put in place high-quality infra- & super-structure in place all along the Danube ports
- Facilitate cost-effective and easy-to-use port services
- Ensure lowest possible eco-footprint in the construction and operation of Danube ports

Although the consortium members are aware of the variety of functions that ports have (passenger, military, fishing, leisure activities, etc.) the scope of the current report is to focus on those legal aspects that are relevant for transport, logistics and cargo-handling. The legal background for other types of businesses using ports as business locations will also be investigated.

### 1.1 General terms

For the purpose of the current report the definition of a port as included in the Commission Regulation (EU) 2017/1084 of 14 June 2017 shall be considered as starting point. Each of the



partners in charge of writing the national reports will further explain how ports are defined based on the legal framework in place within their jurisdiction.

Due to the overlap of the function of inland and maritime waterway the legislation applicable to both inland and maritime ports will be considered for analysis for those countries where this is relevant (e.g. Romania).

(154) **“port”** means an area of land and water made up of such infrastructure and equipment, so as to permit the reception of waterborne vessels, their loading and unloading, the storage of goods, the receipt and delivery of those goods and the embarkation and disembarkation of passengers, crew and other persons and any other infrastructure necessary for transport operators in the port;

(155) **“maritime port”** means a port for, principally, the reception of sea-going vessels;

(156) **“inland port”** means a port other than a maritime port, for the reception of inland waterway vessels

## 1.2 Definitions according to the national legal framework

How is a port defined in your national jurisdiction?

The definition of a port is laid down in Article 2 (20) of the Austrian Navigation Law (*Schiffahrtsgesetz*<sup>1</sup>). In Austria a **port** (*Hafen*) is defined as a shipping facility consisting of at least one basin, which is equipped with mooring facilities for vessels for the purpose of cargo-handling, supply or protection. In comparison a landing place equipped with mooring facilities for vessels that does not have a basin and is situated directly on the bank of the river is not a port, but a berthing area (**Lände**) pursuant to Article 2 (23) Navigation Law. The Austrian definition of a port is therefore narrower than the definition on EU level.

A **shipping facility** (*Schiffahrtsanlage*) is further defined in Article 2 (19) Navigation Law as a facility that directly serves the purpose of shipping (e.g. port, berthing area (*Lände*), lock, ferry dock, transshipment facility, supply facility). An onshore facility that only indirectly serves the purpose of shipping (e.g. tank storage, warehouse, workshop) is not considered a shipping facility.<sup>2</sup>

Due to the fact that Austria is a landlocked country only inland ports are defined by legislation.

<sup>1</sup> BGBl. I Nr. 62/1997, last amended by BGBl. I Nr. 61/2015.

<sup>2</sup> *Muzak*, Österreichisches, Europäisches und Internationales Binnenschiffahrtsrecht (2004) 429.

## 2 Description of the current port governance models (if there are more than one)

### 2.1 Regulatory framework

Please set out the port legislation in your jurisdiction in general.

In Austria the main legal regulation governing ports is the **Federal Navigation Law** (*Schiffahrtsgesetz*). It consists of several individual parts and governs all regulatory aspects of Austrian navigation and port law. For the purpose of this report the most relevant part is the third part, which stipulates rules for the construction and operation of shipping facilities such as ports. The application of the Navigation Law depends on the type of body of water concerned. The Navigation Law applies i. a. to the Danube which is defined as waterway pursuant to Article 1 (1) in connection with Article 15 (1) Navigation Law and Article 2 (1) Water Rights Act (*Wasserrechtsgesetz*<sup>3</sup>).

On the level of secondary legislation, the most important regulations are the **Shipping Facilities Ordinance** (*Schiffahrtsanlagenverordnung*<sup>4</sup>) and the **Waterway Traffic Ordinance** (*Wasserstraßen-Verkehrsordnung*<sup>5</sup>). Both ordinances were passed by the Minister of Transport, Innovation and Technology ("**BMVIT**") and specify primary legislation. The Shipping Facilities Ordinance regulates, in particular, the operation and use of shipping facilities as well as port fees. The Waterway Traffic Ordinance, inter alia, lays down general rules for the navigation of the Danube and also stipulates rules for ports.

As far as EU port legislation is concerned the rules have generally been implemented in the Navigation Law. On the level of international law Austria is a contracting party to the **Danube Convention** (Belgrade Convention). The general principle of this convention is that navigation on the Danube shall be free and open for the nationals, vessels of commerce and goods of all states, on a footing of equality in regard to port and navigation charges and conditions for merchant shipping. While the convention mainly sets out rules regarding shipping, it also contains general rules for port fees. The Danube Convention has the quality of a federal law in Austria.

All the aforementioned legal regulations are general laws and thus apply to parties from the private and public sector.

<sup>3</sup> BGBl. Nr. 215/1959, last amended by BGBl. I Nr. 58/2017.

<sup>4</sup> BGBl. II Nr. 298/2008, last amended by BGBl. II Nr. 6/2017.

<sup>5</sup> BGBl. II Nr. 289/2011, last amended by BGBl. II Nr. 171/2017.

*Which entities are involved in issuing/updating the port legislation in your jurisdiction?*

According to Article 10 para 1 no 9 of the Austrian Federal Constitution (*Bundes-Verfassungsgesetz*<sup>6</sup>) the authority for legislation and implementation in the area of shipping on the Danube lies with the federal government. Danube Ports are therefore regulated uniformly on a federal level. The federal legislature has the authority to enact federal laws, such as the Navigation Law. The Navigation Law grants the BMVIT the power to issue secondary legislation in certain areas in order to specify the primary legislation.

Please set out the competent port authorities in your jurisdiction in general.

The highest port authority in Austria is the **Minister of Transport, Innovation and Technology** ("**BMVIT**"). The BMVIT also has the authority to pass secondary legislation in certain areas of port legislation. In addition, in the Austrian provinces the **district administrative authorities** (*Bezirksverwaltungsbehörden*) are competent in port matters. In particular, the district administrative authorities are responsible for granting permits for the construction of shipping facilities (ports) pursuant to Article 71 Navigation Law.

## 2.2 Port owner

*Who owns the port based on the legal definition in force in your jurisdiction?*

The ownership of ports is not defined in Austrian legislation.

However, in practice in Austria a clear distinction has to be made between "**port owner**" and "**port shareholder**". In Austria the Danube ports are owned by companies and not directly by the state. Some of the shareholders of these companies are, however, state bodies.

For example, in the port of Enns, due to the legal situation the port companies (Ennshafen OÖ GmbH and Ennshafen NÖ GmbH) are the owners of all the licences and the assets, etc – so these companies are the "owners"; but in some other aspects the "owner" shall characterize the ownership of the company (state owned). Ennshafen OÖ GmbH is owned by the province of Upper Austria, and Ennshafen NÖ GmbH is owned by the province of Lower Austria.

The port of Vienna is owned by the port company Wiener Hafen GmbH & Co KG a subsidiary of the Vienna Holding which is fully owned by the city of Vienna.

These ports can therefore be considered to be state-owned.

---

<sup>6</sup> BGBl. Nr. 1/1930, last amended by BGBl. Nr. 138/2017.



## 2.3 Types of ports

Is there a differentiation made on port legislation between public (state-owned, owned by regional/local public bodies) ports and privately-owned ports?

The Austrian port legislation does not make a differentiation between publicly owned ports and privately-owned ports. However, the legislation differentiates between public and private shipping facilities. As mentioned above ports and berthing areas (*Länden*) are specific types of shipping facilities, used for the short-term or long-term mooring of vessels. The Navigation Law applies to both public and private shipping facilities.

According to Article 46 Navigation Law **public shipping facilities** can be used by all vessels (general use), whereas **private shipping facilities** can only be used with the permission of the owner. The criterion to distinguish between a public and private port is therefore whether it can be used by all vessels or not. It lies within the discretion of the port owner to grant general use of the port. The owner can thus decide whether the port is public or private. The ownership of the port is irrelevant in this respect. In the decision granting the permission to construct a port, the authority has to determine whether the port is private or public (Article 49 (6) Navigation Law). However, this decision is based on the request of the port owner and the authority has no discretion in this respect.<sup>7</sup>

The public Danube ports in Austria are the ports of:

- Vienna
- Linz
- Enns
- Krems

The main private port on the Danube is the company port of Voestalpine in Linz.

*The Annex 1 provides a list of all Danube ports in Austria.*

---

<sup>7</sup> *Muzak*, Binnenschiffahrtsrecht 432.

### 3 Investing in ports, construction and permitting

The goal of this chapter is to clarify which legal entity has responsibilities for developing ports and carrying out port investments. In this respect it is also important to find out which permits are required for the construction of new ports as well as for the amendment of existing ports.

In line with Commission Regulation (EU) 2017/1084 of 14 June 2017, the consortium will consider the following definitions as starting points:

(157) **“port infrastructure”** means infrastructure and facilities for the provision of transport related port services, for example berths used for the mooring of ships, quay walls, jetties and floating pontoon ramps in tidal areas, internal basins, backfills and land reclamation, alternative fuel infrastructure and infrastructure for the collection of ship-generated waste and cargo residues;

(158) **“port superstructure”** means surface arrangements (such as for storage), fixed equipment (such as warehouses and terminal buildings) as well as mobile equipment (such as cranes) located in a port for the provision of transport related port services;

(160) **“dredging”** means the removal of sediments from the bottom of the waterway access to a port, or in a port.

Concerning the dredging in general, a difference exists between “capital dredging” and “maintenance dredging”. “Capital dredging” is the activity of creating new civil engineering works by means of dredging, such as harbour basins, canals, etc., and the deepening of existing waterways, approach channels. “Maintenance dredging” is the activity of keeping existing watercourses, harbour basins, etc., at the required nautical and / or hydrological depth by removing siltation.

#### 3.1 Port infrastructure in line with the national legal framework in force

How is port infrastructure defined in your jurisdiction?

Austrian port legislation does not use the term port infrastructure. However, certain aspects defined as port infrastructure in the above-mentioned regulation, fall under the definition of shipping facilities pursuant to Article 2 (19) Navigation Law. A **shipping facility** is defined as a facility that directly serves the purpose of shipping (e.g. port, berthing area (*Lände*), lock, ferry dock, transshipment facility, supply facility). A supply facility (*Versorgungsanlage*) is further defined as a shipping facility that supplies vessels with fuels and operating materials (e.g. bunker station, service station for ships) pursuant to Article 2 (24) Navigation Law. These elements are subject to port legislation.



### 3.1.1 Responsibilities for infrastructure investments in ports

Which entity is authorized/obliged by law to carry out port infrastructure investments?

In Austria there are no specific legal regulations regarding the authorization/obligation to carry out port infrastructure investments.

## 3.2 Port superstructure in line with the national legal framework in force

How is port superstructure defined in your jurisdiction?

Austrian port legislation does not use the term port superstructure. The structures listed as port superstructure in the regulation can be defined as **onshore facilities** that indirectly serve the purpose of shipping (e.g. tank storage, warehouse, workshop). Such facilities are not considered shipping facilities pursuant to Article 2 (19) Navigation Law. Consequently, Austrian port legislation does not apply to these facilities.

### 3.2.1 Responsibilities for superstructure investments in ports

Who is authorized by law to carry out port superstructure investments?

In Austria there are no specific legal regulations regarding the authorization/obligation to carry out port superstructure investments.

## 3.3 Port dredging in line with the national legal framework in force

### 3.3.1 Responsibilities for dredging

Who is authorized by law to carry out dredging, in particular maintenance dredging, in your country?

In Austria there are no specific legal regulations as to who can carry out dredging in the port area.

Maintenance dredging is part of the maintenance of the port and is thus an obligation on the side of the holder of the approval (*Bewilligungsinhaber*).

If dredging work is carried out by floating equipment, the company needs a concession for rendering services according to Article 77 Navigation Law.

### 3.4 Construction and Permitting of Ports

Please briefly set out the requirements in order to construct a new port or amend an existing port following your jurisdiction.

In general, the construction of a new shipping facility and major amendments to an existing shipping facility are subject to an **approval (*Bewilligung*) under the Navigation Law** (Article 47). An approval is further necessary for the reutilization of a shipping facility after an approval has expired or has been revoked. Measures to maintain or repair a facility are not considered to be major amendments, even if they lead to an improvement of the facility (Article 47 (3)). The maintenance of a port, thus, does not require a permit under the Navigation Law.

The competent authority is the district administrative authority (*Bezirksverwaltungsbehörde*) of the district where the port is located (Article 71). The authority has to grant the approval, if third party rights are not infringed and if the following points are taken into account:

- the needs of shipping (safety, order and flow of traffic on waterways);
- environmental protection (in particular protection of water and air);
- public interests (safety of persons, safety and order of traffic on roads, customs control, military interests, operation of power plants, regulation and maintenance of waterways);
- intergovernmental agreements;
- the rules on building and operating a port pursuant to Article 58 Navigation Law; and
- worker protection.

Moreover, on waterways, such as the Danube, the approval for the construction of a shipping facility for commercial transshipment may only be granted if an economic interest (*volkswirtschaftliches Interesse*) exists (Article 49 (7)). If it is necessary to fulfill these prerequisites the approval can be granted under certain terms and conditions and only for a limited time. The authority further has to determine whether the shipping facility is public or private (Article 49 (6)).

After completion of the construction or the major amendment of the facility, shipping facilities that serve the purpose of commercial shipping or other commercial purposes, require an **operating permit (*Benutzungsbewilligung*)** pursuant to Article 52 Navigation Law. The authority has to be notified of the completion. The shipping facility may only be used and operated after the authority has conducted a first inspection and granted the use permit.

Shipping facilities that are constructed without a permit have to be removed at the expense of the person or entity that has the right to dispose over the facility pursuant to Article 47 (4) Navigation Law. In addition, a fine in the amount of EUR 72 up to EUR 3,633 applies.

Apart from the permit under the Navigation Law other approvals may be required depending on the specific facility. For instance, approvals may be required under the Water Rights Act,



the Trade Act (*Gewerbeordnung*<sup>8</sup>) or – as far as applicable – the Environmental Impact Assessment Act (*UVP-Gesetz*<sup>9</sup>).

Are there any restrictions or limitations as to who can construct a new port or amend an existing port in your jurisdiction?

In Austria there are no legal restrictions or limitations as to who can construct a new port. An existing port can only be amended by the current holder of the approval.

Is there a prohibition or a limitation on the construction or amendment of ports in your jurisdiction?

Article 57 (2) and (3) Navigation Law stipulates limitations for the construction or major amendment of transshipment facilities for liquid dangerous goods as bulk cargo, which are not mixable with water or which have a flashpoint under 60°C. These facilities can only be constructed outside of ports if certain safety requirements are met.

Is there a requirement for a special construction permit with regard to the construction or the amendment of ports in your jurisdiction?

The authority for legislation and implementation in the area of construction lies with the Austrian states according to the Austrian Constitution. This means that there are nine different Building Acts in Austria and that the rules, thus, may vary depending on where the building is constructed. The Building Acts relevant for the Danube region are those of the provinces of Lower Austria, Upper Austria and Vienna.

The Building Act of Upper Austria (*Oberösterreichische Bauordnung*) does not apply to constructions which are subject to port legislation (Article 1 para 3 no 1). Shipping facilities in Upper Austria therefore do not require a special construction permit.

The Building Act of Lower Austria (*Niederösterreichische Bauordnung*) does not apply to the construction of public shipping facilities (Article 1 para 2 no 1). However, private shipping facilities require a permit under the Building Act of Lower Austria.<sup>10</sup>

The Building Act of Vienna (*Bauordnung für Wien*) does not explicitly exclude shipping facilities. However, in general, it is not applicable to matters regulated by federal law (Preamble Article 1 para 2 Building Act of Vienna). As mentioned in 2.1 the authority for legislation and implementation in the area of shipping on the Danube lies with the federal government. Shipping facilities are thus generally excluded from the Building Act. However, according to Austrian case-law the Building Act applies to private shipping facilities.<sup>11</sup>

<sup>8</sup> BGBl. Nr. 194/1994, last amended by BGBl. I Nr. 107/2017.

<sup>9</sup> BGBl. Nr. 697/1993, last amended by BGBl. I Nr. 111/2017.

<sup>10</sup> VwGH 16.10.1990, 89/05/0023.

<sup>11</sup> *Moritz*, Kommentar BauO Wien (2014) Artikel 1 BO Wien; VwGH 16.10.1990, 89/05/0023.



Therefore we understand that the Building Act of Vienna applies to private shipping facilities, but not to public shipping facilities.

In conclusion, shipping facilities that require a permit under the Navigation Law generally do not require a construction permit. However, a permit may be required for private shipping facilities as well as other buildings or superstructure in the port area.

If yes, please summarize the regulatory regime for construction permits.

In general, the Building Acts apply to the construction, amendment, maintenance or demolition of a building. In this respect a building is defined as a facility the construction of which requires constructional expertise, which is connected to the ground and which is likely to affect public interests. The Building Acts differentiate between the following projects:

- The construction of new buildings and major amendments to existing buildings require a **construction permit**. The permit has to be obtained prior to the beginning of the construction (*bewilligungspflichtige Bauvorhaben*).
- The authority has to be **notified** of certain projects before the construction can begin (*anzeigepflichtige Bauvorhaben*).
- Certain projects can be realized any time. The authority only has to be **informed** (*mitteilungspflichtige Bauvorhaben*).
- Finally, there are certain minor projects that require neither a permit nor notification or information of the authority (*freie Bauvorhaben*).<sup>12</sup>

If a building is constructed without the required permit the authority has to order the removal of the building. In addition, penalties apply.

The competent authority is generally the mayor of the community where the building is constructed. However, the individual Building Acts can delegate this competence to another authority.

Is there a requirement for a special operating license/plant permit/business premises authorization with regard to ports in your jurisdiction?

In general, the construction and operation of a commercial plant requires a **plant permit** (*Betriebsanlagengenehmigung*) pursuant to the Austrian Trade Act. A **commercial plant** is defined in Article 74 para 1 Trade Act as a locally based facility that regularly serves commercial purposes. The Trade Act further distinguishes between "normal" plants, bagatelle plants, IPPC plants, Seveso plants and plants that do not require a permit.

---

<sup>12</sup> *Jahnel in Bachmann et al*, Besonderes Verwaltungsrecht<sup>11</sup> 529ff.



Pursuant to Article 2 (1) (15) the Trade Act does not apply to the operation of vessels by shipping companies. A facility that serves the purpose of shipping and is operated by a shipping company is thus not considered a commercial plant and does not require a permit under the Trade Act. However, the Trade Act may apply to plants if they are not operated by a shipping company and if they serve commercial purposes. In this case the facility may require a permit under the Navigation Law and under the Trade Act. In general, this leads to a combined procedure where the authority which is competent for the permit under the Trade Act also applies the rules of the Navigation Law and grants one permit for both (Article 365b para 1 Trade Act).<sup>13</sup> Moreover, a permit under the Trade Act may be required for other commercial plants or superstructure in the port area.

If yes, please summarize the regulatory regime for operating licenses/plant permits/business premises authorizations.

According to Article 74 (2) Trade Act a commercial plant requires a **plant permit** if the operation of the plant in particular due to the machines, the mode of operation or the equipment, is likely to

- endanger human life and health of the operators, neighbors or clients,
- interfere with property rights of the neighbors
- disturb the neighbors with odors, noise, smoke, dust, vibration or any other nuisance,
- interfere with churches, schools, hospitals or other facilities serving public interests,
- interfere with traffic on public roads, or
- interfere with bodies of water.

The competent authority is the administrative authority of the district where the plant is located. During the procedure neighbours can raise objections to a project. The authority has to grant the permit if according to state-of-the-art technology the danger to human life and health is avoided and the interferences and disadvantages set out above are kept at a reasonable level. The permit can be granted under certain terms and conditions.

Bagatelle plants are subject to a simplified procedure pursuant to Article 359b Trade Act. IPPC and Seveso plants are subject to stricter rules.

The construction or operation of a commercial plant without the required permit is subject to a penalty of up to EUR 3,600 pursuant to Article 366 para 1 no 2 Trade Act.

---

<sup>13</sup> *Muzak*, Binnenschiffahrtsrecht 124ff.

Is there a requirement for a special permit under water regulations with regard to the construction, amendment and operation of ports in your jurisdiction?

The **Water Rights Act** primarily regulates the use of water, the protection and cleanliness of the water and the protection from dangers caused by water. However, it does not apply to the use of water by shipping (Article 6 (1) Water Rights Act). Shipping facilities thus generally do not require a permit under the Water Rights Act.<sup>14</sup>

Is there a specific requirement to carry out an environmental (impact) assessment (EIA) for port construction or amendment projects in your jurisdiction?

The **environmental impact assessment** ("EIA") is an important instrument for environmental precaution that aims at examining possible environmental impacts of a project during the planning phase. In particular, the impacts on humans, animals, plants and their habitats, the soil, the water, the air, the climate, the landscape and material and cultural assets are assessed. If an EIA is required the competent authority also has to take into account the requirements of all other permits that are required under different laws (e. g. Trade Act, Water Rights Act). The permitting procedure is concentrated and only one permit is required for the whole project. The applicable legislation is the Environmental Impact Assessment Act which implemented the EU Environmental Impact Assessment Directive.

If yes, please summarize the regulatory regime for EIA.

The types of ports that require an EIA are listed in Annex 1 no 15 (a) (b) (e) (f) EIA Act. An EIA is required for the construction of new ports and berthing areas (*Länden*) for coal or oil, which are accessible for ships with a carrying capacity of more than 1350t. Amendments of ports are also subject to an EIA if the water surface is expanded by at least 25% or the port is deepened by at least 25%.

The requirement of an EIA for the construction of new ports and berthing areas (*Länden*) for coal or oil in protected areas of category A or C (e.g. nature conservation area, water protection area) has to be assessed individually. If an EIA is required, a simplified EIA procedure is conducted. The same applies to amendments of ports in protected areas if the water surface is expanded by at least 12,5% or the port is deepened by at least 12,5%.

If it is unclear whether an EIA obligation applies, a separate determination procedure is conducted (*Feststellungsverfahren*).

The competent authority is the regional government (*Landesregierung*).

---

<sup>14</sup> *Muzak*, Binnenschiffahrtsrecht 107.





Pursuant to Article 45 Environmental Impact Assessment Act as a consequence of non-compliance with the legal requirements an administrative penalty of up to EUR 35,000 applies.

Does the relevant public procurement legislation in your jurisdiction foresee any special regulations with regard to port construction or amendment projects?

According to Art 12 Directive 2014/25/EU<sup>15</sup> the Directive applies to activities relating to the exploitation of a geographical area for the purpose of the provision of airports and maritime or inland ports or other terminal facilities to carriers by air, sea or inland waterway. This provision was transposed in Article 172 Procurement Act (*Bundes-Vergabegesetz*)<sup>16</sup> which defines the aforementioned activities as sectoral activities. Pursuant to Article 164 and 165 Procurement Act public contracting entities and public companies are subject to the procurement rules for sectoral activities if they conduct sectoral activities. Private sectoral contracting entities, which conduct sectoral activities such as activities relating to ports (Article 172 Procurement Act), are only subject to these rules if the competent authority assigned special rights to these entities pursuant to Article 163 in connection to Article 166 para 2 Procurement Act. The legal nature of the holder of the approval thus defines if it is subject to these rules.

Is the construction and operation of a port subject to an economic needs test in your jurisdiction?

Austrian port legislation does not provide for an **economic needs test**. However, as mentioned above the approval for the construction of shipping facilities for commercial transshipment on waterways may only be granted if an **economic interest** exists pursuant to Article 49 (7) Navigation Law.

Does the legislation applicable to the construction/extension and/or operation of ports provide for expropriation or other forms of coercion rights (e.g. shared use rights, temporary use of property)?

Article 61 Navigation Law sets out the following **coercion rights**: (i) restriction of use, (ii) temporary use of property, (iii) shared use rights and (iv) expropriation. The coercion rights effectively lead to a restriction of ownership. They may only be granted if an economic interest exists.

<sup>15</sup> Directive 2014/25/EU of the European Parliament and of the Council of 26 February 2014 on procurement by entities operating in the water, energy, transport and postal services sectors and repealing Directive 2004/17/EC.

<sup>16</sup> BGBl. I Nr. 17/2006, last amended by BGBl. II Nr. 250/2016.



If necessary for the regulation and safety of shipping or the construction, supervision or maintenance of public shipping facilities or the riverbank, the person who has the right to dispose over the riverside property has to allow vehicles of the federal or provincial government to use the roads on his or her property (**restriction of use**). He or she has to be compensated for any disadvantage that was caused by using the road (Article 62 (1) Navigation Law).

If navigation signs or signals have to be set up on private property for the purpose of the regulation and safety of shipping or the improvement of shipping traffic, the owner has to allow the construction provided that he is not unacceptably disturbed in the use of his or her property (**restriction of use**). Compensation has to be granted for any disadvantage caused (Article 62 (2) Navigation Law).

If the **temporary use** of a riverside property or a neighboring property is necessary for the construction, amendment, maintenance or inspection of a shipping facility, the person who has the right to dispose over the property has to allow such use. The temporary use includes for instance access to the shipping facility and storage of equipment and tools. Compensation has to be granted for any disadvantage caused (Article 63 (1) Navigation Law).

The owners of private shipping facilities have to grant **shared use rights** of their facilities if required for one of the following purposes: (i) construction and operation of other shipping facilities, (ii) federal or provincial administration, (iii) shipping for commercial purposes and (iv) use of sports facilities. Compensation has to be granted for any disadvantage caused (Article 64 Navigation Law).

If the measures stipulated in Article 63 and 64 Navigation Law do not suffice, the authority can order **expropriation** under the conditions set out in Article 65 Navigation Law.

Is there any special regulation regarding public-private partnerships for port investment projects?

There is no special regulation regarding public-private partnerships for port investment projects. Due to the fact that public-private partnerships can be created in any ownership construction there are no general regulations for investments, without prejudice to the general corporate law.

Is the termination of the operation of ports or the demolition of ports specifically regulated in your jurisdiction?

After the expiration or revocation of the permit under the Navigation Law the person or entity that has the right to dispose is obliged to remove the shipping facility and restore the previous state. If the removal is not possible, inappropriate or economically unreasonable the



authority has to determine measures to protect the needs of shipping and public interests pursuant to Article 55 Navigation Law.

### 3.5 Port financing: Rules & Practices

This section shall deal with the financial sources available for developing port infrastructure and superstructure as well as maintenance needed in the Danube ports. In this respect financing is used as a general term which includes both public and private sources, while the term funding refers to government subsidies or other public funds available via national or European programs.

Please set out the types of financial sources available for port investments and maintenance in your jurisdiction.

There are no specific rules regarding port investments. As far as public investments are concerned Austria allocates subsidies as planned by the Federal Medium-Term Expenditure Act (*Bundesfinanzrahmengesetz*<sup>17</sup>). Furthermore, the BMVIT has established an action programme until 2022 for the environmental surroundings of the Danube including specific sustainable measures to ensure and enhance the maintenance of waterways for commercial use.<sup>18</sup>

Please provide information on the financial sources and the corresponding duties as they are assigned to the different parties involved.

There are no specific rules regarding port investments.

Are there any specific rules regarding how much a port can reinvest and allocate to maintenance from the fees it receives?

There are no specific rules regarding how much a port can reinvest and allocate to maintenance from the fees it receives.

#### 3.5.1 Rules and procedures for public funding of port investments

Please set out the public funding system for ports in your jurisdiction.

There is no specific funding system for ports in Austria. Regarding State aid schemes and allocation in general the regulations of the Federal Organic Budget Act

<sup>17</sup> BGBl. I Nr. 34/2016, last amended by BGBl. I Nr. 165/2017.

<sup>18</sup> <https://www.bmvit.gv.at/service/publikationen/verkehr/schifffahrt/downloads/apd.pdf>



(*Bundeshaushaltsgesetz*<sup>19</sup>) apply, which regulates the federal allocation system. If public funding is granted, the federal government has to comply with EU regulations.

Pursuant to Article 107 in connection with Article 108 Treaty on the Functioning of the European Union the European Commission shall be informed of any state aid granted by a Member State. Before a positive and final decision is made by the Commission, the Member State is not allowed to put its proposed measure into effect.<sup>20</sup>

There are a number of recently extended and authorized State aid schemes relating to the support of inland waterway transport and necessary infrastructure. These can be granted in different ways, such as direct financial support or loans with a low level of interest.

For example there is "The prolongation of a programme supporting the development of connecting railways and transfer terminals in intermodal transport (2018-2022)"<sup>21</sup> and "Special guidelines for the programme of aid for innovative combined transport for 2015 to 2020"<sup>22</sup>.

---

<sup>19</sup> BGBl. I Nr. 139/2009, last amended by BGBl. I Nr. 53/2017.

<sup>20</sup> BGBl. III Nr. 86/1999, last amended by BGBl. III Nr. 314/2013.

<sup>21</sup> State Aid Case 48485 of the European Commission.

<sup>22</sup> State Aid Case 41100 of the European Commission.

## 4 Port Authority/Administration

Ports usually have a governing body referred to as the Port Authority, Port Management or Port Administration. "Port Authority" is used widely to indicate any of these three terms.

Therefore, it makes sense to start this section with definitions of the terms:

- port administration
- port authority
- port management

and in contrary to the "port authority" the "port operator" provides logistics services and can be either private or public.

This chapter shall clarify aspects dealing with those responsible for managing Danube ports and their duties in line with the legal framework in force. The distinction between port owners, port administration/port authority/ port managers and port operators shall be clearly made in those countries where this is the case. The analysis of the legal framework will also highlight the services that have to be provided in the Danube ports as well as the applicable fees, how they are calculated, updated and applied.

How are the terms "port administration", "port authority" and "port management" defined in your jurisdiction?

Article 58 (2) Navigation Law defines the term "**port administration**" (*Hafenverwaltung*) as the body that is responsible for port administration.

### 4.1 Port administrations & responsibilities

Name the port administrations that were appointed by law and list their responsibilities.

The port administrations are not appointed by law.

Please give a brief outline of the legal requirements regarding port administration.

In an overall view of the Navigation Law and the Shipping Facilities Ordinance the function of port administration can either be executed by the holder of the approval (*Bewilligungsinhaber*) or by a different institution appointed by the holder of the approval if another entity fulfills some of his obligations. Pursuant to Article 54 para 1 Navigation Law a port bylaw (*Betriebsvorschrift*) issued by the holder of the approval is compulsory in case of such an agreement.

## 4.2 Services provided by the port administrations

Please give a brief outline of the legal requirements regarding port services.

According to Article 58 Navigation Law the port administration has to provide the following **port services**: drinking water and sanitary facilities for the crew as well as waste disposal facilities. The port administration further has to construct and operate facilities for the disposal of oil, oil residues and water that contains oil. A penalty of EUR 72 to EUR 3,633 applies, if these rules are violated pursuant to Article 72 Navigation Law.

In addition, the Shipping Facilities Ordinance sets out more detailed rules on port administration and port operation. Ports have to be equipped with mooring facilities, which enable the safe making fast of ships and facilitate the transport between the ships and the shore. Such facilities are, in particular, embankments, quay walls, bollards, mooring rings and landing jetties. These facilities also have to comply with worker protection rules. In order for emergency vehicles to access the port, roads have to be available and they have to be clear at all times. Ports further have to be fitted with life belts in accordance with the technical norm EN 14144. As far as fire safety is concerned, ports have to be equipped with fire-extinguishing appliances and establish a fire protection code. In public ports of transshipment an ice-breaking service has to be provided during the time from 15 December to 15 March (Article 8 Shipping Facilities Ordinance).

Pursuant to Article 10 para 6 and 7 Shipping Facilities Ordinance and Article 40.07 (a) and (b) Waterway Traffic Ordinance there is a legal prohibition of swimming and fishing foreseen for public ports. Furthermore fishing is also prohibited in public berthing areas (*Länden*) as set out in Article 5 para 4 Shipping Facilities Ordinance.

## 4.3 Finance of services

Please explain how services are paid for in the Danube ports in your jurisdiction.

According to Article 68 Navigation Law **port fees** (*Hafenentgelte*) apply to the use of public ports. The fees are based on tariffs that apply to everyone in the same way (Article 68 (1) Navigation Law). The Shipping Facilities Ordinance stipulates more detailed rules on port fees. The fees apply as soon as the ship moors in the port and uses the facilities for transshipment or mooring. The person who has the right to dispose over the ship and the skipper are both liable for the fee. The charging system is not regulated by law.

Pursuant to Article 69 Navigation Law the rules for port fees also apply to the use of private ports in case of necessity (*Not*) and winter (*Winterstand*). According to Article 53 Shipping Facilities Ordinance these port fees are based on tariffs and limited to the same amount as the public port fees.

#### 4.4 Port fees

How are the access fees or taxes for the use of ports regulated in your jurisdiction?

There are three types of port fees for the use of public ports, namely the (i) shore fee (*Ufergeld*), (ii) the demurrage fee (*Liegegeld*) and (iii) the winter fee (*Winterstandsgeld*). The fees are set out in the Shipping Facilities Ordinance. Article 52 Shipping Facilities Ordinance stipulates that the fees paid for the use of a private port as foreseen in Article 69 Navigation Law are the demurrage fee and the winter fee.

The **shore fee** applies to the use of public ports by ships for the purpose of transshipment (Article 42). It is due after completion of transshipment (Article 50). The **demurrage fee** applies to the use of public ports by ships. There are certain exceptions from the demurrage fee, for instance it does not apply during transshipment (Article 43). The **winter fee** applies to the use of public ports by ships during winter (15 December to 15 March). It only has to be paid once, even if the ship enters the same port several times during winter (Article 44). The demurrage fee and the winter fee are due prior to leaving the port (Article 50).

The following port services are included in the fee:

- Use of the port basin and mooring facilities for the purpose of transshipment and mooring
- Use of waste and oil disposal facilities
- Use of sanitary facilities for the crew
- Use of drinking water
- Ice-breaking service in winter

The fees have to be published on a notice board in the port area in a way that they can be accessed at all times (Article 68 (5) Navigation Law). Non-compliance with this obligation leads to a penalty of EUR 72 to EUR 3,633.

Who decides on the amount of the fees or taxes for the use of ports and how is it calculated?

The port administration decides on the port fees based on the fixed tariffs and the calculation rules laid down in the Shipping Facilities Ordinance. The assessment bases for the fees are determined by Article 45 Shipping Facilities Ordinance. The amount of the shore fee depends on the quantity of handled goods in tons. The calculation of the demurrage fee and winter fee is based on the highest carrying capacity in tons of freight ships or on the water displacement of ships that are not used for freight. The amount of the demurrage fee further depends on the time of mooring in days.



The port administration establishes the tariffs according to the Shipping Facilities Ordinance. The tariffs are further subject to approval by the district administrative authority pursuant to Article 68 Navigation Law.

The ordinance also stipulates exceptions from the fees, for instance ships for emergency services and ice-breakers do not have to pay a fee.

In case secondary fee or port tax legislation or other fee legislation is issued, please elaborate on the respective authority issuing such legislation and provide information on the legal procedure for issuing it.

The Shipping Facilities Ordinance is issued by the BMVIT, who has the competence to pass secondary legislation in matters stipulated in the Navigation Law.

Is there a special complaint process available for port users with regard to port services and access fees/taxes in your jurisdiction?

There is no special complaint process available for port users with regard to port services and access fees/taxes.

*The Annex 2 provides the applicable fees of some Austrian Danube ports.*

## 4.5 Port bylaws

For the scope of the current document bylaws shall refer to the rules or laws established by an organization or community to regulate itself, as allowed or provided for by some higher authority.

**Port bylaws** lay down rules in respect of order, safety and environment in the port and its surroundings and the quality of the services in the port. Port bylaws can also be described as port regulations.

Does the relevant port legislation in your jurisdiction foresee the possibility to issue port bylaws?

Pursuant to Article 54 Navigation Law if the determination of special operating conditions, which are not regulated in detail by the Waterway Traffic Ordinance, is required, a port bylaw must be issued and approved by the competent authority. In particular, if the port administration is not executed by the holder of the approval (*Bewilligungsinhaber*) a port bylaw is compulsory. As far as the safety of navigation is concerned the indispensable traffic rules are contained in Section 6 of the Waterway Traffic Ordinance (*Wasserstraßen-Verkehrsordnung*) – a regulation issued by the BMVIT.





Pursuant to Article 8 para 6 Shipping Facilities Ordinance ports in general must have a fire protection code (*Brandschutzverordnung*). If a port bylaw (*Betriebsvorschrift*) exists the fire protection code has to be issued as part of the port bylaw.

#### 4.5.1 Entity issuing the port bylaws

Which entity is in charge of issuing the port bylaws/port rules in your jurisdiction?

In the cases mentioned in Article 54 para 1 Navigation Law, the holder of the approval (*Bewilligungsinhaber*) can be required to issue a port bylaw. The port bylaw must be submitted to and approved by the competent authority.

There can be several port bylaws. For example, in the case that a port bylaw was established by the holder of approval to transfer the port administration to another entity, this entity can also elaborate a port bylaw and submit it on behalf of the holder of the approval to the competent authority for approval.

Is there a specific procedure in place for updating/revising the port bylaws/rules?

The port safety rules contained in the Waterway Traffic Ordinance (*Wasserstraßen-Verkehrsordnung*) are updated according the normal legislation procedure including a consultation of the stakeholders.

The holder of the approval, who has established a port bylaw, or the appointed port administrator can apply for an amendment of the port bylaw provided that the approval requirements pursuant to Article 49 para 1 Navigation Law are complied with (Article 54 para 3 Navigation Law). In addition, the authority can require an amendment or modification at any time under the same conditions.

*The port bylaw of the port of Enns is available in the Annex 3.*

#### 4.5.2 Area of application of bylaws

To which area do the bylaws apply and which port users should be aware of them?

The port bylaws apply to the port area and to the users as soon as they enter the port.

Access to ports dedicated to the transshipment of dangerous goods is limited to vessels and persons involved in the loading/unloading procedure. These rules are contained in section 6 of the Waterway Traffic Ordinance (*Wasserstraßen-Verkehrsordnung*) and are also mentioned in Article 11 Shipping Facilities Ordinance.

Pursuant to Article 58 para 8 Navigation Law, in case of commercial use of the shipping facility only entitled personnel is allowed to enter the restricted area, if stipulated by the competent authority in the approval due to safety reasons.

#### 4.5.3 Environmental requirements included in the port bylaws

Do the port bylaws applicable in your jurisdiction foresee specific requirements for aspects dealing with pollution prevention aspects such as: air emissions, alternative fuels, etc?

Pursuant to Article 11.12 Waterway Traffic Ordinance (*Wasserstraßen-Verkehrsordnung*) vessels must not use fuels with a sulphur content exceeding 10 mg/kg. This is a general requirement and not a specific port rule.

#### 4.6 Rules and Procedures regarding the Harbormaster

Please give an overview of the legal requirements regarding the harbormaster department in your jurisdiction.

**Harbormasters** are specific organs of the port administrations bound by instructions of the navigation surveillance. They are responsible for monitoring the traffic in public ports. They monitor the compliance with shipping regulations in the port and have the authority to give orders under the instruction of the navigation surveillance. However, they do not have the authority to arrest someone.

The rules regarding the harbormaster are stipulated in Article 40 Navigation Law and Article 11.02 Waterway Traffic Ordinance. Harbormasters are to be appointed in the public ports of Vienna, Linz and Enns. The harbormaster has to be an employee of the respective port administration and can be appointed for one or more ports.

Requirements to become a harbormaster are:

- EEA national
- Physical and mental capability and personal reliability
- Knowledge of the rules and regulations regarding shipping and keeping the water clean
- Certificate of competence

Harbormasters have to pass an exam on the rules regarding navigation and the protection of the waterway against pollution. After the exam they are appointed and have to swear an oath on their duties. Harbormasters carry an identity card and a badge.

## 5 Rules and regulations to become a port operator

This chapter shall explain the legal framework and the administrative procedures applicable to third parties interested in becoming a port operator in your jurisdiction.

The indicative timeline of the procedures applied as well as the estimated costs shall also be included in this chapter.

Is there a requirement for a specific concession in order to operate a port and/or to provide port services in your jurisdiction?

The logistics services provider of a port does not require a specific concession connected to port activities.

Does the relevant public procurement legislation in your jurisdiction foresee any special regulations with regard to port operation?

The public procurement legislation does not foresee any special regulations with regard to port operation.

Are there any restrictions or limitations as to who can operate a port in your jurisdiction?

In general, a **trade license** is required for all **commercial activities** in Austria. An activity is considered to be commercial if it is conducted individually, regularly and with the intention to obtain an income or any other economic advantage. In this respect individual means conducting an activity on one's own account and at one's own risk. The Trade Act distinguishes between **free trades** and **regulated trades**. In order to carry out trade activities a trade license is required. The authority competent for issuing trade licenses is the district administrative authority.

The type of trade license required depends on the type of business activity that is conducted. The port operator may, thus, require a trade license depending on the type of activity.

Is there an obligation to contract/public service obligation for the port operator?

Public shipping facilities can be used by all vessels according to Article 46 Navigation Law. Therefore, operators of public ports have an **obligation to contract** with all vessels entering the port. Restrictions apply to vessels that are on fire, are about to sink, carry certain dangerous goods, are intended for scrapping or carry special freight. These vessels may only enter with explicit permission pursuant to Article 40.03 Water Traffic Ordinance. They may be prohibited from entering the port, if there are safety concerns.

Are there specific rules for the operation of privately owned ports?

Private ports are characterized by the fact that vessels can only enter the port with permission of the person or entity that has the right to dispose over the port. Private port operators therefore do not have an obligation to contract. However, special rules apply to emergency situations. Vessels that cannot continue their journey due to flood, ice or other adverse circumstances, can access all ports for the purpose of protection. Article 41.02 Waterway Traffic Ordinance stipulates that vessels can only access private ports for protection, if public ports are full or cannot be reached safely within due time.

## 6 Rules and regulations for using port locations for economic activities other than port services

This chapter will address the legal framework applicable to those economic entities that are interested in carrying out economic activities that are not related to port services. The rules and procedures applied will be explained in a comprehensive manner along with the entities involved in each of the stages of these procedures. The port area can be used to carry out activities that are not only related to port operations and services. It is the responsibility of the port administration to manage the port land and to carry out procedures that result in the concession / lease of the port land for different purposes. Since there are specific authorities that have responsibilities according to the legislation applicable to ports we are interested in all types of procurement/ concession procedures they have power over as long as they are related to the port land. Consequently, we also want to know additional details about what it entails starting new types of economic activities in ports, other than those related to port services.

In case there is an economic entity interested in, for instance setting up a manufacturing plant within the port area and thus needs to receive and deliver cargo by water, what are the procedures this company would have to comply with in order to invest in a particular port location?

The use of ports for economic activities other than port services is not explicitly regulated by Austrian port legislation. In order to set up a business in the port area the general rules of trade law and construction law apply (see above chapter 3). In general, entities can rent offices or warehouses in the port area of Austrian ports and thereby profit from the infrastructure of the port.

Is there a requirement for a specific concession in order to carry out economic activities other than port services in a port area in your jurisdiction?

Economic activities other than port services are not subject to specific concessions. However, a concession is required for the activity of commercial shipping pursuant to Article 75 Navigation Law.

Does the relevant public procurement legislation in your jurisdiction foresee any special regulations with regard to carrying out economic activities other than port services in a port area?

There are no specific regulations with regard to carrying out economic activities other than port services in a port area.



Are there any restrictions or limitations as to who can carry out economic activities other than port services in a port area in your jurisdiction?

There are no specific legal restrictions or limitations as to who can carry out economic activities other than port services in a port area.

Are there any restrictions or limitations as to what economic activities other than port services may be carried out in a port area in your jurisdiction?

There are no specific legal restrictions or limitations as to what economic activities other than port services may be carried out in a port area.

## 7 Incentives for the reduction of the port eco-footprint

This chapter includes details about rules and regulations in force in the Danube ports in your jurisdiction regarding the reduction of the eco-footprint of the activities carried out in the port area. Many emission-producing sources are directly and indirectly related to port operations. These emission sources include port administration vehicles, power plants providing power for administration offices, tenant buildings, electrified cargo handling equipment, fuel-powered cargo handling equipment, ships, harbor craft, trucks, rail locomotives, etc. These sources produce greenhouse gases and other negative emissions harmful to people and environment. The relationships of these sources to the port administrative bodies vary by source type and between individual ports.

Are there special rules/measures in your jurisdiction that encourage parties working in the port area such as the port administrator or the port tenants (port operators and other economic entities) to reduce the emissions in the port area?

There are no specific legal regulations that encourage parties working in the port area such as the port administrator or the port tenants to reduce the emissions in the port area. However, in general, **environmental protection** has to be taken into account when granting permits pursuant to the Navigation Law, the EIA Act and the Trade Act (see chapter 3 above).

According to Article 68 Navigation Law the port fees apply to every port user in the same way. Ships that pollute less therefore do not profit from lower fees or tax waivers. However, the BMVIT introduced a subsidy program for environmentally friendly inland vessels (*Förderprogramm umweltfreundliches Binnenschiff*). The BMVIT thereby supports companies that modernize their fleet and use new technologies in order to make their vessels more environmentally friendly. The program ran from 1 July 2014 to 31 May 2017 and was handled by viadonau Austrian Waterway GmbH. The subsidies in the amount of EUR 883.796,00 were granted to 22 ships.<sup>23</sup>

### 7.1 Incentives for port users & port operators

There is no general legal framework regarding incentives for port users and port operators applicable at national level. However, there are certain measures implemented by Austrian ports in order to reduce CO<sub>2</sub> emissions.

In April 2017 the port of Vienna in cooperation with Vienna Energy (*Wien Energie*) established a **photovoltaic system** on the roof of the garage of the car terminal in the port

---

<sup>23</sup> <http://www.viadonau.org/umwelt/foerderprogramm-binnenschiff/>



of Freudenau. One fourth of the electricity used in the port area is now produced by solar power. The photovoltaic system is realized by citizen participation. This means that citizens can purchase individual solar panels, which are then rented and operated by Vienna Energy. The solar power system shall reduce the CO<sub>2</sub> emissions by up to 100 tons each year and marks an important step towards Green Logistics for the port of Vienna.<sup>24</sup>

In September 2017 the first **LNG filling station** in Austria was established in the port of Enns. The filling station was constructed and will be operated by Rohöl-Aufsuchungs AG ("**RAG**"), one of the main Austrian gas storage operators. In April 2017 RAG also introduced the first LNG powered truck in Austria. This marks an important step towards the establishment of the environmentally friendly fuel LNG in Austria<sup>25</sup>.

## 7.2 Incentives for investors in ports

There is no general legal framework regarding incentives for investors in ports applicable at national level.

---

<sup>24</sup> <https://www.wien.gv.at/umwelt-klimaschutz/photovoltaikanlage-hafen.html>

<sup>25</sup> [http://www.ennschafen.at/mediencorner/presseberichte/26\\_09\\_2017\\_eroeffnung\\_der\\_ersten\\_lng\\_tankstelle\\_oesterreichs\\_im\\_ennschafen](http://www.ennschafen.at/mediencorner/presseberichte/26_09_2017_eroeffnung_der_ersten_lng_tankstelle_oesterreichs_im_ennschafen)





## 8 Annexes

[Annex 1: List of all Danube ports]

[Annex 2: Fees applicable in Danube ports (fees of the ports of Enns, Linz, Krems)] - *in German language*

[Annex 3: Port bylaws of the Danube ports (port bylaw of the port of Enns)] - *in German language*

## **ANNEX 1**

### **List of all Danube ports in Austria**

*This annex was prepared as part of the Austrian legal report (D 3.2.2).*



## **ANNEX 1**

### **List of Danube ports in Austria**

The Austrian port legislation does not differentiate between publicly owned ports and privately owned ports. However, pursuant to Article 46 Navigation Law there is a difference between **public shipping facilities**, which can be used by all vessels (general use), and **private shipping facilities**, which can only be used with the permission of the owner.

#### **Public ports according to the Austrian legislation**

##### **Wiener Hafen (Port of Vienna)**

Location: river kilometer 1.920 to 1.917, right river bank

Freudenau port, Albern port, oil port Lobau

Port administration: Wiener Hafen GmbH & Co KG, Seitenhafenstraße 15, 1023 Wien

T: +43 1 72 716 - 0

F: +43 1 72 716 - 200

E: office@wienerhafen.com

W: <http://www.wienerhafen.com/>

##### **Stadthafen Linz (Port of Linz)**

Location: Commercial port – river kilometer 2.130,7; Oil port – river kilometer 2.128,1

Port administration: Linz Service GmbH, Regensburgerstrasse 7, 4020 Linz

T: +43 732 3400-6940

F: +43 732 3400-156940

E: hafen.linz@linzag.at

W: <http://www.linzag.at/>



### **Ennshafen (Port of Enns)**

Location: river kilometer 2.111,83, right river bank

Port administration: Ennshafen OÖ GmbH, Donaustraße 3, 4470 Enns  
and Ennshafen NÖ GmbH, IZ NÖ-Süd, Straße 3, 2355 Wiener Neudorf  
(port in total is operated by Ennshafen OÖ GmbH)

T: +43 7223 841 51 - 0

F: +43 7223 841 51 - 110

E: office@ennshafen.at

W: <http://www.ennshafen.at/>

### **Hafen Krems (Port of Krems)**

Location: river kilometer 1.998, left river bank

Port administration: Rhenus Donauhafen Krems GmbH & Co KG, Karl-Mierka Straße 7-9,  
3500 Krems

T: +43 2732 73 571 0

F: +43 2732 72 557

E: donauhafen@at.rhenus.com

W: <http://www.rhenus-hafenkrems.com>



### **Private ports according to the Austrian legislation**

#### **Voestalpine Werkshafen Linz (Company port)**

Location: River kilometer 2.127,16, right river bank

Port administration: Logistik Service GmbH, Lunzerstraße 41, 4031 Linz

T: +43 732 6598 - 0

F: +43 732 6598 - 76006

E: info@voestalpine.com

W: <http://www.voestalpine.com/>

#### **Hafen Linz Felbermayr (Port of Linz Felbermayr)**

Location: River kilometer 2.124,73, right river bank

Port administration: Felbermayr Transport- und Hebeteknik GmbH & Co KG, Lunzer Straße 97, 4031 Linz

T: +43 732 611 961 - 338

F: +43 732 611 961 - 339

E: hafen@felbermayr.cc

W: <https://www.felbermayr.cc/>

#### **Hafen Ybbs (Schaufler) (Port of Ybbs)**

Location: river kilometer 2.057,67, right river bank

Port administration: Schaufler GmbH, Am Donauspitz 4, 3370 Ybbs

T: +43 7412 52 485

F: +43 7412 52 485 20

E: office@schaufler-metalle.com

W: <http://www.hafen-ybbs.at/>

## **ANNEX 2**

### **Fees applicable in Danube ports**

The applicable fees of the following ports are available in this annex:

- ports of Enns,
- port of Linz,
- port of Krems.

*This annex was prepared as part of the Austrian legal report (D 3.2.2). The documents are available in German language.*

**HAFENENTGELTE**  
**FÜR DIE BENUTZUNG DES**  
**E N N S H A F E N S**

(gültig ab 1. November 2017)

für Ennschafen Oberösterreich und

Ennschafen Niederösterreich

**Inhaltsverzeichnis**

<b>I.</b>	<b>Anwendung und Abgeltung .....</b>	<b>Seite 3</b>
<b>II.</b>	<b>Gliederung der Entgelte .....</b>	<b>Seite 3</b>
<b>III.</b>	<b>Hafenentgelte.....</b>	<b>Seite 3</b>
	III. 1. Arten von Entgelten .....	Seite 3
	1. Ufergeld .....	Seite 3
	2. Liegegeld .....	Seite 3
	3. Winterstandsgeld .....	Seite 4
	III. 2. Bemessungsgrundlagen .....	Seite 5
	III. 3. Befreiungen .....	Seite 5
	III. 4. Zahlungspflichtige .....	Seite 6
	III. 5. Entstehen des Entgeltsanspruches.....	Seite 6
	III. 6. Fälligkeit der Hafenentgelte .....	Seite 6
	III. 7. Einsichtgewährung inSchiffs-/Ladepapiere .....	Seite 6
	III. 8. Erfassung Wasserfahrzeuge/Schwimmkörper – Meldung .....	Seite 6
	III. 9. Maßgabe der Bestimmungen Schiffahrtsanlagengesetz .....	Seite 7
<b>IV.</b>	<b>Entgelte für sonstige Dienstleistungen.....</b>	<b>Seite 7</b>
	1. Entgelt für Bezug von Trinkwasser .....	Seite 7
	2. Entgelt für Schiffsaufmessungen .....	Seite 7
	3. Entgelt für Strombezug .....	Seite 8
<b>V.</b>	<b>Inkrafttreten .....</b>	<b>Seite 8</b>



## **I. Anwendung und Abgeltung**

Für die Benutzung des Ennshafens durch Wasserfahrzeuge oder Schwimmkörper bzw. in diesem Zusammenhang erbrachte Dienstleistungen werden Entgelte auf Grund eines Tarifes, der gegenüber jedermann in gleicher Weise anzuwenden ist, verrechnet.

Durch die Entrichtung dieser Entgelte werden die Bereitstellung der Hafenanlagen und -einrichtungen bzw. mit deren Nutzung im Zusammenhang stehende Dienstleistungen abgegolten.

Der Hafen umfasst im besonderen 2 Hafenbecken, senkrechte Kaimauern sowohl in den Hafenbecken als auch auf beiden Seiten des Ennsflusses, 2 Umschlagsstellen für Flüssiggüter und eine Roll on - Roll off Rampe.

## **II. Gliederung der Entgelte**

Die Entgelte gliedern sich in die Hafentgelte und die Entgelte für mit der Nutzung der Hafenanlagen und -einrichtungen im Zusammenhang stehende Dienstleistungen. Die Hafentgelte untergliedern sich in das Ufergeld, das Winterstandsgeld und das Liegegeld. Bei den Entgelten für sonstige Dienstleistungen handelt es sich im besonderen um die Entgelte für den Bezug von Trinkwasser, Strom und für Schiffsaufmessungen.

## **III. Hafentgelte**

### **III.1. Arten von Entgelten**

#### **1. Ufergeld**

Das Ufergeld ist für die Benutzung eines öffentlichen Hafens durch Fahrzeuge oder Schwimmkörper zu Umschlagszwecken zu entrichten; bei einem Umschlag von Fahrzeug zu Fahrzeug ist für jedes Fahrzeug das halbe Ufergeld zu entrichten.

Das Ufergeld beträgt € 0,40 zuzügl. Mehrwertsteuer je Einheit der Bemessungsgrundlage.

Das Ufergeld ist auf Grundlage von kontinuierlichen Be- und Entladevorgängen berechnet. Für nicht kontinuierliche Be- und Entladevorgänge sind gesonderte Tarife zu vereinbaren.

#### **2. Liegegeld**

Das Liegegeld ist für die Benützung eines öffentlichen Hafens durch Fahrzeuge oder Schwimmkörper zu entrichten.

Für die Benützung eines Hafens während der Winterstandszeit oder einer entgeltfreien Liegezeit ist vorbehaltlich der Bestimmung des Punktes III.1.3. kein Liegegeld einzuheben.

Zur entgeltfreien Liegezeit zählt:

- a) der Tag des Einlaufens in den Hafen zum Zweck des Umschlages sowie der darauf-folgende Tag. Ist dieser Tag ein Sonntag oder gesetzlicher Feiertag, so endet die entgeltfreie Liegezeit mit Ablauf des nächstfolgenden Werktages.
- b) die Zeit, die für den Umschlag erforderlich ist, sowie die Wartezeit auf den Umschlag oder die Zeit der Unterbrechung des Umschlages unter der Voraussetzung, dass der Umschlag durch den zur Einhebung der Hafententgelte Berechtigten bzw. von diesem ermächtigten Dritten erfolgt und die jeweilige Verzögerung nicht von dem über das Fahrzeug oder den Schwimmkörper Verfügungsberechtigten zu verantworten ist.
- c) die Zeit für die Inanspruchnahme von Werften, Ausrüstungsbetrieben, Bunkerstationen und dergleichen im Hafen, wenn sich das Fahrzeug oder der Schwimmkörper auf der dem Unternehmen zugewiesenen Wasserfläche aufhält.

Für die Zeit nach Ablauf einer entgeltpflichtigen Liegezeit von 20 Tagen kann über die Höhe des Liegegeldes eine freie Vereinbarung getroffen werden.

Das Liegegeld beträgt € 0,02 zuzügl. Mehrwertsteuer je Einheit der Bemessungsgrundlage.

Für den Umschlag von Schütt- bzw. Stück- oder Hakengütern sind in Abhängigkeit von der umzuschlagenden Gesamttonnage folgende Umschlagszeiten je Schiff einzuhalten:

Greif / Schüttgüter		Haken / Stückgüter	
bis 600 t	1 Tag	bis 300 t	1 Tag
bis 1.000 t	2 Tage	bis 500 t	2 Tage
bis 1.500 t	3 Tage	bis 750 t	3 Tage

### **3. Winterstandsgeld**

Das Winterstandsgeld ist für die Benützung eines öffentlichen Hafens durch Fahrzeuge oder Schwimmkörper während der Winterstandszeit zu entrichten.

Das Winterstandsgeld ist als einmaliger Betrag für die geschützte Winterstandszeit zu entrichten. Sucht ein Fahrzeug während der Winterstandszeit denselben Hafen mehrmals auf, so ist das Winterstandsgeld nur einmal zu entrichten.

Ist die Berechnung des Liegegeldes für die Zahlungspflichtigen günstiger, so wird anstelle des Winterstandsgeldes das Liegegeld eingehoben.

Als Winterstandszeit gilt der Zeitraum vom 15. Dezember bis 15. März. Ist durch anhaltenden Frost im Anschluss an den 15. März die Ausfahrt des Wasserfahrzeuges oder des Schwimmkörpers aus dem Hafen nicht möglich, so gilt das für den Winterstand bezahlte Entgelt als bis zu dem Tage entrichtet, an dem ein Auslaufen möglich wird.

Das Winterstandsgeld beträgt € 0,38 zuzügl. Mehrwertsteuer je Einheit der Bemessungsgrundlage.

### **III.2. Bemessungsgrundlagen**

- 1) Für das Ufergeld die Menge der umgeschlagenen Güter in Tonnen.
- 2) a) für das Winterstands- und Liegegeld:
  - bei den für Gütertransporte bestimmten Fahrzeugen deren größte Tragfähigkeit in Tonnen; die Tragfähigkeit ist aus dem Eichschein zu entnehmen; ist ein solcher nicht ausgestellt, so ist die Bemessungsgrundlage in Kubikmeter wie folgt zu berechnen: größte Länge mal größte Breite mal Seitenhöhe (gemessen auf halber Schiffslänge vom Hauptdeck bis zum Kiel) mal dem Koeffizienten 0,5
  - bei den nicht für Gütertransporte bestimmten Fahrzeugen deren größte Wasser-verdrängung bei tiefster zugelassener Eintauchung; diese bemisst sich in Kubikmeter und ist aus dem Eichschein zu entnehmen. Der letzte Satz der lit. aa) gilt entsprechend
  - bei Schwimmkörpern die von ihnen eingenommene Wasserfläche; diese ist in Quadratmeter als Produkt aus größter Länge und größter Breite zu berechnen
- b) für das Liegegeld außerdem die Liegezeit in Tagen.
- 3) Bei den Berechnungen nach III.2. 1) und III.2. 2) sind die angefangenen Maßeinheiten (Tonnen, Kubikmeter oder Quadratmeter) nicht zu berücksichtigen. Angefangene Tage sind als ganze Tage zu rechnen.
- 4) Bei Fahrzeugen, deren größte Wasserverdrängung unter einem Kubikmeter liegt, ist das Winterstands- und Liegegeld für einen Kubikmeter zu berechnen.

### **III.3. Befreiungen**

Für die Benützung des Ennshafens im Sinne des Punktes I sind keine Entgelte einzuheben, wenn es sich um folgende Wasserfahrzeuge bzw. Schwimmkörper handelt:

- Fahrzeuge des Bundes, der Länder und der Gemeinden oder Fahrzeuge, die für Zwecke dieser Gebietskörperschaften verwendet werden,
- Fahrzeuge des öffentlichen Hilfs- und Rettungsdienstes, sowie solche, die bei Unfällen und Katastrophen Hilfe leisten,
- Fahrzeuge der Hafenverwaltung und solche, die Verstell- und Eisbrecherdienste leisten oder der Versorgung von Wasserfahrzeugen und deren Besatzung dienen, und
- Schwimmkörper, die zur Ausrüstung des Hafens gehören;
- wenn Leichterungen, die im Falle von Schiffshavarien vorgenommen werden müssen.

### **III.4. Zahlungspflichtige**

Zur Zahlung der Hafentgelte sind der über das Fahrzeug oder den Schwimmkörper Verfügungsberechtigte und der Schiffsführer zur ungeteilten Hand verpflichtet.

### **III.5. Entstehen des Entgeltanspruches**

Der Entgeltanspruch entsteht, sobald das Fahrzeug oder der Schwimmkörper im Hafen festgemacht hat und die betreffenden Schifffahrtsanlagen zum Umschlag oder zum Stillliegen benützt werden.

### **III.6. Fälligkeit der Hafentgelte**

Soweit nichts anderes vereinbart ist, werden die Hafentgelte fällig:

- das Ufergeld nach Beendigung des Umschlages;
- das Winterstands- und Liegegeld vor Verlassen des Hafens, längstens jedoch nach Ablauf von jeweils 30 Tagen Liegezeit. Das Auslaufen ist 24 Stunden vorher der Hafenverwaltung anzuzeigen.

### **III.7. Einsichtgewährung in die Schiffs- und Ladepapiere**

Die zur Zahlung des Hafentgeltes Verpflichteten haben der Hafenverwaltung in die zur Berechnung des Hafentgeltes erforderlichen Schiffs- und Ladepapiere Einsicht zu gewähren.

### **III.8. Erfassung der Wasserfahrzeuge und Schwimmkörper - Meldung**

Um die ordnungsgemäße Vorschreibung der Hafentgelte zu gewährleisten, sind die den Hafen benutzenden Wasserfahrzeuge und Schwimmkörper wie folgt zu erfassen:

Jedes Wasserfahrzeug und jeder Schwimmkörper, das (der) im Hafen festgemacht hat und die betreffenden Schifffahrtsanlagen zum Zwecke des Umschlages, der Schutzgewährung oder zum Stillliegen benutzt, ist vor Beginn der Anlagennutzung (bzw. zum ehestmöglichen Zeitpunkt) unter Vorlage der Schiffs- und Ladepapiere vom Schiffsführer oder dessen Stellvertreter an Bord bei der örtlichen Hafenverwaltung anzumelden und nach Ende der Anlagennutzung unter Angabe des nächsten Bestimmungsortes abzumelden.

Die An- und Abmeldung wird von der örtlichen Hafenverwaltung auf hierfür vorgesehenen amtlichen Drucksorten festgehalten, welche vom anmeldenden Schiffsführer oder dessen Stellvertreter an Bord zu unterfertigen sind. Das Original der ausgefertigten Drucksorten erhält der Schiffsführer, die Durchschriften verbleiben als Beleg bei der Hafenverwaltung.

Die Organe der örtlichen Hafenverwaltung sind berechtigt, die Ladung des angemeldeten Wasserfahrzeuges oder Schwimmkörper jederzeit, also vor, während und nach Lade-, Lösch- und Umschlagstätigkeit einzusehen und die Richtigkeit der Aus- und Einladeerklärungen auf ihnen geeignet erscheinende Weise zu überprüfen.

Wird vorstehenden Bestimmungen nicht entsprochen oder den Organen der Hafenverwaltung die jederzeitige Einsicht von Fahrzeug, Ladung etc. verwehrt, so werden die zu entrichtenden Entgelte durch die Hafenverwaltung nach Schätzung der Tonnage bzw. der Abmessungen des Wasserfahrzeuges oder Schwimmkörpers bemessen.

### **III.9. Maßgabe der Bestimmungen des Schifffahrtsanlagengesetzes**

Die Erlassung der Tarifordnung für Hafentgelte für die Benutzung des Ennshafens erfolgt nach Maßgabe der Bestimmungen des § 68 Schifffahrtsgesetz, BGBl. I Nr. 62/1997, in Zusammenhalt mit der Schifffahrtsanlagenverordnung, BGBl.Nr. 334/1991, in der derzeit geltenden Fassung. Die vorgenannten gesetzlichen Bestimmungen sind von den Schiffsbesatzungen in ihrem Verhalten voll zu beachten.

## **IV. Entgelte für sonstige Dienstleistungen**

### **1. Entgelt für den Bezug von Trinkwasser**

Für den Bezug von Trinkwasser durch Fahrzeuge oder Schwimmkörper kommt ein Entgelt in der Höhe von € 2,80 je Kubikmeter zuzügl. Mwst. zur Verrechnung.

### **2. Entgelt für Schiffsaufmessungen**

Eine Schiffsaufmessung dient der Feststellung der umgeschlagenen Tonnage im Zusammenhang mit Be- und Entladevorgängen. Sie umfasst eine Leer- und eine Vollmessung inkl. der dafür anfallenden Wegekosten.

Für eine Schiffsaufmessung kommen zur Verrechnung:

#### a) In der Normalarbeitszeit

Montag bis Donnerstag:	8,00 Uhr bis 16,30 Uhr	
Freitag:	8,00 Uhr bis 14,00 Uhr	€ 60,00 zuzügl. Mwst.

#### b) Bei Überstunden an Werktagen:

Zwischen 6,00 Uhr und 22,00 Uhr	€ 120,00 zuzügl. Mwst.
Zwischen 22,00 Uhr und 6,00 Uhr	€ 150,00 zuzügl. Mwst.

#### c) An Sonn- und Feiertagen

€ 150,00 zuzügl. Mwst.

In dem Fall, dass sich für die Leer- und Vollmessung unterschiedliche Entgeltsätze ergeben würden, gelangt der jeweils höhere Entgeltsatz für den Aufmessungsvorgang zur Vorschreibung.

Mit diesem Entgelt sind alle im Zusammenhang mit einer Schiffsaufmessung normalerweise anfallenden Kosten (im unter Punkt 1 beschriebenen Ausmaß) abgegolten. Gesondert zur Verrechnung kommen Leistungen, die über dieses normale Ausmaß hinausgehen (etwa zusätzliche Messvorgänge auf Verlangen des Kunden).

**3. Entgelt für den Strombezug**

Für den Bezug von Strom durch Fahrzeuge oder Schwimmkörper kommt ein Entgelt in der Höhe von € 0,30 je kWh zuzügl. Mehrwertsteuer zur Verrechnung.

**V. Inkrafttreten**

Vorliegende adaptierte Tarifordnung für Hafentgelte für die Benutzung des Ennshafens und Entgelte für sonstige Dienstleistungen tritt mit 1.11.2017 in Kraft.

Vorstehende Hafentgeltsätze (Ufergeld, Liegegeld, Winterstandsgeld) wurden mit Bescheiden vom 28.7.2003/8.1.2009 durch das Land OÖ bzw. vom 22.8.2003/12.5.2009 durch das Land NÖ genehmigt.

Alle früheren Tarife oder Festsetzungen von Entgelten für die Benutzung des Ennshafens werden durch vorliegende Tarifordnung außer Kraft gesetzt.



---

Ennshafen OÖ GmbH



---

Ennshafen NÖ GmbH

DI Dr. Werner Auer  
Geschäftsführer Ennshafen OÖ GmbH

Ennshafen OÖ GmbH  
Donaustraße 3  
4470 Enns

Mag. Jörg Praher  
Geschäftsführer Ennshafen NÖ GmbH

Ennshafen NÖ GmbH  
IZ NÖ-Süd, Straße 3  
2355 Wiener Neudorf



# Hafen Linz - Logistik mit System

## Ihr Partner im Herzen Europas

Linz ist der größte Hafenplatz an der oberen Donau. Rund 3,5 Mio. t Güter werden im öffentlichen Linzer Hafen und im voestalpine-Werkshafen Jahr für Jahr umgeschlagen. Mit dem Hafen Linz steht Ihnen ein verkehrsgeographisch zentrales und international bedeutendes Logistikzentrum zur Verfügung, das alle Vorzüge eines professionellen Güter-Handlings anbietet: Containerterminal, Handels- und Tankhafen mit allen erforderlichen Umschlaganlagen, Lagerhäuser und Stückguthallen, Speziallager für Tiefkühl- und Gefahrgut sowie Bugsierdienstleistungen.

Vor allem Reedereien, Frachtführer und Spediteure vertrauen auf unsere langjährige Erfahrung und profitieren von unserem vielseitigen Know-how.

**ZU UNSEREN GESCHÄFTSFELDERN** ([HTTPS://WWW.LINZAG.AT/PORTAL/DE/BUSINESSKUNDEN/LOGISTIK/HAFEN\\_1/GESCHAEFTSFELDER](https://www.linzag.at/portal/de/businesskunden/logistik/hafen_1/geschaeftsfelder))

### Hafenentgelte und Preise

## Hafenentgelt

<b>Ufergeld</b>	
je umgeschlagene Tonne	EUR (netto)
a) Rohschotter	0,24
b) andere Umschlagsgüter	0,48

<b>Liegegeld</b>	
	EUR (netto)
je Tag und max. Tragfähigkeit des Schiffes in Eichtonnen bzw. nach Bemessungsgrundlagen der Schifffahrtsanlagenverordnung 2008	0,024

<b>Winterstandsgeld</b>	
	EUR (netto)
je Tonne Tragfähigkeit (15.12. - 15.3.)	0,48

Die Verrechnung der Hafenentgelte erfolgt auf der Grundlage der §§ 68 und 70 des Schifffahrtsgesetzes 1997 (BGBl. Nr. 62/1997) in Verbindung mit den §§ 41 bis 51 der Schifffahrtsanlagenverordnung und jeweiliger Genehmigung durch den Magistrat Linz, Bezirksverwaltungsamt.

Zur Zahlung der Hafenentgelte sind der über das Fahrzeug oder den Schwimmkörper Verfügungsberechtigte und der Schiffsführer zur ungeteilten Hand verpflichtet.

## Umschlag und andere Dienstleistungen

[Preise für Umschlag und andere Dienstleistungen im Hafen Linz \(PDF, 479 kB\) \(https://www.linzag.at/media/dokumente/hafen\\_1/hafentarif-aktuell.pdf\)](https://www.linzag.at/media/dokumente/hafen_1/hafentarif-aktuell.pdf) gültig ab 1. 1. 2018

## Unsere Serviceleistungen

Wir bieten Ihnen eine sach- und qualitätsgerechte Lagerung von Gütern und Waren aller Art. Unsere Serviceleistungen stimmen wir gerne auf Ihre Wünsche ab.

Kommissionieren



*PREISE*

für Umschlag  
und andere Dienstleistungen

im

***HAFEN LINZ***

gültig ab 1. Jänner 2018

[www.hafenlinz.at](http://www.hafenlinz.at)



# H A F E N B E T R I E B

## **Betriebsleitung**

Regensburger Straße 7, 4020 Linz

Tel.: 3400/6940, 6900

Telefax: 3400/15-6903

## **Containerterminal (Umschlag, Lager, Transport, Zoll)**

Saxingerstraße 1a, 4020 Linz

Tel.: 3400/6946, 6941

Telefax: 3400/15-6916

## **Containerreparatur**

Industriezeile 41a, 4020 Linz

Tel.: 3400/5647

Telefax: 3400/15-6960

## **Umschlag**

Regensburger Straße 7, 4020 Linz

Tel.: 3400/6924

Telefax: 3400/15-6910

## **Infrastruktur und Technik**

Regensburger Straße 7, 4020 Linz

Tel.: 3400/6962, 0664/803406962

Telefax: 3400/15-6904

## **Hafenmeister**

Regensburger Straße 7, 4020 Linz

Tel.: 3400/6962, 0664/803406962

Telefax: 3400/15-6904

## **Hafenbahn**

Regensburger Straße 7, 4020 Linz

Tel.: 3400/6964, 0664/803406964

## **Lager – Österreichische Donaulager GmbH ([www.donaulager.at](http://www.donaulager.at))**

Industriezeile 35 c, 4020 Linz

Tel.: 3400/6040, 0664/803406040

## **Transporte – Österreichische Donaulager GmbH ([www.donaulager.at](http://www.donaulager.at))**

Industriezeile 35c, 4020 Linz

Tel.: 3400/6040, 0664/803406040

# TARIF - INHALTSVERZEICHNIS

	SEITE
Allgemeine Angaben	4 - 6
Allgemeine Bestimmungen	7 - 9
Direkter Wasserumschlag	10 - 13
Indirekter Wasserumschlag, Zuschläge	14 - 15
Personal- und Kranverrechnungssätze Sonstige Umschlagsbedingungen	15 - 16
Umschlagsentschädigung im Tankhafen	16
Sonstige Leistungen	17
Anschlussbahn	18
"MS Eduard"	19

# LINZ SERVICE GmbH H A F E N

## Allgemeine Angaben

### Anlagen für die Schifffahrt:

Der öffentliche Hafen der LINZ SERVICE GmbH besteht aus zwei Großanlagen:

**Handelshafen**, Einfahrt bei Strom-km 2130,7

**Tankhafen** (Industriebecken VII mit den Tankhafenbecken Ost und West, Einfahrt bei Strom-km 2128,1.

Gesamte Wasserfläche im Handelshafen	16 ha
Gesamte Wasserfläche im Tankhafen	23 ha
Uferlänge aller Hafenanlagen	7.899 m
davon senkrechte Kais	1.036 m
davon geböschte Ufer	6.863 m

### **Über uns**

Linz ist der größte Hafenplatz an der oberen Donau. Rund 4,3 Mio. t Güter werden im öffentlichen Linzer Hafen und im voestalpine-Werkshafen Jahr für Jahr umgeschlagen.

Durch gezielte Investitionen hat sich der Hafen Linz in den letzten Jahren zu einem hochmodernen logistischen Dienstleistungszentrum entwickelt. Auf dem rund 135 ha großen Areal - davon 39 ha Wasserfläche - bietet der Hafen Linz modernste Einrichtungen zum effizienten Transport und zur sicheren Lagerung von Gütern und Handelswaren. Durch die Kombination verschiedenster Transportwege und Transportmittel werden alle Anforderungen an Wirtschaftlichkeit, Sicherheit und Termintreue erfüllt.

## **Containerterminal**

Das rund 110.000 m<sup>2</sup> große Containerterminal liegt im Schnittpunkt wichtiger internationaler Verkehrsströme und bietet daher optimale Voraussetzungen für die Abwicklung von kombiniertem Verkehr zwischen Wasser, Schiene und Straße.

### **Unser Leistungsspektrum umfasst:**

- ❖ Umschlag und Lagerung von Containern, Wechselaufbauten und Sattelaufliegern mit modernen Umschlagsgeräten
- ❖ Organisation und Durchführung von LKW-Transporten – bei Bedarf mit Hilfe von Spezialequipment wie Kippchassis und Seitenlader
- ❖ Containerreparatur
- ❖ Be- oder Entladung von Containern (stuffing/stripping)
- ❖ Zollabfertigungen
- ❖ Anschlussmöglichkeiten für Reefer-Container (heizen/kühlen)
- ❖ Diverse Dienstleistungen

## **Lagerlogistik**

Mit unserer Tochterfirma **Österreichische Donaulager GmbH** ([www.donaulager.at](http://www.donaulager.at)) bieten wir optimale Voraussetzungen für die fachgerechte Lagerung von Gütern aller Art.

- ❖ Lagerhallen und Lagerhäuser (teilweise temperaturregelt)
- ❖ Gefahrgutlager mit 15.900 Palettenplätzen für alle gängigen ADR-Klassen
- ❖ Tiefkühl- und Kühllager mit 15.400 Palettenplätzen
- ❖ Regal- und Blocklagerung

Ständig angepasste IT-Systeme gewährleisten das FIFO-Prinzip sowie die Nachvollziehbarkeit aller Tätigkeiten und Prozesse. Den Lagerstand Ihrer Produkte können Sie laufend elektronisch abfragen.

## **Transportlogistik**

Wir sind europaweit mit Teil- und Komplettladungen unterwegs. Neben den normalen Transportleistungen sind wir insbesondere im Bereich von Gefahrguttransporten bzw. temperaturregelt (Thermo/Kühl/Tiefkühl) Transporten Spezialanbieter.

Unsere Transporteinheiten verfügen über ADR-Ausstattung und Sendungsverfolgung.

## **Handels- und Tankhafen**

Aufgrund der idealen Lage an den Verkehrswegen Wasser, Schiene und Straße sowie der Nähe zum Flughafen und zum Stadtzentrum werden in zwei Hafenbecken Massen- und Stückgüter umgeschlagen.

Das erforderliche Equipment wie Kräne bis zu 16 Tonnen Nutzlast, Teleskoplader und Stapler, Gleis- und Brückenwaagen und das erforderliche Personal garantieren eine sorgfältige, schnelle und flexible Abwicklung.

Im Tankhafen erfolgt der Umschlag, die Lagerung und die Verteilung von Mineralölprodukten. Die riesigen Tanklager mit einem Fassungsvermögen von 250.000 m<sup>3</sup> gewährleisten eine sachgerechte Lagerung und sind gleichzeitig Versorgungsreserve für ganz Oberösterreich. Nahezu alle namhaften Mineralölfirmen haben sich hier angesiedelt.

Im Tankhafen befindet sich auch der Standort eines Bunkerbootes zur Versorgung der Schifffahrt.

## **Individuelle Serviceleistungen**

Wir bieten Ihnen eine sach- und qualitätsgerechte Lagerung von Gütern und Waren aller Art. Unsere Serviceleistungen stimmen wir gerne auf Ihre Wünsche ab:

- ❖ Kommissionieren
- ❖ Sortieren
- ❖ Umpacken
- ❖ Labeln
- ❖ Assemblieren
- ❖ Inventieren
- ❖ Zollabfertigungen
- ❖ Bugsierschiff MS Eduard:
  - Bugsierdienste
  - Eisbrecherdienste
  - Ausflugsrundfahrten

## **Anschlussbahn Hafen Linz**

Auf unserer Anschlussbahn mit einer gesamten Gleislänge von rund 26 km (ohne Nebenanschießer) werden pro Jahr rund zwei Millionen Tonnen bzw. über 50.000 Waggons transportiert.

# *ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN*

## A) Wirksamkeit

Die in dieser Zusammenstellung angeführten Preise und Bedingungen treten mit 1. Jänner 2018 in Kraft. Der bisherige Tarif verliert gleichzeitig seine Wirksamkeit.

## B) Geltungsbereich und Geschäftsgrundlagen

Die "Allgemeinen Bestimmungen" einschließlich der darin enthaltener Preise, die gesondert aufliegenden "Allgemeinen Umschlags- und Lagerbedingungen" finden auf sämtliche Hafeneinrichtungen des öffentlichen Linzer Hafens Anwendung. Das Umschlags- und Lagerrecht im gesamten Hafenbereich steht ausschließlich der "LINZ AG-Hafen" = Linz Service GmbH für Infrastruktur und kommunale Dienste – Geschäftsbereich Hafen zu. In Ausnahmefällen kann die Ausübung des Umschlags- und Lagerrechtes sowie das Recht zur Ausübung anderer Dienstleistungen im öffentlichen Hafenbereich an Dritte gegen Entrichtung eines gesonderten Entgeltes übertragen werden. Für alle Verrichtungen des Hafenbetriebes im Verkehr mit Kaufleuten und Nichtkaufleuten, gleichgültig ob es sich um Speditions-, Fracht-, Umschlags-, Lager-, Kommissions- oder sonstige mit dem Speditions-gewerbe zusammenhängende Geschäftsverrichtungen handelt, werden von der "LINZ AG-Hafen" die "Allgemeinen Österreichischen Spediteurbedingungen (AÖSp)" in der geltenden Fassung zugrunde gelegt. Die "AÖSp" sind von der Bundeskammer der gewerblichen Wirtschaft veröffentlicht und können darüber hinaus über Anforderung gegen Kostenersatz zur Verfügung gestellt werden. Darüber hinaus gelten die Haftungsbestimmung gemäß Pkt. D)

### C) Verrechnung

Die vom Hafenbetrieb erbrachten Leistungen werden dem Auftraggeber in Rechnung gestellt. Der Hafenbetrieb ist berechtigt, Vorauszahlungen bis zur ungefähren Höhe des zu erwartenden Rechnungsbetrages zu verlangen. Die Mindestverrechnung für Umschlagsleistungen sind 1.000 kg, für Dienstleistungen im Lager 100 kg. Sämtliche Preise sind Nettopreise auf der Grundlage der derzeitigen Lohn- und Preissituation. Die jeweilige Umsatzsteuer wird auf der Rechnung gesondert ausgewiesen. Alle Rechnungen sind bei Fälligkeit ohne Abzug zu begleichen. Im Übrigen gelten die auf der Rechnung angeführten Zahlungsbedingungen. Bei Zahlungsverzug werden die zum jeweiligen Zeitpunkt marktüblichen Zinsen zusätzlich in Rechnung gestellt. Tritt die "LINZ AG-Hafen" in Vorlage, wird neben diesen Zinsen für Zölle, Frachten, Waggonstandgelder und sonstige Barvorlagen eine Vorlageprovision von drei Prozent auf die vorgeleisteten Zahlungen berechnet. Die "LINZ AG-Hafen" hat wegen aller fälligen und nicht fälligen Ansprüche, die ihr aus der Verrichtung ihrer Dienstleistungen gegenüber dem Auftraggeber zustehen, ein Pfand- und ein Zurückbehaltungsrecht an den in ihrer Verwahrung befindlichen Gütern. Bei Einzelgeschäften über fünftausend Tonnen im Wasserumschlag oder über fünfhundert Tonnen im Lagergeschäft sowie bei Geschäftsvermittlungen durch Spediteure kann ein Preisnachlass gewährt werden. Alle in der Preisliste enthaltenen Dienstleistungen beziehen sich auf die Normalarbeitszeit, die im Hafen Linz derzeit wie folgt festgelegt ist:

Umschlag, Lager	Montag - Donnerstag	7.00 - 12.00 Uhr
		12.30 - 16.00 Uhr
	Freitag	7.00 - 13.00 Uhr
Containerterminal	Montag - Freitag	5.00 - 20.00 Uhr

## D) Haftung

Für Schäden an Gütern, die bei der Lade- oder Löschtätigkeit, sowie während der Lagerhaltung entstehen, haftet die "LINZ AG-Hafen" ausschließlich im Rahmen der AÖSp und nur, wenn die Ursachen des Schadens in vorsätzlichem oder grob fahrlässigem Verschulden von Dienstnehmern des Hafens liegen. Für andere Sach- oder Personenschäden haftet die "LINZ AG-Hafen" im Rahmen der gesetzlichen Bestimmungen. Für Kosten, die aus nicht rechtzeitiger Be- oder Entladung von Güterschiffen, Waggons, Straßenfahrzeugen oder sonstigen Frachtbehältnissen entstehen, kommt der Hafenbetrieb nur dann auf, wenn Betriebsverschulden vorliegt. Vereinbarte Leistungen können bei Ereignissen wie höhere Gewalt, technischer Betriebsstörung (Kranerausfall, Staplerstillstand etc.), Nichtverfügbarkeit von Waggons oder Güterkähnen vermindert werden oder überhaupt entfallen, ohne dass der Hafenbetrieb dafür haftbar gemacht werden kann. In diesen Fällen, sowie auch bei Dispositionsängeln des Auftraggebers oder dessen Beauftragten haftet der Hafenbetrieb nicht für entstehende Kosten für Schiffswartezeiten, Waggonstandgelder oder Stehzeiten für Straßenfahrzeuge oder sonstige Transportbehältnisse.



Preise individuell auf Erfordernisse angepasst – Kalkulation nach Zeitaufwand

Umschlag nach Warengruppen in EUR je 1.000 Kilogramm

Direkter Umschlag (Entladung oder Beladung von Güterkähnen, in oder aus beigestellten Waggons, Straßenfahrzeugen oder sonstigen Transportbehältnissen)

	EUR
Pos.100 Güter aller Art	
101 Güter aller Art, handelsüblich verpackt, bis 40 Colli je 1.000 kg	19,30
102 Güter aller Art, handelsüblich verpackt, bis 20 Colli je 1.000 kg Kleinsendungen bis 5000 kg	14,50
103 Güter aller Art (anschlaggerecht) in "Bigbags", Großcollis, Kisten, Verschlägen sowie unitisierte Ladeein- heiten bis 1.000 kg, bzw. von 7 bis 12 m Länge Paletten bis 500 kg, geschrumpft	12,10
104 Güter aller Art in Kisten, Verschlägen, anschlaggerecht verpackt, von 1.001 bis 2.000 kg, Faßware, Ballenware (gepresst) Papier in Rollen, Pappe, Zellulose (trocken) Paletten von 501 bis 1.000 kg, geschrumpft	10,40
105 Maschinen, Maschinenteile anschlaggerecht verpackt	11,40

EUR

106 Güter aller Art in Kisten, Verschlügen, anschlaggerecht verpackt, von 2.001 bis 12.000 kg, Schnittholz, Bauholz, Spanplatten, in hubfähigen Bündeln	9,50
107 Glas in Kisten, Verschlügen	11,10
108 Güter aller Art Paletten über 1.000 kg	8,70
109 Güter aller Art in Kisten, Verschlügen, von 12.001 bis 15.000 kg, bzw. über 12 bis 18 m Länge	14,50
110 Güter aller Art in Kisten, Verschlügen, von 15.001 bis 20.000 kg, bzw. über 18 bis 24 m Länge	16,20
111 Güter aller Art von 20.001 bis 32.000 kg bzw. max. Dim. 12 m Länge 3,5 m Breite 2,5 m Höhe	19,50
112 Schwergutumschlag bis 200 Tonnen Mobilkran Mobilkraneinsätze werden über schrift- lichen Auftrag auf Rechnung des Auftraggebers organisiert. Die Kai- benützung wird gesondert in Rechnung gestellt.	

EUR

Pos.200 Metallwaren

201 Metallwaren in Barren, Blöcken, Rollen, (Coils) Form- und Profileisen, gebündelt Walzdraht in Bündeln, Rohre gebündelt, bis 12.000 kg Einzelgewicht bzw. bis 12 m Länge	6,40
202 wie Pos. 201 von 12.001 bis 15.000 kg Einzelgewicht bzw. über 12 bis 18 m Länge	9,70
203 wie Pos. 201 von 15.001 bis 20.000 kg Einzelgewicht bzw. über 18 bis 24 m Länge	12,80

EUR

Pos.300 Schüttgut lose, greiferfähig

301 Schüttgut lose, greiferfähig fein, Erze, Kies, Sand, Erde, etc.	3,60
302 Schüttgut lose, greiferfähig grob, Kohle, Erze, Bauxit, Magnesit, Zementklinker, etc.	4,00
303 Koks	4,40
304 sonstiges Schüttgut mit spezifischem Gewicht Schrott	lt. Anfrage
305 Düngemittel	4,00
306 Getreide	4,00
307 Futtermittel, geschrotet, palettiert	5,00

Pos.400 Zuschläge nach Warengruppen der  
Positionen 100, 200, 300

401 Indirekter Umschlag

Entladung von Gütern aus Güterkähnen,  
Verbringung auf Freilager oder gedeckte  
Zwischenlager im Kranbereich, Auslagerung  
der Güter und Beladung von Waggonen,  
Straßenfahrzeugen oder sonstigen  
Transportbehältnissen

Entladung von Gütern aus Waggonen, Straßen-  
fahrzeugen oder sonstigen Transportbehältnissen,  
Verbringung auf Freilager oder gedeckte Zwischen-  
lager im Kranbereich, Auslagerung und Beladung  
der Güter in Güterkähne

Zuschlag zu den Positionen 100, 200, 300 80 %

In diesem Zuschlag ist eine entgeltfreie  
Lagerdauer von 7 Kalendertagen enthalten.  
Ab dem 8. Kalendertag erfolgt eine Lager-  
verrechnung nach dem in diesem Tarif ent-  
haltenen Lagersätzen. Die Verfügbarkeit  
geeigneter Lagerflächen ist rechtzeitig zu  
vereinbaren.

402 Beladung von Güterkähnen nach Stauplan  
Zuschlag zu den Positionen 100 und 200

50 %

403 Messendfaktor

Für Güter ab dreimal messend wird, je  
einmal mehr messend, ein Zuschlag von  
auf den jeweiligen Umschlagssatz berechnet.

10 %

404 Überstundenzuschläge	
Angeforderte Dienstleistungen im Anschluss an die Normalarbeitszeit bis 22.00 Uhr werden mit einem Zuschlag von	35 %
auf den jeweiligen Umschlagssatz berechnet. Darüber hinausgehende Dienstleistungen bedürfen einer gesonderten Vereinbarung.	
	EUR
405 <u>Verrechnungssätze für Personal</u>	
Für Dienstleistungen, die nach Arbeitszeit abgerechnet werden, betragen die Verrechnungssätze je angefangene Arbeitsstunde und Mitarbeiter auf der derzeitigen Lohnbasis	
für Verladepersonal	45,00
Kranführer	55,00
Ladeaufsicht	54,00
Disponent	52,00
Bei beauftragten Überstunden im Anschluss an die Normalarbeitszeit bis 22.00 Uhr beträgt der Zuschlag	25 %
ab 22.00 Uhr Nachtstunden beträgt der Zuschlag	50 %
406 Verrechnungssätze für Kranleistungen	
Kranverladungen für Einzelstücke werden nach Zeitaufwand errechnet. Die Verrechnungssätze je angefangene halbe Stunde einschließlich Kranführer betragen auf der derzeitigen Lohn- und Preisbasis	
für Wippdrehkran und Mobilkran bis 6 to	85,50
für den Wippdrehkran bis 15 to sowie den Container- und Schwergutkran	108,50

Die Be- oder Entladung von Gütern, die im Tarif nicht genannt sind, ADR-Gütern, das Stauen von Containern, die seemäßige Verpackung und die seemäßige Stauung sind gesondert zu vereinbaren.

Die Umschlagspreise für Straßenfahrzeugladungen von oder auf Güterkähnen gelten nur für den Umschlag aus oder in offenen Einheiten. Nebenleistungen wie Auf- und Abplanen etc. werden nach den Verrechnungssätzen Position 405 berechnet. Bei direktem Umschlag hat der Auftraggeber für die kontinuierliche Bereitstellung der Fahrzeuge zu sorgen. Für anfallende Wartezeiten werden die bereitgestellten Arbeitskräfte gesondert berechnet.

Nebenleistungen wie besenreine Säuberung der Ladeflächen der Güterkähne, Waggonen oder sonstiger Transportbehältnisse, Auslegen mit Papier, Anbringen oder Abnehmen von Vorsatzwänden, Anbringen sonstiger Transportsicherungseinrichtungen, Verkeilen, Verdrahten, Etikettieren, Signieren, Collisiegelung, Anbringen von Zoll- und Transportverschlüssen etc., werden über Auftrag durchgeführt und nach Zeit- und Materialaufwand verrechnet.

Sind auf Verlangen des Auftraggebers oder auf behördliche Anordnung oder durch sonstige Umstände, auf die der Hafenbetrieb keinen Einfluss und die er nicht zu vertreten hat, Mehraufwendungen entstanden, so werden diese Kosten (Überstunden, Havarie- und Erschwerniszuschläge, Schiffsliege- und Waggonstandgelder, Zwischenlagerungs- und Entsorgungskosten etc.) gesondert verrechnet.

EUR

#### 407 Umschlagsentschädigung

Die Umschlagsentschädigung  
für die Ausübung des Umschlagsrechtes  
im Tankhafen beträgt je 1.000 kg

für Heizöl, Basisöl, Etyhlalkohol	0,513
für Dieselöl, Gasöl	0,923
für Benzin	1,322

EUR

Pos.700 Sonstige Leistungen

701 öffentliche Straßenfahrzeugverwiegung		22,92
702 Waggonverwiegung	dzt. lt.ÖBB-Tarif	
703 Tiefgangsvermessung je Güterschiff		136,00
704 Expeditionsentgelt bei Waggonversendungen (Waggonbestellung, Bezettelung, Avisierung) je Waggon		11,25
705 Tatbestandsaufnahme je Stück		10,00
706 Frachtbriefausstellung je Stück		10,00
707 Papiere, Porti, fixe Taxe		
Rechnungsbetrag bis	€ 75,00	10,00
Rechnungsbetrag bis	€ 200,00	14,50
Rechnungsbetrag über	€ 200,00	23,50
708 Palettenmiete je Palette und Kalendertag		0,24
709 Miete für Ölsperre je 20 Meter - Sektion und Einsatz		225,00
710 Infrastrukturabgabe Zwischenablage bei der Waage		53,00



Pos.800 Hafenbahn

siehe Homepage:

[www.hafenlinz.at](http://www.hafenlinz.at) - Anschlussbahn Hafen Linz

EUR

Pos.900 <u>Motorschiff "MS Eduard"</u> (Personenbeförderung bis höchstens 45 Personen)	
901 Schiffsverstellungen innerhalb der Normalarbeitszeit je Halbstunde ab und bis Ponton Handelshafen	135,50
902 Hafentrundfahrten im Rahmen der Schulaktion	199,50
903 Hafentrundfahrt Handelshafen	268,00
904 Große Hafentrundfahrt	390,00
905 Sonstige Schiffsfahrten in der Normalarbeitszeit je angefangene halbe Stunde	135,50
außerhalb der Normalarbeitszeit je angefangene halbe Stunde	153,50
906 Schiffsfahrten an Sonn- und Feiertagen je angefangene halbe Stunde	220,00
907 Stehzeit je angefangene halbe Stunde	58,50



**H A F E N**

**KREMS**

3500 K R E M S, Stadtgraben 13  
T E L. 02732/801810 - F A X 02732/80190679  
e-mail: hafen@kreams.gv.at  
http: //www.kreams.at  
ATU 1 6 2 3 3 7 0 6 - DVR 0 0 0 2 1 8 6

Herrn  
KR Hubert Mierka  
Mierka Donauhafen Krems & Co KG  
Hafenstraße 7 -9  
3500 Krems

Zahl:  
0010 – 2014 Mag. We

Bearbeiter:  
Mag. Gottfried Weber

DW:  
10

Datum:  
23. 1. 2014

Tarifordnung für Hafentgelte

Sehr geehrter Herr KR Mierka!  
Lieber Hubert!

In der Beilage übermittle ich die neue Tarifordnung für Hafentgelte sowie eine Kopie des Bescheides des Magistrates der Stadt Krems vom 13. 1. 2014 über die Genehmigung dieser Tarifordnung mit der Bitte diese im Hafensbereich durch Anschlag zu veröffentlichen.

Die Verrechnung der neuen Hafengebühren soll mit 1. 3. 2014 beginnen.

Mit freundlichen Grüßen

(Mag. Gottfried Weber)

Beilagen erwähnt

# Tarifordnung

## für Hafentgelte für die Benützung des Donauhafen Krems

### I Anwendung und Abgeltung

- 1) Für die Benutzung des Donauhafens Krems durch Wasserfahrzeuge oder Schwimmkörper können Hafentgelte nur auf Grund eines Tarifes, der gegenüber jedermann in gleicher Weise anzuwenden ist, gefordert oder vereinbart werden.
- 2) Durch die Entrichtung der Hafentgelte werden die Bereitstellung von Hafenanlagen und -einrichtungen, sowie solche Leistungen abgegolten, die im Zusammenhang mit der
  - a) Benutzung des Hafenbeckens einschließlich der Festmacheeinrichtungen zum Zwecke des Umschlages und des Stilliegens,
  - b) Benutzung der Abfall- und Altölsammelstellen,
  - c) Benutzung der für die Schiffsbesatzung bestimmten sanitären Anlage, sowie die Entnahme des Trinkwassers in dem Umfang, als es für den Reisebedarf der Schiffsbesatzungen erforderlich ist.
  - d) Eisfreihaltung des Hafens zwecks Gewährung eines gefahrlosen Ein- und Auslaufens der Wasserfahrzeuge und Schwimmkörper erbracht werden.
- 3) Bei der Entsorgung von Sondermüll (Bilgewässern etc) wird für die Entsorgung der Kontakt zu einem lokalen Sammler vermittelt.

### II Gliederung der Hafentgelte

Die Hafentgelte gliedern sich in das Ufergeld, das Winterstandsgeld und das Liegegeld.

### **III Ufergeld**

- 1) Das Ufergeld ist für die Benutzung des Hafens durch Wasserfahrzeuge und Schwimmkörper zu Umschlagszwecken zu entrichten. Für den Fall eines Umschlages von Wasserfahrzeug zu Wasserfahrzeug ohne Uferberührung (Schiftung) ist für jedes Fahrzeug nur das halbe Ufergeld zu entrichten.
- 2) Das Ufergeld bemisst sich nach der Menge der umgeschlagenen Güter in Tonnen und wird mit € 0,48 exkl. MWSt. je t Umschlagsgut festgesetzt. Für Rohschotter ermäßigt sich der Ufergeldsatz um € 0,24 auf € 0,24 exkl. MWSt. je t Umschlagsgut.

### **IV Winterstandsgeld**

- 1) Das Winterstandsgeld ist für die Benutzung des Hafens durch Wasserfahrzeuge und Schwimmkörper während der Winterstandszeit, das ist der Zeitraum vom 15. Dezember bis 15. März, zu entrichten.
- 2) Das Winterstandsgeld ist als einmaliger Betrag für die ganze Winterstandszeit zu entrichten. Sucht ein Wasserfahrzeug während der Winterstandszeit denselben Hafen mehrmals auf, so ist das Winterstandsgeld nur einmal zu entrichten.
- 3) Ist die Berechnung des Liegegeldes (Punkt V) für die Zahlungspflichtigen günstiger, so wird anstelle des Winterstandsgeldes das Liegegeld eingehoben.
- 4) Das Winterstandsgeld beträgt € 0,48 exkl. MWSt. je Einheit der Bemessungsgrundlage (Punkt VI).
- 5) Ist durch anhaltenden Frost im Anschluss an die mit 15. März endende Winterstandszeit die Ausfahrt des Wasserfahrzeuges oder Schwimmkörpers aus dem Hafen nicht möglich, so gilt das für den Winterstand bezahlte Entgelt bis zu dem Tage entrichtet, an dem ein Auslaufen möglich wird.

## **V Liegegeld**

- 1) Das Liegegeld ist für die Benutzung des Hafens durch Wasserfahrzeuge und Schwimmkörper aus anderen als aus den in den Punkten III und IV genannten Gründen zu entrichten.
- 2) Für die Benutzung des Hafens während einer Winterstandszeit oder entgeltfreien Liegezeit ist - vorbehaltlich der Bestimmungen des Punktes IV, Abs. 3 - kein Liegegeld einzuhoben.
- 3) Zur entgeltfreien Liegezeit zählt:
  - a) der Tag des Einlaufens in den Hafen sowie der darauffolgende Tag. Ist dieser Tag ein Sonntag oder gesetzlicher Feiertag, so endet die entgeltfreie Liegezeit mit Ablauf des nächstfolgenden Werktages;
  - b) die Zeit, die für den Umschlag erforderlich ist, sowie die Wartezeit auf den Umschlag oder die Zeit der Unterbrechung des Umschlages unter der Voraussetzung, dass die jeweilige Verzögerung nicht von dem über das Wasserfahrzeug oder den Schwimmkörper Verfügungsberechtigten (Schiffseigner) zu verantworten ist;
  - c) die Zeit für die Inanspruchnahme von Werften, Ausrüstungsbetrieben, Bunkerstationen udgl. im Donauhafen Krems, wenn das Wasserfahrzeug oder der Schwimmkörper sich auf der im Bereich dieser Betriebe befindlichen Wasserfläche aufhält.

## **VI Bemessungsgrundlage**

- 1) Bemessungsgrundlagen sind:
  1. für das Ufergeld die Menge der umschlagenen Güter in Tonnen;
  2. a für das Winterstands- und Liegegeld
    - aa) bei den für Gütertransporte bestimmten Wasserfahrzeugen deren größte Tragfähigkeit. Diese bemisst sich in Tonnen und ist aus dem Eichschein zu entnehmen. Ist ein solcher nicht ausgestellt, so ist die Bemessungsgrundlage in Kubikmeter wie folgt zu berechnen:  
größte Länge mal größte Breite mal Seitenlänge (gemessen auf halber Schiffslänge vom Hauptdeck bis zum Kiel) mal dem Koeffizienten 0,50;

- ab) bei den nicht für Gütertransporte bestimmten Wasserfahrzeugen, deren größte Wasserverdrängung bei tiefster zugelassener Eintauchung. Diese bemisst sich in Kubikmeter und ist dem Eichschein zu entnehmen. Der letzte Satz der lit. aa) gilt hier entsprechend.
  - ac) bei Schwimmkörpern, die von ihnen eingenommene Wasserfläche. Diese ist in Quadratmeter als Produkt aus größter Länge mal größter Breite zu berechnen;
2. b für das Liegegeld außerdem die Liegezeit, gemessen in Tagen.
3. Bei den Berechnungen nach Z. 1 und 2 sind angefangene Maßeinheiten (Tonnen, Kubikmeter oder Quadratmeter) nicht zu berücksichtigen. Angefangene Tage sind als ganze Tage zu berechnen.
- 2) Bei Fahrzeugen, deren größte Wasserverdrängung unter einem Kubikmeter liegt, ist abweichend von Abs. 1, Z. 3 das Winterstands- und Liegegeld für einen Kubikmeter zu berechnen.

## **VII Befreiungen**

Für die Benutzung des Donauhafens Krems im Sinne des Punktes I sind keine Entgelte einzuheben,

- 1) wenn es sich um folgende Wasserfahrzeuge bzw. Schwimmkörper handelt:
  - a) Fahrzeuge des Bundes, der Länder und der Gemeinden oder Fahrzeuge, die für Zwecke dieser Gebietskörperschaften verwendet werden.
  - b) Fahrzeuge des öffentlichen Hilfs- und Rettungsdienstes, sowie solche, die bei Unfällen und Katastrophen Hilfe leisten,
  - c) Fahrzeuge der Hafenverwaltung und solche, die Verstell- und Eisbrecherdienste leisten oder der Versorgung von Wasserfahrzeugen und deren Besatzung dienen, und
  - d) Schwimmkörper, die zur Ausrüstung des Hafens gehören;
- 2) wenn Güter aus Fahrzeugen der in Z. 1 lit a bis c bezeichneten Art oder in solche umgeschlagen werden;
- 3) wenn Leichterungen im Falle von Schiffshaverien vorgenommen werden müssen.

### **VIII Zahlungspflichtige**

Zur Zahlung der Hafentgelte wird der über das Wasserfahrzeug oder den Schwimmkörper Verfügungsberechtigte (Schiffseigner) und der Schiffsführer (§ 3 des Schifffahrtspolizeigesetzes) zur ungeteilten Hand verpflichtet.

### **IX Entstehen des Entgeltanspruches**

Der Entgeltanspruch entsteht, sobald das Wasserfahrzeug oder der Schwimmkörper im Hafen festgemacht hat und die betreffenden Schifffahrtsanlagen zum Zwecke des Umschlages, der Schutzgewährung oder zum Stillliegen benutzt werden.

### **X Fälligkeit der Hafentgelte**

Soweit nichts anderes vereinbart ist, werden die Hafentgelte fällig:

- a) das Ufergeld nach Beendigung des Umschlages und nach Erhalt des ausgestellten Bescheides (Rechnung),
- b) das Winterstands- und Liegegeld bei Verlassen des Hafens, längstens jedoch nach Ablauf von jeweils 30 Tagen Liegezeit und nach Erhalt des ausgestellten Bescheides (Rechnung).

### **XI Einsichtgewährung in die Schiffs- und Ladepapiere**

Die zur Zahlung des Hafentgeltes Verpflichteten (Punkt VIII) haben der Hafenverwaltung in die zur Berechnung des Hafentgeltes erforderlichen Schiffs- und Ladepapiere jederzeit Einsicht zu gewähren.

### **XII Erfassung der Wasserfahrzeuge und Schwimmkörper - Meldung**

Um die ordnungsgemäße Vorschreibung der Hafentgelte zu gewährleisten, sind die den Hafen benutzenden Wasserfahrzeuge und Schwimmkörper wie folgt zu erfassen:



1. Jedes Wasserfahrzeug und jeder Schwimmkörper, das (der) im Hafen festgemacht hat und die betreffenden Schifffahrtsanlagen zum Zwecke des Umschlages, der Schutzgewährung oder zum Stilliegen benutzt, ist vor Beginn der Anlagennutzung (bzw. zum ehestmöglichen Zeitpunkt) unter Vorlage der Schiffs- und Ladepapiere vom Schiffsführer oder dessen Stellvertreter an Bord bei der örtlichen Hafenverwaltung anzumelden und nach Ende der Anlagennutzung unter Angabe des nächsten Bestimmungsortes abzumelden.
2. Die An- und Abmeldung wird von der örtlichen Hafenverwaltung auf hierfür vorgesehenen amtlichen Drucksorten festgehalten, welche vom anmeldenden Schiffsführer oder dessen Stellvertreter an Bord zu unterfertigen sind. Das Original der ausgefertigten Drucksorten erhält der Schiffsführer, die Durchschriften verbleiben als Beleg bei der Hafenverwaltung.
3. Die Organe der örtlichen Hafenverwaltung sind berechtigt, die Landung des angemeldeten Wasserfahrzeuges oder Schwimmkörpers jederzeit, also vor, während und nach Lade-, Lösch- und Umschlagstätigkeit einzusehen und die Richtigkeit der Aus- und Einladeerklärungen auf ihnen geeignet erscheinende Weise zu überprüfen.
4. Wird vorstehenden Bestimmungen nicht entsprochen oder den Organen der Hafenverwaltung die jederzeitige Einsicht von Fahrzeug, Ladung etc. verwehrt, so werden die zu entrichtenden Entgelte durch die Hafenverwaltung nach Schätzung der Tonnage bzw. der Abmessungen des Wasserfahrzeuges oder Schwimmkörper bemessen.

### **XIII Maßgabe der Bestimmungen des Schifffahrtsanlagengesetzes**

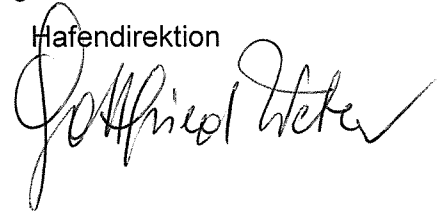
Die Erlassung der Tarifordnung für Hafentgelte für die Benutzung des Donauhafens Krems erfolgt nach Maßgabe der Bestimmungen des Schiffahrtsgesetzes 1990, BGBl. Nr. 87/1989, in Zusammenhalt mit der Schifffahrtsanlagenverordnung, BGBl. Nr. 334/1991, in der derzeit geltenden Fassung.

**XIV Inkrafttreten**

- 1) Vorliegende Tarifordnung für Hafententgelte für die Benutzung des Donauhafens Krems beschlossen in der Sitzung des Gemeinderates der Stadt Krems vom 11. Dezember 2013; GZ: KS-HAF-00/00/149-2013, tritt nach ordnungsgemäßer Kundmachung mit 01. 01. 2014 in Kraft.
- 2) Vorstehende Tarife wurden mit Bescheid vom 13.1.14, Zahl: KS-AN-4224/75/11-201 durch den Magistrat der Stadt Krems als Schifffahrtsbehörde genehmigt.
- 3) Alle früheren Tarife oder Festsetzungen von Gebühren für die Benutzung des Donauhafens Krems werden durch vorliegende Tarifordnung außer Kraft gesetzt.

Magistrat der Stadt Krems

Hafendirektion



Hafen Krems  
Stadtgraben 13  
3500 Krems

Bereich 1  
Anlagenrecht

Gaswerk-gasse 9  
3500 Krems

Tel.: +43 (0)2732/801-471  
Fax: +43 (0)2732/801-90431  
anlagenrecht@krems.gv.at  
www.krems.gv.at  
DVR: 0002186

GZ.: KS-AN-4224/75/11-2014

BearbeiterIn:  
Ing. Heinrich Redl  
Renate Rauscher

Hafen Krems  
Hafenentgelte für die Benützung des Hafens

Krems, am 13.1.2014

## Bescheid

### Spruch

Der Bürgermeister der Stadt Krems an der Donau als Schifffahrtsbehörde I. Instanz genehmigt dem Hafen Krems die Änderung der Hafenentgelte für die Benützung des Donauhafens Krems entsprechend dem Beschluss des Gemeinderates der Stadt Krems vom 11.12.2013 wie folgt:

Ufergeld I:	EUR 0,48	exkl. MWSt je Tonne Umschlagsgut
Ufergeld II:	EUR 0,24	exkl. MWSt je Tonne Rohschotter
Liegegeld:	EUR 0,024	exkl. MWSt je Tonne Tragfähigkeit (pro Tag)
Winterstandgeld:	EUR 0,48	exkl. MWSt je Tonne Tragfähigkeit (Winterstandzeit, das ist vom 15.12. bis 15.03.)

Diese Tarife sind durch Anschlag im Hafenbereich zu veröffentlichen.

#### Rechtsgrundlagen:

§§ 68, 70, 71 Abs 1 des Bundesgesetzes über die Binnenschifffahrt (Schifffahrtsgesetz - SchFG), BGBl I 62/1997 idF BGBl I 123/2005, iVm §§ 43 bis 48 der Schifffahrtsanlagenverordnung, BGBl 334/1991 idF BGBl II 241/2006.

### Begründung

Mit Antrag vom 11.12.2013, eingelangt am 23.12.2013, hat der Hafen Krems um die Erteilung der schifffahrtsrechtlichen Genehmigung der vom Gemeinderat der Stadt Krems an der Donau in seiner Sitzung vom 27.11.2013 geänderten Hafenentgelttarife für die Benützung des Donauhafens Krems angesucht.

Die Hafententgelte wurden entsprechend der gemäß § 70 Schifffahrtsgesetz erlassenen Verordnung bestimmt. Die Festlegung des Liegegeldes mit EUR 0,024 je Tonne Tragfähigkeit (pro Tag) ergibt sich aus § 48 Abs 2 der Schifffahrtsanlagenverordnung.

Nach Vorlage einer Ablichtung des Gemeinderatsbeschlusses vom 11.12.2013 per 23.12.2013, bzw. der Tarifordnung für Hafententgelte für die Benützung des Donauhafens Krems per 23.12.2013, war spruchgemäß zu entscheiden.

## Rechtsmittelbelehrung

### Rechtsmittelbelehrung

Sie haben das Recht, gegen diesen Bescheid Beschwerde an das **NÖ Landesverwaltungsgericht** erheben.

Damit die Beschwerde inhaltlich bearbeitet werden kann, muss sie

- binnen **vier Wochen** ab Zustellung schriftlich, telegrafisch, fernschriftlich, mit Telefax, im Wege automationsunterstützter Datenübertragung oder in jeder anderen technisch möglichen Weise beim **Magistrat der Stadt Krems an der Donau** eingebracht werden,
- diesen Bescheid sowie die belangte Behörde bezeichnen (bitte das Bescheidkennzeichen und den Absender angeben und den jeweiligen Spruchpunkt anführen),
- einen Antrag auf Änderung oder Aufhebung dieses Bescheides,
- Angaben zur rechtzeitigen Einbringung sowie
- einen begründeten Beschwerdeantrag enthalten.


Die Gebühr für die Beschwerde beträgt EUR 14,30.

### Hinweis:

Anbringen, die mit Telefax, im Wege automationsunterstützter Datenübertragung oder in jeder anderen technisch möglichen Weise binnen offener Frist eingebracht werden und außerhalb der Amtsstunden bei der Behörde einlangen, gelten als rechtzeitig eingebracht. Behördliche Entscheidungsfristen beginnen jedoch erst mit Wiederbeginn der Amtsstunden zu laufen.

Mit freundlichen Grüßen  
Für den Bürgermeister:

Ing. Heinrich Redl  
(elektronisch unterfertigt)

	<p>Dieses Dokument wurde amtssigniert.</p> <p>Informationen zur Prüfung der elektronischen Signatur und des Ausdrucks finden Sie unter: <a href="http://www.signaturpruefung.gv.at">www.signaturpruefung.gv.at</a> bzw. <a href="http://www.krems.gv.at/amtssignatur">www.krems.gv.at/amtssignatur</a></p>
---	--

## **ANNEX 3**

### **Port bylaws of the Danube ports**

The applicable port bylaw of the following port is available in this annex:

- ports of Enns.

*This annex was prepared as part of the Austrian legal report (D 3.2.2). The document is available in German language.*

## HAFENORDNUNG

*gültig per 01.01.2010*

Sehr geehrter Herr Kapitän!  
Sehr geehrte Damen und Herren in den Schiffsbesatzungen!

Herzlich Willkommen im Ennshafen!  
Nachstehend geben wir Ihnen einige Informationen sowie die im Ennshafen gültige Hafenumordnung bekannt:

### Allgemeines

Der Ennshafen liegt bei Donau Km 2112 rechtes Ufer, an der Mündung der Enns in die Donau. Sie befinden sich am linken Ufer der Enns auf dem Gebiet der Stadt ENNS, Bezirk Linz-Land/OÖ und am rechten Ufer der Enns auf dem Gebiet ENNSDORF, Bezirk Amstetten/NÖ.

### Hafenmeisterei

Für den Hafenbetrieb und die Schifffahrt ist der Hafenmeister zuständig. Seinen Anweisungen ist unbedingt Folge zu leisten.

#### Kontakt:

Herr Kapitän Robert Wanger - Handy +43-(0)664-5409886, UKW Funk Kanal 71, Tel. +43-(0)7223-84151-123, E-Mail: r.wanger@ennshafen.at

#### Bürozeiten:

Montag bis Donnerstag von 8.00 - 16.30 Uhr  
Freitag von 8.00 - 14.00 Uhr

Strom und Trinkwasser werden auf Anfrage beim Hafenmeister via PC freigegeben bzw. gesperrt. Die Verrechnung erfolgt mit der Ufergeldabrechnung oder kann auch an Ort und Stelle bar erfolgen.

### Wichtige Telefonnummern - Notrufe

FEUERWEHR  
122

POLIZEI  
133

RETTUNG  
144

Polizei Schifffahrt  
+43-(0)5-9133-4323

Polizei Enns-OÖ  
+43-(0)5-9133-4132

Polizei St. Valentin-NÖ  
+43-(0)5-9133-3113

Allg. Arzt  
+43-(0)7223-82467

Tierarzt  
+43-(0)7223-81444

Taxi  
+43-(0)7223-1718

## Umschlagbetriebe und Infrastruktur



- 1 Bernegger / TBS
- 2 Cemtec
- 3 Container Terminal Enns
- 4 Kühne & Nagel, Stuffing II
- 5 Rauch
- 6 Kühne & Nagel, Stuffing I
- 7 Primagaz
- 8 Logistikzentrum Ennschaffen
- 9 Galaxy Power
- 10 Personenschiffsanlegestelle
- 11 Kaindl
- 12 Linz AG
- 13 Kremsmüller
- 14 Wozabal
- 15 IML Wozabal
- 16 Biodiesel
- 17 Blomontan
- 18 Panasonic
- 19 Greiner
- 20 Riegler
- 21 Donau Metall
- 22 Danubia
- 23 Fixkraft
- 24 Rumpimayr
- 25 List
  
- 40 Lithos Industrial Minerals
- 41 Fuchshuber
- 42 Neumüller
- 43 Hofmann Transport-Service / GRT
- 44 GLS / RW Montage
- 45 GEM
- 46 Mitter
- 47 Salvagnini
- 48 Bevo
- 49 Tiefenbacher
- 50 Agglo Tech
- 51 Stein & Co / Keramik & Co
- 52 ISW
- 53 Pinox Genussbox
- 54 RoRo-Terminal
- 55 Karlinger
- 56 Holzmann
- 57 Beiselen
- 58 Bergs
- 59 Hasenöhrl

Kontakt Daten Infrastruktur	Lage - Kai	Kaimauer Länge in m	Poller	Strom	Trinkwasser	Müllcontainer
<b>Danubia Speicherei Ges.m.b.H.</b> Kontakt: Herr Georg Dobesberger, 4470 Enns, Industriehafenstraße 4 Tel.+43-7223-86385-0, Fax -11 <a href="mailto:dobesberger@danubia-speicherei.at">dobesberger@danubia-speicherei.at</a> <a href="http://www.danubia-speicherei.at">www.danubia-speicherei.at</a>  <u>Umschlaggeräte:</u> 40 t Dreh-Wipp-Kran, 16 t-Kran	11 + 12	370 m	1-19	380 V 32 A/h	x	x



<b>Kontakt Daten Infrastruktur</b>	Lage - Kai	Kaimauer Länge in m	Poller	Strom	Trinkwasser	Müllcontainer
<b>Fuchshuber Agrarhandel GmbH</b> Kontakt: Frau Mag. Daniela Fuchshuber 4482 Ennsdorf, Wirtschaftspark Str. 9 Tel. +43-7223-84708, Fax -84709 <a href="mailto:office@fuchshuber.com">office@fuchshuber.com</a> <a href="http://www.fuchshuber.com">www.fuchshuber.com</a>  <u>Umschlaggeräte:</u> Hydraulikbagger, Seilbagger	1	270 m	1-12	380 V 32 A/h	X	X
<b>Donausäge Rumplmayr GmbH&amp;CoKG</b> Kontakt: Herr Rudolf Rumplmayr, 4470 Enns, Industriefenstr. 8 Tel. +43-7223-85261, Fax -58265 <a href="mailto:info@ruru.at">info@ruru.at</a> , <a href="http://www.ruru.at">www.ruru.at</a>  <u>Umschlaggeräte:</u> Hydraulikbagger	14	230 m	1-14	X	X	X
<b>Neumüller Johann Ges mbH</b> Kontakt: Herr Mag. Johann Neumüller 4482 Ennsdorf, Wirtschaftspark Str. 5 Tel. +43-7223-80509-0, Fax -74 <a href="mailto:j.neumueller@eisen-neumueller.at">j.neumueller@eisen-neumueller.at</a> <a href="http://www.eisen-neumueller.at">www.eisen-neumueller.at</a>  <u>Umschlaggeräte:</u> Laufkran – wasserüberkragende Halle	4	275 m	1-16	X	X	X
<b>Rauch Recycling GmbH &amp; Co KG</b> Kontakt: Herr Mag. Gregor Holzmann 4470 Enns, Ennschafenstr. 51 Tel. +43-7223-81887-0, Fax -4 <a href="mailto:gregor.holzmann@rauch-recycling.com">gregor.holzmann@rauch-recycling.com</a> <a href="http://www.rauch-recycling.com">www.rauch-recycling.com</a>  <u>Umschlaggeräte:</u> Hydraulikbagger	20	200 m	1-15	X	X	X
<b>Hafenbecken Ost</b> Ro/Ro-Rampe Freilagerflächen	6-7	300 m	1-30	X	X	X
<b>Hafenbecken West</b> Containerbrückenkran Portalkräne, Reach-Stacker	18 +	750 m	1-33	X	X	



	19					
<b>Kontakt Daten Infrastruktur</b>	Lage - Kai	Kaimauer Länge in m	Poller	Strom	Trinkwasser	Müllcontainer
<b>Bunkerstation – Galaxy Powers</b> Kontakt: Konstantin Kolev 4470 Enns, Ennshafenstr. 59 Tel. +43-650-554 47 22 galaxypower.enns@gmail.com  Bunkerstation mit Bunkerboot						

**Geltende Rechtsvorschrift im Ennshafen**

**Wasserstraßenverkehrsordnung** vom 12. August 2005,  
248. Verordnung, Teil 6, Abschnitt 1 (**siehe Anlage**)

**Da es in der Wasserstraße Enns zu starken Wasserstandschwankungen und Strömungsgeschwindigkeiten kommen kann, sind folgende Punkte besonders zu beachten:**

**Zusatz zu WSVÖ § 40.05 AN- und ABMELDEN**

Jedes Motorschiff muss im Hafengebiet auf **VHF Kanal 71** erreichbar sein.

**Zusatz zu WSVÖ § 40.12 FESTMACHEN**

Die Verheftung von unbemannten Fahrzeugen an der Kaimauer muss zusätzlich mit einem Seil am Bug und am Heck auf dem Kaikantenpoller erfolgen.

Im gesamten Hafenbereich sind nur 2 reihige Verheftungen erlaubt.

Die Personenschiffsanlegestelle darf nur 1 reihig benutzt werden.

### **Zusatz zu WSVO § 40.23 UMSCHLAG**

An der Kaimauer dürfen die Poller nicht zum Abbremsen verwendet werden.

Für das Anlegen an der Kaimauer und während der Lade – Löschzeit müssen Reibhölzer verwendet werden.

Jedes Schiff hat sich an der Kaimauer so zu positionieren, dass sich im Bereich des Schiffes eine Treppe befindet.

### **Zusatz zu WSVO § 40.28 SCHUTZ und WINTERSTAND HOCHWASSER**

Bei **Hochwasserführung** der Enns ab Pegel 242,54, abzulesen an den Latten-Pegel auf Kai 1,4,6,11,18 u. 20 wird zusätzlich im kompletten Hafbereich Akustisch ( 2 Minuten Ton ) und Visuell ( Weißes Rundumlicht ) gewarnt, und sind folgende Punkte zu beachten:

- Die Warteländen sind zu räumen und Kaimauer oder Hafenbecken, laut Weisung des Hafenmeisters, aufzusuchen.
- Bei Kai 11 - Firma Danubia ist im Hochwasserzeitraum nur 1 reihig verheften erlaubt.
- Bei Kai 4 a - Fa. Neumüller ( überkragende Halle ) muss die Kaimauer bei Enns Pegel 244 geräumt werden.

### **VERHALTEN AUF KRAN - BAHNANLAGEN**

Im Bereich von Gleisen und Kranbahnen ist verboten:

- Auf Schienen oder Schienenteile zu steigen oder auf andere Teile der Gleisanlage zu treten, die kein sicheres Gehen oder Stehen ermöglichen,
- Sich unmittelbar vor, hinter oder unter Kran bzw. Schienenfahrzeugen aufzuhalten, die sich unvermutet in Bewegung setzen könnten,
- Schienenfahrzeuge an den dafür nicht vorgesehenen Stellen zu übersteigen bzw. unter Schienenfahrzeugen durchzukriechen,
- Sich zwischen rot – weiß oder gelb – schwarz gekennzeichneten Einbauten neben dem Gleis und bewegten Kran bzw. Schienenfahrzeugen aufzuhalten.

**VERHALTEN BEIM LADEN UND LÖSCHEN IM KRANBEREICH**

Während des Lade – bzw. Löschvorganges ist zu beachten:

- Nicht unter schwebender Last gehen oder stehen,
- Bevor man den Treppenaufgang verlässt, auf Kran achten,

3.22, 3.23, 3.27, 5.02, 6.21, 6.28 Z 13 lit. i, 6.28a, 6.30, 7.01 bis 7.04, 7.08, 11.01, 11.02 Z 1 und 2, 11.03, 11.05, 11.07 Z 1 bis 4, 11.08 Z 1 bis 11, 11.09, 11.10, 16.03, 16.04, 20.01 Z 1, 2 und 4 sowie des 6. Teils.

8. Für das Begegnen auf der österreichisch-deutschen Grenzstrecke gelten im Bereich von Strom-km 2205,560 bis Strom-km 2220,000 folgende Regelungen:

- a) Abweichend von § 6.04 müssen die Bergfahrer und die Talfahrer beim Begegnen ihren Kurs so weit nach Steuerbord richten, dass die Vorbeifahrt ohne Gefahr Backbord an Backbord stattfinden kann.
- b) Die Bergfahrer können verlangen, dass die Vorbeifahrt nach den Regeln des § 6.04 Steuerbord an Steuerbord stattfindet, wenn sie zu einer Nebenwasserstraße, einem Hafen, einem Lade- und Löschplatz, einer Landebrücke oder einem Liegeplatz am rechten Ufer fahren, von einer am rechten Ufer gelegenen Lade-, Lösch-, Anlege- oder Liegestelle abfahren oder aus einer Nebenwasserstraße oder einem Hafen am rechten Ufer ausfahren wollen. Dies gilt nur, wenn sie sich zuvor vergewissert haben, dass ihrem Verlangen ohne Gefahr entsprochen werden kann.

**§ 30.02** Vorschriften für die österreichisch - slowakische Grenzstrecke (Strom-km 1880,26 bis 1872,70)

1. Überschreitet der Wasserstand der Donau 770 cm am Pegel Bratislava, so ist die Schifffahrt unbeschadet des § 20.01 verboten.
2. Die Abhaltung von Veranstaltungen (§ 11.09) sowie das Wasserschifffahren und ähnliche Sportarten (§ 16.03) sind verboten.
3. Das Verbot der Z 2 gilt nicht für Veranstaltungen, für die eine Bewilligung der zuständigen slowakischen Behörde vorliegt.
4. Darüber hinaus gelten auf der österreichisch-slowakischen Grenzstrecke von den ausdrücklich nur in Österreich anwendbaren Bestimmungen des 2. Teils sowie den Bestimmungen des 3. Teils nur die folgenden Bestimmungen: §§ 3.27, 5.01, 5.02, 6.30, 7.01 bis 7.04, 7.08, 10.03, 11.02, 11.03 Z 1, 11.04, 11.09, 11.10 und 15.01.

**§ 30.03** Kontrollen durch den öffentlichen Sicherheitsdienst und die Zollverwaltung  
Organe des öffentlichen Sicherheitsdienstes und der Zollverwaltung sind ermächtigt, in das Bundesgebiet einfahrenden und aus dem Bundesgebiet ausfahrenden Fahrzeugen über UKW-Schiffsfunk auf Kanal 10 die schifffahrtspolizeiliche Anordnung zum Festmachen an einer der Grenzkontroll- bzw. Zollländern zwischen

- a) Strom-km 1878,870 und 1879,170, rechtes Ufer,
- b) Strom-km 1889,320 und 1889,720, rechtes Ufer,
- c) Strom-km 1916,800 und 1917,150, linkes Ufer, und
- d) Strom-km 1931,170 und 1931,560, rechtes Ufer,

zu erteilen. Diese Anordnung muss so rechtzeitig erfolgen, dass ein gefahrloses Festmachemanöver möglich ist, spätestens jedoch bis zum Einfahren des Fahrzeugs in den Länderebereich.

## **6. Teil Hafenordnung**

### **1. Kapitel Öffentliche Häfen**

**§ 40.01** Verhalten im Hafengebiet

Personen haben sich im Hafengebiet so zu verhalten, dass

- a) die Sicherheit der Schifffahrt oder von Personen nicht beeinträchtigt werden,
- b) die Flüssigkeit des Verkehrs der gewerbsmäßigen Schifffahrt nicht beeinträchtigt wird,
- c) Schifffahrtsanlagen und deren Einrichtungen nicht beschädigt, verunreinigt oder in ihrem Gebrauch beeinträchtigt werden und
- d) das Gewässer nicht verunreinigt wird.

**§ 40.02** Auskunftspflicht



Den Schifffahrtsaufsichtsorganen ist auf Verlangen über den Zweck und die voraussichtliche Dauer der Hafenenutzung und über die Art der Ladung der Fahrzeuge Auskunft zu erteilen sowie Einsicht in die Frachtpapiere zu gewähren.

#### **§ 40.03** Beschränkungen für das Einlaufen in Häfen

1. Fahrzeuge, Schwimmkörper oder schwimmende Anlagen,
  - a) die zu sinken drohen,
  - b) die brennen,
  - c) bei denen Brandverdacht besteht oder nach einem Brand nicht mit Sicherheit feststeht, dass der Brand völlig gelöscht ist,
  - d) die drei blaue Lichter oder drei blaue Kegel gemäß § 3.14 Z 3 führen oder gefährliche Güter der Klasse 7 gemäß ADN an Bord haben,
  - e) die zum Verschrotten bestimmt sind oder
  - f) die im Rahmen eines Sondertransports fortbewegt werden,
 dürfen nur mit ausdrücklicher Erlaubnis der Schifffahrtsaufsichtsorgane in einen Hafen einlaufen.
2. Die Schifffahrtsaufsichtsorgane haben in den in Z 1 genannten Fällen das Einlaufen zu untersagen, wenn dadurch die Sicherheit der Schifffahrt oder von Personen, die Flüssigkeit des Verkehrs der gewerbsmäßigen Schifffahrt oder der Hafen bzw. dessen Betrieb beeinträchtigt oder gefährdet werden. In den Fällen der Z 1 lit. a, e und f darf das Einlaufen nicht untersagt werden, wenn dies für die Zufahrt zu einer im Hafen befindlichen Schiffswerft oder Werkstätte oder zu einem Abwrackbetrieb erforderlich ist oder die Gefahr des Sinkens durch eine rasche Entladung beseitigt werden kann.
3. Tritt ein Schaden oder einer der in Z 1 lit. a bis c genannten Umstände erst im Hafen ein, so ist dies unverzüglich dem nächsten erreichbaren Schifffahrtsaufsichtsorgan zu melden.
4. Sportfahrzeuge und Schwimmkörper dürfen, ausgenommen Not- und Winterstand, in einen öffentlichen Hafen nur mit ausdrücklicher Erlaubnis des zuständigen Schifffahrtsaufsichtsorgans eingebracht werden. Die Erlaubnis darf nur erteilt werden, wenn es der für andere Fahrzeuge, den Umschlag und den Verkehr im Hafen erforderliche Platz zulässt.
5. Flöße dürfen in einen öffentlichen Hafen nur eingebracht werden, wenn in diesem eine Anlage zum Auflösen von Flößen und zum Holzumschlag besteht.

#### **§ 40.04** Überbelegung des Hafens

1. Öffentliche Häfen können durch schifffahrtspolizeiliche Weisung gesperrt werden, wenn dies im Hinblick auf die Belegung des Hafens, die Durchführung des Umschlags oder die Flüssigkeit des Verkehrs der gewerbsmäßigen Schifffahrt erforderlich ist.
2. Unter den Voraussetzungen der Z 1 können Fahrzeuge, die im Hafen liegen, ohne zu laden oder zu löschen, sowie Schwimmkörper durch schifffahrtspolizeiliche Weisung aus dem Hafen verwiesen werden; dies gilt nicht für Not- und Winterstand.

#### **§ 40.05** An- und Abmelden

1. Fahrzeuge und Schwimmkörper gemäß § 40.03 Z 1 und 4 sind vor dem Einlaufen in einen öffentlichen Hafen beim nächsten erreichbaren Schifffahrtsaufsichtsorgan anzumelden und vor dem Auslaufen wieder abzumelden.
2. Andere Fahrzeuge und Schwimmkörper sind nach dem Einlaufen in einen öffentlichen Hafen bei der Hafenverwaltung anzumelden und vor dem Auslaufen wieder abzumelden. Die Hafenverwaltung hat die Meldungen mindestens ein Jahr aufzubewahren und der Schifffahrtsaufsicht Einsicht zu gewähren.
3. Bei der Anmeldung sind für Fahrzeuge, die mit gefährlichen Gütern beladen sind oder beladen waren und deren Tanks noch nicht gasfrei sind, genaue Angaben über Art und Menge der Ladung bzw. früheren Ladung zu machen.
4. Keiner An- und Abmeldung bedürfen
  - a) Fahrzeuge, die für Zwecke der Rettung oder Hilfeleistung verwendet werden,
  - b) Feuerlöschfahrzeuge,
  - c) Fahrzeuge der Schifffahrtsaufsicht und des öffentlichen Sicherheitsdienstes,
  - d) Fahrzeuge der Hafenverwaltung,
  - e)

Fahrgastschiffe, die im Hafen eine für den Fahrgastverkehr bestimmte Landungsanlage anlaufen,

f) Sportfahrzeuge, denen ein ständiger Liegeplatz im Hafen zugewiesen wurde.

5. Fahrzeuge für das Bugsieren im Hafenbereich sind bei Beginn der Verwendung anzumelden und nur abzumelden, wenn sie länger als zwei Monate nicht im Hafen verwendet werden.

#### **§ 40.06** Betreten der Fahrzeuge

Schiffsführer und Personen, unter deren Obhut Fahrzeuge, Schwimmkörper oder Anlagen gestellt sind, haben Schiffsfahrtsaufsichtsorganen, die in Wahrnehmung ihrer Aufgaben Fahrzeuge, Schwimmkörper oder Anlagen betreten müssen, dies zu ermöglichen und ihnen erforderlichenfalls dabei behilflich zu sein.

#### **§ 40.07** Benützungsbefreiungen

In öffentlichen Häfen

a) sind Baden, Schwimmen und Sporttauchen verboten; dies gilt nicht für Teile des Hafens, die ausdrücklich von der Hafenverwaltung dazu bestimmt und gekennzeichnet sind;

b) dürfen zugefrorene Wasserflächen nicht ohne zwingenden Grund betreten werden;

c) ist das Fischen mit Netzen, Reusen oder Fischkästen oder von einem Fahrzeug oder Schwimmkörper aus verboten;

d) dürfen Sportfahrzeuge nur mit Erlaubnis der Hafenverwaltung eingesetzt oder aus dem Wasser genommen werden.

#### **§ 40.08** Reinhaltung des Hafens

1. In Fahrzeugen oder Schwimmkörpern eingebaute Abortanlagen, deren Abfluss direkt in das Wasser mündet, dürfen während des Aufenthalts im Hafen nicht benützt und Abwassertanks von Fahrzeugen nicht in den Hafen entleert werden.

2. Gelangen wassergefährdende Stoffe in das Gewässer oder auf das Ufer, so sind der Betreiber der Umschlagsanlage und der Schiffsführer bzw. die Person, unter deren Obhut Fahrzeuge, Schwimmkörper oder Anlagen gestellt sind, gleichermaßen verpflichtet, dies unverzüglich der Hafenverwaltung zu melden. Darüber hinaus haben sie unverzüglich alle Maßnahmen zur Beseitigung der Verunreinigung zu treffen.

#### **§ 40.09** Verhalten bei Gefahr

1. Beobachtungen über den Ausbruch eines Brandes auf Fahrzeugen, Schwimmkörpern oder Anlagen sind unverzüglich der Feuerwehr, dem nächsten erreichbaren Schiffsfahrtsaufsichtsorgan und der Hafenverwaltung zu melden.

2. Im Fall eines Brandes sind Fahrzeuge und Schwimmkörper unverzüglich aus dem Gefahrenbereich zu verholen und deren Luken zu schließen, soweit dies nicht wegen der damit verbundenen Gefährdung unzumutbar ist.

3. Unfälle an Bord, Beschädigungen an Fahrzeugen, Schwimmkörpern oder Anlagen, sonstige Havarien oder das Sinken von Fahrzeugen oder Schwimmkörpern sind unverzüglich dem nächsten erreichbaren Schiffsfahrtsaufsichtsorgan und der Hafenverwaltung zu melden.

#### **§ 40.10** Schleppen, Schieben und Verholen der Fahrzeuge

1. Fahrzeuge dürfen, ausgenommen Notfälle, im Hafen nur dann schleppen oder schieben, wenn sie dafür behördlich zugelassen sind. Mit Schlepphaken ausgerüstete Fahrzeuge müssen die Schleppseile auch bei vollem Trossenzug loswerfen können. Diese Bestimmungen gelten nicht für das Schleppen oder Schieben von Kleinfahrzeugen.

2. Zum Verholen anderer Fahrzeuge dürfen nur Fahrzeuge verwendet werden, die unter Berücksichtigung der Raum- und Verkehrsverhältnisse des Hafens alle erforderlichen Manöver sicher durchführen können.

3. Verholarbeiten sind so durchzuführen, dass dadurch die Flüssigkeit des Verkehrs so wenig wie möglich beeinträchtigt wird.

4. Auf einem geschleppten Fahrzeug muss während des Verholens das Ruder besetzt sein; für die Einhaltung dieser Bestimmung ist der Schiffsführer des verholenden Fahrzeugs verantwortlich.

5. Fahrzeuge und Schwimmkörper müssen sich, wenn sie im Hafen nicht sicher manövrieren können, ausreichender Schlepphilfe bedienen.
6. Fahrzeuge ohne wirksame Ruder sowie Schwimmkörper müssen beim Verholen geschoben oder längsseits gekuppelt werden.
7. Das Schleppseil zwischen geschleppten Fahrzeugen und dem schleppenden Fahrzeug darf nicht ohne gegenseitige Verständigung losgeworfen werden.
8. Verbände sind über schiffahrtspolizeiliche Weisung aufzulösen, wenn dies im Hinblick auf die Belegung des Hafens, die Durchführung des Umschlags oder die Flüssigkeit des Verkehrs der gewerbsmäßigen Schifffahrt erforderlich ist.

#### **§ 40.11 Liegeplätze**

1. Liegeplätze sind von Schifffahrtsaufsichtsorganen zuzuweisen; sie dürfen nur mit deren Einverständnis gewechselt werden. Dies gilt nicht für Liegeplätze auf Wasserflächen, die zu Schiffswerften, Reparatur- und Ausrüstungswerkstätten oder Abwrackbetrieben gehören.
2. Fahrzeuge sind über schiffahrtspolizeiliche Weisung an einen anderen Liegeplatz zu verholen, wenn dies im Interesse der Sicherheit der Schifffahrt oder von Personen, der Ordnung der Schifffahrt, der Flüssigkeit des Verkehrs der gewerbsmäßigen Schifffahrt oder der Durchführung des Umschlags erforderlich ist.

#### **§ 40.12 Festmachen**

1. Fahrzeuge und Schwimmkörper sind an den dazu bestimmten Einrichtungen oder an daran festgemachten Fahrzeugen festzumachen. Die Verheftung ist erforderlichenfalls zu überwachen und den Wasserstandsschwankungen sowie den Tauchungsänderungen beim Laden und Löschen anzupassen.
2. Fahrzeuge und Schwimmkörper müssen fest und sicher und so festgemacht werden, dass die Verheftung leicht gelöst werden kann und das Loswerfen anderer Fahrzeuge so wenig wie möglich behindert wird.
3. Die Verheftung hat so zu erfolgen, dass der Verkehr auf dem Wasser, den Wegen entlang dem Ufer sowie auf Treppen und Steigleitern so wenig wie möglich behindert wird. Gefahrenstellen auf Fahrzeugen bzw. Schwimmkörpern sind erforderlichenfalls entsprechend zu kennzeichnen und bei Dunkelheit zu beleuchten.
4. Beiboote dürfen nur dicht vor oder hinter den Fahrzeugen und nur landseitig festgemacht werden.

#### **§ 40.13 Beaufsichtigung der Fahrzeuge**

1. Abweichend von § 7.08 Z 1 bis 3 gelten in Häfen für alle stillliegenden Fahrzeuge bzw. Schwimmkörper nur die Bestimmungen über Aufsichtspersonen (§ 7.08 Z 4).
2. Wenn von einem Schifffahrtsunternehmen im Hafen eine aus mehreren Aufsichtspersonen bestehende Hafenmannschaft unterhalten wird, so ist den Schifffahrtsaufsichtsorganen nur der Name des Vorgesetzten der Hafenmannschaft zu melden.

#### **§ 40.14 Verwendung von Ankern, Trossen, Seilen und Ketten**

1. Im Hafen sind die Anker klar zum Fallen zu halten; sie müssen sich in einer Lage befinden, die eine Beschädigung anderer Fahrzeuge oder von Anlagen ausschließt. Das Schleifenlassen von Ankern, Trossen oder Ketten ist nur bei der Überheckfahrt erlaubt.
2. Seile oder Ketten dürfen von Fahrzeugen bzw. Schwimmkörpern nur vorübergehend und nur soweit ausgebracht werden, als es für Schiffsmanöver, Bauarbeiten oder Baggerungen unbedingt erforderlich ist. Bei Hochwasser dürfen Seile auch quer über das Hafenbecken gespannt werden, soweit es die Sicherheit der Fahrzeuge bzw. Schwimmkörper erfordert.
3. Ausgebrachte Seile oder Ketten sind zu bezeichnen, sofern durch sie die Schifffahrt gefährdet werden kann. Sie sind einzuholen oder auf den Grund zu fieren, wenn es der Schiffsverkehr erfordert.

#### **§ 40.15 Loswerfen**

Festgemachte Fahrzeuge bzw. Schwimmkörper dürfen ohne Einverständnis des Schiffsführers oder der Aufsichtsperson nur bei drohender Gefahr losgeworfen werden; in diesem Fall ist dies

unverzüglich dem Schiffsführer oder der Aufsichtsperson und dem nächsten erreichbaren Schifffahrtsaufsichtsorgan zu melden.

#### **§ 40.16** Gebrauch der Propulsionsorgane

1. Auf festgemachten Fahrzeugen dürfen die Propulsionsorgane im Hafen nur in Gang gesetzt werden
  - a) zur Erprobung der Antriebsmaschine oder zur Pfahlzugprobe an Plätzen, die die Hafenverwaltung hierzu bestimmt hat,
  - b) zur üblichen, kurzen Erprobung vor dem Ablegen, wenn
    - aa) das Fahrzeug keine Grundberührung hat,
    - bb) die Propulsionsorgane langsam laufen,
    - cc) durch den Gebrauch der Propulsionsorgane möglichst keine nachteiligen Veränderungen der Hafensohle verursacht werden und
    - dd) andere Fahrzeuge nicht gefährdet werden können.
2. Während der Erprobung muss ein Besatzungsmitglied am Heck stehen, andere Fahrzeuge bei Annäherung warnen und nötigenfalls das Stoppen der Maschine veranlassen.

#### **§ 40.17** Landgang

1. Liegen mehrere Fahrzeuge nebeneinander, so ist das Legen von Landstegen, das Verbringen von Versorgungsgütern und der Landgang beruflich an Bord tätiger Personen über die dem Ufer näher liegenden Fahrzeuge zu dulden.
2. Für das Betreten von Fahrzeugen durch beruflich an Bord tätige Personen ist ein sicherer Zugang herzustellen.

#### **§ 40.18** Gebrauch von Feuer auf Fahrzeugen

In gedeckten Laderäumen und in der Nähe offener Ladeluken gedeckter Laderäume sind der Gebrauch von Feuer und offenem Licht sowie das Rauchen verboten.

#### **§ 40.19** Sicherung von Leitungen

Ausmündungen von Leitungen (z. B. für Wasser, Dampf, Pressluft, Übergabe von umweltgefährdenden Stoffen) an Bord sind so zu sichern, dass Personen, andere Fahrzeuge oder Schwimmkörper, Güter oder Uferanlagen nicht gefährdet oder beschädigt und dass Gewässer nicht verschmutzt werden können.

#### **§ 40.20** Andere Benützung der Hafengewässer

Reparaturen an Fahrzeugen dürfen außerhalb der zu Schiffswerften, Reparatur- oder Ausrüstungswerkstätten gehörenden Wasserflächen des Hafens nur soweit vorgenommen werden, als dadurch die Sicherheit der Schifffahrt und von Personen und die Flüssigkeit des Verkehrs nicht beeinträchtigt werden.

#### **§ 40.21** Verkehr im Hafen

1. Fahrzeuge, die in den Hafen einfahren wollen, dürfen unter Beachtung allfälliger Schifffahrtszeichen zur Regelung der Ein- und Ausfahrt erst dann in die Hafeneinfahrt einfahren, wenn ausfahrende Fahrzeuge die Einfahrt verlassen haben.
2. Die Hafeneinfahrt darf nur dann gleichzeitig in beiden Richtungen durchfahren werden, wenn sie für ein gefahrloses Begegnen ausreichend Platz bietet.
3. Fahrzeuge mit Maschinenantrieb dürfen im Hafen nicht mehr als die zur sicheren Steuerung erforderliche Antriebskraft anwenden.
4. Sportfahrzeuge dürfen den Hafen nur zum Anlaufen oder Verlassen ihres Liegeplatzes befahren.

#### **§ 40.22** Liegeordnung

1. Liegen Fahrzeuge an einer feststehenden Umschlagsanlage (Pumpenstation, Sackrutsche usw.), ist der zum Verholen des Fahrzeugs während des Umschlags erforderliche Raum von anderen Fahrzeugen freizuhalten.



2. Die Liegeplätze an Umschlagsanlagen sind für Fahrzeuge bestimmt, die laden oder löschen. Soweit diese Liegeplätze nicht für den Umschlag benötigt werden, dürfen auch andere Fahrzeuge dort stillliegen.

#### **§ 40.23 Umschlag**

1. Fahrzeuge dürfen zum Umschlagen nur an dafür bestimmten Stellen anlegen.
2. Fahrzeuge, welche Stückgut befördern und nach einem Fahrplan verkehren, sind beim Umschlag vorzuziehen; ansonsten gilt für die Reihenfolge der Zeitpunkt des Einlaufens. Die Schiffsführer oder Verfügungsberechtigten der Fahrzeuge und die Umschlagsunternehmen dürfen jedoch eine andere Reihenfolge vereinbaren.
3. Abweichend von den Bestimmungen der Z 2 ist der Umschlag von gefährlichen Gütern gemäß ADN, die wegen ihrer Beschaffenheit oder ihrer ungenügenden oder beschädigten Verpackung die Sicherheit beeinträchtigen können, und das Entladen leck gewordener Fahrzeuge, die zu sinken drohen, ehestmöglich und außerhalb der Reihenfolge vorzunehmen.

#### **§ 40.24 Gefährdung durch Gegenstände beim Umschlag**

Fallen beim Umschlag Gegenstände in das Wasser, welche die Schifffahrt gefährden können, so ist umgehend für die Warnung der anderen Fahrzeuge im Hafen zu sorgen und die Hafenverwaltung zu benachrichtigen.

#### **§ 40.25 Fahrzeuge mit gefährlichen Gütern**

1. Fahrzeuge mit gefährlichen Gütern gemäß ADN müssen so festgemacht werden, dass der Bug des Fahrzeugs zur Hafenausfahrt weist.
2. Bei Dunkelheit oder beschränkten Sichtverhältnissen dürfen Fahrzeuge, die drei blaue Lichter oder drei blaue Kegel gemäß § 3.21 führen, nur von Hand oder mit Winden verholt werden.

#### **§ 40.26 Tankhäfen**

1. In Wien und Linz dürfen Fahrzeuge, die mit entzündbaren flüssigen Stoffen beladen sind oder beladen waren und deren Tanks noch nicht gasfrei sind, nur in die Tankhäfen (Hafen Wien-Lobau bzw. Tankhafen Linz - Hafenbecken Ost und West) einlaufen. Von diesem Verbot sind Fahrzeuge ausgenommen, die
  - a) zur Versorgung von Fahrzeugen mit Treib- oder Betriebsstoffen bzw. zur Übernahme von wassergefährdenden Stoffen (§ 31a des Wasserrechtsgesetzes 1959) in den Hafen einlaufen,
  - b) keine entzündbaren flüssigen Stoffe mit einem Flammpunkt unter 55 °C befördern und
  - c) für die Versorgung von Fahrzeugen mit Treib- oder Betriebsstoffen bzw. die Übernahme von wassergefährdenden Stoffen zugelassen sind.
2. In Tankhäfen dürfen Fahrzeuge, die mit einem Maschinenantrieb ausgestattet sind, nur verwendet werden, wenn deren Antriebsmaschine mit Brennstoff mit einem Flammpunkt von mehr als 55 °C betrieben wird. Die Auspuffanlage der Antriebs- und Decksmaschinen sowie Rauchabzüge auf solchen Fahrzeugen müssen so gebaut oder ausgestattet sein, dass keine Funken austreten können. Das Befahren von Tankhäfen mit Dampfschiffen ist verboten.
3. Fahrzeuge, die mit einem Maschinenantrieb ausgestattet sind, und Verbände dürfen Tankhäfen gemäß Z 1 nur befahren, um Fahrzeuge zu bringen oder abzuholen, Treibstoff zu übernehmen, wassergefährdende Stoffe in die dafür bestimmten Aufnahmeeinrichtungen einzubringen oder Wasserbauarbeiten durchzuführen; ihr Aufenthalt im Hafen ist auf die dafür erforderliche Zeit beschränkt. Dies gilt nicht für Fahrzeuge des Bugsierdienstes.
4. Abgesehen von den Fällen der Z 3 dürfen nur Fahrzeuge in Tankhäfen einlaufen, die die Benützung einer am Hafen gelegenen Schifffahrtsanlage entsprechend deren bewilligtem Verwendungszweck beabsichtigen.
5. In Tankhäfen ist auf allen Fahrzeugen während des Umschlags von entzündbaren flüssigen Stoffen mit einem Flammpunkt von nicht mehr als 55 °C, des Entgasens und der Reinigung von Tanks oder Laderäumen, in denen solche Stoffe geladen waren, verboten,
  - a) zu rauchen oder Feuer oder offenes Licht zu gebrauchen,
  - b) auf Deck oder in Laderäumen elektrische Handlampen oder tragbare elektrische Lampen zu benützen, die nicht explosionsgeschützt sind und bei denen das Auswechseln der Glühlampen nicht ausschließlich in spannungslosem Zustand erfolgen kann,
  - c)

elektrische Heizapparate zu benützen, die nicht ausdrücklich für diesen Verwendungszweck zugelassen sind,

- d) mit funkenbildenden Werkzeugen an Deck zu hantieren,
- e) Maschinen zu verwenden, die mit Brennstoff mit einem Flammpunkt von nicht mehr als 55 ° C betrieben werden,
- f) wirksame Zündquellen mitzuführen.

Diese Verbote gelten auch, wenn noch nicht entgaste Tanks oder Laderäume geöffnet werden.

#### **§ 40.27 Schutz und Winterstand**

1. Fahrzeuge und Schwimmkörper dürfen,
  - a) während die Schifffahrt wegen Hochwassers (§ 20.01) oder aus sonstigen Gründen durch schifffahrtspolizeiliche Weisung verboten ist und
  - b) während des durch Eisgang, Eisabtrift von Kraftwerken, Betriebsunterbrechungen von Schleusen oder durch außergewöhnliche Witterungsverhältnisse (z. B. Sturm, Nebel) verursachten Stillstandes der Schifffahrt  
zu ihrem Schutz öffentliche Häfen aufsuchen, soweit Liegeplätze zur Verfügung stehen; erforderlichenfalls sind auch für den Umschlag bestimmte Liegeplätze zu verwenden.
2. Die Bestimmungen der Z 1 gelten für Schwimmkörper nur soweit, als die Liegeplätze nicht für schutzsuchende Fahrzeuge gebraucht werden.
3. Die Einfahrt in den Hafen hat in der Reihenfolge des Eintreffens bei der Hafeneinfahrt zu erfolgen, soweit nicht im Einzelfall von Schifffahrtsaufsichtsorganen zur besseren Platzausnutzung andere Anordnungen getroffen werden.
4. Die für das Eisbrechen und den notwendigen Verkehr im Hafen erforderlichen Wasserflächen sind freizuhalten.
5. An Liegeplätzen eingefrorener Fahrzeuge müssen ständig ausreichend große Stellen für eine Wasserentnahme im Brandfall eisfrei gehalten werden.
6. Fahrzeuge, die wegen des Eisdrucks leck zu werden drohen, sind im erforderlichen Ausmaß freizuschneiden.
7. Fahrzeuge, die mit entzündbaren flüssigen Stoffen beladen sind oder beladen waren und deren Tanks noch nicht gasfrei sind, müssen getrennt von anderen Fahrzeugen und in der Nähe der Hafenausfahrt abgestellt werden.
8. Abweichend von den Bestimmungen der Z 1 und 7 dürfen Fahrzeuge, die mit entzündbaren flüssigen Stoffen beladen sind oder beladen waren und deren Tanks noch nicht gasfrei sind, in Wien und Linz nur in die Tankhäfen (§ 40.26 Z 1) einlaufen. Davon ausgenommen sind Fahrzeuge, die
  - a) zur Versorgung von Fahrzeugen mit Treib- oder Betriebsstoffen bzw. zur Übernahme von wassergefährdenden Stoffen (§ 31a des Wasserrechtsgesetzes 1959) in den Hafen einlaufen,
  - b) keine entzündbaren flüssigen Stoffe mit einem Flammpunkt unter 55 °C befördern und
  - c) für die Versorgung von Fahrzeugen mit Treib- oder Betriebsstoffen bzw. die Übernahme von wassergefährdenden Stoffen zugelassen sind.

#### **§ 40.28 Schifffahrtsaufsicht im Hafen**

1. Schifffahrtsaufsichtsorgane haben Meldungen, die auf Grund der Bestimmungen dieses Kapitels bei ihnen einlangen, der Hafenverwaltung über deren Ersuchen zur Kenntnis zu bringen.
2. Schifffahrtsaufsichtsorgane haben Anordnungen, die Interessen der Hafenverwaltung oder von Umschlagsunternehmen berühren, diesen zur Kenntnis zu bringen.
3. Hafenmeister haben die in diesem Kapitel den Schifffahrtsaufsichtsorganen zugewiesenen Aufgaben als deren Hilfsorgane zu erfüllen; sie sind in Ausübung ihrer schifffahrtspolizeilichen Aufgaben an die Weisungen der Schifffahrtsaufsichtsorgane gebunden.
4. Hafenmeister haben Vorkommnisse im Hafen, die die Sicherheit der Schifffahrt beeinträchtigen, sowie Verstöße gegen das Schifffahrtsgesetz oder gegen nach diesem Gesetz erlassene Verordnungen unverzüglich den Schifffahrtsaufsichtsorganen zu melden.

## **2. Kapitel Privathäfen**

#### **§ 41.01 Anwendung des 1. Kapitels auf Privathäfen**