



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

Bundesamt für Verkehr BAV
Abteilung Sicherheit

05.08.2013

Änderung der Bodensee-Schiffahrts- Ordnung (BSO)

Bericht über die Ergebnisse des Anhörungs- verfahrens

Referenz/Aktenzeichen: 012.21/2013-09-17/470



Referenz/Aktenzeichen: 012.21/2013-09-17/470

1. Einleitung

Gemäss Beschluss der Internationalen Schifffahrtskommission für den Bodensee (ISKB) vom 4./5. Mai 2011 hat das Bundesamt für Verkehr mit Schreiben vom 1. Juni 2011 in der Schweiz ein Anhörungsverfahren zur Revision der Bodensee-Schifffahrts-Ordnung (BSO, SR 747.223.1) eröffnet. Die Frist zur Eingabe der Stellungnahmen lief am 19. August 2011 ab.

Neben den direkt betroffenen Kantonen SG, SH und TG wurden Verbände und interessierte Kreise zur Stellungnahme eingeladen. Parallel dazu fanden Anhörungsverfahren in den Bundesländern Deutschlands (Baden-Württemberg, Bayern) und Österreich (Vorarlberg) statt, die von den jeweiligen Staaten durchgeführt wurden. Verschiedene internationale Organisationen wurden zudem vom Vorsitzenden der ISKB zur Stellungnahme eingeladen.

Dieser Bericht enthält die Aussagen der in der Schweiz eingetroffenen Stellungnahmen.

Das hauptsächliche Ziel der Revision war eine Anpassung der Abgasvorschriften der BSO an die ebenfalls in Revision befindliche Richtlinie der Europäischen Gemeinschaft über Sportboote (94/25/EG in Verbindung mit 2003/44/EG). Im Zuge dieser Revision werden insbesondere die Abgasgrenzwerte für Motoren von Sportbooten verschärft (Stufe 2). Zudem soll eine Pflicht zur Ausrüstung mit Dieselpartikelfiltern (DPF) für neue gewerblich eingesetzte Schiffe (Bsp. Fahrgast- und Güterschiffe) eingeführt werden. Für bestehende Schiffe soll im Rahmen von Neumotorisierungen geprüft werden, ob eine Nachrüstung mit DPF technisch machbar und wirtschaftlich vertretbar ist. Schliesslich werden verschiedene allgemeine Bestimmungen zur Verbesserung der Sicherheit und der Leichtigkeit des Verkehrs geändert.

2. Eingegangene Stellungnahmen

2.1. Überblick

Insgesamt wurden drei Kantonsregierungen und zehn Verbände / interessierte Kreise angeschrieben.

2.2. Kantone

Die angeschriebenen Regierungen der Kantone SH, SG und TG haben geantwortet. Auch die Vereinigung der Schifffahrtsämter (vks), als Dachorganisation der kantonalen Vollzugsstellen, hat eine Stellungnahme eingereicht.

2.3. Verbände / Interessierte Kreise

Folgende Verbände / interessierte Kreise haben beim Bundesamt für Verkehr eine Stellungnahme abgegeben:



Referenz/Aktenzeichen: 012.21/2013-09-17/470

- Fa. Bombardier Recreational Products US Inc., USA (BRP)
- Verband Schweiz. Importeure von Marinemotoren (VSIM)
- Schweizerischer Bootbauer-Verband (SBV)
- Fédération Suisse Motonautique (FSM)
- Interessengemeinschaft am See (IG GaS)
- RA Bratschi, Wiederkehr & Buob (RA BWB) im Auftrag der Fa. Grob Bootsvermietungen
- Pedalvermietung Eisenring + Neuenschwander (PV E+N)
- Schaffhauser Polizei (Pol SH)

3. Auswertung

Im Folgenden werden die eingegangenen Stellungnahmen zu den einzelnen Artikeln zusammengefasst. Ist zu einer Bestimmung im Entwurf keine Stellungnahme eingegangen, wird diese im folgenden Text nicht erwähnt.

3.1. Allgemeines

Die vorgeschlagene Revision wird in den meisten eingegangenen Stellungnahmen begrüsst. Fundamentale Kritik am Entwurf gab es nicht. Insbesondere die vorgeschlagene Änderung der Abgasvorschriften wird grösstenteils positiv bewertet.

3.2. Eingaben zu den einzelnen Bestimmungen des Entwurfes

Art. 4.05, Sprechfunk

Der VSIM, der SBV, die FSM und die IG GaS sind der Auffassung, dass die neuen Vorgaben einen Beitrag zur Erhöhung der Sicherheit darstellen. Es wird aber angeregt, dass keine Funckerprüfung verlangt werden soll.

Der Ktn. TG weist darauf hin, dass der in Art. 4.05 vorgesehene Kanal 16 auch bei Seenotfällen verwendet werden solle. Für diese Fälle sei zudem festzulegen, wer in solchen Fällen die Aufsicht und Führung auszuüben hat.

Art. 6.01 Abs. 2, Allgemeine Verhaltensregeln

Die Polizei SH schlägt vor, den Grenzwert für den Alkoholkonsum auf max. 0,5 Promille (nicht qualifizierte Blutalkoholkonzentration) und auf 0,8 Promille (qualifizierte Blutalkoholkonzentration) festzulegen.



Referenz/Aktenzeichen: 012.21/2013-09-17/470

Art. 6.12, Radarfahrt

Für den VSIM, den SBV, die FSM und die IG GaS wird aus dem Text nicht deutlich, ob diese Bestimmung für alle oder nur für die gewerblich genutzten Schiffe gelten soll. Es wird angeregt, dass Schiffe auch künftig bei verminderter Sicht verkehren dürfen, wenn die Schiffsführer kein Radarpatent haben. In diesem Fall müssten sie jedoch die Geschwindigkeit reduzieren.

Der Ktn. TG lehnt die Forderung nach einem Radarpatent für Schiffsführer ab. Ein Befähigungsausweis, in dem die notwendigen Kenntnisse aufzulisten seien, sei ausreichend. Als Begründung wird angeführt, dass Schiffsführer, sofern sie Inhaber eines Radarpatents sind, die Geschwindigkeit ihrer Schiffe nicht herabsetzen müssen. Dies gelte auch für Schiffsführer von Sport- und Freizeitschiffen, was aus Sicht des Ktn. TG nicht wünschbar ist. Weiterhin wird eine regelmässige Überprüfung der Kenntnisse vorgeschlagen. Sollte am Radarpatent festgehalten werden, so sei die Ausbildung und die Prüfung zur Erlangung desselben klar zu regeln. Es fehle zudem eine Regelung darüber, welche Behörde die Geräte benenne, die auf dem Bodensee eingesetzt werden dürfen und welches die zuständige Behörde für deren Zulassung ist.

Art. 6.13 Abs. 2, Fahrt bei unsichtigem Wetter, Starkwind und Sturm

Der Ktn. TG kritisiert, dass die bisher enthaltene Verwendung des Kompasses mit der Revision gestrichen werde. Dies stelle eine klare Verschlechterung der Sicherheit bei verminderter Sicht dar. Die Einführung des Kompass' in Absatz 1 stelle sicher, dass Schiffe ohne einen Kompass bei schlechter Sicht nicht auslaufen dürfen.

Art. 11.04 Abs. 4, Brückenspring-Verbot

Für den Ktn. TG ist aus der Bestimmung nicht ersichtlich, welcher Bereich in einem Fluss das Fahrwasser sei. Eine Markierung des Fahrwassers sei an einzelnen Stellen sehr schwierig. Die Durchsetzung dieser Vorschrift sei für die Aufsichtsorgane sehr schwierig. Ein Vorschlag zur Verbesserung des Artikels wird gemacht.

Der Ktn. SH würdigt die Absicht, das Brückenspringen zu verbieten. Er weist aber darauf hin, dass für die betroffenen Personen nicht erkennbar sei, wo sich das Fahrwasser genau befinde. Der Vollzug sei sehr schwierig, in der Praxis kaum durchsetzbar. Man habe in Zusammenarbeit mit anderen Polizeien im Juli 2011 eine Präventionskampagne lanciert und hält dies im Interesse der Sicherheit für ausreichend. Es wird beantragt, auf die Einführung dieser Bestimmung zu verzichten.

Die Polizei SH weist darauf hin, dass das Brückenspringen hauptsächlich von Kindern und Jugendlichen ausgeübt wird. Das Verbot sei für die Polizei nur sehr schwer kontrollier- und durchsetzbar. Sie weist auf die bereits genannte Präventionskampagne hin und schlägt vor, auf die Einführung des geplanten Verbotes zu verzichten.



Referenz/Aktenzeichen: 012.21/2013-09-17/470

Art. 12.05 Abs. 2, Schiffsführerprüfung

Der Ktn. SH begrüsst die Absicht, dass Inhaber eines von einem Bodenseeuferstaat ausgestellten amtlichen Befähigungsnachweises von der Ablegung einer praktischen Prüfung für das Schifferpatent nach Art. 12.02 befreit sind. Er legt aber Wert darauf, dass diese Befreiung nicht auch für die zusätzliche praktische Prüfung für das Schifferpatent für die Rheinstrecke zwischen Stein am Rhein und der Strassenbrücke Schaffhausen-Feuerthalen gilt. Er beantragt daher eine entsprechende Ergänzung des Abs. 2.

Art. 13.05, Höchst zulässiges Betriebsgeräusch

Der VSIM, der SBV, die FSM und die IG GaS weisen darauf hin, dass die im Entwurf zitierte Norm zur Messung des Betriebsgeräusches nicht mehr aktuell sei. Ferner wird vorgeschlagen, dass zum Nachweis der Einhaltung des vorgeschriebenen Grenzwertes für die Geräuschemission auch die Norm ISO EN 15409-1:2008 herangezogen werden kann, sofern die Höchstgeschwindigkeit des Schiffes unter 70 km/h liegt und der Bootshersteller erklärt, dass der vorgeschriebene Grenzwert nicht überschritten wird.

Art. 13.11a, Abgasemissionen

Der VSIM, der SBV und die IG GaS begrüssen die vorgesehene Angleichung der Abgasvorschriften in der BSO an die geplante neue Regelung in der EG-Sportbootrichtlinie. Man erwartet dadurch einen rascheren Austausch des Bestandes an Altmotoren als bisher. Sie versprechen sich zudem eine Vereinfachung der Wartung der Motoren und der Zulassungs- und Prüfvorschriften.

Der Ktn. SG weist in seiner Stellungnahme darauf hin, dass die Änderung der Abgasvorschriften keine generelle Übernahme der künftigen Abgasvorschriften der EG-Sportbootrichtlinie bedeute. Die beabsichtigte Einführung der Emissionskennzahl (EKZ) zur Begrenzung der Massenemission von Motoren wird zwar nicht abgelehnt, jedoch wird festgestellt, dass deren Einführung eine zusätzliche Hürde bei der Zulassung von Schiffen bedeute und der Bodensee weiterhin ein Sonderfall bleibe. Es wird bemängelt, dass die Auswahl an zur Verfügung stehenden Motoren im Vergleich zur aktuellen Situation (BSO Stufe 2) durch die Einführung der EKZ nicht wesentlich vergrössert werde und dass es für die Zulassungsstellen keine Vereinfachung bei der Zulassung von Schiffen gebe.

Der Ktn. TG erachtet die Überarbeitung des Artikels als notwendig, da die Handhabung der bisher geltenden BSO Stufe 2 mit erheblichen Problemen verbunden und nur mittels Ausnahmegewilligungen möglich war. Es sei nicht nachvollziehbar, weshalb nicht die neuen Bestimmungen der EG-Sportbootrichtlinie übernommen werden. Die Einführung der Emissionskennzahl stelle erneut eine Sondervorschrift dar. Man verspricht sich bei einer Übernahme der Abgasvorschriften aus der neuen EG-Sportbootrichtlinie einen grösseren Markt für neue Schiffsmotoren und in der Folge einen rascheren Austausch des Altbestandes von Motoren.



Referenz/Aktenzeichen: 012.21/2013-09-17/470

Der Ktn. SH begrüsst die vorgeschlagene Neufassung der Abgasbestimmungen in der BSO und erwartet dadurch eine Vereinfachung des Austausches des Altbestandes von Motoren am Bodensee durch zeitgemässe Motoren.

Die vks unterstützt grundsätzlich die Stossrichtung der Revision. Sie weist aber darauf hin, dass der bisherige Sonderfall Bodensee weiter gepflegt werde. Die vks anerkennt, dass es sich um einen Kompromissvorschlag handelt. Sie würde es indes begrüssen, wenn das schweizerische Recht im technischen Bereich möglichst ohne Abstriche an das der Europäischen Gemeinschaft angepasst würde.

Art. 13.11a Abs. 3 Bst. a

Der VSIM, der SBV, die FSM und die IG GaS weisen darauf hin, dass zurzeit die meisten Aussenbordmotoren nach der derzeit geltenden Abgasgrenzwertstufe 1 der EG-Sportbootrichtlinie geprüft sind. Mit Einführung der neuen BSO Stufe 3 (entspricht der geplanten EU Stufe 2) würden im niedrigen Leistungsbereich kaum Motoren zur Verfügung stehen, bis dass die geänderte EG-Sportbootrichtlinie in Kraft tritt. Eine Übergangslösung wird vorgeschlagen (vgl. Bemerkung zu Art. 16.03). Ähnlich argumentiert auch BRP.

BRP unterstützt ausserdem die Einführung einer Emissionskennzahl im Leistungsbereich über 74 kW.

Art. 13.11d, Begrenzung des Partikelausstosses von Dieselmotoren

Der VSIM, der SBV, die FSM und die IG GaS schlagen vor, dass für kleine Fahrgastschiffe bis 60 Personen keine Partikelfilterpflicht eingeführt werden soll. Ebenso sei darauf bei Schiffen mit integrierten, nassen Auspuffsystemen (Z-Antriebe) zu verzichten. Als Begründung werden technische Probleme beim Einbau der Filter angeführt.

Der Ktn. SG weist darauf hin, dass bei der gewählten Formulierung dieser Vorschrift künftig neue Schiffe der Seerettung, der Polizei, der Fischerei, der Feuerwehr etc. mit Partikelfiltern auszurüsten seien. Dies führe dazu, dass bei künftigen Ersatzbeschaffungen nur noch entsprechend grosse Schiffe in Frage kämen. Daher schlägt der Ktn. SG vor, dass die technische Machbarkeit einer Ausrüstung mit Partikelfiltern nicht nur bei Neumotorisierungen, sondern auch bei den genannten Schiffen zu berücksichtigen sei. Schliesslich verweist der Ktn. SG auf die Weisung des UVEK vom 1. August 2010 über die Ausrüstung von neuen Selbstzündungsmotoren mit Partikelfiltern in Schiffen für den gewerblichen Transport.

Der Ktn. SH begrüsst die vorgeschlagene Regelung für die Ausrüstung von Schiffen mit Partikelfiltern. Er weist ebenfalls auf die Weisung des UVEK hin (vgl. Bemerkung des Ktn. SG).



Referenz/Aktenzeichen: 012.21/2013-09-17/470

Art. 13.20 Abs. 3 und 4, Rettungsmittel

Der VSIM, der SBV, die FSM und die IG GaS weisen auf entstehende betriebliche Probleme für Bootsvermietungen von Ruderbooten und Pedalos hin. Der Aufwand für die Lagerung, Trocknung und die Abgabe von Rettungswesten sei sehr gross. Die Unterscheidung, ob ein Boot innerhalb oder ausserhalb der Uferzone verkehre, sei für den Bootsvermieter kaum möglich. Es wird daher vorgeschlagen, bei Mietbooten auf die Rettungsmittelpflicht zu verzichten, sofern die Boote unsinkbar seien und die Bootskörper mit Haltegriffen oder Seilen für über Bord gegangene Personen ausgerüstet sind.

Die RA BWB fordern auf die Einführung der vorgeschlagenen Änderungen zu verzichten. Als Gründe werden angeführt, dass der Abstand zum Ufer kaum mit der erforderlichen Genauigkeit festgestellt werden könne und somit ein geordneter und rechtssicherer Vollzug nicht möglich sei. Ausserdem werde dem Charakter der Pedalos und deren Verwendung zu wenig Rechnung getragen. Eine Anpassung der Pedalos, so dass die Rettungsmittel an Bord mitgeführt werden könnten, sei nicht möglich. Dies würde folglich dazu führen, dass Bootsvermietungen neue Pedalos anschaffen müssten, was im krassen Missverhältnis zum Sicherheitsgewinn stehe. Grundsätzlich sei das Mitführen von Rettungsmitteln unnötig, da die Pedalos unsinkbar seien. Ähnlich äussert sich auch die PV E+N.

Der Ktn. TG wünscht, dass die in Absatz 4 vorgesehene Ausnahme für das Mitführen von Rettungsmitteln auf wettkampftaugliche Wassersportgeräte eingeschränkt wird. Es bestehe die Gefahr, dass die Ausnahmen auch auf Schlauchboote, Pedalos und andere Wasserfahrzeuge angewendet werden. Weiter solle neben der zitierten Norm auch die EN 393 oder andere anerkannte Normen, die das gleiche Schutzniveau bieten, erwähnt werden.

Art. 16.03, Übergangsvorschriften

Der VSIM, der SBV, die FSM und die IG GaS schlagen unter Hinweis auf die Stellungnahme zu Art. 13.11a Abs. 3, die Einführung einer Übergangsbestimmung für Motoren bis 45 kW vor. Damit soll sichergestellt werden, dass das Angebot an Motoren in diesem Leistungsbereich bis zum Inkrafttreten der neuen EG-Sportbootrichtlinie ausreichend ist.

Anlage C Abs. 3.4.2, Spezifische Grenzwerte für Dieselmotoren

Der VSIM, der SBV, die FSM und die IG GaS regen an, die vollständige Tabelle mit den spezifischen Abgasgrenzwerten aus der neuen EG-Sportbootrichtlinie einschliesslich der Fussnoten zu übernehmen.

Notifikationsverfahren bei der WTO/EFTA und EU

Im Rahmen des Notifikationsverfahrens bei der WTO/EFTA im Frühjahr 2012 führte die EU gegenüber der Schweiz aus, dass sie die vorzeitige Einführung der Abgasvorschriften nach der EU Sportboot-



Referenz/Aktenzeichen: 012.21/2013-09-17/470

Richtlinie Stufe 2 als allfälliges Handelshemmnis betrachtet, solange diese Vorschriften noch nicht in der EU selbst in Kraft getreten sind.

Nachdem die EU beim Notifikationsverfahren Deutschlands eine Sperrfrist für die Inkraftsetzung bis zum 5. April 2013 aussprach, entschloss sich die ISKB, die vorgesehene Änderung der Abgasvorschriften in der BSO zur Zeit nicht weiter zu verfolgen und erst wieder in Angriff zu nehmen, wenn die entsprechenden Abgasvorschriften nach der EU Sportboot-Richtlinie Stufe 2 rechtskräftig wurden. Weiter stand auch die in den neuen Bodensee-Abgasvorschriften vorgesehene Emissionskennzahl (EKZ) in der Kritik. Eine entsprechende Begrenzung fehlt in der vorgesehenen neuen EU-Sportbootrichtlinie. Diese EKZ soll die bisher bestehende Beschränkung der absoluten Masse von Abgasen, die von Vergnügungsschiffen und Sportbooten ausgestossen werden, ersetzen. Deutschland und Österreich betrachten die EKZ als fundamental und wollen nicht auf diese verzichten. Zwischenzeitlich setzt sich die deutsche Delegation der ISKB bei der EU dafür ein, eine entsprechende Ausnahme zur Einführung der EKZ in der BSO zu erhalten.