



SCHWEIZ  
SUISSE  
SVIZZERA

AQUA NOSTRA

POSTFACH 5236

3001 BERN

TEL 058 796 99 52

FAX 058 796 99 03

info@aquanostra.ch

www.aquanostra.ch

Bundesamt für Verkehr  
Abteilung Sicherheit  
3003 Bern

Bern, 29. April 2015

## **Vernehmlassung zur Revision des Binnenschiffahrtsgesetzes Stellungnahme des Verbandes AQUA NOSTRA SCHWEIZ**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin Leuthard  
Sehr geehrte Damen und Herren

Da die Schifffahrt – mit entsprechenden Vorschriften betreffend Nutzung und Schutz von Gewässern – zu den Kernbereichen des Verbandes AQUA NOSTRA SCHWEIZ gehört, erhalten Sie hiermit unsere Stellungnahme zur rubrizierten Vernehmlassung.

### **1. Vorbemerkungen und Beantwortung der Fragen**

Nachhaltigkeit betrifft nicht einzig die Umweltinteressen, sondern eben auch diejenigen der Wirtschaft und Gesellschaft. In jeder einzelnen sich stellenden Frage propagiert AQUA NOSTRA SCHWEIZ die Abwägung der drei Pfeiler nach gesundem Menschenverstand. Insbesondere soll der Mensch nicht aus der Natur ausgeschlossen werden, sondern in und mit dieser zusammen leben können. AQUA NOSTRA SCHWEIZ will nebst der Bewahrung und Nutzung der Umwelt darauf hinwirken, dass Lebensfreude und Bewegungsfreiheit nicht durch die vermeintliche Ausschaltung des tagtäglichen Alltags-Restrisikos eliminiert werden.

**In diesem Sinne bekräftigt AQUA NOSTRA SCHWEIZ einmal mehr, dass fixe Promillegrenzen für die Schifffahrt eine unnötige Einschränkung darstellen, deren Nutzen mit wissenschaftlichen Erkenntnissen nicht nachweisbar ist. Weil sich die private Schifffahrt bezüglich Gefährdung in keiner Art und Weise mit dem viel gefährlicheren Strassenverkehr vergleichen lässt, müssten wünschenswert höhere Grenzwerte (über 1,0 mg Alkohol pro Liter Atemluft) gelten.**

**Bezüglich Einführung des risikoorientierten Sicherheitsnachweises können wir uns mit den Neuerungen einverstanden erklären, weil sie ausschliesslich für die gewerbsmässige Personenbeförderung von mehr als zwölf Personen anwendbar wird und eine administrative Entlastung der Verwaltung bewirkt.**

**AQUA NOSTRA SCHWEIZ begrüsst mit Blick auf den drohenden Aufwand den Verzicht auf die Einführung eines zentralen Registers.**

## 2. Stellungnahme zur Einführung eines risikoorientierten Sicherheitsnachweises

***AQUA NOSTRA SCHWEIZ kann sich mit den Neuerungen einverstanden erklären.***

Für die Sicherheit von Schiffen zur gewerbsmässigen Personenbeförderung von mehr als zwölf Personen ist es vertretbar, dass die Eigner der Schiffe deren Sicherheit nachweisen müssen und nicht die Behörde das Gegenteil beweisen müsste. Im Gegensatz zu kleinen, privaten Booten besteht eine erhöhte Verantwortung gegenüber den für die Beförderung zahlenden Passagieren.

Zwar werden dadurch im Vergleich zu heute gewisse Kosten auf die Schiffsgesellschaften überwältigt. Dies ist durchaus vertretbar, weil nicht die Steuerzahler für die Kosten der Prüfung von gewerbsmässig eingesetzten Schiffen aufkommen sollen. In der Regel dürfte es einfach sein, den entsprechenden Sicherheitsnachweis bereits durch die von Bootswerften oder dann über bestehende Firmen und Sachverständige per Gutachten zu erhalten.

Die Einführung eines risikoorientierten Sicherheitsnachweises ist namentlich aus zwei Gründen zu begrüssen:

Erstens wird damit eine Gleichstellung mit den Seilbahnen und Eisenbahnen erreicht.

Zweitens ermöglicht der Wegfall von Routinearbeiten zur Sicherheitsprüfung eine effiziente Verwaltungstätigkeit – was eine entsprechende Einsparung von Bundesstellen bewirken sollte.

## 3. Stellungnahme zur Einführung der beweissicheren Atemalkoholprobe

***AQUA NOSTRA SCHWEIZ bekräftigt einmal mehr die ablehnende Haltung gegenüber der Gesetzesflut, welche seitenweise Artikel zu unnötigen Alkoholgrenzwerten enthält.***

***Wir fordern, statt einer nochmals zusätzlichen Ergänzung mit weiteren Normen, dass die auf 2014 eingeführten Artikel 40a bis 40o der BSV wieder gestrichen werden.***

Unverständlicherweise hat die Verwaltung ein einziges tragisches Ereignis, dessen Ursache und Hergang weitestgehend ungeklärt bleibt, zum Anlass genommen, um einschneidende Beschränkungen der privaten Binnenschifffahrt zu erlassen. Dies geschah nicht einmal durch die Vorlage einer expliziten Gesetzesänderung an das Parlament, sondern als ein Detail im Gesamtpakete zur Bahnreform. Die beiden Räte haben das Gesamtpaket verabschiedet, ohne auf einzelne Bestimmungen einzutreten. Zu gering war im vorgelegten Paket deren Bedeutung, aber gleichzeitig bedeutsam für eine sehr grosse Zahl von Nutzern unserer Gewässer.

Dass mit einer Vielzahl an Gesetzesnormen einzelne unerfreuliche Einzelereignisse nicht einfach ausgeschaltet werden können, ist leider Tatsache. Es braucht eine Fokussierung des Gesetzes auf das Wesentliche, wie es in den letzten Jahrzehnten problemlos und ohne eine Vielzahl von gefährlichen Unfällen funktioniert hatte.

**Die private Binnenschifffahrt lässt sich nicht im Geringsten mit dem Strassenverkehr vergleichen:** Auf den Gewässern steht als Fahrbahn deutlich mehr Raum zur Verfügung, weshalb es auf Abweichungen von wenigen Metern nicht ankommt. Das Verkehrsaufkommen ist viel geringer und die Geschwindigkeiten viel tiefer als bei den Strassenfahrzeugen. **Somit sind Kollisionsgefahr und Betriebsgefahr insgesamt massiv kleiner und die Gefahr durch eine etwas eingeschränkte Fahrtüchtigkeit somit um Welten geringer.** Es sind nicht einmal wenige Unfälle mit Verletzungen wegen Bootsfahrern in angetrunkenem Zustand belegt. Die wenigen leider eingetretenen Unfälle sind nahezu vollständig auf andere Gründe zurück zu führen, namentlich die Verletzung von Verkehrsregeln oder Unachtsamkeit. Deshalb ist es widersinnig, für Freizeitkapitäne auf Gewässern die gleich strengen Promillegrenzen als Massstab anzuwenden wie im Strassenverkehr.

Nimmt man die Situation der einsetzenden Sturmwarnung, zum Beispiel trotz positiver, aber nie ganz garantierter Wetterprognose, so ist es die Pflicht jedes Schiffsführers, umgehend den nächsten schützenden Hafen anzulaufen. Dabei haben viele gar keine Möglichkeit mehr, vor

Anker zu bleiben (weil sie vielleicht die Nacht dort verbringen wollten) und ihren eventuellen Alkoholpegel ins legale Mass absinken zu lassen. Sie werden vom Gesetzgeber quasi gezwungen, etwas Ungesetzliches zu tun.

Nicht selten befinden sich auf dem gleichen Schiff mehrere Personen mit gültigem Führerausweis. Wer wird kontrolliert? Alle oder nur der im Fahrzeugausweis eingetragene Schiffsbesitzer, also der Kapitän? Wenn der Schiffsführer Gäste an Bord hat, dann hat er ihnen zu verbieten, dass sie sich auch noch ein zweites Glas genehmigen? Hat er ihnen zu verbieten, mit ihm zusammen die Wasseroberfläche nach Hindernissen u. Ä. zu überwachen, weil sie sich damit am Führen des Schiffes beteiligen und sich dadurch strafbar machen? Hat er ihnen zu verbieten, dass sie z. B. Fender ausbringen oder Leinen belegen, weil sie damit einen nautischen Dienst an Bord ausüben und sich dadurch strafbar machen würden?

Die Regelung vor 2014 hat sich unseres Erachtens bestens bewährt. Anerkanntermassen ist auf dem Wasser kein Alkoholproblem in dem Sinne auszumachen, dass sich die Schiffsführer auffällig oder die Sicherheit gefährdend aufführen würden. Exzesse Vereinzelter verhindert, genau wie im Strassenverkehr auch, keine Vorschrift und sei sie noch so explizit.

**Statt eine weitere Regelung in BSG und BSV zu verankern, sollten die eingeführten unnötigen Artikel 40a bis 40o der BSV wieder gestrichen werden. Auf die ausufernde Einführung neuer Bestimmungen sowie die Festlegung eines fixen Grenzwerts kann getrost verzichtet werden. Weil sich die private Schifffahrt bezüglich Gefährdung in keiner Art mit dem Strassenverkehr vergleichen lässt, müssten wenschon deutlich höhere Grenzwerte (etwa ab 1,0 Promille) gelten und nur für die aktuellen Schiffsführer anwendbar sein, „welche den Kurs und die Geschwindigkeit des Fahrzeugs bestimmen“ (gemäss internationalem Recht in den umliegenden Binnenschiffahrtsstaaten).**

#### **4. Stellungnahme zum Verzicht auf die Einführung eines zentralen Registers**

***AQUA NOSTRA SCHWEIZ begrüsst den beantragten Verzicht auf die Einführung eines zentralen Registers über die Schiffe, deren Halter, Administrativmassnahmen und Fahrberechtigungen. Für ein solches Register besteht keine Notwendigkeit, während die Erstellung und Führung mit hohen Kosten verbunden wäre.***

#### **5. Stellungnahme zur Fahreignungsprüfung ab dem 70. Altersjahr**

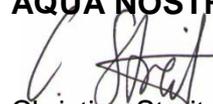
***AQUA NOSTRA SCHWEIZ lehnt die Einführung dieser Bestimmung in Art. 17b Abs.2 ab.***

Einmal mehr sei erwähnt, dass sich die Gefahren bei der privaten Binnenschifffahrt nicht im Geringsten mit dem Strassenverkehr vergleichen lassen. Entsprechend ist es auch älteren Personen problemlos möglich, ein Schiff ohne Gefährdung von Drittpersonen zu führen, auch wenn sie für das Lenken eines Fahrzeuges auf der Strasse die nötige Reaktionszeit vermissen lässt. Auf diese für die Kantone und Betroffenen teure Massnahme muss deshalb verzichtet werden; die allgemeinen Anforderungen an die Fahrkompetenz genügen vollauf.

Wir danken Ihnen für die Kenntnisnahme sowie Berücksichtigung unserer Stellungnahme.

Mit freundlichen Grüssen

**AQUA NOSTRA SCHWEIZ**



Christian Streit  
Generalsekretär