



## Landammann und Regierungsrat des Kantons Uri

Bundesamt für Verkehr BAV  
Abteilung Sicherheit  
3003 Bern

### Revision der Binnenschiffverkehrsverordnung (BSV); Vernehmlassung

Sehr geehrter Herr Direktor  
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 29. April 2013 unterbreiten Sie uns den Entwurf der Revision der Binnenschiffverkehrsverordnung (BSV; SR 747.201.1) zur Stellungnahme. Für die Möglichkeit zur Stellungnahme danken wir Ihnen. Wir möchten uns dazu wie folgt äussern:

#### 25a "Fahrtauglichkeit"

Die Bestimmung über die Fahrtauglichkeit und deren Feststellung entsprechen weitestgehend den heute im Strassenverkehr geltenden Vorschriften. Sie sind insofern praxiserprobt und können von da her auch ohne weiteres befürwortet werden. Allerdings hat der Gesetzgeber ja im Strassenverkehr die **beweisichere Atemalkoholprobe** eingeführt respektive ist im Begriff, dies zu tun (Via Sicura, drittes Inkraftsetzungspaket). Unter diesem Aspekt fragt es sich, ob für den Schiffsverkehr nun noch Bestimmungen, die sich so stark an die Regelung im Strassenverkehr anlehnen, in Kraft gesetzt werden sollen, die nur kurze Zeit danach zumindest im Strassenverkehr dann gar nicht mehr in dieser Art gelten. Es wäre darum naheliegender, die für den Strassenverkehr vorgesehenen Bestimmungen über die Feststellung der Alkoholisierung auch für den Binnenschiffsverkehr zu übernehmen und auch gleichzeitig

mit dem Strassenverkehr in Kraft zu setzen.

### Artikel 40a

Betroffen von den Bestimmungen betreffend die Fahrunfähigkeit sind gemäss dieser Bestimmung nicht nur **Personen**, die ein Schiff führen, sondern auch solche, **die sich an dessen Führung beteiligen oder einen nautischen Dienst an Bord des Schiffs ausüben**. Die BSV übernimmt damit begrifflich und materiell die zahlreichen Regelungen im revidierten Bundesgesetz über die Binnenschifffahrt (BSG; SR 747.201) (vgl. Bundesgesetz über den zweiten Schritt der Bahnreform 2 vom 16. März 2012), wo die Strafbarkeit von Widerhandlungen gegen die Schiffsverkehrsvorschriften ebenso wie die Anordnung von Massnahmen nach solchen stets nicht nur an die eigentliche Führung des Schiffs, sondern eben auch an die Beteiligung an dessen Führung oder an die Ausübung eines nautischen Diensts an Bord des Schiffs geknüpft wird.

Es stellt sich damit die Frage,

- was überhaupt ein "nautischer Dienst" ist,
- wann davon gesprochen wird, eine Person habe sich an der Führung eines Schiffs beteiligt. Genügen dafür bereits einzelne Handgriffe bei der Handhabung der Segel oder beispielsweise die Hilfe beim Anleinen eines Boots im Hafen?

Aufgrund des Gesagten plädieren wir dafür, dass die BSV die unbestimmten Rechtsbegriffe

- Führung eines Schiffs respektive Schiffsführer
- an der Schiffsführung beteiligte Person
- im Rahmen der Schiffsprüfung einen nautischen Dienst an Bord des Schiffs ausübende Person

definieren sollte, damit nicht Jahre vergehen, bis das Bundesgericht diese Begriffe einigermaßen praxistauglich erläutert hat.

### Artikel 40o "Diplomaten und Diplomatinen und Personen mit ähnlichem Status" Absatz 3

"Die Polizei verhindert die Weiterfahrt, wenn die Führerin oder der Führer sich in einem Zustand befindet, der die Weiterfahrt ohne schwere Gefährdung anderer Benutzerinnen und Benutzer des Gewässers ausschliesst."

Das würde im Umkehrschluss heissen, dass die Weiterfahrt bei geringer Gefährdung gestattet werden könnte. Hier stellt sich die Frage: Was ist eine schwere Gefährdung – was eine leichte/geringe? Unseres Erachtens muss hier das Wort "schwere" gestrichen werden. Es

müsste heissen: ...Weiterfahrt ohne Gefährdung....

## **Zulassung von Radar- und Satnav-Geräten als Navigationsinstrumente und damit verbundenen Anforderungen an die Schiffsführer**

### **Artikel 55a "Ausfahrt bei unsichtigem Wetter"**

Die heute bestehende Regelung für Fahrten bei unsichtigem Wetter ist ausreichend. Für die vorgeschlagene Verschärfung besteht kein Handlungsbedarf, zumal es in der Vergangenheit zu keinen grösseren Zwischenfällen gekommen ist und mithin die Sicherheit ausreichend gewährleistet ist. Es geht zu weit, von allen Schiffen, die bei "unsichtigem Wetter" soweit ausfahren, dass kein Sichtkontakt zum Ufer mehr besteht, zu verlangen, dass sie mit Wendeanzeiger, Radar, Satnav und Sprechfunkgeräten ausgerüstet werden müssen.

Die Kennzeichnung von Untiefen, Kursschiffstegen, Hafeneinfahrten und Signalisationen mit Radarreflektoren durch die Kantone bringen einen grossen Aufwand und hohe finanzielle Kosten mit sich, die in keinem Verhältnis mit dem Nutzen steht. Es sollte den Kantonen überlassen werden. Nicht zuletzt darum, weil es Gewässer gibt, die auf Grund ihrer Grösse und ihrer Wetterlage praktisch nie von "unsichtigem Wetter" betroffen sind.

Daher soll die heutige Regelung für Fahrten bei unsichtigem Wetter beibehalten werden!

### **Aufhebung des Kitesurf - Verbots ausserhalb behördlich bewilligter Wasserflächen**

Den Kantonen sollten mindestens zwei Jahre Zeit für die Umsetzung der neuen Zulassungsvorschriften für Kitesurfer eingeräumt werden. Dieser Zeitraum ist notwendig, weil nach der neuen Regelung das ganze Gewässer über die sichere Benützung mit Einbezug der Kitesurfer geprüft werden muss und gegebenenfalls Zonen aus Sicherheitsgründen ausgeschieden werden müssen.

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

Altdorf, 2. Juli 2013



Im Namen des Regierungsrats

Der Landammann

Der Kanzleidirektor

Josef Dittli

Roman Balli