

Staatskanzlei, Regierungsgebäude, 8510 Frauenfeld

Eidgenössisches Departement
für Umwelt, Verkehr, Energie
und Kommunikation
3003 Bern

Frauenfeld, 9. Mai 2006

Revision der Binnenschiffverkehrsverordnung und der Abgasvorschriften für Schiffsmotoren

Vernehmlassung

Sehr geehrter Herr Bundespräsident

Wir danken Ihnen für die eingeräumte Möglichkeit zur Abgabe einer Stellungnahme zu den Entwürfen für eine Änderung der Binnenschiffverkehrsverordnung sowie der Verordnung über die Abgasemissionen von Schiffsmotoren auf schweizerischen Gewässern und äussern uns dazu wie folgt:

I. Revision der Binnenschiffverkehrsverordnung (BSV; SR 747.201.1)

Art. 2 Abs. 1 Bst. k

Unter dem Begriff „Ruderboot“ sollten nach unserer Auffassung alle möglichen Schiffe subsumiert sein, die auf irgendeine Art mit menschlicher Kraft fortbewegt werden können. Darunter fallen Canadier, Kajaks, Paddelboote, Pedalos (Fuss- oder Handkurbel), Faltboote und dergleichen. Art. 2 Abs. 1 Bst. k ist daher wie folgt zu ergänzen:

„...fortbewegt werden kann. Darunter fallen Canadier, Kajaks, Paddelboote, Pedalos (Fuss- oder Handkurbel), Faltboote und dergleichen;“

Mit dieser Präzisierung des Begriffs „Ruderboot“ würden inskünftig auch die Diskussionen über die Einreihung von Pedalos und Paddelbooten entfallen. Überdies erfolgte eine Angleichung der Formulierung in Art. 16 BSV, wo durch den Begriff „Paddelboot“ die Abgrenzung zu den nicht immatrikulationspflichtigen Schiffen verwendet wird.

2/10

Art. 2 Abs. 1 Bst. q

Mit der vorgeschlagenen Definition würden grössere Segel- und Motorschiffe ebenfalls unter den Begriff „Schiff zu Wohnzwecken“ fallen. Viele der vorgenannten Schiffe sind jedoch mit Wohn- / Kocheinrichtungen und Schlafstellen ausgerüstet und oftmals für ein Wohnen wie in einem Wohnwagen oder Wohnmobil geeignet. Der fragliche Begriff sollte indessen lediglich grössere Schiffe erfassen, die nicht zu Ausflügen benutzt und in der Regel an einem Liegeplatz stationiert werden (vgl. Art. 96 Abs. 2 BSV). Aus diesem Grunde schlagen wir folgende Ergänzung vor:

„...an den gleichen Liegeplatz zurückkehrt und nicht aus eigener Kraft sicher im Gewässer verkehren kann;“

Art. 2 Abs. 1 Bst. r

Die Begriffsbestimmung „Wassermotorrad“ wird in der EU-Richtlinie 2003/44 verwendet. Aus unserer Sicht handelt es sich bei diesen Wasserfahrzeugen indessen nicht um „Räder“, sondern um „Aqua-Scooter“ oder „Jet-Bikes“. Aus diesem Grunde sollten diese beiden Bezeichnungen mit folgender Formulierung ebenfalls in der Begriffsbestimmung aufgeführt sein:

„...als Hauptantriebsquelle ausgerüstet ist, wie Aqua-Scooter und Jet-Bikes und das von einer oder mehreren auf dem Rumpf sitzenden, stehenden...“

In der Bodensee-Schiffahrts-Ordnung (BSO; SR 747.223.1) wurden entsprechende Fahrzeuge mit der letzten Revision, welche am 1. Januar 2006 in Kraft getreten ist, aus guten Gründen (Lärm- und Umweltschutz, Sicherheit) generell verboten (vgl. Art. 6.15 Abs. 7 BSO). Wir beantragen daher, auch in die BSV ein solches Verbot aufzunehmen.

Art. 2 Abs. 1 Bst. s

Diese Begriffsbestimmung wäre zu streichen, wenn unser Vorschlag zu Bst. k aufgenommen wird.

Art. 2 Abs. 2 Bst. b und c

Die geltenden Umschreibungen „Länge“ und „Breite“ sind mit der vorliegenden Revision grundsätzlich unverändert zu übernehmen. Die Definition von Länge und Breite wird durch den Ausdruck Lh und Bh präzisiert und ist in der ISO 8666 festgehalten. Einzig bei Mehrumpfbooten ist die gesamte Schiffsbreite über die Rümpfe zu berücksichtigen. Die Typenprüfstelle und die Schifffahrtsämter haben stets diese Masse übernommen. Die entsprechenden Masse können Auswirkungen auf verschiedene Berechnung wie z.B. Personenzahl, Antriebsleistung und Stabilität sowie auf die Wasserfahrzeugsteuern haben, weshalb eine einheitliche Handhabung und Eintragung notwendig ist. Zudem wurden bis anhin aus den EU-Papieren für Sportboote immer die Angaben von Lh bzw. Bh übernommen. Dies wurde auch so im Arbeitsordner zur EU-Richtlinie über die Datenübernahme in den Schiffsausweis festgelegt. Aus diesen Gründen sollten die Bst. b und c von Art. 2 Abs. 2 folgendermassen lauten:

„b. „Länge“ die grösste Länge des Schiffskörpers (Lh) ohne Ruder und Bugspriet. Bauteile, die ohne Zerstörung oder den Einsatz von Werkzeugen vom Schiffskörper demontiert werden können und bei deren Demontage die Festigkeit des Schiffskörpers nicht beeinträchtigt wird, gehören nicht zur Länge;

c. „Breite“ die grösste Breite des Schiffskörpers (Bh). Bauteile, die ohne Zerstörung oder den Einsatz von Werkzeugen vom Schiffskörper demontiert werden können (Reling, Scheuerleisten etc.) und bei deren Demontage die Festigkeit des Schiffskörpers nicht beeinträchtigt wird, gehören nicht zur Breite;“

Art. 38 Abs. 5

Das Badeverbot um Hafeneinfahrten und Landestellen ist im neuen Art. 77 BSV geregelt. Wird bei einer Landestelle ein Badeverbot signalisiert, müsste dies auch bei sämtlichen anderen Anlagen erfolgen, ansonsten eine Unsicherheit entstehen könnte, ob das Badeverbot nun auch gilt, wenn es nicht signalisiert ist. Zudem könnte die Standortfrage für eine solche Verbotstafel zu schwierigen und aufwändigen Diskussionen führen (Anbringen auf dem Land oder im Wasser). Aus diesem Grunde beantragen wir eine ersatzlose Streichung dieses Absatzes.

Art. 41 Abs. 3 und 4

Grundsätzlich begrüssen wir die Einführung eines Alkoholgrenzwertes im Schiffsverkehr. Dies erleichtert einerseits den Strafverfolgungs- sowie den Massnahmenbehörden die Festlegung von Sanktionen und garantiert die rechtsgleiche Anwendung der Delikte wegen Führen eines Schiffes unter Alkoholeinfluss (FiaZ). Andererseits schafft ein Alkoholgrenzwert auch für die Bootsführerin oder den Bootsführer Rechtssicherheit, da bis dato für die Beurteilung von FiaZ-Delikten im Schiffsverkehr nur fallweise die Grenzwerte im Strassenverkehr beigezogen wurden. Mit der Einführung des Alkoholgrenzwertes von 0,5 Promille wird jedoch einerseits eine Verschärfung der bisherigen Praxis normiert (selbst gegenüber dem Strassenverkehr) und andererseits ein ungleicher Wert im Vergleich zur Bodensee-Schiffahrts-Ordnung eingeführt, welche für den Kanton Thurgau hauptsächlich anwendbar ist. Diesbezüglich ergeben sich für uns folgende Bedenken:

1. Legitimation

Gestützt auf Art. 56 des Binnenschiffahrtsgesetzes (BSG; SR 747.201) wird der Bundesrat nach Anhörung der Kantone ermächtigt, Ausführungsbestimmungen zu erlassen. Zweifellos ist die BSV ein solcher Ausführungserlass. Es stellt sich jedoch die Frage, ob die zitierte Generalklausel dem Erfordernis eines Rechtssatzes für die Einführung von Alkoholgrenzwerten genügt. Im Weiteren wird mit dem Erfordernis des Rechtssatzes noch nichts über die Rechtsetzungsstufe ausgesagt. So sind schwerwiegende Freiheitsrechte auf der Stufe eines Gesetzes zu normieren. Je schwerer ein Eingriff in ein Freiheitsrecht ist, desto stärker sollte er demokratisch legitimiert sein. Festzuhalten ist dabei, dass mit der Änderung von Art. 55 Abs. 6 des Strassenverkehrsgesetzes (SVG; SR 741.01) explizit die Bundesversammlung (vorher war es der Bundesrat) zur Festlegung von Blutalkoholgrenzwerten legitimiert wurde (vgl. SR 741.13). Offensichtlich genügt die in Art. 106 Abs. 1 SVG enthaltene und mit Art. 56 Abs. 1 BSG vergleichbare Generalklausel, die den Bundesrat ermächtigt, Vollzugsvorschriften zum SVG zu erlassen, nicht. Wieso soll beim Binnenschiffahrtsgesetz ein anderer Massstab angewendet werden? Wir haben somit erhebliche Zweifel, ob der Bundesrat, gestützt auf die oben zitierte Generalklausel, überhaupt legitimiert ist, die Alkoholgrenzwerte für Fahruntfähigkeit festzulegen.

2. Sanktionensystem

Die geplante 0,5 Promille-Grenze wird im erläuternden Bericht mit dem Hinweis auf die „einheitliche Rechtssituation zum Strassenverkehrsrecht“ begründet. Dies trifft jedoch in mehrfacher Hinsicht nicht zu. Für FiaZ gemäss SVG im Blutalkoholbereich von

5/10

0,5 - 0,79 Promille gelten mildere Sanktionen als für eine solche ab 0,8 Promille. Das BSG unterscheidet bei FiaZ nicht zwischen einfachem und qualifiziertem Tatbestand. So hat die Festsetzung des Alkoholgrenzwertes für die betroffenen Schiffsführerinnen oder Schiffsführer drastische Sanktionen zur Folge. Art. 41 Abs. 1 BSG sieht für FiaZ Gefängnis bis zu sechs Monate oder Busse bis zu Fr. 2'000.-- vor. Bei einem (Erst-) FiaZ-Fall der Autolenkerin oder des Autolenkers mit einer nicht qualifizierten Blutalkoholkonzentration ist die Strafe gemäss Art. 91 Abs. 1 SVG lediglich Haft oder Busse. Erst eine qualifizierte Blutalkoholkonzentration von 0,8 Promille wird mit Gefängnis oder Busse bedroht.

Überdies hätte Angetrunkenheit für schiffsführende Personen gemäss Art. 20 Abs. 2 Bst. b i.V.m. Art. 21 Abs. 1 Bst. a BSG zwingend bereits ab 0,5 Promille den Entzug des Schiffsführerausweises zur Folge. Der erste Vorfall führt im Strassenverkehr indessen lediglich zu einer Verwarnung (vgl. Art. 16a Abs. 1 Bst. b SVG). Erst der qualifizierte Tatbestand sieht den Entzug vor.

Die Schiffsführerinnen und Schiffsführer in Anbetracht des massiv geringeren Gefährdungspotentials auf dem Gewässer härter anzufassen als die Automobilistinnen und Automobilisten erscheint aus unserer Sicht kaum begründbar und unverhältnismässig. Auch wird kein überwiegendes öffentliches Interesse geltend gemacht, dass härtere Sanktionen für die Schifffahrt rechtfertigen würden.

3. Kleine Fahrgastschiffe

Gestützt auf Art. 41 Abs. 4 des Entwurfs ist bei Fahrgastschiffen oder Güterschiffen der Tatbestand des Fahrens in angetrunkenem Zustand bereits ab einer Blutalkoholkonzentration von 0,2 Promille erfüllt. Wir finden es stossend, dass die Führerinnen und Führer von Schiffen für den gewerbsmässigen Transport von höchstens zwölf Fahrgästen (sogenannte Wassertaxis) davon ausgenommen werden. Der Wert von 0,2 Promille ist somit auch für alle Schiffsführerinnen und -führer vorzusehen, die gewerbsmässig Personen oder Güter transportieren.

4. Bodensee-Schifffahrts-Ordnung

In Art. 6.01 Abs. 3 BSO hat der Bundesrat auf den 1. Januar 2002 die Blutalkoholgrenzwerte für Schiffsführerinnen und Schiffsführer auf 0,8 bzw. 0,1 Gewichtspromille festgelegt. Die Diskussionen mit Deutschland und Österreich, welche die gleichen Vorschriften für den Bodensee erlassen haben, aber bereits damals im Strassenverkehr eine geringere Promillegrenze kannten, ergaben, dass angesichts der geringeren Verkehrsdichte und den weniger hohen Anforderungen an die Reaktionszeiten in der Schifffahrt eine gegenüber dem Strassenverkehr höhere Blutalkoholkonzentration in

6/10

Kauf genommen werden könne. Es stellt sich die Frage, wieso für die übrigen schweizerischen Binnengewässer diese Schlussfolgerungen nicht auch gelten sollten.

5. Feststellung der Angetrunkenheit

Im Strassenverkehr wurde auf den 1. Januar 2005 die verdachtsfreie Atemprobe eingeführt. Im Binnenschifffahrtsrecht fehlen jegliche Hinweise über das Verfahren zur Feststellung der Angetrunkenheit. Falls wie bisher vorgegangen wird (Blutprobe bei Anzeichen der Angetrunkenheit) kann nach unserer Auffassung auf weitere Vorschriften verzichtet werden. Dies würde jedoch wiederum eine Verschärfung gegenüber dem Strassenverkehr bedeuten, da die betroffene Person in jedem Fall die höheren Kosten einer solchen Massnahme zu tragen hätte. Für die Übernahme des heute geltenden strassenverkehrsrechtlichen Verfahrens hingegen fehlen die Rechtsgrundlagen im BSG.

Gestützt auf diese Ausführungen beantragen wir eine nochmalige Überprüfung des Art. 41 Abs. 3 und 4 des Entwurfs unter Einbezug des dargelegten Sanktionensystems im BSG.

Art. 77 Abs. 1 und 3

Beim Begriff „Ladestelle“ in Abs. 1 von Art. 77 des Entwurfs hat sich vermutlich ein Tippfehler eingeschlichen. Richtigerweise sollte es „Landestelle“ heissen.

Wenn das Badeverbot für alle Anlagen von Fahrgastschiffen gelten soll, muss der Begriff „Kursschiffe“ durch „Fahrgastschiffe“ ersetzt werden (analog zu Art. 11.04 Abs. 1 BSO). Wir schlagen daher folgende Änderungen vor:

zu Abs. 1

„...im Umkreis von 100m um Hafeneinfahrten und Landestellen der Fahrgastschiffe...“

zu Abs. 3 Bst. d

„...im Umkreis von 100m um behördlich bewilligte Landestellen von Fahrgastschiffen.“

7/10

Art. 79, 82, 83, 86, 87 und 166

In der Schiffbauverordnung (SBV; SR 747.201.7) wird ausdrücklich festgehalten, dass die Ausbildung bei einem konzessionierten Unternehmen zu absolvieren ist. Diese Vorschrift darf nicht auf Schiffsführerinnen und Schiffsführer von Fahrgastschiffen angewendet werden. Ihnen soll es selber überlassen werden, wo und wie sie sich auf die Prüfungen vorbereiten.

Aus den Revisionsunterlagen ist nicht ersichtlich, wie vor dem 1. Januar 2007 ausgestellte Schiffsführerausweise der Kategorie B umgetauscht werden. Wir beantragen daher, die Berechtigung in einer Übergangsbestimmung zu regeln.

Im Weiteren empfehlen wir in einer Weisung, den Eintrag der neuen Kategorien für Fahrgastschiffe möglichst einfach zu regeln. Es soll vermieden werden, dass wegen der Harmonisierung neue Schiffsführerausweise gedruckt und die Informatik-Systeme in den Kantonen angepasst werden müssen.

Art. 82 Abs. 1^{ter}

Wir beantragen nebst den Angehörigen der Berufsfischer auch Berufsfischer-Lehrlinge in dieser Ausnahmebestimmung vom Mindestalter auszunehmen. Damit kann eine rechtsungleiche Behandlung dieser Auszubildenden gegenüber den Bootsbauern und Bootsfachwarten vermieden werden. Die Berufsfischer-Lehrlinge sind ebenso auf den Schiffsführerausweis der Kategorie A angewiesen wie letztere. Diesem Anliegen könnte mit folgender Formulierung Rechnung getragen werden:

„...beträgt das Mindestalter für die Erlangung eines Führerausweises zur Führung von Schiffen der Kategorie A für Angehörige von Berufsfischern zur Mithilfe im Betrieb sowie von Auszubildenden mit gültigem Lehrvertrag als Bootbauer, Bootfachwart oder Berufsfischer 16 Jahre. Die Führerausweise dürfen...“

Art. 90 Abs. 1 / Anhang 6

Aus unserer Sicht sollte lediglich ein Dokument für die Internationalen Ausweise zur Verfügung stehen, wobei wir Muster 1 bevorzugen.

8/10

Art. 109

Art. 109 Abs. 3 des Entwurfs ist zu streichen, da mit diesem Absatz ein Lärmpegel von 75 dB ermöglicht wird. Es ist nach unserem Dafürhalten zu prüfen, ob nicht allgemein der Grenzwert von 72 dB beibehalten werden kann. Die Ausnahmen für Schiffe mit einer Antriebsleistung bis max. 40 kW könnten auch in Art. 163 BSV normiert werden. Der geltende Abs. 2 von Art 109 BSV ist zudem wieder aufzunehmen. Dieser Absatz wurde offenbar ersatzlos gestrichen.

Art. 134 Abs. 7

Eine Anpassung von Abs. 7 wurde offenbar vergessen. Auf Segelschiffen wären somit weiterhin auch Rettungskragen zugelassen. Im Sinne von einheitlichen Vorgaben für die Rettungsgeräte sollten auch für Segelschiffe nur noch Rettungswesten mit Kragen zulässig sein.

Art. 148j Abs. 1

Mit der Übernahme der EU-Sportbootrichtlinie erhoffte man sich bei den Zulassungsstellen eine Entlastung. Dies ist aber bis anhin nicht eingetreten. Die administrativen Aufgaben wurden vielmehr umfangreicher und komplizierter und die eingereichten Unterlagen sind vielfach mangelhaft und unvollständig. Betreffend Anforderungen zur Zulassung von Fahrzeugen ist Art. 148j Abs. 1 BSV daher in Analogie zu Art. 14.01 Abs. 3 BSO wie folgt zu ergänzen:

„...durchgeführt worden ist. Ist die Vorlage einer Konformitätserklärung nicht zumutbar, kann das Fahrzeug gemäss den Bestimmungen über Bau und Ausrüstung als Vergnügungsfahrzeug geprüft und zugelassen werden.“

Art. 150 Abs. 4

Schiffe mit weniger als 300t könnten bei Befolgung der aufgeführten Bedingungen ohne Begleitperson verkehren. Aufgrund der vorgeschlagenen Regelung ist der Schiffsführerin oder dem Schiffsführer nicht verwehrt, den Führerstand zu verlassen. Verlässt diese

9/10

Person auf dem Güterschiff jedoch den Führerstand und gerät dabei über Bord, nützt das Funkgerät im Steuerstand sehr wenig. Aus Sicht der Sicherheit sollte daher die zusätzliche Bedingung aufgenommen werden, dass die Schiffsführerin oder der Schiffsführer den Steuerstand während ihrer bzw. seiner alleinigen Anwesenheit an Bord nicht verlassen darf.

Art. 166 Abs. 22

Die hier vorgeschlagenen Auslaufristen für sogenannte „Altmotoren“ sind für die Schiffshalterinnen und Schiffshalter eine harte Massnahme und können auch zu Problemen bei der Umschreibung von nach der BSO zugelassenen Schiffen führen. Im Revisionsentwurf fehlt zudem eine Oldtimer-Regelung. Im Kanton Thurgau sind zur Zeit über 500 Schiffe mit Fremdzündungsmotoren immatrikuliert, welche mindestens 25-jährig sind. Über 1500 Schiffe verfügen zudem über einen Benzinmotor, welcher über 10 Jahre alt ist. Angesichts dieser nicht unbeachtlichen Zahlenverhältnisse beantragen wir den Verzicht auf die Einführung von Auslaufristen und damit die ersatzlose Streichung von Abs. 22 von Art. 166 BSV.

Anhang 4 / Verbotsszeichen A.14

Die Bezeichnung dieses Zeichens ist zu ändern. Der Zusatz „an Hafeneinfahrten und Landstellen“ ist zu streichen. Auf diese Weise kann das Zeichen überall zur Signalisation eines Badeverbotes verwendet werden. Vergleiche im Übrigen unsere Bemerkungen zu Art. 38 Abs. 5 des Entwurfs.

II. Revision der Verordnung über die Abgasemissionen von Schiffsmotoren auf schweizerischen Gewässern (SAV; RB 747.201.3)

Ziff. 13

Für Motoren, die nicht abgastypengeprüft sind, wird gemäss Art. 13.11c BSO seit dem 1. Januar 2006 eine Wartungspflicht statuiert. Wir begrüssen daher grundsätzlich den Vorschlag, auch in der SAV eine periodische Abgaswartung einzuführen. Allerdings

10/10

sollte die diesbezügliche Ziffer 13 nochmals überprüft werden, da aus dem Revisions-
text nach unserer Auffassung nicht klar hervorgeht, welche Motoren einer Abgasmes-
sung und welche einer Abgaswartung unterliegen.

Mit freundlichen Grüßen

Der Präsident des Regierungsrates

Der Staatsschreiber