

TE Lvwg Erkenntnis 2019/2/14 405-2/140/1/26-2019

JUSLINE Entscheidung

🕒 Veröffentlicht am 14.02.2019

Entscheidungsdatum

14.02.2019

Index

94/01 Schiffsverkehr

Norm

SchFG §16

Text

IM NAMEN DER REPUBLIK

Das Landesverwaltungsgericht Salzburg hat durch die Richterin Mag. Ulrike Seidel über die Beschwerde von Frau Dr. AB AA, AE-Straße, AD, vertreten durch AF AG Rechtsanwälte GmbH, AJ-Straße, AD, gegen den Bescheid der belangten Behörde Bürgermeister der Gemeinde FF vom 07.08.2018, Zahl XXX-2018,

zu Recht e r k a n n t :

I. Die Beschwerde wird mit der Maßgabe als unbegründet abgewiesen, dass der Spruch des angefochtenen Bescheides dahingehend abgeändert wird, dass er zu lauten hat:

„Das Ansuchen von Dr. AB AA, vertreten durch AF AG Rechtsanwälte GmbH, AJ-Straße, AD, vom 19.07.2018 auf Ausstellung einer Bestätigung über drei Landungsplätze gemäß § 6 der Verordnung des Landeshauptmannes von Salzburg vom 12. September 2016 über schiffahrtspolizeiliche Verkehrsbeschränkungen auf dem CC-See LGBl Nr. 76/2016 wird als unzulässig zurückgewiesen“.

II. Gegen dieses Erkenntnis ist die ordentliche Revision an den Verwaltungsgerichtshof gemäß Art 133 Abs 4 B-VG nicht zulässig.

Entscheidungsgründe

1. Verfahrensgang, Beschwerdevorbringen:

1.1.

Mit dem angefochtenen Bescheid wurde dem Ansuchen der Beschwerdeführerin nicht stattgegeben und die Bestätigung von neuen Landungsplätzen in dem, dem GN YYY/27 KG EE unmittelbar vorgelagerten Bootshaus in EE, Gemeindegebiet FF versagt.

In der Begründung wurde unter Hinweis auf das Studium alter Akte und nach Rücksprache mit dem zuständigen Juristen bei der Bezirkshauptmannschaft Salzburg-Umgebung ausgeführt, dass seitens der Landesregierung bei

Inkrafttreten der ersten „CC-See VO“ die Absicht gewesen sei, dass nur für bestehende Landungsplätze Bestätigungen ausgestellt werden. Die Gemeinde habe damals gemäß § 9 Abs 5 die Verpflichtung gehabt, spätestens vier Wochen nach Inkrafttreten der VO die Landungsplätze zu erheben und Bestätigungen auszustellen. Neue sollten dann keine mehr hinzukommen. So sei dies auch stets praktiziert worden und habe sich am politischen Willen nichts geändert bzw sei dies bei allen rechtlichen Änderungen bzw. Novellierungen nie Thema gewesen. Bei der VO aus 1990 sei dies auch noch relativ klar gewesen, weil im damaligen § 8 Abs 3 auf den Absatz 4 verwiesen worden sei und es im Absatz 3 hieß „... oder nach Abs 4 und 5 bestätigt worden sind“. Die Bestimmung des § 6 Abs 2 der Verordnung vom 12. September 2016 sei so zu verstehen, dass eine noch nicht abgelaufene Bestätigung verlängert werden könne. Ist eine Bestätigung abgelaufen, könne sie nicht verlängert werden, sondern sei neu auszustellen. Wenn aber jemand keine Landungsplatzbestätigung habe (gültig oder abgelaufene) könne ihm auch keine ausgestellt werden.

In der Rechtsmittelbelehrung wurde ausgeführt, dass „binnen zwei Wochen nach Zustellung dieses Bescheides beim Bürgermeister der Gemeinde das Rechtsmittel der Berufung eingebracht werden“ könne.

1.2.

Gegen diese Entscheidung wurde mit Schriftsatz vom 28.08.2018 wortgleich sowohl Berufung als auch Beschwerde von Frau Dr. AB AA, rechtsfreundlich vertreten, erhoben und die Durchführung einer mündlichen Verhandlung beantragt.

In der Beschwerde wurde einleitend zur Frage der Zuständigkeit zusammengefasst ausgeführt (Pkt. 1), dass die Gemeinde die Bestätigung gemäß § 6 Abs 2 SchifffahrtsVO nicht im eigenen, sondern im übertragenen Wirkungsbereich auszustellen habe. Im übertragenen Wirkungsbereich gäbe es keinen Instanzenzug innerhalb der Gemeinde, sondern an das Landesverwaltungsgericht. Die Rechtsmittelbelehrung sei somit unrichtig und wende sich die Beschwerdeführerin daher mit ihrem Rechtsmittel der Beschwerde an das zuständige Landesverwaltungsgericht Salzburg. Aus Vorsichtsgründen sei zusätzlich eine Berufung eingebracht worden. Unter Pkt. 2 der Beschwerde wurde der Sachverhalt aus Sicht der Beschwerdeführerin dargelegt. Diese sei Eigentümerin des dem GN YYY/27 KG EE unmittelbar vorgelagerten Bootshaus, welches sich auf dem CC-See GN ZZZ/1 KG EE befinde und über insgesamt drei Landungsplätze verfüge. Bereits seit Ende des 19. Jahrhunderts habe an dieser Stelle ein Bootshaus bestanden, welches 1968/1969 abgerissen und geringfügig versetzt neu mit drei Landungsplätzen errichtet worden sei. Es wurde auf den beigelegten Bescheid vom 26.05.1968 (Beilage A der Beschwerde) sowie auf eine Bestandsvertragsdokumentation (Beilage B der Beschwerde) verwiesen. Seit 1969 bestehe das Bootshaus in seiner heutigen Form. Die Grundbenützung sei durch einen Bestandsvertrag mit den KKn dokumentiert.

Die Beschwerdeführerin sei nach dem Tod ihres Vaters am QQQ als Alleinerbin in den Bestandsvertrag eingetreten (Verweis auf die Einantwortungsurkunde Beilage C der Beschwerde). Mit Antrag vom 19.07.2018 habe die Beschwerdeführerin die Ausstellung einer Bestätigung über drei Landungsplätze in eventu über einen Landungsplatz beantragt, wobei die Bestätigung das näher bezeichnete Motorboot (Zulassungsurkunde Beilage D der Beschwerde) zu enthalten habe.

Als Beschwerdegründe (Pkt. 3) wurde zusammengefasst vorgebracht, dass die belangte Behörde die Erfordernisse des § 6 Abs 2 Z 2, nämlich die erforderlichen Bewilligungen und Bestätigungen über die rechtmäßige Errichtung und Benützung der Landungsplätze nicht releviert oder beanstandet habe und daher offenbar von deren Bestehen ausgehe. Soweit erkennbar, habe die Behörde den Antrag ausschließlich aus dem Grund abgewiesen, dass die Beschwerdeführerin über keine gültige oder abgelaufene Bestätigung verfüge. Offenbar gehe die belangte Behörde davon aus, dass zur Ausstellung einer Bestätigung über einen Landungsplatz eine entweder gültige oder abgelaufene Bestätigung vorliegen müsse. Das sei unrichtig. Es folgen Ausführungen zur Begriffsdefinition „Landungsplatz“ gemäß SchifffahrtsVO, welche sich ebenso in § 2 Z 21 Schifffahrtsgesetz finde. Die Beschwerdeführerin verfüge demnach über drei Landungsplätze iS der Begriffsdefinition. Die Voraussetzungen des § 6 Abs 2 SchifffahrtsVO würden vorliegen. Dass eine Bestätigung über einen Landungsplatz bereits einmal bestanden habe, damit sie neu ausgestellt werden könne, sei kein gesetzliches Erfordernis. Zweck der SchifffahrtsVO sei, Bestätigungen nur über jene Landungsplätze auszustellen, die am 11.07.1990 bereits rechtmäßig errichtet gewesen seien, dies mit dem Ziel, den Bootsverkehr in den Sommermonaten einzuschränken (vgl § 2 iVm § 5 SchifffahrtsVO). Genau dies habe offenbar sogar die Auskunft bei der Bezirkshauptmannschaft Salzburg-Umgebung ergeben. Neu seien solche Landungsplätze, die nicht schon am 11.07.1990 bestanden hätten. Bei den verfahrensgegenständlichen Landungsplätzen handle es sich aber um keine neuen, sondern würde das Bootshaus mit den insgesamt drei Landungsplätzen in seiner heutigen Erscheinung bereits

seit dem Jahr 1968 und davor seit ca. dem Jahr 1899 existieren. Ein Landungsplatz werde nicht erst durch eine ausgestellte Bestätigung der Gemeinde zum Landungsplatz, sondern sei diese zu erteilen, wenn der Landungsplatz am 11.07.1990 bereits bestanden habe und die erforderlichen behördlichen Bewilligungen und Bestätigungen über die rechtmäßige Errichtung und Benützung vorliege (§ 6 Abs 2 Z 1 und Z 2 SchifffahrtsVO). Was ein Landungsplatz sei, sei gesetzlich eindeutig definiert. Die belangte Behörde sei offenbar der Ansicht, dass ein Landungsplatz erst durch Ausstellung einer Bestätigung zu einem solchen werde, was aber unrichtig und contra legem sei. Die erstmalige oder neuerliche Ausstellung einer Bestätigung sei nicht vom Vorhandensein einer bereits einmal ausgestellten Bestätigung über einen solchen Landungsplatz abhängig, das wäre gänzlich sinnwidrig. Angenommen es bestünden am CC-See insgesamt 200 Landungsplätze (zB Bootshäuser), wovon 100 bereits am 11.07.1990 rechtmäßig errichtet gewesen seien, die Gemeinde aber bislang keine einzige Bestätigung über einen Landungsplatz ausgestellt habe. Dies würde bedeuten, dass es am CC-See nie Bestätigungen über Landungsplätze geben hätte dürfen und zwar auch für jene 100 nicht, die am 11.07.1990 bereits errichtet gewesen seien. Richtig und verordnungskonform sei aber, dass auf Antrag jene 100 Landungsplätze zu bestätigen seien, weil die gesetzlichen Voraussetzungen dafür vorliegen würden. Der Zweck der Verordnung, die Bestätigungen über die Landungsplatzanzahl vom 11.07.1990 einzufrieren, sei damit Genüge getan. Es sei nicht Zweck der Verordnung gewesen, die Bestätigungen über Landungsplätze im Vergleich zum 11.07.1990 zu verringern, wie insbesondere auch die Wortfolge „oder an Stelle eines solchen Landungsplatzes (Ersatzanlage)“ in 6 Abs 2 Z 1 SchifffahrtsVO klar darlege. Durch die seltsame Auslegung des Gesetzes durch die belangte Behörde würde es aber genau zu solch einer Verringerung kommen. Jeder Landungsplatzverfügungsberechtigte, dessen Landungsplatz am 11.07.1990 bereits rechtmäßig existiert habe, aber - aus welchem Grund auch immer - über noch keine (gültige oder abgelaufene) Bestätigung verfüge, würde niemals mehr eine Bestätigung erhalten. Genau das sei aber nicht Zweck der SchifffahrtsVO. Unklar und im Bescheid nicht näher erörtert sei die sich ergebende Frage, wie denn jene (bestehende oder abgelaufene Bestätigungen) überhaupt jemals erteilt haben werden können, denn kein Inhaber einer Bestätigung habe diese schon immer, da die erste dies regelnde SchifffahrtsVO, LGBI Nr. 57/1990 erst am 11.07.1990 in Kraft getreten sei. Daraus könnte sich ergeben, dass die ersten Bestätigungen die Gemeinde von sich aus dh ohne Antragstellung erteilt habe (Verweis auf § 9 Abs 5). Vor der VO aus dem Jahr 1990 habe es ein solches Nachweis- bzw. Bestätigungserfordernis nicht gegeben, weshalb es davor auch keine Bestätigungen geben habe können. Die Voraussetzungen zur Erlangung der Bestätigung (bzw. Erteilung durch die Gemeinde) seien ab dem 11.07.1990 aber nicht anders als heute gewesen (i.e. rechtmäßiger Bestand am 11.07.1990). Wenn die Gemeinde die Landungsplätze der Beschwerdeführerin damals aus welchem Grund auch immer nicht erhoben habe, dann sei dies ein rechtswidriges Versäumnis der Gemeinde, denn alle drei Landungsplätze seien bereits am 11.07.1990 rechtmäßig errichtet gewesen. Diese damalige Versäumnis könne jedoch nicht dazu führen, dass die belangte Behörde ihr Versäumnis zur Begründung der Abweisung des Antrages heranziehe. Hätte die Gemeinde damals ihrem gesetzlichen Auftrag entsprechend die Landungsplätze der Antragstellerin erhoben, würde die Beschwerdeführerin nun über eine (abgelaufene oder laufende) Bestätigung über Landungsplätze verfügen. Der Wortlaut des § 6 Abs 2 SchifffahrtsVO setze die richtige und vollständige erstmalige Erhebung von Landungsplätzen im Jahr 1990 durch die Gemeinde voraus, andernfalls die Bestimmung - wie ausgeführt - zu einem absurden Ergebnis führe und eine eindeutig verfassungswidrige Ungleichbehandlung darstelle.

Als Beschwerdeantrag wurde die Aufhebung des bekämpften Bescheides beantragt. Weiters wurde die Feststellung begehrt, dass die Voraussetzungen zur Ausstellung der Bestätigungen wie beantragt vorliegen würden und beantragt, der belangten Behörde aufzutragen, die Bestätigungen antragsgemäß auszufertigen.

1.3.

1.3.1. Mit Schreiben vom 05.09.2018 wurde von der belangten Behörde der angefochtene Bescheid sowie die Beschwerde mit dem Ersuchen um Prüfung der Zuständigkeit dem Landesverwaltungsgericht übermittelt.

Mit Schreiben vom 26.09.2018 wurde der belangten Behörde sowie dem Rechtsvertreter der Beschwerdeführerin mitgeteilt, dass eine Zuständigkeit des Landesverwaltungsgerichts gegeben ist und wurde die belangte Behörde um Vorlage des gesamten Aktes ersucht. Mit Schreiben vom 08.10.2018 übermittelte die belangte Behörde den verfahrenseinleitenden Antrag sowie die eingebrachte Berufung.

1.3.2. Am 06.12.2018 fand eine öffentliche mündliche Verhandlung statt, an der die Beschwerdeführerin in Begleitung ihres Rechtsvertreters sowie ihres Ehemannes sowie der Amtsleiter der belangten Behörde teilnahmen. Vom Rechtsvertreter wurde auf richterliche Nachfrage ausgeführt, dass die Verhandlungsschrift als Bestandteil des

vorgelegten wasserrechtlichen Bewilligungsbescheides vom 26.05.1968 nicht aufliege. Ein verlängerter Bestandsvertrag mit der KK AG existiere jedoch zwischenzeitig. Eine Baubewilligung liege nicht vor, jedoch sei das Bootshaus bereits seit dem 19. Jahrhundert Bestand. Aus den Jahren 1968/1969 gäbe es keine Bewilligung, wobei zum damaligen Zeitpunkt das Bootshaus neu errichtet worden sei. Hinsichtlich des Vorliegens einer naturschutzbehördlichen Bewilligung wurde darauf verwiesen, dass die Naturschutzbehörde offenbar im Zuge einer im Sommer 2018 betreffend Farbgebung des Bootshauses stattgefundenen Verhandlung davon ausgegangen sei, dass es eine solche gebe.

Auf Nachfrage an die Beschwerdeführerin, warum der Nachweis eines Landungsplatzes Thema geworden sei, gibt diese an, dass dies im Zusammenhang mit dem Kauf eines Motorbootes durch ihren Mann stehe. Zuvor dh 2001/2002 aber auch 2006 habe es immer wieder Nachfragen - dies wisse sie von ihrem Vater und ihrem Bruder - bei den jeweiligen Bürgermeistern der Gemeinde FF gegeben, ob Motorboote in der Bootshütte abgestellt werden könnten. Es habe zuvor andere Boote wie zB Elektroboote gegeben. Vom Bürgermeister sei mündlich bestätigt worden, dass es dann, wenn ein Motorboot angeschafft würde, es kein Problem sei, eine Bestätigung auszustellen.

Vom Vertreter der Gemeinde wird in der Folge die Vorgangsweise der Gemeinde nach Inkrafttreten der ersten SchifffahrtsVO LGBl Nr. 57/1990 dargelegt. Die Gemeinde, Bauamt habe eigene Erhebungen getätigt sowie auch alle Besitzer von Bootshütten und Steganlagen schriftlich informiert worden seien. Eine allgemeine Aussendung an alle Haushalte sei zudem ergangen. Auch die KK seien angeschrieben worden, die Pächter bekannt zu geben. Von denjenigen, die ein Motorboot besessen haben bzw. geplant hatten, eines zu erwerben, sei aktiv eine Meldung erfolgt, was in der Folge in eine Liste eingetragen worden sei. Diese Liste sei Grundlage für die Ausstellung der Bestätigung gewesen. Übersehen sei in dem Sinne niemand worden, da alle, die ein Interesse gehabt hätten, sich gemeldet hätten. Dem Landesverwaltungsgericht wurden Musterformulare vorgelegt (Beilagen C bis E der Verhandlungsschrift). Die Dauer der Ausstellung habe sich an behördlichen oder zivilrechtlichen Befristungen orientiert. Eine Verlängerung einer Bestätigung sei auf Antrag des Betroffenen erfolgt, wobei dies in Form eines Aktenvermerks gehandhabt worden sei. Zu einer Neuausstellung sei es nur im Fall der Errichtung einer Ersatzanlage gekommen, wobei eine Ersatzanlage nur dann eine Bestätigung bekomme, wenn eine Anlage bereits vor dem Jahr 1990 bzw. im Jahr 1990 bestanden habe. Aktuell gebe es ca 40 bis 50 ausgestellte Bestätigungen, es gebe jedoch über 100 Landungsplätze. Es gebe eine Liste, in der diese eingetragen seien. In der Praxis bestehe die Möglichkeit, wenn jemand auf die Nutzung eines Landungsplatzes verzichte, dass im Wege des Tausches jemand anderer eine Neuausstellung bekommen könne. Sinn und Zweck der Verordnung sei die Beschränkung der Anzahl der Boote über die Landungsplätze. Sinn sei, dass die Anzahl der Landungsplätze nicht vermehrt werde. Auf Nachfrage des Rechtsvertreters, warum das Bootshaus der Beschwerdeführerin mit drei Landungsplätzen nicht in die Liste aufgenommen worden sei, verwies der Amtsleiter nochmals auf die schon geschilderte Vorgangsweise. In der Sache sei mit den zuständigen Juristen bei der Bezirkshauptmannschaft Salzburg-Umgebung Rücksprache gehalten worden.

Auf Nachfrage der RichterIn führt die Beschwerdeführerin aus, dass es sein könne, dass sich der Vorbesitzer aufgrund des Anschreibens der Gemeinde nicht gemeldet habe, jedoch könne es nicht darum gehen, ob jemand ein Boot haben wollte oder nicht, sondern es gehe schlichtweg um das Vorhandensein eines Landungsplatzes oder nicht. Ergänzend bringt der Rechtsvertreter vor, dass es auch nicht darauf ankomme, welche Landungsplätze die Gemeinde zum Stichtag im Jahr 1990 erhoben habe, sondern welche tatsächlich bestanden hätten. Die drei Landungsplätze der Beschwerdeführerin seien im Jahr 1990 vorhanden gewesen, sie wurden offensichtlich aber von der Gemeinde nicht erhoben. Unter Hinweis auf die Begründung des angefochtenen Bescheides könne es nicht darauf ankommen, ob der damalige Eigentümer im Jahr 1990 sich geäußert habe, da das Gesetz klar sage, dass die Landungsplätze von der Gemeinde zu erheben gewesen seien, darüber eine Bestätigung auszustellen gehabt habe und der Gemeinde die Existenz des Bootshauses bekannt gewesen sei.

Dazu erwidert der Amtsleiter, dass das Bootshaus schon bekannt gewesen sei, nicht aber seine Nutzung. Es gäbe auch Badehäuser. Die Gemeinde sei damals auf die Mitwirkung der Eigentümer angewiesen gewesen. Die Beschwerdeführerin führt dazu aus, dass ihr Bootshaus keine Badehütte sei. Im 1. Stock befinde sich eine ca. 100 m² große Wohnung, im Erdgeschoß bestehe die Möglichkeit für die Unterbringung von drei Booten. Es sei amtsbekannt, dass es ein Bootshaus sei. Vom Rechtsvertreter wird unter Hinweis auf ein geführtes Telefonat mit dem Bauamtsleiter vorgebracht, dass nur diejenigen Landungsplätze erhoben und mit einer Bestätigung ausgestattet worden seien, die tatsächlich ein Motorboot gehabt hätten, da die Meinung gewesen sei, dass alle anderen keine Bestätigung brauchen

würden. Dies dürfte der Grund gewesen sein, warum die Landungsplätze der Antragsteller damals nicht bestätigt worden seien. Vom Amtsleiter wird dazu ergänzt, dass es nicht nur diejenigen gewesen seien, die ein Motorboot gehabt hätten, sondern deren Landungsplätze auch für ein solches geeignet gewesen seien.

Auf Nachfrage des Rechtsvertreters, ob auch Landungsplätze bestätigt worden seien, die kein Motorboot gehabt haben, wurde dies vom Amtsleiter bestätigt. Von der Beschwerdeführerin bzw. ihrem Ehegatten wurde vorgebracht, dass die drei Landungsplätze in ihrem Bootshaus immer für ein Motorboot geeignet gewesen seien und sich seit Jahren ein Elektroboot im Bootshaus befinde, was zeige, dass der bzw. die Landungsplätz/e geeignet sei/en. Vom Amtsleiter wird dazu angemerkt, dass offensichtlich das Interesse für einen Landungsplatz mit einem Motorboot nicht gegeben gewesen sei und auf dieses Kriterium hin sei von der Gemeinde die Liste geprüft worden.

Zur weiteren Klärung des Sachverhalts wurde die Gemeinde ersucht, das Anschreiben an den Vorbesitzer, soweit auffindbar, vorzulegen sowie die Beschwerdeführerin ersucht wurde, den verlängerten Bestandsvertrag mit der KK AG vorzulegen. Weiters wurde festgehalten, dass der fehlende Bescheidbestandteil (Verhandlungsschrift) des vorgelegten Wasserrechtsbescheides von der Wasserrechtsbehörde beigebracht wird.

1.3.3. Mit Email vom 20.12.2018 wurde von der Beschwerdeführerin zum einen der aktuelle Bestandsvertrag mit der KK AG sowie ein Lichtbild des Bootshauses dem LVWG übermittelt sowie ein ergänzendes Vorbringen erstattet. Es sei im Verhandlungsprotokoll unrichtig festgehalten, dass keine Baubewilligung vorliege. Es existiere sehr wohl eine, welche die Beschwerdeführerin gegenwärtig aber nicht in Händen halte. Die Gemeinde habe das Vorliegen auch nicht bestritten, es sei jedoch mitgeteilt worden, dass sie den Bauakt nicht finde. Weiters wurde auf eine naturschutzbehördliche Bewilligung vom 11.3.1968, Zahl TTT/1968 und auf eine Einreichplanung Baumeister MM NN vom 31.08.1967 mit Baubeschreibung vom 3.11.1967 verwiesen. Wasserrechts- wie Naturschutzbescheid seien der Gemeinde zugestellt worden, sodass es höchst unwahrscheinlich sei, dass diese sofern bewilligungspflichtig einen bewilligungslosen Zustand akzeptieren würde, noch dazu, wenn nach Aussage des Amtsleiters das Bootshaus bestens bekannt sei. Zudem werde auf die in der Beschwerde zitierte Rechtsprechung verwiesen, wonach nach so langer Zeit unbestrittenen Bestandes ein Konsens zu vermuten sei. Unter Hinweis auf Recherchen und einen Email-Verkehr mit einem Mieter eines Bootsplatzes wurde neu vorgebracht, dass zum Zeitpunkt des Inkrafttretens der ersten SchifffahrtsVO im Bootshaus insgesamt drei Motorboote eingestellt gewesen seien. Es seien dies zwei OO-Boote mit Innenbordverbrennungsmotoren sowie ein Fischereimotorboot mit Elektromotor gewesen. Als Zeugen wurden der Inhaber des Fischereibootes sowie der Mieter der zwei weiteren Bootsplätze angeboten. Weiters folgen Ausführungen zu Widersprüchen in der Aussage des Amtsleiters sowie betreffend die Annahme von gesetzwidrigen Kriterien bzw. auch die offenkundig falsche Rechtsansicht der Gemeinde. Als ergänzende Beweisanträge wurden zum einen die neuerliche Einvernahme des Amtsleiters zu der Frage, woher er wisse, dass sich alle, die Interesse an dem Besitz eines Motorbootes gehabt hätten, gemeldet hätten und zum anderen der Antrag gestellt, das Gericht möge der Gemeinde auftragen, die besagte (originale, im Jahr 1990 erstellte und analog geführte) Landungsplatzliste vorzulegen. Abschließend folgen noch Ausführungen zur Frage eines Antragsrechtes auf Ausstellung einer Bestätigung.

1.3.4. Mit Schreiben vom 21.12.2018 wurde von der Bezirkshauptmannschaft Salzburg der Verwaltungsakt Zahl PPP dem Landesverwaltungsgericht übermittelt, welcher nach Durchsicht bzw. Anfertigung von Aktenkopien (Aktenvermerk vom 21.01.2019) mit dem Bemerkten retourniert wurde, dass es sich nicht um das verfahrensgegenständliche Bootshaus, sondern um jenes vorgelagert der GN ZZZ/35 KG EE handelt. Das Rückstellungsschreiben wurde den Beschwerdeparteien durchschriftlich zur Kenntnis übermittelt. Auf Ersuchen des Rechtsvertreters wurden die Aktenkopien zur Kenntnis per Email übersandt.

1.3.5. Mit Email vom 22.01.2019 langte die Stellungnahme der Gemeinde ein. Zusammengefasst wurde ausgeführt, dass keine Erhebungsunterlage aus dem Jahr 1990 evident sei. Eine ehemalige Bauamtsmitarbeiterin habe um das Jahr 2000 die damals vorhandenen Unterlagen zusammengefasst und die Aufzeichnungslisten nach Erstellung sowie Übertragung in die elektronische Datenhaltung (Excel-Liste) archiviert und vermutlich skartiert. Im Archiv der Gemeinde hätten einzelne Akten über schriftliche Vorgänge zur Erhebung bzw. Anmeldung von Landungsplätzen gefunden werden können.

Dem Email war als Beispiel ein Schreiben eines anderen Betroffenen vom 18.07.1990 angeschlossen, in welchem dieser unter Darlegung des Sachverhaltes um die Ausstellung der Bestätigung für Landungsplätze ersuchte. Weiters war ein Schreiben der Gemeinde vom 23.07.1990 angeschlossen, aus dem hervorgeht, dass ein Formblatt für die

Anmeldung eines Landungsplatzes übermittelt wurde.

Mit weiterem Email vom 23.01.2019 wurde von der belangten Behörde die Excel-Liste dem LVwG übermittelt.

Die Stellungnahme der Gemeinde sowie der sich aus der Liste ergebende Stand der Landungsplätze und die Anzahl der Bestätigungen wurden in Wahrung des Parteiengehörs dem Rechtsvertreter der Beschwerdeführerin mit Schreiben vom 24.01.2019 mitgeteilt bzw. übermittelt. Dem folgenden Ersuchen um Übermittlung der Excel-Liste wurde mit Email des LVwG vom 28.01.2019 nicht nachgekommen bzw nur in geschwätzter Fassung angeboten.

1.3.6. Mit Schriftsatz vom 05.02.2019 wurde von der Beschwerdeführerin eine Äußerung unter Anschluss einer Vertragsdokumentation 1902-1963, einer Flächenaufstellung aus dem aktuellen Bestandsvertrag sowie eines Landschaftsfotos anno 1930 abgegeben.

Zusammengefasst wurde vorgebracht, dass der vorgelegte wasserrechtliche Bewilligungsbescheid aus dem Akt der KK AG kopiert worden sei, es sei keine vorsätzliche Vorlage eines anderen Bescheides erfolgt. Zum Alter des Bootshauses wurde vorgebracht, dass die Beschwerdeführerin davon ausgegangen sei, dass das Bootshaus schon seit mehr als 100 Jahren bestehen würde, habe sich aber gewundert, dass von einem Neubau im Jahr 1968 seitens des Vertreters der KK AG gesprochen worden sei, dies jedoch, wie sich nun herausgestellt habe, zu Recht. Das Bootshaus existiere jedenfalls seit 1902 und wurde auf eine entsprechende Vertragsdokumentation verwiesen, welche in der Folge auch erläutert wurde. Es wurde auf eine wasserrechtliche Bewilligung aus dem Jahr 1953 der Bezirkshauptmannschaft Salzburg ZI UUU/15, 10.07.1953 verwiesen. Aus einer Ansichtskarte aus den 30er Jahren sei das Bootshaus der Beschwerdeführerin neben dem Schuller-Bootshaus erkennbar. Hinsichtlich Bewilligungen nach dem Baupolizeigesetz, Naturschutz- und Wasserrechtsgesetz wurde zusammengefasst vorgebracht, dass das Bootshaus bereits lange vor Inkrafttreten der jeweiligen Gesetze erbaut worden sei, sodass es nachvollziehbar sei, dass keine Unterlagen zum ursprünglichen Bootshaus vorliegen würden bzw. liege offenbar eine wasserrechtliche Bewilligung aus dem Jahr 1953 vor. Es sei bereits auf die Rechtsprechung zum vermuteten Konsens bei lang bestehenden Baulichkeiten hingewiesen worden (VwGH-Rechtssätze 2000/06/0066 und 88/06/ 0199). Sollte das Gericht der Auffassung sein, der Antrag der Beschwerdeführerin sei aus dem Grund nicht vorliegender Bewilligungen ab- oder zurückzuweisen, werde der Antrag gestellt, dass die belangte Behörde darüber Auskunft gebe, wie viele Bootshäuser, Bootshütten und Badehäuser es im Gemeindegebiet insgesamt gäbe, wann diese errichtet worden seien und für welche eine Baubewilligung existiere oder nicht, sowie einen Sachverständigen damit zu beauftragen, das Alter des Gebäudes aufgrund von Überprüfung der verwendeten Materialien (insb. des steinernen Fundaments) festzustellen.

Aus den von der Gemeinde übermittelten Unterlagen gehe hervor, dass die Gemeinde den Nachweis öffentlich-rechtlicher Bewilligungen nicht fordere bzw. gefordert habe. Es seien gemäß dem teilweise geschwätzten Schreiben vom 21.07.1990 lediglich Boots-Daten und eine Bestätigung des Grundeigentümers des Sees gefordert worden. Dies wohl deshalb, da die Gemeinde selber wisse, dass für die teilweise mehr als 100 Jahre alten Bootshäuser keine Bewilligungen mehr auffindbar seien. Das einzelne Schreiben beweise ferner nicht das Vorbringen der Gemeinde, dass diese von sich aus jeden Verfüger über einen bestehenden Landungsplatz angeschrieben habe. Aus diesem Schreiben gehe auch hervor, dass dieser Landungsplatzverfügungsberechtigte derselben Rechtsmeinung gewesen sei wie die Beschwerdeführerin, nämlich, dass die Gemeinde innerhalb von 4 Wochen nach Inkrafttreten der SchifffahrtsVO zu erheben gehabt habe, welche Personen über Landungsplätze verfügen würden und darüber eine entsprechende Landungsbestätigung auszustellen sei. Von dem Erfordernis, ein Motorboot gehabt zu haben, sei nicht die Rede (auch in der SchifffahrtsVO klarerweise nicht - wieso auch, es komme ja nur darauf an, dass die Landungsplätze nicht mehr würden). Es sei sehr wohl strittig bzw. schlicht unbekannt, ob die Beschwerdeführerin auf dem Original der damals wohl handgeschriebenen oder jedenfalls maschinengeschriebenen Landungsplatzliste aus dem Jahr 1990 oben gestanden sei oder nicht (insbesondere wegen des Umstandes, dass im Jahr 1990 das Bootshaus voll mit Motorbooten belegt gewesen sei). Es werde daher beantragt, die Gemeinde möge das Original vorlegen. Die Verweigerung des Akteneinsichtsrechtes in die von der Gemeinde übermittelte Landungsplatzliste sei rechtswidrig. Die Aktenbestandteile seien so wie sie sind und ohne Manipulation durch das LVwG zur Verfügung zu stellen. Die Beschwerdeführerin wiederhole ihren diesbezüglichen Antrag. Abschließend wurde vorgebracht, dass - falls das Gericht dies für verfahrenswesentlich erachten sollte - die zeugenschaftliche Einvernahme von den Eigentümern der OO-Boote, welche zum Zeitpunkt des Inkrafttretens der SchifffahrtsVO sowohl im Bootshaus als auch an einer Boje gelegen seien, beantragt werde.

Die Durchführung einer neuerlichen Verhandlung wurde nicht beantragt.

Mit verfahrensleitendem Beschluss mittels Schreiben vom 12.02.2019 wurde zum einen den noch offenen Beweisanzträgen der Beschwerdeführerin nicht stattgegeben und zum anderen mitgeteilt, dass das Ermittlungsverfahren für geschlossen erklärt wird.

2. Nachstehender

Sachverhalt

wird als erwiesen festgestellt und der nachfolgenden Entscheidung zu Grunde gelegt:

Die Beschwerdeführerin ist seit 2016 grundbücherliche Eigentümerin des GN YYY/27 KG EE (vormals GN YYY/16) und Eigentümerin des dieser Grundparzelle vorgelagerten auf eine Teilfläche der Seeparzelle GN ZZZ/1 KG EE (CC-See, Eigentum KK AG) bestehenden Bootshauses. Vorbesitzer war ihr Vater Dr. WW VV, welcher wiederum die Liegenschaft und das Bootshaus im Jahr 1998 von Frau HI DC, Deutschland, im Jahr 1972 käuflich erworben hat (siehe historischen Grundbuchsatzzug).

Das zuvor schon errichtete Bootshaus wurde in den Jahren 1968/1969 abgerissen und geringfügig versetzt neu errichtet. Das Bootshaus besteht seit 1969 in seiner damaligen Form. Wie sich aus dem mit Stellungnahme der Beschwerdeführerin vom 20.12.2018 übermittelte Lichtbild ersehen lässt, weist das Bootshaus drei Landungsplätze im Erdgeschoß auf, welche im 1. OG mit einer ca. 100 m² großen Wohnfläche überbaut sind. Es liegen weder ein baubehördlicher, noch ein naturschutzbehördlicher, allenfalls ein wasserrechtlicher Bewilligungsbescheid aus dem Jahr 1953 für das Bootshaus mit gleichzeitiger Wohnraumnutzung vor.

Mit Schriftsatz vom 19.07.2018 beantragte die Beschwerdeführerin die Ausstellung einer Bestätigung über drei Landungsplätze, in eventu eines Landungsplatzes unter Beifügung der Zulassungsurkunde eines Motorbootes mit Innenbordmotor, einem Bestandsvertrag aus dem Jahr 2004 samt Vertragsverlängerung bis 31.12.2018 mit der KK AG und des Einantwortungsbeschlusses des BG UH vom 29.05.2018. Verwiesen wurde darauf, dass das Bootshaus bereits vor dem 11.Juli 1990 errichtet worden ist und die Voraussetzungen für eine Bestätigung vorliegen.

Für die Landungsplätze im Bootshaus der Beschwerdeführerin wurde von der belangten Behörde bis dato noch nie eine Bestätigung ausgestellt. Die originale Erhebungsliste aller Landungsplätze aus dem Jahr 1990 liegt nicht mehr vor, ebenso wie das Anschreiben der Gemeinde an die damalige Bootshausbesitzerin im Jahr 1990 von der belangten Behörde nicht mehr vorgelegt werden konnte. Ein Muster einer Bestätigung (Beilage E der Verhandlungsschrift vom 06.12.2018) sowie ein Muster eines Aktenvermerks mit den anzugebenden Daten des Motorfahrzeuges, der Art des Landungsplatzes, der Dauer der Nutzung des Landungsplatzes sowie der Angabe der behördlichen Bewilligungen (Beilage C) und einer Grundeigentümererklärung (Beilage D) wurden in der Beschwerdeverhandlung von der belangten Behörde dem Landesverwaltungsgericht übergeben. Vorgelegt werden konnte von der belangten Behörde ein Schreiben vom 23.07.1990, gerichtet an einen anderen Landungsplatzbesitzer, woraus sich die damalige Vorgangsweise der Gemeinde dahingehend ergibt, dass mit diesem Schreiben ein „Formblatt für die Anmeldung eines Landungsplatzes“ mit dem Hinweis übermittelt wurde, dass „nach Eintragung der Boots-Daten und Bestätigung des Grundeigentümers ... die gewünschte Bestätigung ausgestellt werden kann“ (Beilage zur Stellungnahme vom 18.01.2019).

Dokumentiert ist sowohl ein aktueller Bestandsvertrag abgeschlossen zwischen der Beschwerdeführerin mit der KK AG als Grundeigentümerin des CC-Sees, GN ZZZ/1 KG EE mit einer Vertragsdauer bis 31.12.2038 (siehe Beilage zur Stellungnahme vom 20.12.2018), als auch eine historische Bestandsvertragsdokumentation beginnend im Jahr 1902 (siehe Beilage zur Stellungnahme vom 05.02.2019) vorgelegt wurde. Die Zulassungsurkunde des Motorbootes, ausgestellt auf den Ehegatten der Beschwerdeführerin, gültig bis 21.06.2025, liegt ebenfalls vor (Beilage des Antrags sowie Beilage D der Beschwerde).

Dass insgesamt drei Motorboote zum Zeitpunkt 11.07.1990 bzw. im Erhebungszeitrahmen der Gemeinde im Bootshaus eingestellt waren, konnte im Rahmen des Beschwerdeverfahrens nicht festgestellt werden. Vor dem Jahr 1990 wurde das Bootshaus von der damaligen Eigentümerin für eine oder zwei Saisons an Besitzer von OO-Boote vermietet, welche aber den CC-See „als die Auflage mit dem Landungsplatz gekommen ist“ verlassen haben (siehe Email MI KÜ vom 09.12.2018, Beilage zur Stellungnahme vom 20.12.2018).

Zur

Beweiswürdigung

ist auszuführen, dass sich der festgestellte Sachverhalt aus der Aktenlage, dem Ergebnis der Beschwerdeverhandlung sowie den im Beschwerdeverfahren ergänzend eingeholten bzw. vorgelegten Unterlagen und Stellungnahmen ergibt.

Der von der Beschwerdeführerin vorgelegte wasserrechtliche Bewilligungsbescheid bzw. der Verweis auf eine naturschutzbehördliche Bewilligung haben sich - nach Beischaffung des entsprechenden Aktes von der Bezirkshauptmannschaft Salzburg - unbestrittenermaßen als nicht richtig erwiesen, da sich diese Bewilligungsbescheide auf ein benachbartes Bootshaus vorgelagert der GN ZZZ/35 KG EE beziehen.

Dem (wiederholten) Antrag der Beschwerdeführerin auf Vorlage der Original-Erhebungsliste betreffend die Landungsplätze konnte von der belangten Behörde nicht nachgekommen werden, da diese offenbar nicht mehr existiert. Ob das gegenständliche Bootshaus mit seinen Landungsplätzen in der Liste 1990 eingetragen war oder nicht, konnte somit, mangels Vorliegen dieser Originalliste aus 1990, nicht eruiert werden.

In ihrer Stellungnahme vom 18.01.2019 führte die belangte Behörde für das Landesverwaltungsgericht in nachvollziehbarer Weise aus, dass die Unterlagen aus dem Jahr 1990 und die Daten offenbar ca. 10 Jahre später in eine Excel-Liste übertragen worden sind und nur mehr einzelne Akten über schriftliche Vorgänge existieren. Für das Landesverwaltungsgericht besteht kein Grund zur Annahme, dass die belangte Behörde für das gegenständliche Beschwerdeverfahren relevante Unterlagen nicht zugänglich gemacht hat.

Für das Landesverwaltungsgericht war jedenfalls als erwiesen festzustellen, dass das Bootshaus an sich unstrittig im Jahr 1990 bestanden hat, da sich dies sowohl aus den von der Beschwerdeführerin vorgelegten Unterlagen wie Bestandsverträge mit den KK AG und Fotos, aber auch aus den Angaben des Amtsleiters und dessen eigenen Wahrnehmungen ergibt und dieser den Bestand bestätigt hat. Weitere Erhebungen, ob es sich um einen rechtmäßigen Bestand im zivilrechtlichen wie öffentlich-rechtlichen Sinn handelt, waren aufgrund der nachfolgenden rechtlichen Erwägungen nicht zu tätigen, wobei die Zustimmung des Grundeigentümers KK AG jedenfalls aktuell vorliegt.

Aus den übermittelten Muster-Unterlagen sowie den - von der Beschwerdeführerin in ihrer Stellungnahme vom 20.12.2018 als widersprüchlich monierten - Erläuterungen des Amtsleiters der Gemeinde in der Beschwerdeverhandlung wurde die Vorgangsweise der Erhebungstätigkeit bzw. bei der Ausstellung der Bestätigungen im Jahr 1990 nach Inkrafttreten der SchifffahrtsVO CC-See für das Landesverwaltungsgericht im Wesentlichen plausibel geschildert. Dass die Gemeinde im Rahmen ihrer Erhebungspflicht auf die Mitwirkung der potentiell betroffenen Landungsplatz- und Motorbootbesitzer angewiesen war bzw. diese zur Mitwirkung mittels Anschreiben aufgefordert hat, sowie auch die Seegrundbesitzerin, welche ja die jeweiligen Bestandsverträge für die Nutzung von Seegrund abgeschlossen hat, herangezogen hat, war praxisnah und plausibel vom Amtsleiter dargestellt. Dem Antrag auf nochmalige Befragung des Amtsleiters, woher er wisse, dass sich alle Motorbootbesitzer gemeldet haben, war nicht stattzugeben, da es mit Verweis auf die nachfolgende rechtliche Beurteilung letztlich nicht darauf ankommt, ob das Bootshaus für sich auf der Erhebungsliste gestanden ist oder nicht.

Aus dem Email von MI KÜ an den Ehegatten der Beschwerdeführerin vom 09.12.2018 (Beilage zur Stellungnahme der Beschwerdeführerin vom 20.12.2018) ergibt sich lediglich, dass dieser eine oder zwei Saisons das Bootshaus gemietet und zwei OO-Boote eingestellt hatte, jedoch erfolgte keine Jahresangabe. Er verwies darauf, dass „zu seiner Zeit“ kein Landungsplatz notwendig gewesen ist und er nur eine Boje vor Park-Cottage hatte. Mitgeteilt wurde auch, dass er den CC-See verlassen hat, als die Auflage mit dem Landungsplatz gekommen ist. Aus diesen Angaben war für das Landesverwaltungsgericht nicht als erwiesen anzunehmen, dass tatsächlich zum Stichtag 11.07.1990 die Landungsplätze im Bootshaus mit drei Motorbooten genützt wurden („voll mit Motorbooten belegt war“), wobei sich ergänzende Sachverhaltsermittlungen bzw. auch die angebotenen Zeugeneinvernahmen der Herren MI KÜ und GR NU wiederum aus den noch folgenden rechtlichen Erwägungen erübrigten.

Zu den Eventual-Beweisanträgen mit Stellungnahme vom 05.02.2019 ist auszuführen, dass es für das gegenständliche Beschwerdeverfahren ohne Belang ist, wie viele Bootshäuser, Bootshütten oder Badehäuser es im Gemeindegebiet FF gibt, wann diese errichtet worden sind und ob für diese Baubewilligungen existieren oder nicht. Auch ein Sachverständigengutachten zur Feststellung des Alters des gegenständlichen Bootshauses war mangels Relevanz nicht einzuholen.

Das Landesverwaltungsgericht Salzburg hat hiezu erwogen:

I.

Sofern die Beschwerde nicht zurückzuweisen oder das Verfahren einzustellen ist, hat das Verwaltungsgericht gemäß § 28 Abs 1 Verwaltungsgerichtsverfahrgesetz - VwGVG, BGBl I Nr 33/2013 idgF die Rechtssache durch Erkenntnis zu erledigen.

Gemäß § 17 VwGVG sind, soweit in diesem Bundesgesetz nicht anderes bestimmt ist, auf das Verfahren über Beschwerden gemäß Art 130 Abs 1 B-VG die Bestimmungen des AVG mit Ausnahme der §§ 1 bis 5 sowie des IV Teiles ... und im Übrigen jene verfahrensrechtlichen Bestimmungen in Bundes- und Landesgesetzen sinngemäß anzuwenden, die die Behörde in dem, dem Verfahren vor dem Verwaltungsgericht vorangegangenen Verfahren angewendet hat oder anzuwenden gehabt hätte.

Mit der Verordnung des Landeshauptmannes von Salzburg vom 12. September 2016 über schiffahrtspolizeiliche Verkehrsbeschränkungen auf dem CC-See, LGBl Nr. 76/2016 idgF (in der Folge kurz: SchifffahrtsVO CC-See) wurden Allgemeine Verbote teils fahrzeugbezogen erlassen (§ 2), Schutzzonen bestimmt und dafür Verbote erlassen (§ 3) und Start- und Landegassen bestimmt (§ 4).

Diese sowie die vorangehenden Verordnungen wurden auf Basis der Bestimmungen des Schifffahrtsgesetzes und zwar als Verkehrsregelung zur Sicherheit der Schifffahrt oder von Personen, zum Schutz von Personen vor Lärmbelästigungen, zum Schutz der Luft oder der Gewässer vor Verunreinigungen sowie zum Schutz von Ufern und Anlagen sowie von Regulierungs- und Schutzbauten erlassen (§ 16 Abs 1 Z 1, 3, 4 und 5 SchFG).

In § 5 der SchifffahrtsVO CC-See wurden Ausnahmen von den Verboten der §§ 2, 3 und 4 - in tabellarischer Form dargestellt und nach Fahrzeugen differenziert - festgelegt.

Für Fahrzeuge von Verfügungsberechtigten von Landungsplätzen wurde eine Ausnahme von den Verboten gemäß § 2 Z 1b mit der Anmerkung 9) festgelegt dh, dass die Ausnahme für Verfügungsberechtigte über einen gemäß § 6 nachgewiesenen Landungsplatz für jeweils ein Fahrzeug mit einem Verbrennungs-Innenbordmotor je Landungsplatz in der Zeit von 08:00 Uhr bis 11:00 Uhr und von 17:30 Uhr bis 21:00 Uhr eines jeden Tages gilt.

Gemäß § 6 Abs 1 SchifffahrtsVO CC-See gilt als Nachweis der Verfügungsberechtigung über einen Landungsplatz:

1. eine gemäß § 9 Abs 5 und 6 der Verordnung des Landeshauptmannes von Salzburg über schiffahrtspolizeiliche Verkehrsbeschränkungen auf dem CC-See, LGBl Nr 57/1990, von der zuständigen Gemeinde ausgestellte Bestätigung oder
2. eine gemäß § 8 Abs 4 und 5 der Verordnung des Landeshauptmannes von Salzburg über schiffahrtspolizeiliche Verkehrsbeschränkungen auf dem CC-See, LGBl Nr 30/1998, von der zuständigen Gemeinde ausgestellte Bestätigung oder
3. eine gemäß Abs 2 von der zuständigen Gemeinde ausgestellte Bestätigung.

Gemäß Abs 2 leg cit hat die zuständige Gemeinde befristet ausgestellte Bestätigungen über Landungsplätze zu verlängern oder neu auszustellen, wenn

1. der Landungsplatz bereits vor dem 11. Juli 1990 oder an Stelle eines solchen Landungsplatzes (Ersatzanlage) errichtet worden ist und
2. die erforderlichen behördlichen Bewilligungen und schriftlichen Bestätigungen der in Frage kommenden Grundeigentümer über die rechtmäßige Errichtung und Benützung dieser Landungsplätze vorliegen.

Die Bestätigung der Gemeinde hat das für den Landungsplatz in Betracht kommende Motorfahrzeug nach der Zulassungsurkunde, dem Schiffspatent oder dem Kennzeichen zweifelsfrei festzulegen.

Gemäß § 1 Abs 2 Z 2 erster Satz SchifffahrtsVO CC-See gilt als Landungsplatz ein Platz, an dem eine mechanische Verbindung zwischen einem Fahrzeug oder einem Schwimmkörper und dem Ufer hergestellt wird (Bootssteg, Bootshäuser udgl.).

Das Bootshaus der Beschwerdeführerin verfügt aktuell unbestreitbar über drei Landungsplätze im Sinne der obigen Begriffsdefinition, wobei auch gesichert davon auszugehen ist, dass diese Landungsplätze im Bootshaus, da dieses seit der Neuerrichtung 1968/1969 unveränderten Bestand hat, auch im Jahr 1990 existiert haben.

Die Beschwerdeführerin ging im gesamten Beschwerdeverfahren davon aus und begründete ihr Beschwerdevorbringen damit, dass alleine aufgrund des Faktums des Vorhandenseins von (drei) Landungsplätzen zum relevanten Stichtag 11.07.1990 im Bootshaus sozusagen jederzeit auf Antrag des Bootshauseigentümers eine Bestätigung gemäß § 6 SchifffahrtsVO CC-See von der Gemeinde auszustellen ist.

Dieser Ansicht ist nach Beurteilung des Landesverwaltungsgerichts aus nachstehenden Überlegungen nicht zu folgen, wobei auf die SchifffahrtsVO CC-See aus dem Jahr 1990 zu verweisen ist.

Mit LGBl Nr. 57/1990 wurde die SchifffahrtsVO CC-See neu erlassen, welche am 11.07.1990 in Kraft trat. In § 9 dieser Verordnung wurden Schluss- und Übergangsbestimmungen ua in den Abs 4 bis Abs 7 geregelt.

Gemäß § 9 Abs 5 dieser VO hatte die zuständige Gemeinde die zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Verordnung bestehenden Landungsplätze bis spätestens vier Wochen nach Inkrafttreten zu erheben und dem Inhaber eines Landungsplatzes darüber eine Bestätigung auszustellen. Voraussetzung für eine solche Bestätigung der Gemeinde ist, dass die erforderlichen behördlichen Bewilligungen und schriftlichen Bestätigungen der in Frage kommenden Grundeigentümer über die rechtmäßige Errichtung und Benützung dieser Landungsplätze vorliegen. Die Bestätigung der Gemeinde hat das für den Landungsplatz in Betracht kommende Motorfahrzeug nach der Zulassungsurkunde, dem Schiffspatent oder dem Kennzeichen zweifelsfrei festzulegen.

Gemäß § 9 Abs 6 dieser VO galten als Landungsplätze gemäß § 2 Z 19 des Schifffahrtsgesetzes 1990 Plätze, an denen eine mechanische Verbindung zwischen einem Fahrzeug oder Schwimmkörper und dem Ufer hergestellt wird. Darunter sind vor allem Bootsstege und Bootshäuser udgl. zu verstehen. ...

Bereits im Abs 4 leg cit wurden für Verfügungsberechtigte über bestätigte Landungsplätze Sonderregelungen für das Saisonfahrverbot sowie das Sonn- und Feiertagsverbot normiert, wobei ein diesbezügliches Inkrafttreten, mit einer Ausnahme, mit 01.01.1995 festgelegt wurde. Gemäß § 9 Abs 7 dieser VO war die Bestätigung beim Betrieb der Motorfahrzeuge mitzuführen und auf Verlangen den Organen der Behörde oder der Bundesgendarmerie auszuführen.

Daraus ergeben sich folgende verfahrensrechtliche wie materielle Regelungen:

- a) Gemäß dem Wortlaut dieser Bestimmungen handelte es sich um einamtswegiges Verfahren („die zuständige Gemeinde hat ... zu erheben und ... auszustellen“), ein Antragsrecht für die Ausstellung einer Bestätigung oder zur Feststellung des Vorliegens eines Landungsplatzes wurde gesetzlich nicht normiert.
- b) Es wurde iVm § 9 Abs 1 dieser Verordnung ein klarer Stichtag („zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Verordnung“) für den Bestand von Landungsplätzen normiert und zwar der 11.07.1990 (Inkrafttreten an dem der Kundmachung folgenden Tag, die Kundmachung erfolgte am 10.07.1990).
- c) Der Gemeinde wurde einerseits eine vierwöchige Erhebungsfrist nach Inkrafttreten d h bis spätestens 09.08.1990 eingeräumt und andererseits wurde diese auch verpflichtet, binnen dieser Frist eine Bestätigung auszustellen.
- d) Welche Plätze als Landungsplatz gelten wurde mittels Legaldefinition festgelegt (§ 9 Abs 6).
- e) Als Voraussetzungen für eine Bestätigung wurde festgelegt, dass
 - die erforderlichen behördlichen Bewilligungen und
 - die schriftlichen Bestätigungen der in Frage kommenden Grundeigentümerüber die rechtmäßige Errichtung und Benützung dieser Landungsplätze vorliegen.
- f) Zum Inhalt der Bestätigung wurde festgelegt, dass diese das für den Landungsplatz in Betracht kommende Motorfahrzeug nach der Zulassungsurkunde, dem Schiffspatent oder Kennzeichen zweifelsfrei festzulegen hat.
- g) Für Verfügungsberechtigte über bestätigte Landungsplätze wurden Ausnahmeregelungen betreffend Saisonfahrverbote und das Sonn- und Feiertagsverbot normiert (§ 9 Abs 4), wobei die Bestätigung beim Betrieb des Motorfahrzeugs mitzuführen und auf Verlangen der legitimierten Organe vorzuweisen war (§ 9 Abs 7).

Durch nachfolgende Novellierungen bzw. Neuerlassung der SchifffahrtsVO CC-See mit LGBl Nr. 30/1998 (ab 1.4.1998 in Kraft) wurde eine Regelung für Ersatzanlagen aufgenommen (§ 8 Abs 3 dieser VO), mit Novelle LGBl Nr. 67/1999 (ab 1.5. 1999 in Kraft) erfolgte eine Ergänzung betreffend befristet ausgestellter Bestätigungen (§ 8 Abs 4 neu).

Mit LGBl Nr. 76/2016 erfolgte wiederum eine Neuerlassung der SchifffahrtsVO CC-See, Inkrafttreten mit 22.9.2016, wobei es im Wesentlichen um eine textliche Überarbeitung und eine geänderte Darstellung der jeweiligen Ausnahmen für bestimmte Fahrzeuge von festgelegten Verboten in Tabellenform ging (§ 5 der VO), jedoch keine für das Beschwerdeverfahren inhaltlich relevanten Änderungen erfolgten. Die Regelungsinhalte des § 8 Abs 3 und 4 der VO LGBl Nr. 30/1998 finden sich nun in §§ 5 und 6 der VO LGBl Nr. 76/ 2016.

Sinn und Zweck und damit Wille des Ordnungsgebers der Regelungen in § 9 der SchifffahrtsVO CC-See LGBl Nr. 57/1990 war sicher nicht die Normierung einer Verpflichtung der zuständigen Gemeinde zur bloßen Bestandserhebung von Landungsplätzen und zwar losgelöst von dem Vorhandensein eines Motorfahrzeuges mit Verbrennungs-Innenmotor zu einem bestimmten Stichtag. Die Schifffahrtsverordnungen des Landeshauptmannes von Salzburg sind basierend auf den bundesgesetzlichen Vorschriften des Schifffahrtsgesetzes und zwar im Rahmen des 2. Teils des Schifffahrtsgesetzes überschrieben mit „Schifffahrtspolizei“ erlassen worden und handelt es sich - wie sich aus dem vollen Wortlaut der Verordnung ergibt - um die Normierung von schifffahrtspolizeilichen Verkehrsbeschränkungen auf dem CC-See.

Die Erhebung von Landungsplätzen und die Ausstellung einer Bestätigung als Nachweis ist in einem untrennbaren Zusammenhang mit dem in Betracht kommenden Motorfahrzeug zu sehen, was sich zwar aus der Bestimmungen § 9 Abs 5 erster Satz nicht eindeutig, aber jedenfalls aus der und im Kontext mit der Bestimmung des § 9 Abs 5 letzter Satz der SchifffahrtsVO CC-See LGBl Nr. 57/1990 letztlich klar ergibt. Eine bloße Bestätigung über das Vorhandensein eines Landungsplatzes, losgelöst von einem Motorfahrzeug mit Verbrennungs(-Innenbord)motor, macht im schifffahrtsrechtlichen Kontext des Schifffahrtsgesetzes (Schifffahrtspolizei) und der darauf basierenden Verordnung zur Erlassung von Verkehrsbeschränkungen auf dem CC-See, in concreto der Einschränkung von Fahrzeiten auf dem See durch Verbote (Nachtfahrverbot, Saisonfahrverbot, Sonn- und Feiertagsfahrverbot für Motorfahrzeuge mit Verbrennungs-Innenbordmotoren) keinen Sinn. Die Bestätigung („Nachweis der Verfügungsberechtigung über einen Landungsplatz“) dient ausschließlich dazu, dass die Ausnahme vom Verbot des § 2 Abs 1 lit 1b SchifffahrtsVO CC-See LGBl 76/2016 idGF greift, andernfalls die Strafbestimmung des § 9 der Verordnung iVm § 42 SchifffahrtsG bei einem Verstoß gegen die zeitlichen Fahrverbote auf dem See relevant wäre.

Sie dient nicht als Legitimation oder Bestätigung dafür, dass auf einem Landungsplatz gemäß Legaldefinition Motorboote mit Verbrennungs-Innenbordmotoren, aber auch andere Boote, eingestellt werden können, was unbestritten möglich ist. Es kann auch davon ausgegangen werden, dass die Landungsplätze im Bootshaus der Beschwerdeführerin für die Einstellung von Booten aller Art geeignet sind bzw. auch zum Stichtag bzw. im Erhebungszeitraum geeignet waren. Entscheidungsrelevant für die Ausstellung der Bestätigung war und ist jedoch, ob tatsächlich ein oder mehrere Motorfahrzeuge mit Verbrennungsmotoren auf den Landungsplätzen zum relevanten Zeitpunkt eingestellt waren bzw. im Erhebungszeitraum der belangten Behörde dies beabsichtigt war.

Es ist den Ausführungen der belangten Behörde in der Begründung des angefochtenen Bescheides nicht entgegenzutreten, dass es Ziel des Ordnungsgebers war, die Anzahl des Betriebs von Motorfahrzeugen mit Verbrennungs-Innenbordmotor außerhalb der Verbotszeiten des § 2 Abs 1 lit 1b SchifffahrtsVO CC-See stichtagsbezogen „einzufrieren“ und nicht die Anzahl der Landungsplätze an sich. Für eine andere Auslegung bleibt auch kein Raum, da es keinerlei Regelungen gibt, die den Erwerb einer Bestätigung auf Antrag eines Landungsplatzbesitzers zu einem beliebigen Zeitpunkt zum Inhalt hat. § 6 Abs 2 SchifffahrtsVO CC-See stellt nach ihrem klaren und eindeutigen Wortlaut auf die Verlängerung oder Neuausstellung von befristet ausgestellten Bestätigungen über Landungsplätze ab dh setzt voraus, dass es schon einmal eine Bestätigung gegeben hat. Würde die Regelung im Abs 2 leg cit lauten „Die zuständige Gemeinde hat Bestätigungen über Landungsplätze zu verlängern oder neu auszustellen, wenn ...“ wäre es denk möglich, dass auch neue Bestätigungen unabhängig vom Vorliegen einer alten Bestätigung ausgestellt werden könnten. Durch den klaren Wortlaut, der sich auf bereits „befristet ausgestellte Bestätigung“ bezieht, bleibt aber kein Interpretationsspielraum offen bzw. ist nach der Intention der Regelung jedenfalls eine restriktive Auslegung geboten.

Entscheidungswesentlich ist jedoch, dass es sich sowohl auf Grundlage der SchifffahrtsVO LGBl Nr. 10/1990 als auch

auf Grundlage der aktuellen SchifffahrtsVO - wiederum aufgrund des klaren Wortlauts der Bestimmungen - um ein amtswegiges dh. Offizialverfahren der Gemeinde handelt, welches von der Behörde als für diesen Bereich zuständige Schifffahrtspolizei eingeleitet wird und durchzuführen ist. Ein Bewilligungsverfahren für private Motorfahrzeuge mit Verbrennungsmotoren bzw. die Ausstellung einer Bestätigung auf Antrag ist definitiv nicht vorgesehen. Ein solcher Antrag eines Landungsplatzbesitzers kann nur als Anregung auf behördliches Tätigwerden verstanden werden, ein Rechtsanspruch auf Erledigung mittels Bescheid liegt nicht vor. Ein Untätigwerden der Behörde oder wie im gegenständlichen Fall die behauptete fälschliche Nichtausstellung einer Bestätigung für einen oder drei Landungsplätze der Beschwerdeführerin kann allenfalls nur einen Fall der Amtshaftung darstellen.

Der Beschwerde war daher nicht stattzugeben und der Antrag war mangels gesetzlicher Grundlage für eine Antragslegitimation als unzulässig zurückzuweisen.

Die belangte Behörde ist jedoch angehalten, nochmals amtswegig dahingehend eine Überprüfung und Sachverhaltsermittlungen (zB Zeugenbefragungen etc.) vorzunehmen, ob allenfalls tatsächlich im Jahr 1990 fälschlicherweise keine Bestätigung ausgestellt wurde. Festzuhalten und hinzuweisen ist aber auch darauf, dass die Beschwerdeführerin eine entsprechende Mitwirkungspflicht zur Ermittlung der damaligen Sachlage trifft.

Dies betrifft zum einen den Nachweis, dass tatsächlich mit einem oder mehreren entsprechende/n Motorfahrzeug/en der Landungsplatz/die Landungsplätze im Bootshaus der Beschwerdeführerin genutzt wurden. Dies trifft zum anderen aber auch auf die Vorlage der erforderlichen behördlichen Bewilligungen gemäß Wasserrecht und Naturschutz zum Stichtag zu, da alte allenfalls vorhandene oder vermutete Konsense aus den 1950er Jahren durch den Neubau des Bootshauses in den Jahren 1968/1969 untergegangen sind. Auch die Frage eines aufrechten baubehördlichen Konsenses im Jahr 1990 wird sich stellen.

Abschließend darf zur Nicht-Stattgebung der Übermittlung der von der belangten Behörde übermittelten Excel-Liste mit verschiedensten Tabellenblättern festgehalten werden, dass nicht das Akteneinsichtsrecht an sich verweigert wurde und nachweislich die Übermittlung der Liste mit Schwärzungen von personen- und grundstücksbezogenen Daten angeboten wurde (Email des LVwG vom 28.01.2019) bzw. davor mit Schreiben vom 24.01.2019 der sich aus der Liste ergebende für das LVwG wesentliche Inhalt mitgeteilt wurde.

II. Zur Unzulässigkeit der ordentlichen Revision (§ 25a VwGG):

Die ordentliche Revision ist nicht zulässig, da keine Rechtsfrage im Sinne des Art 133 Abs 4 B-VG zu beurteilen war, der grundsätzliche Bedeutung zukommt. Es liegen zwar keine Entscheidungen des Verwaltungsgerichtshofes zur Verordnung des Landeshauptmannes von Salzburg vom 12.09.2016 über schifffahrtspolizeiliche Verkehrsbeschränkungen auf dem CC-See, LGBl Nr. 76/2016 idGF vor, jedoch war die verfahrensgegenständliche Rechtsfrage aufgrund des Wortlautes der Verordnung, wie in der Begründung des Erkenntnisses dargelegt, klar zu lösen.

Schlagworte

Schifffahrt, Antragslegitimation, Landungsplatz

Anmerkung

ao Revision erhoben

European Case Law Identifier (ECLI)

ECLI:AT:LVWGSA:2019:405.2.140.1.26.2019

Zuletzt aktualisiert am

01.04.2019

Quelle: Landesverwaltungsgericht Salzburg LVwG Salzburg, <https://www.salzburg.gv.at/lvwg>