



4. August 2006

Binnenschifffahrtsverordnung (BSV)

Abgasvorschriften für Schiffsmotoren (SAV)

Bericht über die Ergebnisse des Anhörungsverfahrens

KLASSIFIZIERUNGSVERMERK

Referenz/Aktenzeichen

Inhaltsverzeichnis:		Seiten
I.	Allgemeines	
1.	Einleitung, Ziele der Revision, Anhörungsverfahren	2
2.	Eingegangene Stellungnahmen	2
II.	Binnenschifffahrtsverordnung (BSV)	
1.	Zusammenfassung, grundsätzliche Fragestellungen	4
2.	Eingaben zu einzelnen Artikeln des Revisionsentwurfes	5
3.	Zusätzliche Änderungsanträge	13
III.	Abgasvorschriften für Schiffsmotoren (SAV)	
1.	Zusammenfassung, grundsätzliche Fragestellungen	16
2.	Eingaben zu einzelnen Artikeln des Revisionsentwurfes	16
3.	Zusätzliche Änderungsanträge	17

I. Allgemeines

1. Einleitung, Ziele der Revision, Anhörungsverfahren

Im Zeitraum vom 10. Februar bis 2. Juni 2006 führte das UVEK ein breit angelegtes verwaltungsexternes Anhörungsverfahren zur Revision der BSV und der SAV durch.

Folgende vier Hauptziele wurden mit der Revision der BSV und der SAV verfolgt:

- Teilumsetzung der erweiterten EG-Sportbootrichtlinie 2003/44/EG in das Schweizer Binnenschiffahrtsrecht namentlich in Bezug auf Geräuschemissionen von Schiffen, Abgasemissionen von Schiffsmotoren und die Behandlung von Wassermotorrädern;
- Einführung von Blutalkoholgrenzwerten für Schiffsführer;
- Harmonisierung der Anforderungen an die Ausbildung und Prüfung von Schiffsführern von Fahrgastschiffen;
- Beseitigung von Vollzugsproblemen, Modernisierung und weitere Änderungen.

2. Eingegangene Stellungnahmen

2.1 Überblick

Von den 112 Adressaten die zur Stellungnahme eingeladen wurden, antworteten 62. Allerdings wurden in einigen Fällen gemeinsame Verbandsstimmungen eingereicht, was die relativ geringe Rücklaufquote erklärt. Weitere 10 Stellungnahmen gingen von Personen, Verbänden oder interessierten Kreisen ein, die sich durch die Revision der BSV und der SAV betroffen fühlten, aber nicht angeschrieben wurden.

Die überwiegende Anzahl der Eingaben äussern sich grundsätzlich positiv zur Revision oder signalisieren Zustimmung zur Stossrichtung. Sie enthalten nur zu einzelnen Artikeln Bemerkungen und/oder ergänzende Anregungen. Acht Stellungnahmen sind vollumfänglich mit den Revisionsvorschlägen zur BSV und zur SAV einverstanden oder verzichteten auf eine Stellungnahme, wie: die Kantone AI, AR, SO, JU sowie der SGV/USAM, electrosuisse, PUSCH, und Pro Natura.

2.2 Kantone

Stellungnahmen gingen von der Vereinigung der kantonalen Schifffahrtsämter (vks) sowie von 22 Kantonen (AG, AR, BE, BL, BS, FR, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, ZG und ZH) ein.

2.3 Verbände, interessierte Kreise, Sonstige

Folgende 24 Verbände, interessierte Kreise und Sonstige reichten Stellungnahmen ein:

Schweizerischer Kanuverband	SKV
Cruising Club Schweiz	CCS
Swiss Sailing	
Förderung Schweizerischer Motorbootclubs	FSM
Centre Patronal	CP
Association Suisse Romande des Professionnels du Nautisme	ASPAN
Aqua Nostra Schweiz	
Verband Schweizerischer Bagger- und Lastschiffbesitzer	VBL
Verband der Motorlastschiffbesitzer am Zürichsee und Walensee	VMLBZW

KLASSIFIZIERUNGSVERMERK

Referenz/Aktenzeichen

Dachorganisation der kleinen und mittleren Unternehmen	SGV/USAM
Schweizerischer Berufsfischerverband	SBFV
Schweizer Tourismus-Verband	STV/FST
Verband Schweizerischer Motorboot- und Segelschulen	VSMS
Arbeitsgemeinschaft der Chefs der Verkehrspolizeien der Zentralschweiz und des Kantons Tessin	ACVZT
electrosuisse	
Schweizerische Beratungsstelle für Unfallverhütung	bfu
Eidg. Materialprüfungs- und Forschungsanstalt	EMPA
Praktischer Umweltschutz Schweiz	PUSCH
Pro Natura	
Verband öffentlicher Verkehr	VöV
Verband Schweizerischer Schifffahrtsunternehmen	VSSU
Compagnie Générale de navigation sur le lac Léman	CGN
Schifffahrtsbetrieb Rorschach	SR
Bombardier Recreational Products	BRP
Logistikbasis der Schweizer Armee im VBS	LBA
Vereinigung kantonaler Schifffahrtsämter	vks
Schweizerischer Bootbauerverband	SBV
Verband Schweizerischer Importeure von Marinemotoren	VSIM

2.4 Politische Parteien

Die CVP, die SVP verzichten in ihren Eingaben auf eine Stellungnahme. Nicht geantwortet haben die FDP und die SP.

II. Binnenschifffahrtsverordnung (BSV)

1. Zusammenfassung, grundsätzliche Feststellungen

1.1 Allgemeines

Die meisten Eingaben signalisieren grundsätzliche Zustimmung zur Änderung der BSV. Die Hauptziele werden unterstützt. Jedoch werden zahlreiche Bestimmungen kritisch hinterfragt und es werden, teils stark divergierende, zusätzliche Änderungsanträge gestellt.

1.2 "Erweiterte EG-Sportbootrichtlinie 2003/44/EG"

Die Vorarbeiten zu diesem Themenkomplex waren sehr umfangreich und thematisch komplex. Wenngleich bis zum Beginn des Anhörungsverfahrens mit den einbezogenen Gruppen (vks, Bootbaugewerbe und Bundesverwaltung) weitestgehend Konsens zum Thema Übernahme der "Grenzwerte für Geräuschemissionen" bestand, nahmen die vks und zahlreiche Kantone bei der Anhörung kritisch Stellung und wandten sich gegen den zuvor erreichten Konsens.

Zum Thema Umgang mit so genannten "Wassermotorrädern" auf Schweizer Gewässern gingen sehr kontroverse Stellungnahmen ein. Einige fordern ein vollständiges Verbot, andere die vollständige Freigabe dieser Fahrzeuge auf Schweizer Gewässern.

Schliesslich fordern die meisten Kantone nachdrücklich eine Änderung im Zulassungsverfahren von Sportbooten nach EG-Richtlinie. Die Zulassung soll nicht mehr alleine auf der Grundlage einer Konformitätserklärung gemäss EG-Richtlinie möglich sein. Diese seien häufig falsch oder unvollständig ausgefüllt. Zudem sei die Beschaffung einer Konformitätserklärung manchmal nur mit sehr grossem Aufwand möglich. In solchen Fällen sollen technische Prüfungen durch kantonale Schifffahrtsämter ebenfalls zur Immatrikulation eines Sportbootes herangezogen werden können. Damit würde allerdings ein "duales Zulassungssystem" im Schweizer Binnenschifffahrtsrecht eingeführt (Wahlfreiheit zwischen der Zulassung als "Sportboot" oder als "Vergnügungsschiff" mit unterschiedlichen technischen Standards).

1.3 Blutalkoholgrenzwert für Schiffsführer

Die Einführung von Alkoholgrenzwerten für Schiffsführer wird allgemein als Schritt in die richtige Richtung begrüsst. Es werden aber zahlreiche Fragen zu diesem Themenkomplex gestellt, welche die Einführung dieser Grenzwerte auf Verordnungsstufe in Frage stellen.

So wird die ausreichende Rechtsgrundlage im Binnenschifffahrtsgesetz¹ (BSG) zur Einführung der Grenzwerte auf Verordnungsstufe bezweifelt, vor allem auch im Verhältnis zum Strassenverkehrsgesetz² (SVG). Das Sanktionierungssystem gemäss BSG wird gegenüber dem SVG als unverhältnismässig streng angesehen. Es wird gefordert, die gleichen Grenzwerte in das Schweizer Binnenschifffahrtsrecht zu übernehmen, die bereits seit 2001 für den Bodensee gemäss Bodensee-Schifffahrts-Ordnung³ (BSO) gelten. Hinsichtlich des Verfahrens zur Feststellung der Angetrunkenheit von Schiffsführern wird eine Klarstellung verlangt. Schliesslich soll das Fahren unter Medikamenten- und Drogeneinfluss geregelt werden.

Daneben gibt es eine Vielzahl von Detailvorschlägen. Sie reichen von der Einführung der 0 ‰ – Grenze über die Zuteilung bestimmter Berufsgattungen zur Gruppe der nicht gewerbmässig eingesetzten Schiffsführer bis hin zur Forderung nach völligem Verzicht auf die Einführung von Blutalkoholgrenzwerten.

¹ Binnenschifffahrtsgesetz vom 3. Oktober 1975, SR 747.201

² Strassenverkehrsgesetz vom 19. Dezember 1958, SR 741.01

³ Bodensee-Schifffahrts-Ordnung vom 13. Januar 1976, SR 747.223.1

1.4 **Harmonisierung von Anforderungen an Ausbildung und Prüfung von Schiffsführern von Fahrgastschiffen**

Die Kantone und der VSSU begrüßen grundsätzlich die vorgesehene Harmonisierung. Sie machen jedoch auf einige offene Fragen im Zusammenhang mit dem Bestand altrechtlich ausgestellter Schiffsführerausweise aufmerksam. Zur allfälligen Abnahme der theoretischen Schiffsführerprüfungen durch den Bund gab es kontroverse Stellungnahmen.

1.5 **Beseitigung von Vollzugsproblemen, Modernisierung, weitere Änderungen**

Neben den vorgeschlagenen Änderungen, welche weitestgehend unbestritten sind, werden von Kantonen, sowie von interessierten Kreisen, Verbänden und Sonstigen Anpassungen / Ergänzungen an verschiedenen weiteren Artikeln verlangt. Teilweise sind diese sehr weitgehend und häufig äusserst kontrovers.

Besonders zu erwähnen sind Forderungen der Kantone nach Einführung der Grundlage für den so genannten elektronischen Versicherungsnachweis für Schiffe. Weiter wird auch die Einführung eines Ordnungsbussenverfahrens in Analogie zum Strassenverkehr gefordert.

2. **Eingaben zu einzelnen Artikeln des Revisionsentwurfes der BSV**

2.1 **Art. 2, verschiedene Definitionen**

2.1.1 **Abs. 1 Bst. q, "Schiffe zu Wohnzwecken":** Der Kt. BE erachtet die vorgeschlagene Definition als realitätsfremd und nur schwer zu kontrollieren. Die in der Definition enthaltenen Kriterien seien nicht tauglich. Ein Gegenvorschlag wird unterbreitet. Ein ähnlicher Textvorschlag wird von NE und ZH eingereicht.

TG meint, dass bei der vorgeschlagenen Definition auch grössere Segel- und Motorschiffe unter den Begriff subsumiert werden könnten und schlägt eine Ergänzung der Definition vor.

Die Kantone FR, NE schlagen eine redaktionelle Änderung im franz. Text vor.

2.1.2 **Abs. 1 Bst. r, "Wassermotorrad":** Der Kt. AG verlangt die Streichung der Bestimmung wonach Wassermotorräder als Vergnügungsschiffe gelten. Damit wird die Möglichkeit zur Zulassung dieser Fahrzeuge als Sportboote auf Schweizer Gewässern angestrebt.

TG schlägt vor, die im Entwurf enthaltene Definition um die englischen Begriffe "Aqua-Scooter" und "Jet-Bike" zu ergänzen. Der SBV und der VSIM unterstützen den Entwurf, schlagen aber vor, die Einführung des Begriffes "Wasserscooter" in die Definition zu prüfen.

2.1.3 **Abs. 1 Bst. k "Ruderboot" und s "Kajak":** Die vks verlangt die von ihr ursprünglich vorgeschlagenen Definition des Kajaks zu streichen und stattdessen eine Ergänzung des Begriffes "Ruderboot" um so genannte "Paddelboote". Damit werde eine bessere Grundlage für die Handhabung diverser Bestimmungen der BSV geschaffen. Dies hat ausserdem eine Änderung in Art. 16 Abs. 2 Bst. c und d zur Folge (vgl. Text unten). Der Vorschlag wird durch 14 Kantone (BE, BL, BS, GL, LU, NE, NW, OW, SG, SZ, TG, UR, ZG und ZH) unterstützt.

Der SKV verlangt den Ersatz des Begriffes "Kajak" durch den Begriff "Kanu". Zudem sei auf die Begriffe "kiellos" und "geschlossenes Deck" in der Definition zu verzichten. Wird der Begriff "Kajak" durch "Kanu" ersetzt, müsste dies auch in Art. 16 Abs. 2 Bst. d berücksichtigt werden. Zudem sollte in Art. 16 Abs. 2 Bst. c der Begriff "Paddelboot" zur Vermeidung von Missverständnissen gestrichen werden.

2.1.4 **Abs. 1 Bst. t, Definition "Mietschiff":** Der VSMS beantragt, auch die Vermietung von Schiffen einschliesslich Schiffsführer in die Definition aufzunehmen. Dies führe zu einem Sicherheitsgewinn, weil solche Schiffsführer über Ortskenntnisse verfügen.

2.1.5 **Abs. 2 Bst. b, "Länge" und c "Breite":** Die vks verlangt die Übernahme der Definitionen für L_h und B_h aus der ISO-Norm 8666 in die BSV. Zusätzlich wird eine Klarstellung der Anwen-

derung dieser Begriffe bei Mehrumpfbooten verlangt. Dies wird ganz oder sinngemäss durch 13 Kantone (AG, BE, BL, BS, NE, NW, OW, SG, SZ, TG, UR, ZG und ZH) sowie durch den SBV und den VSIM unterstützt.

2.1.6 **Abs. 4 Bst. b, "gewerbmässiger Transport"**: Der VBL und der VMLBZW befürchten, dass durch die Definition der gelegentliche Personentransport auf Lastschiffen früher oder später eingestellt wird. Sie beantragen, gewerbmässige Transporte der eidg. konzessionierten Schifffahrtsbetriebe und die sporadischen Personentransporte auf Lastschiffen in unterschiedliche Kategorien aufzugliedern und separaten Anforderungen zu unterstellen.

2.2 **Art. 38 Abs. 5, Hafeneinfahrten und Landstellen (Signalisation Badeverbot)**: Die Kantone TG und ZH fordern eine ersatzlose Streichung dieser Kann-Bestimmung. Damit sollen Unklarheiten bzgl. der Geltung des Badeverbotes nach Art. 77 bei einer allfälligen Nicht-Signalisierung vermieden werden. ZH verlangt darüber hinaus den Verzicht auf die Verbotstafel A.14 im Anhang 4. Für den Fall der Beibehaltung des Abs. 5 schlägt ZH die Streichung der Worte "von Kursschiffen" vor. Damit könnte die Verbotstafel universeller eingesetzt werden.

Die CGN begrüsst ausdrücklich die Einführung der Verbotstafel, bemerkt aber, dass bei den Kantonen ein besonderer Erklärungsbedarf bestehe.

2.3 **Art. 41 Abs. 4, Alkoholgrenzwerte für Schiffsführer**

Einleitend wird in beinahe allen Stellungnahmen die Einführung von Alkoholgrenzwerten zur Schaffung einer einheitlich anzuwendenden Rechtsgrundlage in der Schifffahrt begrüsst. Die Detailbestimmungen werden jedoch kritisch hinterfragt.

Die ausreichende Legitimation zur Einführung der Grenzwerte auf Stufe BSV wird von der vks bezweifelt. Art. 106 Abs. 6 des SVG, der, wie Art. 56 des BSG, den Bundesrat zum Erlass von Ausführungsbestimmungen ermächtigt, habe nicht zur Einführung von Alkoholgrenzwerten auf Verordnungsstufe gereicht. Stattdessen sei diese Kompetenz in Art. 55 Abs. 6 SVG der Bundesversammlung zugewiesen worden.

Das Sanktionierungssystem des BSG bei Angetrunkenheit ist nach Meinung der vks gegenüber dem SVG strenger, weil im BSG die Unterscheidung zwischen "einfachem" und "qualifiziertem" Tatbestand fehle. Dadurch sei besonders bei Erstfällen das Strafmass gemäss BSG härter als im Strassenverkehr. Da zudem das Gefährdungspotenzial in der Schifffahrt massiv kleiner sei als auf der Strasse, ist diese Ungleichbehandlung nicht gerechtfertigt.

Der Grenzwert für Führer von gewerbmässig eingesetzten Fahrgastschiffen (Schiff für gewerbmässigen Personentransport von mehr als 12 Fahrgästen) soll laut vks auch für Führer von Schiffen auf denen weniger als 12 Personen gewerbmässig transportiert werden, gelten.

In der Schweiz sollen die gleichen Grenzwerte wie am Bodensee eingeführt werden (0,8 ‰ im nicht gewerblichen Bereich und 0,1 ‰ im gewerblichen Bereich).

Das Verfahren zur Feststellung der Angetrunkenheit ist gemäss vks im Revisionsentwurf nicht geregelt. Hierzu sollen ebenfalls geeignete Regelungen erlassen werden.

Ähnlich oder gleichlautend äussern sich 17 Kantone (AG, BE, BL, BS, FR, GL, GR, LU, NE, OW, SG, SZ, TG, TI, UR, ZG und ZH) sowie der SR.

NW, SZ und der ACVZT fordern, dass neben der Einführung eines Alkoholgrenzwertes auch das Führen von Schiffen unter Drogen und Medikamenteneinfluss zu regeln sei. Allenfalls sei dazu auch das BSG zu ändern.

Die Kantone NW, VD und der ACVZT fordern die Einführung der 0 ‰ –Grenze für Schiffsführer von gewerbmässig eingesetzten Güter- und Fahrgastschiffen. VD stimmt den übrigen Regelungen des Art. 41 Abs. 4 zu. OW verlangt die Einführung einer Bestimmung, die den Konsum von Alkohol während der Arbeitszeit verbietet. Das LBA verlangt, dass berufsmässi-

gen Schiffsführern der Genuss alkoholischer Getränke in einem Zeitraum von 6 Stunden vor Beginn der Arbeit zu untersagen sei.

Der SBV und der VSIM schlagen eine Anpassung an das SVG vor und fordern auch im Marinereich die Unterscheidung des "qualifizierten" und "nicht qualifizierten" Tatbestandes.

Der FSM und Aqua Nostra verlangen, dass Berufsfischer nicht dem Grenzwert von 0,2 ‰ für Schiffsführer von gewerbsmässig eingesetzten Schiffen zu unterstellen seien. Weiter verlangen sie die ersatzlose Streichung des Grenzwertes von 0,5 ‰ für alle übrigen Schiffsführer. Nach ihrer Auffassung führt der Entwurf zur Rechtsunsicherheit, es bestehe die Gefahr einer zufälligen und willkürlichen Anwendung und er sei zudem nicht praktikabel. Schliesslich werden Sicherheitsbedenken im Zusammenhang mit plötzlichen Sturmwarnungen angeführt. Schiffsführer, deren Blutalkoholkonzentration über dem zulässigen Grenzwert liegen, dürften in solchen Fällen ihr Schiff nicht vom See in einen sicheren Hafen steuern, bevor die Alkoholkonzentration unter das zulässige Limit gesunken sei.

Das CP und der ASPN verlangen, dass Alkoholkontrollen nur bei Schiffen in Fahrt und nicht beim Stillliegen im Hafen durchgeführt werden dürfen. Sie bemängeln die Einführung der 0,2 ‰-Grenze für den gewerbsmässigen Sektor im Verhältnis zur 0,0 ‰-Grenze auf der Strasse in diesem Bereich.

Der VBL und der VMLBZW fordern eine Unterscheidung der Anforderungen im Strassen- und Schiffsverkehr, da die Anforderungen nicht vergleichbar seien. Besonders die Anforderungen für die Schiffsführer von Güterschiffen sollten rückgängig gemacht werden.

Der STV/FST unterstützt die vorgeschlagene Regelung und geht davon aus, dass die neuen Grenzwerte durch die Behörden regelmässig kontrolliert werden. Auch die bfu unterstützt den Entwurf in diesem Punkt. Die CGN begrüsst die Bestimmungen, weist aber darauf hin, dass sie die 0 ‰-Grenze für gewerbsmässige Schiffsführer als noch geeigneter betrachtet.

Der VSMS ist der Meinung, dass die Regelung der Blutalkoholgrenzwerte in einem Gesetz und nicht in einer Verordnung erfolgen müsse.

- 2.4 **Art. 54 Abs. 1, Fahren mit Wasserski oder ähnlichen Geräten:** Die Kantone SG und ZH schlagen in Abs. 1 eine redaktionelle Ergänzung vor.
- 2.5 **Art. 72 Abs. 2 Bst. a, Nautische Veranstaltungen:** Swiss Sailing verlangt die Beibehaltung der bisherigen Formulierung (d.h. den Verzicht auf den Hinweis nach der Sicherheit von Personen bei solchen Veranstaltungen). Als Begründung wird angeführt, dass die erforderlichen Massnahmen zur Gewährleistung der Sicherheit bei nautischen Veranstaltungen durch erfahrenes, fachkundiges Personal getroffen werden müssen. Dieses Personal sei bei den Organisatoren solcher Veranstaltungen vorhanden. Zudem sei der Organisator sowohl zivil- als auch strafrechtlich für fahrlässiges Verhalten haftbar und daher im eigenen Interesse an einer einwandfreien Organisation der Veranstaltungen interessiert.
- 2.6 **Art. 74 Abs. 2 Bst. e, erforderliche Ausweiskat. B zum Führen von Güterschiffen mit denen Fahrgäste transportiert werden:** Die vks begrüsst die neue Bestimmung. Gleiches gilt auch für die Kantone BS, BL, NW, OW und ZG sowie für den VSSU und den SR.
- UR, der VBL und der VMLBZW vertreten die Meinung, dass die bisherige Regelung bzgl. der erforderlichen Ausweiskategorie für Schiffsführer beizubehalten sei (Kat. C statt neu B).
- 2.7 **Art. 77 Abs. 1, 2 und 3 Bst. d, Verbot Baden / Tauchen:** Die vks verlangt, dass das Tauchverbot auch bei behördlich bewilligten Liegeplätzen für Schiffe aufrechterhalten wird (Anmerkung: wurde im Entwurf versehentlich gestrichen). Ähnlich oder gleichlautend äussern sich 14 Kantone (BE, BL, BS, FR, GL, LU, NE, NW, OW, SG, SZ, UR, TI und ZG) sowie der SR.
- Der Kt. AG lehnt die Bestimmung über das Badeverbot ab, weil sie die eigentlichen Adressaten, nämlich die Badenden, nicht erreiche. Diese kennen die BSV nicht. Zudem trage das ge-

nerell abstrakte Badeverbot im Umkreis von 100 m um Hafeneinfahrten und Landstellen den konkreten Verhältnissen nicht Rechnung.

OW schlägt für Abs. 2 vor, dass das Verbot des Heranschwimmens an Schiffe auf "fahrende" Schiffe zu beschränken sei.

Der Kt. SH verlangt, dass in Art. 77 ausdrücklich festgehalten werden soll, dass polizeiliche Tauchübungen nicht vom Verbot des Art. 77 Abs. 3 betroffen seien.

TG schlägt vor, den Begriff "Kursschiffe" durch "Fahrgastschiffe" zu ersetzen. Somit würde sichergestellt, dass das Verbot nicht nur für Hafeneinfahrten / Landstellen von Schiffen eidg. konzessionierten Schifffahrtsunternehmen gelte, sondern für alle Fahrgastschiffe.

ZH schlägt vor, den Wortlaut von Bst. d wie folgt zu ändern: "bei behördlich bewilligten Landungsstellen und im Umkreis von 100 m um Landungsstellen der Kursschiffe." Damit könnte ein sehr weit reichendes Verbot des Tauchens am Zürichsee vermieden werden, was sich andernfalls bei Beibehaltung der ursprünglichen Formulierung ergäbe.

Die bfu begrüsst die vorgeschlagenen Regelungen ebenso wie der VSSU. Letzterer schlägt eine Ergänzung von Abs. 2 vor. Demnach soll es auch verboten sein, sich Schiffen unbefugt zu nähern.

2.8 **Art. 79, 82, 83, 86, 87 und 166 Abs. 24, Schiffsführer von Fahrgastschiffen:** Die Harmonisierung der Anforderungen an Ausbildung und Prüfung von Schiffsführern für Schiffe eidg. konzessionierter Schifffahrtsunternehmen und solche ohne eidg. Konzession wird von der vks begrüsst. Es wird auf die Ausführungsbestimmungen zur Schifffbauverordnung⁴ zur Ausbildung von Schiffsführern hingewiesen, die in diesem Zusammenhang angepasst werden muss. Ähnlich oder gleichlautend äussern sich 13 Kantone (BE, BL, BS, FR, GL, LU, NE, OW, SG, SZ, TG, UR und ZG) und der SR. Der Kt. TI äussert sich nur im Zusammenhang mit den Vorgaben in den Ausführungsbestimmungen zur Schifffbauverordnung.

Zum Umtausch altrechtlicher Ausweise der Kat. B wird von der vks eine Übergangsbestimmung verlangt. Weiter soll der Eintrag der Unterkategorien der Kat. B in den Schiffsführerausweisen durch eine möglichst einfache Weisung geregelt werden. Dies wird von 12 Kantonen (BL, BS, FR, GL, LU, NW, OW, SG, SZ, TG, ZG, ZH) sowie dem SR unterstützt.

Die vks schlägt vor zu prüfen, ob der Bund zur Sicherstellung einheitlicher Theorieprüfungen auf Antrag der Kantone seine Prüfungsunterlagen an die Kantone abgeben sollte. Dies sei als Alternative zur Delegation der Theorieprüfungen durch die Kantone an den Bund zu verstehen und wird von 7 Kantonen (BL, BS, GL, LU, OW, UR und ZG) unterstützt. Der Kt. SZ unterstreicht seine Absicht, auch weiterhin theoretische und praktische Schiffsführerprüfungen durchführen zu wollen. Der SR vertritt indessen die Auffassung, dass die theoretischen Schiffsführerprüfungen durch den Bund abzunehmen seien. Nur auf diesem Weg sei eine vollständige Harmonisierung der Prüfungen zu realisieren.

Der VBL bemängelt die Verweise auf andere Verordnungen / Ausführungsbestimmungen und fordert zu Gunsten der Lesbarkeit der Vorschriften, den Art. 79 mit klaren Anforderungen zu ergänzen und auf Verweise zu verzichten.

Der STV/FST unterstützt die neuen Bestimmungen und bedauert gleichzeitig, dass diese Anforderungen nicht auch für die Schiffsführer von Güterschiffen gelten, auf denen Personen transportiert werden.

Die CGN begrüsst die Harmonisierung der Anforderungen im Bereich der Ausweiskat. B.

⁴ Verordnung vom 14. März 1994 über Bau und Betrieb von Schiffen und Anlagen öffentlicher Schifffahrtsunternehmen, SBV, SR 747.201.7 und dazugehörige Ausführungsbestimmungen (AB-SBV)

2.9 **Art. 82 Abs. 1^{ter}, Mindestalter Führerausweis der Kat. A:** Die Ausnahme betr. das Mindestalter für Auszubildende im Bootbauer- und Bootfachwart-Gewerbe soll gemäss vks auch auf Auszubildende im Berufsfischer-Gewerbe ausgedehnt werden. Ähnlich oder gleichlautend äussern sich 15 Kantone (BE, BL, BS, FR, GL, LU, NE, NW, OW, SG, SZ, TG, UR, ZG und ZH) sowie der SBFV.

2.10 **Art. 90 Abs. 1, Ausfertigung internationaler Führerausweise:** Die vks beantragt, dass in der Schweiz diese Ausweise nur nach einem (1) Muster ausgestellt werden sollen. Dies wird durch 10 Kantone (BL, BS, GL, LU, OW, SG, SZ, TG, UR und ZG) unterstützt.

Der Kt. FR sieht sich ausser Stande, den Vorschlag zu kommentieren, bis die Ausweis-Muster in Anhang 6 vollständig ausgearbeitet seien.

Der CCS verlangt eine Anpassung der Muster 1 und 2 in Anhang 6. Der Hinweis auf Küstengewässer sei zu entfernen. Damit werde vermieden, dass kantonale Ausweise, die für den Binnenbereich ausgestellt wurden, durch einen Falscheintrag auch Gültigkeit auf Küstengewässern erlangen.

2.11 **Art. 96 Abs. 7, Voraussetzungen (Erteilung Schiffsausweis):** Der Kt. TI verlangt eine Klärstellung der ital. Übersetzung.

2.12 **Art. 101, Periodische Prüfungen:** Der Kt. BE beantragt, die bisherigen Prüffristen für Schiffe unverändert beizubehalten. Der Kt. TI beantragt die Beibehaltung des 2-jährigen Prüfindervalls bei Mietschiffen.

2.13 **Art. 106, Voraussetzung und Ausfertigung (Bewilligungen für Schiffe mit ausländischem Standort):** Der Kt. FR vermutet, dass die vorgeschlagene Änderung eine zusätzliche Änderung von Anhang 8 nach sich zieht.

2.14 **Art. 109, Betriebsgeräusch von Schiffen:** Nach Auffassung der vks befriedigt die neu vorgeschlagene Regelung über die Messung bzw. den Nachweis des Betriebsgeräusches nicht. Im Grundsatz wird die Beibehaltung des bisherigen Systems verlangt. Allerdings soll bei Motoren mit einer Leistung bis und mit 40 kW auf die Messung verzichtet werden können. In Zweifelsfällen soll eine Messung möglich sein. Ähnlich oder gleichlautend äussern sich 8 Kantone (BE, BS, BL, FR, NE, SG, UR, TI).

Die Kantone AG, BS, GL, GR, OW, SZ und ZG begrüßen, dass die neuen Bestimmungen des Art. 109 nicht den EG-Geräuschgrenzwert von 75 dB für Schiffe mit einer Leistung von mehr als 40 kW übernehmen. BS, GR sind der Auffassung, dass bei der Zulassung von Booten eine Lärmmessung durchzuführen sei, weil auch nach dem Inverkehrbringen Umbauten vorgenommen würden, die zu erhöhten Emissionen führen.

Die Kantone GL, NW, SZ, TG und ZG führen ergänzend aus, dass der Zuschlag von 3 dB auf den Grenzwert bei Doppelmotorisierungen gemäss Abs. 3 des Entwurfes ersatzlos gestrichen werden solle.

Die Kantone SZ, TG und ZH bedauern den Wegfall der Bestimmung im bisherigen Abs. 2, wonach gegen übermässige Betriebsgeräusche an Bord geeignete Massnahmen zu ergreifen sind und beantragen die Beibehaltung dieser Regelung.

ZG verlangt die Prüfung, wie Elektro-Motoren, die wesentlich leiser als Verbrennungsmotoren sind, gefördert werden könnten, wie dies auf vielen Alpenrandseen in Deutschland und Österreich der Fall sei.

VD verlangt eine vollständige Übernahme der Grenzwerte der erweiterten EG-Sportbootrichtlinie in die Schweizer Bestimmungen. Darüber hinaus soll ein neuer Grenzwert erarbeitet werden, der als Korrelationswert zwischen den weniger strengen Schweizer Messvorschriften dient. Den Doppelmotorisierungszuschlag von 3 dB (Abs. 3) lehnt der Kt. VD jedoch ab.

TI verlangt eine Korrektur der ital. Übersetzung des Abs. 3 für den Fall, dass die im Entwurf vorgeschlagene Regelung beibehalten werden sollte.

Der SBV hatte in der Anhörung eine Präzisierung des erläuternden Berichtes verlangt. Er, wie auch der VSIM, erklären sich mit der Neufassung des Art. 109 einverstanden.

Der FSM und Aqua Nostra beantragen, den Grenzwert für Geräuschemissionen von Sportbooten einheitlich auf 75 dB festzulegen.

Der STV/FST unterstützt die vorgeschlagene Änderung der Grenzwerte.

- 2.15 **Art. 134 Abs. 1, 2^{bis}, 6, 7 und 166 Abs. 21, Rettungsgeräte:** Die vks bemängelt, dass gemäss Abs. 7 auf Segelschiffen auch weiterhin die Verwendung von Rettungswesten ohne Kragen zulässig sein soll. Die Übergangsfrist von 10 Jahren zum Austausch von nicht mehr zulässigen Rettungsgeräten wird als zu lange kritisiert. Sie soll auf 5 Jahre verkürzt werden, wobei in besonderen Härtefällen eine Verlängerung auf 10 Jahre möglich sein sollte.

Ähnlich oder gleichlautend äussern sich die Kantone BS, BL, GL, GR, OW, SZ, TG (nicht Fris-ten), UR und ZG sowie der SR. Der Kt. VD und die CGN verlangen eine Verkürzung der Übergangsfrist von 10 auf 5 Jahre.

OW beantragt, dass auf kleineren Schiffen auch Rettungskissen als Einzelrettungsmittel zulässig sein sollen. Für Abs. 2^{bis} beantragt er den Zusatz, dass aufblasbare Rettungswesten nur dann anerkannt werden, wenn diese gemäss Herstellerangabe in regelmässigen Abständen geprüft werden. Der FSM und Aqua Nostra beantragen, dass Rettungskissen weiter als Rettungsmittel zugelassen bleiben. Dies gilt auch für den VSMS, der darüber hinaus beantragt, dass Rettungskragen weiter als zulässiges Rettungsmittel gelten sollen.

Swiss Sailing verlangt eine Präzisierung der Anforderungen an Rettungsmittel. Rettungswesten müssten der Euronorm EN 395 entsprechen und seien damit präziser definiert.

Die CGN ist der Meinung, dass jede Person an Bord über ein Einzelrettungsmittel verfügen sollte. Sie ist weiter der Meinung, dass ein Platz in einem Sammelrettungsmittel für jede Person in der Zeit vom 15. Oktober bis 30. April zur Verfügung stehen sollte. Die Wassertemperatur des Genfersees betrage in diesem Zeitraum etwa 10 - 12°C.

- 2.16 **Art 134a, Rettungsgeräte bei Sportanlässen:** Der Kt. BE beantragt eine Präzisierung hinsichtlich der Beaufsichtigung von Wassersportveranstaltungen. Die Veranstaltung müsse überblickbar sein und sei von einem geeigneten Schiff zu begleiten, damit Rettungswesten ohne Kragen und mit vermindertem Auftrieb eingesetzt werden können.

NW, OW und ZH verlangen, dass die Ausnahmen betreffend Kragen und Auftrieb nur dann gelten sollen, wenn es sich um behördlich bewilligte Wassersportveranstaltungen, Kurse oder Trainingsfahrten in diesem Zusammenhang handelt. Der ACVZT verlangt, dass die Erleichterungen nur dann bei Trainingsfahrten gewährt werden dürfen, wenn diese beaufsichtigt sind.

SZ verlangt die ersatzlose Streichung dieses neuen Artikels.

Swiss Sailing verlangt, dass als Mindeststandard von Rettungswesten bei Sportanlässen die Euronorm EN 393 vorgeschrieben werden sollte.

Der FSM und Aqua Nostra verlangen, dass Rettungswesten ohne Kragen und mit vermindertem Auftrieb bei allen Trainingsfahrten zugelassen werden sollen.

- 2.17 **Art. 148 Abs. 3, Anforderungen an so genannte "kleine Fahrgastschiffe":** Die vks beantragt, im Gegensatz zu ihrer bisherigen Forderung, den Verzicht auf die Mitführung von Sammelrettungsmitteln im Sommer an Bord dieser "kleinen Fahrgastschiffe" als Kompensation für erleichterte Baubestimmungen. Als Sommer gilt gemäss vks der Zeitraum zwischen dem 1. Mai und dem 31. Oktober, da die Wassertemperatur hier i.d.R. über 10°C betrage.

Ähnlich oder gleichlautend äussern sich 9 Kantone (BS, BL, FR, LU, NW, OW, SG, UR und ZG) und der SR.

Der Kt. SZ begrüsst die eingeräumten baulichen Erleichterungen, beantragt aber, gänzlich auf das Mitführen der Sammelrettungsmittel als Kompensationsmassnahme zu verzichten.

Die CGN unterstützt ausdrücklich die vorgeschlagene Regelung.

- 2.18 **Art. 148 Abs. 4, Anforderungen an Güterschiffe die überwiegend Personenverkehr durchführen:** Der VBL befürchtet, dass Güterschiffe, die heute gelegentlich zum Personentransport verwendet werden, in Zukunft nicht mehr hierfür eingesetzt werden dürfen. Dies stehe auch im Zusammenhang mit den Anforderungen an die Ausweiskat. der Schiffsführer (vgl. Art. 74). Es sei nicht klar definiert, welche Bestimmungen aus der Schiffbauverordnung, auf die in Abs. 4 verwiesen werde, tatsächlich anwendbar seien. Der VBL und der VMLBZW beantragen, Schiffe, die beim Inkrafttreten dieser Änderungen der BSV bereits in Betrieb waren, von der Regelung auszunehmen. Das Gleiche gilt sinngemäss auch für Schiffsführer.

Der VSSU hingegen unterstützt den Revisionsvorschlag. Er würde es begrüssen, *"wenn das BAV die zuständige Aufsichtsbehörde für die Belange der Schweizer Schifffahrt würde"* und somit *"eine unité de doctrine in allen schiffahrtsrelevanten Fragen"* sichergestellt würde. Dies würde zwar eine Personalaufstockung beim BAV voraussetzen, andererseits aber eine Entlastung bei den Kantonen bewirken.

Die CGN und der SR unterstützen ausdrücklich die vorgeschlagene Regelung.

- 2.19 **Art 148k, Konformitätsbewertung bzw. Art 148j**

Die vks weist darauf hin, dass mit Übernahme der EG-Sportbootrichtlinie im 2001 eine Verlagerung von den technischen Prüfungen hin zu den administrativen Aufgaben im Zusammenhang mit der Immatrikulation von Sportbooten stattgefunden habe. Die technischen Unterlagen seien häufig von mangelhafter Qualität oder unvollständig und könnten oft nur mit grossem Aufwand beigebracht werden. Kleine Schifffahrtskantone seien überfordert. Vor diesem Hintergrund wird das neue Konformitätsbewertungsverfahren für bestehende Schiffe (Konformitätsbewertung nach Bausausführung) als untauglich beanstandet, weil in der Schweiz zudem keine bezeichnete Stelle bestehe, die diese Aufgabe wahrnehmen könnte.

Die vks verlangt, dass die seit 2006 am Bodensee geltende Regelung ins Schweizer Recht zu übernehmen sei (Anmerkung: gemäss BSO kann auf die Vorlage einer Konformitätsbewertung verzichtet werden, wenn dies "unzumutbar" ist). Die gleiche Regelung sei auch auf Sportboote anzuwenden, die bei einer Übersiedlung in die Schweiz eingeführt werden.

Ähnlich oder gleichlautend äussern sich 14 Kantone (AG, BE, BS, BL, GL, GR, LU, OW, SG, SZ, TG, UR, ZG und ZH).

- 2.20 **Art. 150 Abs. 4, Güterschiffe (Besatzungsbestand)**

Der Kt. OW verlangt die Streichung der Aufzählung der Bedingungen für eine Besatzungsreduktion auf Güterschiffen und schlägt statt dessen vor, dass der Besatzungsbestand auf Schiffen mit einer Tragfähigkeit von weniger als 300 t und bei guten Sichtverhältnissen während des Tages "auf Antrag reduziert werden" kann. Ähnlich äussert sich auch der ACVZT.

Der Kt. TG verlangt eine Ergänzung der Bedingungen. Nach seiner Meinung muss zusätzlich aufgenommen werden, dass der Schiffsführer den Führerstand während der alleinigen Anwesenheit an Bord nicht verlassen darf.

Der VBL und der VMLBZW vertreten die Auffassung, dass die Rahmenbedingungen, unter denen eine Besatzungsreduktion auf Güterschiffen stattfinden darf, zu einschränkend seien und daher in der Praxis zu keiner Erleichterung für das Gewerbe führen. Er beantragt die Bst. a und b ersatzlos zu streichen und statt dessen verschärfte Anforderungen an die Ausrüstung der Schiffe zu stellen.

2.21 Art. 166 Abs. 19: Übergangsfrist für Güterschiffe mit gewerbsmässigem Personentransport

Die im Entwurf festgelegte Frist bis zum 31. Dezember 2010, bis zu der Güterschiffe mit denen nachweislich Personen gewerbsmässig transportiert wurden, weiterhin in diesem Sinne genutzt werden dürfen, erachtet der VBL als zu kurz. Er beantragt eine Frist von 10 Jahren, also bis zum 31. Dezember 2016.

2.22 Art. 166 Abs. 22: Auslaufristen für Benzinmotoren

Die vks äussert erhebliche Bedenken gegen die Einführung von Auslaufristen für Benzinmotoren. Solche Fristen widerspräche dem Grundsatz von Treu und Glauben. Diese Frist habe "echten rückwirkenden" Charakter und widerspreche der geltenden Lehre der Rechtsprechung wonach niemandem Verpflichtungen auferlegt werden sollen, die sich aus Normen ergeben, die zum Zeitpunkt der Verwirklichung eines Sachverhaltes nicht bekannt waren.

Die Ersatzteilversorgung für Motoren, die von der Auslaufrist betroffen seien, sei auch nach Ablauf der Frist gewährleistet, so dass ein Austausch von Motoren aus diesem Grund nicht zwingend ist. Werde ein Motor auf Grund der Frist ab dem Jahr 2017 abgesprochen, so bedeute dies einen erheblichen Wertverlust. Die Frist sei auch im Hinblick auf meist gut erhaltene "historische Boote" stossend. Auch die Verhältnismässigkeit der Frist angesichts der relativ kurzen jährlichen Einsatzdauer (häufig weniger als 30 Betriebsstunden) sei nicht gegeben.

Zusammengefasst fordert die vks ein Verzicht auf diese Frist. Ähnlich oder gleichlautend äussern sich 12 Kantone (BE, FR, GL, LU, NE, NW, OW, SG, SZ, TG, UR, VD).

SG schlägt als Ersatz für den Wegfall der Auslaufrist die Nachmessung der Abgasemissionen bei allen Motoren vor (vgl. Ausführungen unter Ziffer III. SAV).

Der CCS verlangt die ersatzlose Streichung der Auslaufrist für Benzinmotoren. Neben den bereits erwähnten Argumenten führt er aus, dass der Schadstoffeintrag durch Motoren zu "keinerlei bestehenden oder mit einiger Sicherheit zu erwartenden Belastungen" führe. Insbesondere seien auch "im Sediment keine, aus Emissionen von Marinemotoren stammenden Stoffe" nachweisbar. Auch Swiss Sailing, der FSM und Aqua Nostra lehnen Auslaufristen unter Hinweis auf die bereits erwähnten Argumente ab. Swiss Sailing, das CP und der ASPN fordern, Oldtimer-Boote von den Auslaufristen auszunehmen.

Die Kantone AG und GR begrüessen die Auslaufrist von 10 Jahren für 4-Takt Benzinmotoren, verlangen aber eine Verkürzung dieser Frist auf 5 Jahre für 2-Takt Benzinmotoren. Der Kt. BS verlangt die Verkürzung der Auslaufrist von 10 (Vorschlag) auf 5 Jahre. Der Kt. TI unterstützt die Notwendigkeit von Auslaufristen, wendet sich aber gegen allzu strenge zeitliche Auflagen ohne einen konkreten Vorschlag zu nennen.

Der Kt. ZG begrüsst ausdrücklich die Auslaufrist von 10 Jahren für Motoren ohne Abgastypengenehmigung und unterstreicht, dass durch diese lange Frist die von der vks stipulierte Rückwirkung nicht entstehe. Somit sei auch die Verfassungskonformität gewährleistet.

Der SBV und der VSIM sind mit der Auslaufrist von 10 Jahren für 2-Takt Benzinmotoren einverstanden. Hingegen schlagen sie für 4-Takt Motoren statt dieser Frist eine jährliche behördliche Prüfung einschliesslich Abgaswartung vor.

Das LBA hält die Einführung von Auslaufristen für Benzinmotoren für verfassungsrechtlich bedenklich. Es weist darauf hin, dass die Schweizer Armee aus Gründen der Finanzknappheit voraussichtlich auch nach 2017 noch Benzinmotoren für den Schiffsantrieb ohne Abgastypengenehmigung im Einsatz haben wird.

2.23 Art. 166 Abs. 22: Übergangsfrist für den Einbau von Partikelfiltern Die Kantone BL und BS fordern die Aufnahme einer allgemeinen Nachrüstpflicht von Partikelfiltern in Schiffen für den gewerbsmässigen Transport. Als Frist wird der 1. Januar 2012 vorgeschlagen. Für alle

anderen Schiffe soll diese Pflicht ab dem 1. Januar 2017 bestehen. Die zuständige Behörde soll jedoch in Fällen, in denen ein Einbau der Filter nachweislich nicht möglich ist, eine zeitlich befristete Ausnahmegewilligung erteilen können.

2.24 **Art. 166 Abs. 23, Behandlung von Schiffen im Rahmen einer Übersiedlung:** Der Kt. AG erachtet diese Bestimmung als überflüssig. Die in Art. 96 Abs. 7 vorgeschlagene Regelung sei ausreichend. Allerdings sei die SAV mit Bestimmungen zur Behandlung von Motoren als Übersiedlungsgut zu ergänzen.

2.25 **Anhang 4 Zeichen A14, Badeverbot:** Nach Auffassung der Kantone SG, TG, VD und dem SR sollte das Verbotsschild auch in Flüssen, Kanälen, an Stauwehren oder in Hafenanlagen verwendet werden können. Dazu sei der beschreibende Text zu dieser Tafel in Anhang 4 allgemeiner zu fassen.

2.26 **Anhang 19:** Der CCS verlangt die Streichung der neu aufgenommen Positionen im Prüfprogramm der Ausweiskat. A "Kursbestimmung auf der Seekarte" (Ziff. 212), "Standortbestimmung durch Peilung" (Ziff. 213) und "Schiff auf Grund setzen" (Ziff. 225). Für diese Positionen bestehe auf Binnengewässern keine Notwendigkeit bzw. es könnten Missverständnisse im Zusammenhang mit der praktischen Schiffsführerprüfung entstehen.

3. Zusätzliche Änderungsanträge

3.1 Art. 2 Abs. 1, Einführung Definition "Strandboot"

Die Kantone GL, LU, NW, OW, SG, SZ, ZG und ZH vermissen in der BSV eine Definition des Begriffes "Strandboot". Sie schlagen die Einführung einer solchen Definition vor und unterbreiten einen Textvorschlag hierzu.

3.2 Art. 2 Abs. 1 Bst. o, Definition "Sportboot"

Der Kt. FR ist der Meinung, dass in der franz. Textfassung der Begriff "bateau de sport" durch den Begriff "bateau de plaisance" zu ersetzen sei. Damit werde eine einheitliche Bezeichnung im Verhältnis zur EG-Sportboot-Richtlinie 94/25/EG erreicht.

Der SKV verlangt, dass Boote, die gemäss EG-Richtlinie 94/25/EG vom Geltungsbereich der Richtlinie ausgeschlossen sind, in der Schweiz auch dann nicht als Sportboote gelten sollen, wenn der Hersteller / Importeur ein CE-Kennzeichen nach Richtlinie angebracht hat.

3.3 Art. 7, Belastung und Personenzahl

Der Kt. TI verlangt zu prüfen, ob eine Bestimmung über ausreichende Sichtverhältnisse vom Steuerstand eingeführt werden könne. Feststellungen der Polizei auf den TI-Seen zufolge, sei häufig die Sicht des Schiffsführers durch Personen auf dem Vordeck von Schiffen stark eingeschränkt, was zu Gefährdungen führe.

3.4 Art. 16 Abs. 2, Ausnahmen von der Kennzeichnungspflicht: siehe hierzu die Ausführungen unter Ziffer II 2.1.3.

Swiss Sailing verlangt, auch Rennsegelboote von der Kennzeichnungspflicht auszunehmen. Dazu ist die Ausnahmebestimmung in Bst. d um den Begriff "Rennsegelboot" zu ergänzen.

3.5 Art. 19 Abs. 4, Lichter

Der Kt. BE beantragt die Zulassung von LED-Lampen (Leuchtdioden) als nautische Beleuchtung an Bord von Schiffen. Diese seien energiesparend, weitestgehend unempfindlich gegen Vibrationen und daher geeignet. Ein konkreter Textvorschlag wird unterbreitet.

3.6 Art. 22 und 132 sowie Anhang 15 Ziffer 1 – 7, Ersatzlichter

Der Kt. NW verlangt, dass Ersatzlichter zur Mindestausrüstung gehören und folglich in Anhang 15 Ziffer 1-7 zu ergänzen seien. Ähnlich äussern sich auch die Kantone OW, SG, SZ und der

SR. Sie verlangen zusätzlich in Art. 132 (Mindestausrüstung) der BSV einen Verweis auf Art. 22 (Ersatzlichter) einzufügen.

Swiss Sailing verlangt die Einführung einer Bestimmung, welche die Mindestausrüstung an Bord gemäss Anhang 15 nur dann verlangt, wenn diese für die Bauart des Schiffes von Nutzen ist. Abweichungen vom Anhang 15 seien im Schiffsausweis aufzuführen.

3.7 **Art. 42, Besondere Regeln (Verlassen der Uferzone)**

OW fordert eine Bestimmung, welche die Benutzung von Beibooten (so genannte Dingis), welche kürzer als 2,50 m sind, auch ausserhalb der inneren Uferzone ermöglicht, sofern sie sich dabei in der Nähe eines "Mutterschiffes" aufhalten. Ähnlich äussert sich auch der CCS in seiner Stellungnahme.

Der FSM und Aqua Nostra beantragen, dass Schlauchboote mit Elektro- oder Verbrennungsmotoren sowie die Optimistenklasse (eine Segelbootkategorie) auch dann ausserhalb der inneren Uferzone verkehren dürfen, wenn sie kürzer als 2,50 m sind.

Der SKV schlägt eine Präzisierung des Artikels vor. Kanus die kürzer als 2,50 m sind, sollten demnach auch ausserhalb der inneren Uferzone verkehren können.

3.8 **Art. 53, Fahren in der Uferzone**

Der Kt. TI beantragt, in Art. 53 auch den Schiffen von Sicherheitskräften das Fahren in der inneren Uferzone (150 m) zu gestatten.

3.9 **Art. 54 Abs. 1 und 2bis Fahren mit Wasserski oder ähnlichen Geräten**

Der FSM und Aqua Nostra verlangen, dass Segelbretter ebenfalls nur bei Tag und guter Sicht zwischen 8 und 21 Uhr auf den Gewässern verkehren dürfen. Sie seien der gleichen Regelung zu unterstellen wie Wasserskifahrer oder die Benutzer von Drachensegelbrettern (Abs. 1). Weiter verlangen sie eine Änderung von Abs. 2^{bis} in der Weise, dass die Nutzung von Drachensegelbrettern nicht mehr an behördlich bewilligte Wasserflächen gebunden ist.

3.10 **Art. 80 Abs. 3, Auflagen und Beschränkungen (Führerausweise)**

Die vks beantragt für die Schiffsführerausweiskategorie A die Möglichkeit des Eintrags einer Beschränkung der Leistung auf 30 kW, wenn die praktische Prüfung auf einem Schiff mit einer Leistung von 30 kW oder weniger abgelegt wurde. Begründet wird dies mit der zunehmenden Leistung von Sportbooten und der Tatsache, dass bei Aussenbordmotoren unter 30 kW die so genannte Pinnensteuerung zulässig ist, während ab 30 kW Leistung eine Fernsteuerung vorgeschrieben sei.

Der Antrag wird von 12 Kantonen (AG, BE, BS, BL, LU, NW, OW, SG, SZ, UR, ZG und ZH) sowie vom VSMS unterstützt.

3.11 **Art. 100, amtliche Abnahmeprüfung**

Die vks beantragt auf Wunsch ihrer Typenprüfstelle, dass alle in der Schweiz typengeprüften Schiffe von der einzelnen amtlichen Abnahmeprüfung zu befreien sind. Lediglich bei Schiffen mit einer Leistung von mehr als 40 kW sei eine Geräuschmessung durchzuführen. Dies bedingt Anpassungen in den Absätzen 3 und 5 von Art. 100 und wird von 6 Kantonen (BL, BS, OW, SG, UR und ZG) unterstützt.

Der Kt. BE verlangt, dass die Geräuschmessung in Abs. 1 namentlich als durchzuführende Prüfung erwähnt wird. Die neue Formulierung von Abs. 3 entspricht derjenigen der vks. Für Abs. 5 wird eine von der vks-Eingabe abweichende Formulierung vorgeschlagen, die aber sinngemäss zum gleichen Ergebnis führt.

3.12 Art. 100a, Ausfertigung des Abnahmeprotokolls

Die vks beantragt, dass zukünftig Abnahmeprotokolle für typengeprüfte "Vergnügungsschiffe" durch autorisierte Personen und Unternehmen ausgestellt werden dürfen (so genannte "Selbstabnahme"). Die heutige Einschränkung auf "Sportboote" in Art. 100a sei aufzuheben.

Ähnlich oder gleichlautend äussern sich 6 Kantone (BE, BL, OW, SG, UR und ZG).

3.13 Art. 107a in Verbindung mit Art. 134 Abs. 4, Rettungsgeräte

Die vks beantragt, dass zukünftig auch auf Ruderbooten Rettungswesten mitzuführen sind, wenn diese die äussere Uferzone (300 m vom Ufer) verlassen. Ähnlich oder gleichlautend äussern sich 10 Kantone (BE, BS, BL, GL, LU, NE, OW, SG, SZ, UR) und der SR.

Weiter sollen gemäss vks in Anhang 15 (Mindestausrüstung) die vorgeschriebenen Rettungsgeräte ergänzt werden. Dies wird von 7 Kantonen (BS, BL, GL, LU, SG, SZ, UR) und dem SR unterstützt.

Der SKV fordert, dass Kanus, ebenso wie Ruderboote von der Pflicht zur Mitführung von Rettungswesten befreit werden. Das Gleiche gilt auch für die Verpflichtung zur Mitführung von Rettungswurfgeräten mit Leine gemäss Art. 134 Abs. 5.

3.14 Art. 156, Versicherungsnachweis

Die vks beantragt die Zulassung des elektronischen Austausches von Versicherungsnachweisen zwischen Versicherung und Schifffahrtsamt. Hierzu soll das UVEK eine Weisung erlassen, welche die elektronische Datenübertragung über eine Clearingstelle regelt. Weitere 9 Kantone (BE, BS, BL, OW, SG, SZ, UR, ZG und ZH) unterstützen den Antrag.

3.15 Art. 158, Vermietung

Der VSMS beantragt einen neuen Abs. 4 in dem geregelt werden soll, dass Schiffe auch zusammen mit einem Schiffsführer entsprechender Ausweiskategorie vermietet werden dürfen.

3.16 Einführung eines Ordnungsbussenverfahrens

Die Kantone NW, OW und ZH sowie der ACVZT fordern in Analogie zum SVG die Einführung eines Ordnungsbussenverfahrens. Dieses ermögliche bei kleinen Übertretungen, welche keine Gefährdung beinhalten, den Verzicht auf eine Anzeige. Dadurch werden Arbeitsabläufe vereinfacht, was zu einer Effizienzsteigerung führe.

3.17 Eintrag des Datums und des Ergebnisses der Geräuschemissionsmessung im Schiffsausweis

Der SBV und der VSIM verlangen, dass zukünftig das Datum und das Ergebnis der Lärmmessung an Schiffen im Schiffsausweis einzutragen sei und weisen auf die diesbezgl. Praxis einzelner Kantone hin.

3.18 Schiffsführerausweise für Auslandschweizer

Der VSMS verlangt in seiner Eingabe die Einführung einer Bestimmung, die es Auslandschweizern (Schweizer ohne Wohnsitz in der Schweiz) ermöglicht, einen Schiffsführerausweis zu erwerben.

III. Abgasvorschriften für Schiffsmotoren (SAV)

1. Zusammenfassung, grundsätzliche Feststellungen

1.1 Technische Änderungen, Anpassungen an geltende internationale Standards

Die technischen Änderungen und Anpassungen an geltende internationale Standards wie die Übernahme anerkannter Prüfverfahren (gemäss ISO) und einheitlicher Brennstoffe (gemäss EG-Richtlinien) sind unbestritten und gaben zu keinen Bemerkungen Anlass.

1.2 Wartungspflicht für alle Schiffsmotoren

Die Einführung der Wartungspflicht für alle in Betrieb stehende Schiffsmotoren findet grosse Zustimmung.

1.3 Anerkennung von Konformitätserklärungen nach der erweiterten Sportbootrichtlinie, Typenprüfungen nach Richtlinie 2003/44/EG

Die Kantone BL, BS, FR, GR und TI begrüssen, dass keine vollständige Übernahme der Abgasgrenzwerte nach Richtlinie 2003/44/EG bzw. keine Anerkennung solcher Typenprüfungen für 2-Takt-Benzinmotoren erfolgt. Dies würde zu einer starken Abschwächung der jetzigen Umweltstandards führen.

BS will nicht, dass die strengeren Umweltstandards der Schweiz durch neue Vorschriften ausgehöhlt werden. Der Kanton ZG will im Sinne des Umweltschutzes die Grenzwerte der SAV beibehalten.

Die EMPA widerspricht im Wesentlichen den Ausführungen im erläuternden Bericht zum Anhörungsverfahren und verlangt die Beibehaltung des Status Quo der SAV.

2. Eingaben zu einzelnen Artikeln des Revisionsentwurfes der SAV

2.1 Ziffer 3.1.1 und Ziffer 3.1.4, Anerkennung der EG-Konformitätserklärungen für Benzinmotoren: Gemäss EMPA liegen die Grenzwerte der EG-Richtlinie zu sehr über denjenigen der SAV als dass eine generelle Anerkennung erfolgen könnte. Die Grenzwerte der SAV sollen solange gültig bleiben, bis die EG mit gleichwertigen oder strengeren Limiten nachzieht. Auch der Kt. ZG wünscht die Beibehaltung der schärferen SAV Grenzwerte.

Schiffsmotoren mit einer EG-Konformitätserklärung, welche die Grenzwerte nach SAV dennoch schon unterschreiten (Dieselmotoren und besonders „saubere“ Benzinmotoren), sollen gemäss EMPA aber bereits heute zugelassen werden können.

2.2 Ziffer 13, Periodische Abgasnachuntersuchung: Die vks, die Kantone AG, BE, LU, NW und SZ erachten unterschiedliche Vorschriften zur Abgasnachuntersuchung an nicht typgeprüften Schiffsmotoren, an typgeprüften Schiffsmotoren und Schiffsmotoren mit EG-Konformitätserklärung als nicht gerechtfertigt und verlangen eine Vereinheitlichung in dem Sinne, dass für alle Schiffsmotoren eine Wartung der abgasrelevanten Bauteile vorgeschrieben jedoch auf eine nachträgliche Messung des Abgases verzichtet wird. Der CCS fordert aus technischen Gründen einen Verzicht auf Abgasmessungen an Dieselmotoren. (Anmerkung: An Dieselmotoren werden solche Messungen gemäss SAV gar nicht verlangt).

Die Kantone GL und SG sowie der SR und die EMPA betrachten hingegen eine Abgasmessung anlässlich der Abgasnachuntersuchung als unverzichtbar und möchten deshalb die Abgasmessung an allen typgeprüften Schiffsmotoren (mit Abgas-Typengenehmigung nach SAV oder mit EU-Konformitätserklärung) durchgeführt wissen. Die Kantone BL und BS möchten die Abgasmessung gar für alle Schiffsmotoren verbindlich erklären.

Die EMPA erachtet die Durchführung der Abgasnachuntersuchung an Altmotoren wegen den oftmals fehlenden Unterlagen als schwierig. Sie schlägt die vom UVEK in Kraft gesetzte „Weisung betreffend Behandlung von Marinemotoren als Übersiedlungsgut für in die Schweiz zuziehende Personen“ vor, um die Wartungspflicht entsprechend zu regeln.

- 2.3 **Ziffer 13.1.1, Allgemeines:** Der Kt. FR weist auf eine terminologische Abweichung zwischen der deutschen und französischen Fassung hin und schlägt vor den französischen Text zu ergänzen.
- 2.4 **Ziffer 15, Strafbestimmungen:** Die vks, die Kantone BL, BS, GL, GR, LU, SG, SZ und ZG sowie der SR wollen neben der Unterlassung der Abgasnachuntersuchung auch das Unterlassen der Abgaswartung unter Strafe stellen.
- 2.5 **Ziffer 15 Bst. d, Onboard-Diagnose-II:** Die vks und die Kantone BL, GL, GR, LU und ZG sowie der SR fordern eine textliche Abstimmung mit Ziffer 13.3 in Bezug auf Motoren mit Onboard Diagnose-II und höher.
- 2.6 **Ziffer 16.5.6, Partikelfilter für neue Motoren:** Der VSSU ist gegen eine Partikelfilterpflicht für neue Motoren in alten Schiffen. Aus wirtschaftlichen Überlegungen sei eine solche Massnahme nicht angebracht. Der VöV wendet sich gegen eine Nachrüstpflicht für in Betrieb stehende Schiffe.
- 2.7 **Anhang 5, Behandlung von Marinemotoren als Übersiedlungsgut:** Die Kantone AG und TI sind der Auffassung, dass das Verfahren zu kompliziert ist und im Sinne einer kunden- und verwaltungsfreundlichen Lösung vereinfacht werden sollte.

3. Zusätzliche Änderungsanträge

- 3.1 **Ziffer 3.4.3, Partikelfilter für Dieselmotoren:** Für die Kantone AG, BL, BS, GR, NE, SG, SZ und ZH ist nicht nachvollziehbar, weshalb die Partikelfilterpflicht nur für Dieselmotoren in Schiffen im gewerbsmässigen Einsatz gelten soll. Sie stellen deshalb den Antrag, alle Dieselmotoren mit einer Leistung ≥ 37 kW mit Partikelfiltern auszurüsten.

Weiter verlangen die Kantone BL, BS, GR, NE und SZ auch eine zeitlich gestaffelte Nachrüstpflicht für Partikelfilter an bereits in Betrieb stehenden Schiffsdieselmotoren. Die Kantone BL, BS, GR schlagen hierfür fünf Jahre für gewerblich eingesetzte und zehn Jahre für alle anderen Schiffsdieselmotoren vor. Für den Kt. ZH sind hingegen nur die gewerblich eingesetzten Schiffsdieselmotoren mit Partikelfiltern nachzurüsten.

Der Kt. ZG wünscht eine Prüfung, ob die Nachrüstung von Schiffsmotoren mit Partikelfiltern in gewerblich eingesetzten Schiffen technisch machbar und wirtschaftlich vertretbar ist.

Die Kantone SG, ZH sowie der SBV, VSIM, die CGN und die EMPA möchten für die Reduktion der Partikelemissionen auch Massnahmen zugelassen sehen, die gleichwertige Ergebnisse erbringen, wie die von der SUVA / dem BAFU empfohlenen Partikelfilter.

- 3.2 **Ziffer 8.3.6, Treibstoff:** Die Kantone BS und GR, fordern für 2-Takt-Benzinmotoren die Verwendung von Gerätebenzin vorzuschreiben, weil die Zahl der eingesetzten kleinen 2-Takt-Benzinmotoren auf den Seen ständig zunehme und gerade diese Motoren wegen ihrem hohen Ausstoss von Kohlenwasserstoffen als besonders umweltschädlich einzustufen sind.

Von den Kantonen AG, SG, SZ und ZG wird gefordert, die Einführung einer Vorschrift zur Verwendung von Gerätebenzin durch 2-Takt-Benzinmotoren zu prüfen.

- 3.3 **Ziffer 13, Periodische Abgasnachuntersuchung:** Die Kantone BL und BS begrüßen die Wartungspflicht für alle Schiffsmotoren ausdrücklich und fordern in diesem Zusammenhang die Frist für die periodische Abgasnachuntersuchung von drei auf zwei Jahre zu verkürzen.