



## Landammann und Regierungsrat des Kantons Uri

Bundesamt für Verkehr (BAV)  
Abteilung Sicherheit  
3003 Bern

### **Teilrevision des Bundesgesetz über die Binnenschifffahrt; Vernehmlassung**

Sehr geehrter Herr Direktor  
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 5. Dezember 2014 unterbreiten Sie uns den Entwurf der Teilrevision des Bundesgesetzes über die Binnenschifffahrt (BSG; SR 747.201) zur Stellungnahme. Für die Möglichkeit zur Stellungnahme danken wir Ihnen. Wir möchten uns dazu wie folgt äussern:

#### **Allgemeine Bemerkungen**

Der Regierungsrat des Kantons Uri begrüsst die Einführung der risikoorientierten Sicherheitsaufsicht und des Sicherheitsnachweises für Fahrgastschiffe. Ebenfalls sinnvoll erscheint ihm die Einführung der beweissicheren Atemalkoholprobe in analoger Regelung mit dem Strassenverkehrsrecht. Die Schaffung einer gesetzlichen Grundlage für die Einführung eines zentralen Registers über Schiffe, deren Halterinnen und Halter sowie die Schiffsführerinnen und Schiffsführer hält der Regierungsrat im Gegensatz zu den Ausführungen zur Vernehmlassungsvorlage für dringend notwendig.

## **Beantwortung der von Ihnen gestellten Fragen**

**Frage 1:** *Sind Sie mit der Schaffung einer gesetzlichen Grundlage für die risikoorientierte Prüfung von neuen oder umzubauenden Fahrgastschiffen im Rahmen des Zulassungsverfahrens einverstanden?*

*Sollte das Prüfverfahren allenfalls auch auf die Güterschifffahrt ausgedehnt werden?*

Die geplante risikoorientierte Sicherheitsaufsicht für die seltenen, aber komplexen Prüfungen von Fahrgastschiffen ist sehr sinnvoll. Erfasst sein sollten sowohl konzessionierte wie gleichwertige private Fahrgastschiffe. Diese Prüfung kann die Kantone entlasten, ohne die hohen Sicherheitsstandards in Frage zu stellen. Es stehen qualifizierte unabhängige Unternehmen mit internationaler Erfahrung zur Verfügung, deren Sicherheitsnachweise von den Kantonen risikoorientiert überprüft werden können. Die Erweiterung dieses Prüfverfahrens auf Güterschiffe ist ebenfalls zu begrüßen.

**Frage 2:** *Sind Sie mit der Einführung der beweissicheren Atemalkoholprobe sowie einer Subdelegationsnorm an das Bundesamt für Verkehr (BAV) einverstanden, welche dieses ermächtigt, Einzelheiten für deren Durchführung in Eigenregie zu regeln, und insbesondere zur Möglichkeit, Ausnahmen von der Überprüfung der Fahrfähigkeit für bestimmte motorlose Schiffe (z. B. Schlauch- und Strandboote) vorzusehen?*

Der Regierungsrat des Kantons Uri begrüsst, dass die geltende Regelung betreffend Feststellung der Fahrfähigkeit auf den Gewässern an die Regelung der Strasse angepasst wird. Er ist ebenfalls damit einverstanden, wenn die Regelung der Einzelheiten an das BAV delegiert wird.

Für die beweissichere Atemalkoholprobe sind die beantragten Veränderungen in der Vorlage der Strassenverkehrskontrollverordnung (SKV; SR 741.013), die zurzeit durch das Bundesamt für Strassen (ASTRA) in die Anhörung gegeben wurden, zu berücksichtigen. Das BSG ist sowohl heute als auch zukünftig zeitnah analog dem Strassenverkehrsgesetz (SVG; SR 741.01) und seinen Ausführungsbestimmungen auszugestalten. Die Konkretisierung des BSG soll nach Ansicht des Kantons Uri die Lösungen in der Strassenverkehrskontrollverordnung übernehmen, weil die Seepolizeidienste dieselben Geräte und Abläufe anwenden sollen wie im Strassenverkehr. Abweichende Regelungen sind im Interesse des Vollzugs zwingend zu vermeiden.

**Frage 3:** *Im Strassenverkehr werden beim ASTRA seit vielen Jahren zentrale Register über Fahrzeuge, deren Halter, Administrativmassnahmen und Fahrberechtigungen geführt. Die*

*Rechtsgrundlage dafür ist im Strassenverkehrsgesetz (SVG; SR 741.01) enthalten. Es stellt sich die Frage, ob solche Register auch in der Schifffahrt eingeführt werden sollen. Dabei sind neben der Frage der Notwendigkeit auch Kosten-Nutzen-Überlegungen für deren allfällige Einführung zu beachten. Sind Sie mit dem Verzicht auf die Schaffung einer gesetzlichen Grundlage für zentrale Register für die Schifffahrt im BSG einverstanden?*

Im Strassenverkehr werden beim ASTRA seit vielen Jahren zentrale Register über Fahrzeuge, deren Halterinnen und Halter, Administrativmassnahmen und Fahrberechtigungen geführt. Die Rechtsgrundlagen dafür sind im Strassenverkehrsgesetz (SVG; SR 741.01) und verschiedenen Verordnungen (MOFIS, FABER und ADMAS) enthalten. Sie stellen die Frage, ob solche Register auch in der Schifffahrt eingeführt werden sollen. Mit dem Hinweis auf die eher geringe Anzahl von Schiffen, Schiffsführerinnen und Schiffsführern und die damit verbundenen Kosten- und Nutzenüberlegungen sehen Sie vor, auf die Schaffung einer gesetzlichen Grundlage für ein zentrales Register zu verzichten.

Der Regierungsrat des Kantons Uri ist entgegen den Feststellungen in den Erläuterungen überzeugt, dass diese Thematik dringend und auf Bundesebene geregelt werden muss.

Das BSG ist mit den nötigen allgemeinen Rechtsgrundlagen für die Einführung dieses nationalen Registers für die Schifffahrt zu versehen. Das Register soll in möglichst einfacher Form in das neue System und Register IVZ des ASTRA integriert werden. Analog dem IVZ ist die Finanzierung vollumfänglich vom Bund zu übernehmen. Für die Ausarbeitung der konkreten Rechtsgrundlagen analog Artikel 89a bis Artikel 89h sind die Vertreter der Kantone - die Vereinigung der kantonalen Schifffahrtsämter (vks) sowie die Vereinigung der Strassenverkehrsämter (asa) für den Bereich der Administrativmassnahmen - einzubeziehen.

Ein zentrales Register für die Binnenschifffahrt ist nötig und für den Vollzug der Vorschriften in den Kantonen wichtig. Mit der bevorstehenden Einführung des integrierten Registers IVZ für den Strassenverkehr im Jahr 2016 sind die technischen Grundlagen gegeben, um ein zusätzliches, neues Teilregister für die Schifffahrt ins IVZ zu integrieren. Die aktuelle BSG-Revision soll eine geeignete Grundlagen-, Ermächtigungs- und Delegationsnorm erhalten, welche die Registerführung verankert, die wichtigsten Grundsätze festhält und die Ausführung auf Verordnungsstufe vorsieht. Die Vorarbeiten zur Praxislösung sind möglichst rasch und parallel zum Gesetzgebungsprozess in einer gemeinsamen Arbeitsgruppe zwischen dem BAV und den Kantonen sowie unter Einbezug des ASTRA aufzunehmen.

Der Bund verpflichtet mit den Bestimmungen des BSG die kantonalen Schifffahrtsämter zum Vollzug der eidgenössischen Vorschriften über die Schifffahrt. Der Bund stellt bislang aber

die für die geforderte Sicherheit im Bereich Zulassung von Schiffsführern und Schiffen und eine effiziente Kontrolle notwendigen Arbeitsinstrumente in Form geeigneter zentraler und vernetzter Datenbanken nicht zur Verfügung. Die interkantonal einheitliche Datenerfassung, Abspeicherung in einer zentralen Datenbank und Vernetzung ist zwingend erforderlich, weil nur so effizient, nach einheitlichen Prozessen und möglichst fehlerarm gearbeitet werden kann.

Es ist zu prüfen, ob es sinnvoll und auch zweckmässig wäre, die Verantwortung für den Bereich der nicht konzessionierten Schiffe (Sport- und Freizeitboote) dem ASTRA zu übertragen.

Aus Sicht des Kantons Uri bestehen folgende gravierende Mängel:

- Kantonsübergreifende Informationen zu Führer- und Ausweisdaten (inklusive verfügte Massnahmen) können nur durch aufwendige Rückfragen beim bisherigen Kanton ermittelt werden. Solche Rückfragen erfolgen nur dann, wenn sachliche Gründe dazu veranlassen. Der konsequente Vollzug der gesetzlichen Regelungen zu Administrativmassnahmen ist somit gesamtschweizerisch nicht gegeben.
- Bestehende Auflagen und Informationen über medizinische Kontrollen sind kantonsübergreifend nicht bekannt.
- Die Seepolizei kann bei ausserkantonalen Personen nicht eindeutig feststellen, ob ein gültiger Schiffsführerausweis existiert und ob das Schiff versichert bzw. korrekt zugelassen ist. Da sich der Freizeitbootsverkehr vor allem an Wochenenden abspielt, ist der direkte Zugriff auf die Registerdaten auch ausserkantonaler Führerzulassungen für die Kontrollorgane umso wichtiger. Fotos und Unterschriften auf dem Schiffsführerausweis können nicht bezüglich Echtheit geprüft werden.
- Informationen zu bestehenden Mängeln an Schiffen stehen kantonsübergreifend nicht zur Verfügung.
- Die Aufgaben der Marktüberwachung (z. B. Rückrufaktionen) im Zusammenhang mit Mängeln an Schiffen, Schiffsbauteilen und Schiffsmotoren können heute nur mit sehr grossem Aufwand und grosser zeitlicher Verzögerung wahrgenommen werden.
- Es erfolgt kein Austausch von wichtigen Daten zwischen den kantonalen Schifffahrtsämtern, dem Bundesamt für Verkehr (konzessionierte Schifffahrt) und der Oberzolldirektion (OZD).
- Die Schifffahrtsämter sind aus interkantonaler Sicht heute nicht in der Lage sicherzustellen, dass nur ein einziger Schiffsführerausweis pro Schiffsführerin oder Schiffsführer ausgestellt wird.

Ein nationales Register ist angesichts der Mobilität der Bevölkerung und der seit der letzten Revision des BSG wirksamen Parallelität von Strassenverkehrs- und Binnenschiffrechts (z. B. bei den Administrativmassnahmen) notwendig.

Ein weiterer Grund, der das Register zwingend notwendig macht, ist die geplante Einführung der medizinischen Kontrolle für alle Personen mit Alter 70 und höher (Art. 17b Abs. 2 BSG). Die hier geforderte Koppelung der Verfahren nach SVG mit denen des BSG ist ohne nationales Register nicht praktikabel. Im IVZ können die Schiffsführer im gleichen Personenstamm geführt werden wie die Fahrzeugführer. Die Schiffe wären als spezielle Fahrzeugarten zu erfassen. Das Register soll alle Geschäftsprozesse erfassen, die in der Zulassung von Fahrzeugen respektiven Schiffen und ihren Führerinnen und Führern vorkommen. Diese Neuerung könnte auch den Anlass dazu geben, den Führerausweis im Kreditkartenformat (FAK) in der Schifffahrt einzuführen.

Der operative Nutzen eines derartigen Registers ist ausgewiesen. Dass die Finanzierung dieses für den Vollzug notwendigen Instruments Sache des Bunds ist, liegt auf der Hand. Eine Belastung der Kantone im Zusammenhang mit der Realisierung der Datenbank kommt nicht in Frage. Die Kantone tragen ohnehin die Kosten der für den Datenaustausch nötigen Anpassungen in den eigenen Fachapplikationen. Der Bund und namentlich das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) stehen hier in der Verantwortung, den Vollzug mit geeigneten zentralen Mitteln zu unterstützen.

### **Weitere Bemerkungen zur Vorlage**

**Artikel 1 Absatz 2<sup>bis</sup>:** Der neue Absatz 2<sup>bis</sup> ist nicht im BSG aufzunehmen.

Alle Fahrzeugarten werden heute in der Verordnung geregelt, so auch der Begriff "Fahrgastschiff" (Art. 2 Bst. a Ziff. 6 Binnenschiffrechtsverordnung [BSV]; SR 747.201.1). Die Definition ist so wie in der BSV zu belassen. Flösse und Rafts, die dem gewerbsmässigen Transport von mehr als zwölf Personen dienen, sollen nicht grundsätzlich von der risikoorientierten Sicherheitsaufsicht ausgeschlossen werden.

**Artikel 13 Absatz 2<sup>bis</sup>:** Erfasst sein sollen sowohl konzessionierte wie gleichwertige private Fahrgastschiffe. Der erläuternde Bericht schränkt auf Fahrgastschiffe ein, die der Bewilligungs- und Konzessionspflicht unterliegen. Die Erläuterungen sind entsprechend anzupassen.

**Artikel 14 und Artikel 15b:** Mit der Revision des BSG soll auch Artikel 9 Absatz 3 Buchstabe c Ziffer 4 des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG; SR 151.3) soweit angepasst werden, dass Behindertenorganisationen gegen die amtliche Prüfung (Art. 14 BSG) sowie Umbauten und Änderungen (Art. 15b Abs. 2 BSG) ein Beschwerderecht zusteht.

Die Anforderungen an die Bedürfnisse behinderter Personen sind in der Verordnung über Bau und Betrieb von Schiffen und Anlagen öffentlicher Schifffahrtsunternehmen (Schiffbauverordnung [SBV]; RB 747.201.7) und den Ausführungsbestimmungen des UVEK vom 23. April 2007 zur Schiffbauverordnung (AB-SBV; SR 747.201.71) abschliessend umschrieben. Die gesetzliche Regelung in Artikel 9 Absatz 3 Buchstabe c Ziffer 4 des Behindertengleichstellungsgesetzes erscheint unter diesem Gesichtspunkt unnötig.

**Artikel 15a:** Die Formulierung ist nicht verständlich. Ein Fahrgastschiff ist periodisch zu prüfen und entsprechende technische Berichte sind für diese Tätigkeiten beizuziehen. Demzufolge ist der Satz wie folgt anzupassen: "Bei Fahrgastschiffen *können* die Nachprüfungen risikoorientiert auf der Grundlage von Prüfberichten unabhängiger Sachverständiger oder von Stichproben der Behörden *erfolgen*."

**Artikel 17b Absatz 2:** Die medizinische Kontrolle soll gleich erfolgen wie im Strassenverkehr. Das Wort "vertrauensärztlich" ist durch "ärztlich" zu ersetzen. Im Übrigen ist Artikel 27 Absatz 2 Verkehrszulassungsverordnung (VZV; SR 741.51) ins BSG zu übernehmen.

Die Einführung der periodischen ärztlichen Kontrolle für alle Schiffsführer ab 70 Jahren ist im Bestreben um die Angleichung der Bestimmungen der Schifffahrt an diejenigen im Strassenverkehr zu begrüssen. Bei den Vollzugsbestimmungen ist jedoch darauf zu achten, dass die medizinischen Mindestanforderungen die gleichen sind wie im Strassenverkehr. Somit können auch dieselben Formulare benutzt werden. Es ist zwingend sicherzustellen, dass die Untersuchungen für beide Zulassungsbereiche gleichermassen gelten und administrativ für die betroffenen Personen, die Ärztinnen und Ärzte sowie die Behörden kein Zusatzaufwand entsteht.

Aus Praktikabilitätsgründen sind in diesem Fall die für die Schifffahrt notwendigen Untersuchungen somit denjenigen gemäss Artikel 27 VZV gleich zu stellen und sie müssen auch in den noch zu schaffenden Registern synchron eingetragen oder übernommen werden können.

Aus dem Entwurf und den Erläuterungen geht nicht hervor, ob die Medizinerinnen und Mediziner, welche die periodischen Kontrollen durchführen werden, derselben Qualitätssicherung

wie im SVG unterliegen. Die entsprechenden Vorschriften werden gegenwärtig im Strassenverkehr neu definiert (via sicura). Auf jeden Fall ist zu vermeiden, dass Fahreignungsuntersuchungen gemäss BSG und SVG bei unterschiedlichen Ärzten durchgeführt werden und diese unter Umständen zu abweichenden Befunden kommen können.

**Artikel 19 Absatz 3:** Gemäss Artikel 19 Absatz 3 E-BSG kann der Schiffsführerausweis nur entzogen werden oder eine Verwarnung ausgesprochen werden, wenn eine Widerhandlung gegen die Verkehrsregeln, die im BSG mit Freiheitsstrafe oder Geldstrafe bedroht sind, begangen worden ist. Dies würde bedeuten, dass u. a. bei Verletzungen der Verkehrsregeln gemäss Artikel 40 Absatz 1 BSG oder bei nicht qualifiziertem FIAZ gemäss Artikel 41 Absatz 1 BSG (Strafandrohung Busse) kein Administrativmassnahmenverfahren eröffnet werden könnte. Dies macht keinen Sinn und steht im Widerspruch zu den Artikeln 20 ff. BSG, nach denen z. B. ein Schiffsführer verwarnt werden soll, der mit einer nicht qualifizierten Blutalkoholkonzentration ein Schiff geführt hat.

Im Strassenverkehr wird die Abgrenzung mittels der Ordnungsbussentatbestände gemacht (vgl. Art. 16 Abs. 2 SVG). In der Annahme, dass das Ordnungsbussengesetz (OBG; SR 741.03), das heute noch nicht auf die Schifffahrt anwendbar ist, in der nächsten Zeit entsprechend ergänzt wird, sollte eine Regelung analog zum Strassenverkehr definiert werden.

**Artikel 20ff./Artikel 40ff:** Die Erfassung des "nautischen Diensts" und des "sich an der Führung eines Schiffs beteiligen" als oft gleichwertige Aufgabe zur direkten Führung des Schiffs ist für Fahrgastschiffe und Güterschiffe angezeigt. In der Freizeitschifffahrt hingegen ist ein zu weiter Begriff praxisfremd und nicht geeignet, die Verantwortungen richtig zuzuordnen. Es gibt hier keine klaren Rollenzuordnungen. Diese Situation gilt sowohl für die straf- wie für die administrativrechtliche Dimension. Der Begriff und dessen Konsequenzen hinsichtlich Passagieren auf Freizeitschiffen ist zu definieren.

**Artikel 24b Absatz 3 Buchstabe A:** Diese Regelung berücksichtigt nicht, dass in vielen Fällen der Alkohol nicht der alleinige Grund für die Fahrunfähigkeit darstellt, sondern diese aufgrund eines Mischkonsums (Alkohol zusammen mit Drogen oder Medikamenten) vorliegt.

Bisher verfügte die Strafuntersuchungsbehörde bei FIAZ-Fällen ab 0,8 Promille mit der Blutprobe über ein beständiges Beweismittel, womit der Nachweis von Mischkonsum auch im Nachhinein erbracht werden konnte. Die neue Regelung muss berücksichtigen, dass dieses Beweismittel nicht mehr automatisch erhoben und es nachträglich nicht mehr vorhanden sein wird. Um auch Fälle des Mischkonsums weiterhin erkennen und sanktionieren zu können, muss sichergestellt werden, dass bei begründetem Verdacht der Polizei auf Mischkonsum

weiterhin eine Blut- und Urinprobe angeordnet werden kann.

Aus diesem Grund wird folgende Ergänzung vorgeschlagen:

<sup>3</sup>Eine Blutprobe ist anzuordnen, wenn:

- a. Anzeichen von Fahruntfähigkeit vorliegen, die nicht *oder nicht alleine* auf Alkoholeinfluss zurückzuführen sind;

**Artikel 24b Absatz 3bis:** Der gewählte Wortlaut ist unklar. Bezieht sich die Formulierung "unmöglich" nur auf medizinische Fälle oder fällt darunter auch eine allfällige Weigerung? Zur Klarstellung sollte hier folgende Formulierung gewählt werden:

<sup>2</sup>Eine Blutprobe kann angeordnet werden, *wenn eine Atemalkoholprobe nicht durchgeführt werden kann oder die Durchführung nicht geeignet ist*, die Widerhandlung festzustellen.

**Artikel 24b Absatz 7 Buchstabe D:** Bei der Regelung von Ausnahmen im Bereich der administrativen Massnahmen ist darauf zu achten, dass es kaum nachvollziehbar wäre, Widerhandlungen mit Ausweisentzügen - z. B. das Fahren in angetrunkenem Zustand oder unter Drogeneinfluss - für alle Schiffsführerinnen und Schiffsführer anwendbar zu erklären (Art. 18 bis 21a), hingegen Widerhandlungen im Zusammenhang mit Verkehrsregeln (Art. 22 bis 24) oder den Regeln zur Fahruntfähigkeit und Feststellung der Fahruntfähigkeit auszuklammern.

**Artikel 31 Absatz 1:** Die Inverkehrsetzung eines Schiffs darf erst nach der Hinterlegung eines Versicherungsnachweises erfolgen. Der "Abschluss" einer Haftpflichtversicherung genügt alleine nicht. Die gewählte Formulierung ist anzupassen.

Der Regierungsrat dankt Ihnen für die Berücksichtigung seiner Anliegen.

Sehr geehrter Herr Direktor, sehr geehrte Damen und Herren, wir danken Ihnen nochmals für die Möglichkeit zur Stellungnahme und grüssen Sie freundlich.

Altdorf, 21. April 2015



Im Namen des Regierungsrats

Frau Landammann

Der Kanzleidirektor

*Handwritten signature of Heidi Z'graggen*  
Dr. Heidi Z'graggen

*Handwritten signature of Roman Balli*  
Roman Balli