



30. Januar 2008

Erläuternder Bericht zur Änderung der Binnenschifffahrtsverordnung (BSV)

KLASSIFIZIERUNGSVERMERK

Referenz/Aktenzeichen

Inhaltsverzeichnis:

	Seite
1. Allgemeine Einführung	2
2. Erläuterungen zum Themenkomplex "EG-Sportbootrichtlinie"	2
3. Erläuterung der geänderten / ergänzten Artikel in der BSV	2 - 6

1. Allgemeine Einführung

Mit dem Bundesratsbeschluss vom 31. Oktober 2007 wurde das UVEK beauftragt, die Binnenschiffverkehrsverordnung so anzupassen, dass die Anwendung des Cassis-de-Dijon-Prinzips in der Schweizer Binnenschiffahrt möglich wird.

Vom Beschluss sind folgende zwei Schwerpunkte betroffen:

- Klassierung von Wassermotorrädern gemäss EG-Richtlinie 94/25/EG als Sportboote;
- Anpassungen der Umweltstandards im Bereich von Sportbooten an die EG-Richtlinie 94/25/EG.

Die Revision wird gleichzeitig zur Anpassung einiger weiterer Bestimmungen genutzt.

2. Erläuterungen zum Themenkomplex "EG-Sportbootrichtlinie"

Die erste Fassung der EG-Richtlinie 94/25/EG wurde 1994 verabschiedet. Mit der BSV-Revision im Jahre 2001 wurde sie weitestgehend übernommen. Die Richtlinie wurde im Jahre 2003 ergänzt (EG-Richtlinie 2003/44/EG). Auch diese Ergänzung wurde durch eine erneute Revision der BSV im Jahre 2007 grösstenteils in das Schweizer Binnenschiffahrtsrecht übernommen.

Bei den beiden Revisionen (2001 / 2007) wurde das Niveau der Schweizer Standards zum Schutz der natürlichen Umwelt und der Sicherheit der Seebenutzer beibehalten. So wurden beispielsweise technische Bestimmungen für Wassermotorräder vorgegeben, mit denen ihre Leistung und damit auch die erreichbare Geschwindigkeit stark reduziert war. Das führte dazu, dass diese Fahrzeuge in der Schweiz faktisch nicht zugelassen werden konnten. Tanks mit wassergefährdenden Stoffen durften auch nach Übernahme der EG-Richtlinie nicht Bestandteil der Aussenhaut (Rumpf) von Sportbooten sein. Damit sollte der Austritt solcher Stoffe (z.B. Dieselmotorkraftstoff, Fäkalien) in das Gewässer bei Undichtigkeiten des Tanks verhindert werden. Ferner waren Behälter zum Auffangen von Abwässern vorgeschrieben.

Mit dem vorliegenden Revisionsentwurf werden nunmehr auch in den genannten Bereichen Anpassungen an den EG-Standard vorgenommen, was eine Senkung des technischen Schutzniveaus bedeutet.

3. Erläuterung der geänderten / ergänzten Artikel in der BSV

Art. 2 Bst. a Ziff. 18 (Definition "Wassermotorrad") wird geändert. Damit gelten Wassermotorräder in der Schweiz neu als Sportboote und nicht mehr als Vergnügungsschiffe. Die bisherige Kopplung der zulässigen Leistung an die Schiffsgrösse bzw. an das Schiffsge-
wicht entfällt. Wassermotorräder können folglich gemäss den Herstellerangaben motorisiert werden. In der Praxis sind Leistungen von deutlich mehr als 100 kW üblich und Geschwindigkeiten von über 60 km/h ohne weiteres erreichbar. Die Zulassung von Wassermotorrädern auf Schweizer Gewässern erfolgt neu, wie bei den Sportbooten, auf der Basis einer Konformitätserklärung des Herstellers.

Art. 2 Bst. b Ziff. 2 zweites Lemma: Die Definition der Länge von Schiffen, welche keine Sportboote sind, wird modifiziert. Statt der maximalen Länge einschliesslich der Anbauten an einem Schiff (L_{\max}) wird neu nur noch die Rumpflänge (L_H) samt seiner fest mit dem Schiffskörper verbundenen Bauteile als Länge definiert. Bauteile, welche ohne Zerstörung oder ohne den Einsatz von Werkzeugen demontiert werden können, zählen nicht mehr zur Länge. Konkret hat das beispielsweise Auswirkungen auf Segelschiffe, bei denen der Klüverbaum neu nicht mehr zur Länge hinzugerechnet wird. Bei einigen Schiffstypen (ausgenommen bei Sportbooten, deren Länge unverändert im 1. Lemma definiert ist) kann es Auswirkungen auf die zulässige Antriebsleistung der Maschinen geben. Sie kann sich durch die geringere Länge reduzieren.

Art. 2 Bst. b Ziff. 9 und 10: Es werden zwei neue Definitionen für die Begriffe „wasserdicht“ und „sprühwasser- und wetterdicht“ eingeführt. Dies steht im Zusammenhang mit der Verwendung dieser Begriffe in später folgenden Artikeln der BSV (siehe u.a. Art. 134a).

Art. 18a Abs. 3^{bis}: Diese Bestimmung wird auf Antrag der Vereinigung der Schifffahrtsämter (vks) revidiert. Die Anordnung von Hecklichtern in der Mittellängsebene von Sportbooten und Vergnügungsschiffen kann bei Verwendung von Aussenbordmotoren zu Problemen führen, da die Platzverhältnisse eine solche Positionierung des Hecklichtes u.U. nicht ermöglichen. Mit der Neufassung der Bestimmung wird diesbezgl. mehr Flexibilität geschaffen. Allerdings sind Hecklichter so nahe an der Mittellängsebene zu platzieren, wie dies technisch möglich ist. Als Obergrenze für den seitlichen Versatz aus der Mittellängsebene gilt 50 Prozent der halben Schiffsbreite.

Art. 25 Abs. 1: Gemäss Feststellungen der kantonalen Schifffahrtsämter ist das bisher vorgeschriebene Rundumlicht zur Kennzeichnung nicht motorisierter Schiffe bei Nacht unzureichend. Vor dem Hintergrund stark beleuchteter Ufer hebt es sich zu wenig ab. Es besteht daher die Gefahr, dass ein derart gekennzeichnetes Schiff bei Nacht von anderen Verkehrsteilnehmern auf dem Wasser übersehen wird. Tests auf dem Zürichsee haben gezeigt, dass ein Blinklicht (Definition: vgl. Art. 2 Bst. c Ziff. 1 der BSV) besser erkennbar ist. Die neue Formulierung im 2. Satz ermöglicht nun die Installation eines solchen Blinklichtes an Bord von Ruderbooten. Es besteht aber auch weiterhin die Möglichkeit der Verwendung gewöhnlicher Rundumlichter. Damit besteht keine Umrüstpflcht auf bisher bereits zugelassenen Schiffen. Eine Übergangsbestimmung ist daher nicht erforderlich. Zu erwähnen ist noch, dass mit dieser Vorschrift eine Abweichung in der nächtlichen Signalisation solcher Schiffe gegenüber dem CEVNI-Code¹ entsteht. Dieser sieht keine Blinklichter sondern nur kontinuierlich leuchtende nautische Lichter vor.

Art. 37 Abs. 7: Durch die geänderten Zulassungsvoraussetzungen für Wassermotorräder werden nautische Signaltafeln für Kennzeichnung von Wasserflächen, auf denen diese Fahrzeuge verwendet oder nicht verwendet werden dürfen, notwendig. Die Grundlage für beide Signaltafeln wird in diesem Artikel geschaffen (vgl. auch Anhang 4).

Art. 54: Die Reihenfolge der Absätze wird wegen einer besseren Systematik geändert.

In diesem Artikel werden Verkehrsbeschränkungen für Wassermotorräder erlassen (Abs. 1). Sie dürfen auf Schweizer Gewässern nur dort verwendet werden, wo Kantone Flächen für

¹ Code européen des voies de navigation intérieure (3. Ausgabe) der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa, Arbeitsgruppe für den Transport auf Wasserstrassen

die Befahrung mit Wassermotorrädern bewilligt haben (Abs. 2). Eine analoge Regelung wurde im Jahre 2001 bereits für die Verwendung von Drachensegelbrettern in der BSV erlassen. Für die allfällige Freigabe solcher Wasserflächen gelten Einschränkungen, die dem Schutz der übrigen Seebenützer und der natürlichen Umwelt dienen.

In Abs. 3 wird die Verwendung von Wassermotorrädern in den Uferzonen (bis 300 m vom Ufer) auf eigens dafür bewilligte und besonders gekennzeichnete Startgassen beschränkt. Damit soll der Schutz anderer Seebenützer wie z.B. der Badenden oder sensibler Wassergebiete (Schilfzonen mit Brutplätzen von Vögeln etc.) sichergestellt werden.

In Abs. 5 wird der Verwendungszeitraum von Wassermotorrädern innerhalb des Tages eingeschränkt, weil sie keine nautische Beleuchtung und Scheinwerfer führen. Damit sind sie bei Dunkelheit oder schlechten Sichtverhältnissen für andere Seebenützer nicht erkennbar. Die Führer von Wassermotorrädern haben wegen fehlender Scheinwerfer keine Möglichkeit Objekte im Wasser (Bsp. Schwimmer, Treibholz etc.) rechtzeitig zu erkennen. Bei Dunkelheit oder schlechten Sichtverhältnissen gefährden sie sich und andere Seebenützer.

Ob sich diese Regelungen in der Praxis bewähren, bleibt indes abzuwarten. Anders als Drachensegelbretter haben Wassermotorräder einen nahezu unbegrenzten Aktionsradius und erreichen eine erheblich höhere Geschwindigkeit. Zudem sind sie äusserst wendig, können wegen ihres Antriebs Flachwasserzonen befahren und sind leicht ein- und auszuwassern. Dies erschwert eine wirksame Kontrolle durch Polizeikräfte. Die Gefahr missbräuchlicher Benützung ist damit gegeben.

Die anderen Absätze bleiben inhaltlich unverändert.

In **Art. 84 Abs. 1** sind bisher die Muster, nach denen Schiffsführerausweise ausgestellt werden, einzeln aufgeführt ("*Muster 1 und 2 von Anhang 5*"). Diese Aufzählung wird durch einen summarischen Verweis auf "*die Muster in Anhang 5*" ersetzt. Dies steht im Zusammenhang mit den Vorbereitungen der Kantone, in der Schifffahrt den Führerausweis im Kreditkartenformat einzuführen. Diese Einführung bedingt ein zusätzliches Muster in Anhang 5. Die Kompetenz zur Festlegung von Form und Inhalt der Ausweismuster liegt beim UVEK.

In **Art. 86 Abs. 2** war bereits festgelegt, dass die Prüfung zur Erlangung eines Schiffsführerausweises auf Gesuch und mit Einwilligung der zuständigen kantonalen Behörde in einem anderen als dem Wohnsitzkanton abgelegt werden kann. Es fehlte jedoch eine Bestimmung wonach dieses Gesuch nur bei Vorlage triftiger Gründe abgelehnt werden darf. Dies führte in der Vergangenheit verschiedentlich zu Problemen, welche durch eine entsprechende Ergänzung des Abs. 2 beseitigt werden sollen.

In **Art. 107a Abs. 1** sind die Bestimmungen der BSV aufgeführt, welche nicht auf Sportboote anwendbar sind. Neu ist hierin auch der Art. 108 Abs. 1 und 2 aufgeführt.

Aufgrund der Angleichung der Schweizer Bestimmungen an diejenigen der EG-Richtlinie 94/25/EG, ist auf Sportbooten zukünftig kein Auffangbehälter für Abwasser aus Wohn- und Kocheinrichtungen mehr vorgeschrieben (war bisher in Art. 108 Abs. 1 enthalten). Auch für feste Abfälle müssen zukünftig keine Behälter mehr an Bord mitgeführt werden. Einzig die Abwässer aus WC-Anlagen sind weiterhin in einem Fäkalientank aufzufangen.

Bisher haben die Kantone im Vollzug darauf bestanden, dass keine direkten Anschlüsse solcher Fäkalientanks an die Bordwand bestehen. Somit war ein missbräuchliches Ablassen von Fäkalien in das Gewässer technisch ausgeschlossen. Solche direkten Anschlüsse sind künftig zulässig. Die EG-Richtlinie verlangt in diesen Fällen nur ein Ventil zwischen dem Tank und der Bordwand.

Unbeschadet der technischen Gegebenheiten auf Sportbooten, verbietet Art. 10 Abs. 1 der BSV das Einbringen oder Einleiten von Stoffen, die das Wasser verunreinigen oder seine Eigenschaften nachteilig verändern. In der Praxis dürfte bei missbräuchlicher Handhabung eine gerichtsverwertbare Nachweisführung sehr schwer sein.

In Art. 108 Abs. 2 war bisher auch für Sportboote festgelegt, dass die Tankwand von Behältern mit wassergefährdenden Stoffen, wie z.B. Dieselkraftstoff oder Fäkalien, nicht Bestandteil des Schiffsrumpfes sein durfte. Anders ausgedrückt mussten solche Tanks separat im Schiff eingebaut werden. Damit war technisch sichergestellt, dass bei undichten Tanks austretende Flüssigkeiten zunächst in den Schiffsrumpf und nicht direkt in das Gewässer gelangten. Solche Undichtigkeiten können beispielsweise durch Korrosion oder Anfahrungen entstehen. Der Inhalt von Brennstofftanks in Sportbooten kann bis zu 1000 l, z.T. auch mehr betragen. Dieser Schutz (Doppelhülle, wie z.B. bei Erdtanks zur Lagerung von Heizöl bei Häusern) entfällt künftig bei Sportbooten. Gemäss der EG-Richtlinie dürfen Tanks für Dieselkraftstoffe Bestandteil des Bootsrumpfes sein. Dies gilt zukünftig auch in der Schweiz.

Art. 109 Abs. 3: Bisher war eine Messung des Betriebsgeräusches für in der Schweiz typengeprüfte Schiffe mit einer gesamten Antriebsleistung von weniger als 40 kW nicht obligatorisch. Diese Regelung wird nun auch auf Schiffe ausgedehnt, welche nicht in der Schweiz typengeprüft sind. Damit wird die Ungleichbehandlung von in der Schweiz typengeprüften Schiffen und solchen die nicht hier typengeprüft sind, beseitigt. Die zuständige Behörde kann eine Messung des Betriebsgeräusches anordnen, wenn Zweifel bestehen, dass ein Schiff den Grenzwert von 72 dB(A) gemäss Abs. 1 von Art. 109 einhält.

Art. 134a Abs. 1: Die bisherige Definition von wettkampftauglichen Schiffen enthielt den Begriff der „wasserdicht verschliessbaren“ Stauräume an Bord von Segelschiffen. Dieser Begriff war in der BSV nicht definiert, was zu Nachfragen führte.

Die neu eingeführte Definition des Begriffs „wasserdicht“ in Art. 2 Bst. b Ziff. 9 hat nun unerwünschte Auswirkungen. Die überwiegende Zahl kleiner Segelschiffe verfügt nicht über „wasserdichte“ Stauräume. Solche Segelschiffe gelten gemäss der bisherigen Formulierung in Art. 134a als wettkampftauglich und profitieren von der erleichterten Bestimmung bezgl. der Rettungsmittel. Damit wird der Kreis wettkampftauglicher Wassersportgeräte zu sehr ausgeweitet.

Die bisherige Anforderung eines „wasserdichten“ Stauraums wird durch die Anforderung nach einem „sprühwasser- und wetterdichten“ Stauraum (Art. 2 Bst. b Ziff. 10) ersetzt. Viele kleine Segelschiffe verfügen über „sprühwasser- und wetterdichten“ Stauraum. Nur wenige Segelschiffe haben gar keinen Stauraum. Dies sind meist jene Schiffe, die bei Wettkämpfen eingesetzt werden. Sie gelten weiterhin im Sinne von Art. 134a als wettkampftauglich. Damit bleibt der ursprüngliche Sinn der Bestimmung gewahrt.

Art. 166 Abs. 25: Den Kantonen wird eine Frist von 1 Jahr zur Ausweisung von Wasserflächen und Startgassen, welche für die Befahrung mit Wassermotorrädern freigegeben werden, eingeräumt. Es besteht indes kein Zwang zur Ausweisung solcher Wasserflächen. Eine analoge Regelung wurde bereits bei der Einführung der Verbotes zur Verwendung von Drachensegelbrettern im Jahre 2001 angewendet.

Anhang 4: Die Verbots- und Erlaubnistafel für die Verwendung von Wassermotorrädern wird in Verbindung mit den geänderten Zulassungs- und Verwendungsbestimmungen für solche Fahrzeuge eingeführt (vgl. Ausführungen zu Art. 2 Bst. a Ziff. 18, Art. 37 und Art. 54).

Anhang 15 Ziff. 9: Das Mitführen von Ausrüstungsgegenständen auf Wassermotorrädern, wie sie für andere motorisierte Schiffe vorgeschrieben sind, ist aus Platzgründen nicht möglich. Unter der neu eingeführten Ziffer 9 wird eine reduzierte Mindestausrüstung für Wassermotorräder festgelegt.

Anhang 33: Hier wird den geänderten Bestimmungen über die Geräuschmessung von Schiffen mit einer gesamten Leistung der Antriebsmotoren von weniger als 40 kW Rechnung getragen (vgl. Art. 109 Abs. 3).