



BAV, November 2018

Teilrevision der Verordnung über die Schifffahrt auf schweizerischen Gewässern

(Binnenschifffahrtsverordnung, BSV; SR 747.201.1)

Summarischer Bericht über die Ergebnisse der Konsultation mitinteressierter Kreise

Aktenzeichen: / BAV-513.311-00009/00006/00004/00004/00001

Inhaltsverzeichnis

1	Ausgangslage	3
1.1	Auftrag	3
1.2	Durchführung der Konsultation	3
2	Zusammenfassung	3
2.1	Allgemeines	3
3	Eingaben zu den einzelnen Artikeln	4
3.1	Art. 2 Abs. 1 Bst. d BSV	4
3.2	Art. 16 Abs. 2 Bst. c BSV	4
3.3	Art. 16 Abs. 2 ^{bis} bzw. Art. 16 Abs. 3 BSV	4
3.4	Art. 30 Abs. 1 BSV	4
3.5	Art. 40a Abs. 5 BSV	5
3.6	Art. 40a ^{bis} BSV	8
3.7	Art. 40b ^{bis} BSV	8
3.8	Art. 40c Abs. 6 BSV	8
3.9	Art. 40m Abs. 1 Bst. b	8
3.10	Art. 86 Abs. 5 BSV	8
3.11	Art. 96 Abs. 1 Bst. c ^{bis} BSV	9
3.12	Art. 100a Abs. 3 und 4 BSV	9
3.13	Art. 101 Abs. 3 BSV	9
3.14	Art. 109b Abs. 2 Satz 2 BSV	9
3.15	Art. 134 Abs. 5 BSV	9
3.16	Art. 142a Abs. 4 BSV	9
3.17	Art. 148 a-f BSV (45. Abschnitt).....	10
3.18	Art. 163 Abs. 1 ^{bis} BSV	10
3.19	Art. 163 Abs. 2 BSV	10
3.20	Art. 165 Abs. 1 ^{bis} BSV	10
3.21	Art. 166d Abs. 4 BSV	10
3.22	Anhang 15 (Ziffer II) BSV	10
3.23	Anhang 18 (Ziffer 1 Buchstabe c) BSV	11
4.	Anhang 1: Liste der Adressaten des Konsultationsverfahrens	12

1 Ausgangslage

1.1 Auftrag

Am 17. März 2017 hat das Parlament die Änderung des Bundesgesetzes über die Binnenschifffahrt (BSG; SR 747.201) beschlossen. Mit der vorliegenden Teilrevision werden die für den Vollzug des Gesetzes notwendigen Konkretisierungen auf Verordnungsstufe vorgenommen.

Die wesentlichen Änderungen, welche bereits Gegenstand der Konsultation der BSG-Revision waren, betreffen folgende Themengebiete:

- Zwecks Modernisierung der Instrumente des Zulassungsverfahrens in der Fahrgast- und der gewerbmässigen Güterschifffahrt wurde die Grundlage für die risikoorientierte Prüfung von neuen oder umzubauenden Fahrgastschiffen im Rahmen des Zulassungsverfahrens eingeführt;
- Um den Vollzug der Alkoholbestimmungen im BSG zu erleichtern, wurde die beweissichere Atem-Alkoholprobe eingeführt.

1.2 Durchführung der Konsultation

Die interessierten Kreise wurden durch das Bundesamt für Verkehr (BAV) zur Konsultation eingeladen. Die Konsultation wurde am 10. April 2018 eröffnet und dauerte bis zum 10. Juli 2018. Insgesamt trafen 29 Antworten ein. Zusätzlich sind 7 spontane Stellungnahmen von Privatperson eingegangen:

	Eingeladen	Antworten
1. Kantone (inkl. kant. Organisationen)	27	25
2. Stakeholder	21	4
2. Spontane Stellungnahme	-	7
Total	48	36

Die vollständige Liste der Adressaten und eingegangenen Stellungnahmen befindet sich in Anhang 1.

2 Zusammenfassung

2.1 Allgemeines

Die meisten Eingaben signalisieren grundsätzliche Zustimmung zur Änderung der BSV: die Hauptziele werden unterstützt.

Teilweise kritisch hinterfragt wurde die Erleichterung im Zusammenhang mit den Grenzwerten für die Fahrfähigkeit beim Führen kleiner Wasserfahrzeuge¹.

¹ Als kleine Wasserfahrzeuge gelten, analog zur Ausnahme von der Kennzeichnungspflicht, Schiffe, die kürzer als 2,50 m sind, Strandboote und dergleichen, Paddelboote, Rennruderboote, Segelbretter und Drachensegelbretter sowie nicht motorisierte "kleine Gummiboote" mit einer bestimmten Bauart bis zu einer Länge des Schiffsrumpfes von 4 m.

3 Eingaben zu den einzelnen Artikeln

3.1 Art. 2 Abs. 1 Bst. d BSV

Der Kanton **Zug** führt im Wesentlichen und sinngemäss an, dass der Rechtsbegriff "an der Führung (eines Schiffes) beteiligte Person" aufgrund der straf- und administrativrechtlichen Folgen, die einer an der Führung beteiligten Person drohen, zu präzisieren sei: das Bundesgesetz über die Binnenschifffahrt (BSG) spreche wiederholt von «an der Führung eines Schiffes beteiligten Personen».

Art. 16 Abs. 2, Abs. 2bis, Abs. 3 BSV

Die **Gesellschaft SLRG SSS** begrüsst die vorgesehene Aufhebung der Kennzeichnungspflicht für "kleine Gummiboote": für die zahlreichen "kleinen Gummiboote" entfalle so eine - bislang kaum bekannte - administrative Auflage ohne negative Folgen für die Sicherheit.

3.2 Art. 16 Abs. 2 Bst. c BSV

Die Kantone **Waadt und Genf** führen an, dass der Begriff "Spiegel" in der französischen Sprachversion falsch übersetzt sei.

3.3 Art. 16 Abs. 2^{bis} bzw. Art. 16 Abs. 3 BSV

Die Kantone **Luzern, Wallis, Tessin, St. Gallen, Obwalden, Zug, Bern, Thurgau, Wallis, Schwyz, Uri, Zürich, Waadt, Schaffhausen, Genf** sowie die **vks**² bemängeln den Kreis der von der Kennzeichnungspflicht³ befreiten Schiffe, welche mit Namen und Adresse des Eigentümers oder Halters versehen sein müssten. Diese Pflicht [zur Kennzeichnung der Schiffe mit Namen und Adresse] müsse auch für die neu befreiten Schiffe gemäss Absatz 2^{bis} BSV gelten.

Der Kanton **Wallis** und die **vks** bemerkt, dass der Begriff "Spiegel" in der französischen Sprachversion nicht richtig übersetzt worden sei. Der Kanton Tessin bemerkt, dass der Begriff "specchio" mit der Bezeichnung "di poppa" zu ergänzen sei.

Die **Swiss Outdoor Association** weist darauf hin, dass für gewebsmässig eingesetzte Boote (auch < 4 m, beispielsweise Rafts) eine Kennzeichnungspflicht bestehen bleiben müsse.

Der Kanton **Thurgau** führt an, dass der Absatz 3 auf den Absatz 2 Bezug nehme, sodass eine Fehlinterpretation im Zusammenhang mit der Lichterführung möglich sei.

3.4 Art. 30 Abs. 1 BSV

Die Kantone **Zug, Luzern, Bern, St. Gallen, Uri, Obwalden, Schwyz** und **Zürich** weisen im Wesentlichen und sinngemäss darauf hin, dass die Zulassung zum Führen von Blaulichtern restriktiv zu handhaben sei. Es bestehe kein nachgewiesenes Bedürfnis, die Zulassung auf sogenannte «Hilfsdienste» auszuweiten. Der Kanton **Luzern** betont, dass sich der Gebrauch von Blaulichtern - wie nach geltendem Recht - auf dringliche Einsätze beschränke müsse.

Der Kanton **Wallis** und die **vks** geben zu bedenken, dass solche Hilfsdienste nicht definiert seien. Zudem bestehe kein nachgewiesenes Bedürfnis für eine besondere Lichterführung.

² Vereinigung der Schifffahrtsämter.

³ Die bisher von der Kennzeichnungspflicht befreiten Schiffe gemäss Artikel 16 Absatz 2 Buchstaben b–d BSV müssen mit Namen und Adresse des Eigentümers oder Halters versehen sein.

Die Kantone **Bern**, **Schwyz**, **Uri**, **Schwyz** und **Wallis** sowie die **vks** geben zu bedenken, dass eine nicht restriktive Zulassung die Warnwirkung und Bedeutung für die Benutzerinnen und Benutzer der Gewässer abschwächen könne.

Der Kanton **Obwalden** weist darauf hin, dass Hilfsdienste im Strassenverkehr mit Bewilligung gelbe Blinklichter führen würden. Gelbe Lichter würden allerdings möglicherweise zu einer Verwechslung mit den ebenfalls gelben Sturmwarnleuchtsignalen führen.

Der Kanton **Zürich** ergänzt, das an Grossanlässen die Einsatzleitung die Regeln zum Gebrauch des Blaulichts festlegen solle.

Der Kanton **Neuenburg** sowie die **Bieleree-Schiffahrtsgesellschaft** begrüßen im Wesentlichen und sinngemäss die Möglichkeit, dass Hilfsdienste Blaulicht einsetzen können.

Der Kanton **Tessin** weist darauf hin, dass der korrekt zu verwendete Begriff "battelli di servizio" lauten müsse.

3.5 Art. 40a Abs. 5 BSV

Der Kanton **Zug** lehnt die vorgesehene Ausnahmeregelung für nicht kennzeichnungspflichtige Schiffe ab: Schiffsführer von kleinen Wasserfahrzeugen würden auch auf Fließgewässern oder Seen, auf denen Kursschiffe verkehren, keinem Fahrverbot wegen Alkoholeinwirkung unterliegen. Die Benutzung der Gewässer würde sich saisonal und witterungsbedingt an einzelnen wenigen Spitzentagen massiv verdichten und somit zu einem hohen Konfliktpotential zwischen den verschiedenen Nutzergruppen führen. Zudem solle die Ausnahmeregelung auch für Drachensegler, Segelbretter oder Rennruderboote (Artikel 16 Absatz 2 Bst. d BSV) gelten, die sich teilweise mit hohen Geschwindigkeiten fortbewegen würden. Das Unfallrisiko hänge nicht von der Immatrikulation, sondern von der Fahrfähigkeit der verantwortlichen Personen des Schiffes ab. Zumindest die Schiffe gemäss Artikel 16 Absatz 2 Bst. d BSV [d.h. Paddelboote, Rennruderboote, Segelbretter und Drachensegelbretter] sollen daher von der Ausnahmeregelung ausgenommen werden.

Auch die Kantone **Bern**, **Wallis** und **Schwyz** sowie die **vks** verweisen auf das Konfliktpotential der verschiedenen Nutzergruppen. Bei den befreiten Schiffskategorien handle es sich zudem nicht ausschliesslich um Gummiboote, welche in Uferzonen oder verkehrsfreien Bereichen verkehren würden. Auch die Thematik der hohen Geschwindigkeit (vgl. oben, Kt. ZG) wird angesprochen. Aus Sicht des Willkürverbots und der rechtsgleichen Behandlung der Schiffsführerinnen und Schiffsführer sei nicht nachvollziehbar, dass letztlich die Immatrikulationspflicht Basis für massgebliche Einschränkungen zum Alkohol- und Betäubungsmittelkonsum bilden soll, denn die Gefahr zu verunfallen stehe in keiner direkten Relation zur Immatrikulation. Auf der einen Seite müssten Schiffe nach Artikel 16 Absatz 2 Bst. d BSV von der Ausnahme ausgenommen werden, auf der anderen Seite seien sinnvollere Einschränkungen (z.B. ein minimaler Grenzwert wie 0.8 Gewichtspromille) zu finden. Eine Ausnahme hinsichtlich der Einhaltung der Grenzwerte beim Konsum von Betäubungsmitteln komme prinzipiell nicht in Frage.

Der Kanton **Thurgau** verweist auf das Konfliktpotential auf Flussstrecken, insbesondere auf der Rhein-strecke zwischen Stein am Rhein und Schaffhausen. Weiter würden mit den geplanten Erleichterungen die entsprechenden Präventionsanstrengungen (im Bereich Alkohol und Unfall) in Frage gestellt. Die Ausnahmebestimmung stünden zudem im Widerspruch mit den Regelungen, wonach für Drachensegelbretter eine Mindestversicherung vorgeschrieben sei⁴: eine Versicherungspflicht impliziere eine erhöhte Betriebsgefahr.

Der Kanton **Tessin** führt im Wesentlichen und sinngemäss ebenfalls an, dass die bisherigen Sicherheitsbestrebungen unterlaufen würden. Eine Kompromisslösung seien unterschiedliche Grenzwerte.

⁴ Vgl. Artikel 155 Absatz 5 BSV

Der Kanton **Thurgau** führt weiter an, dass von den befreiten Schiffskategorien eine grosse Gefahr ausgehe und auch die Personen, die sich auf diesen Schiffen befinden, gefährdet seien. Die Ausnahmebestimmungen seien ein Zeichen in die falsche Richtung, sie würden die entsprechenden Präventionsversuche unterlaufen und zudem der BSG widersprechen⁵. Die motorlosen Schiffe seien mit der geringeren Strafandrohung⁶ bereits schon privilegiert.

Der Kanton **Obwalden**, die **Kantonspolizei Zürich** und die **Sicherheitsdirektion des Kantons Zürich** argumentieren ähnlich wie der Kanton Thurgau (Gefährdungspotentiale, unterschiedliche Strafandrohungen).

Der Kanton **Waadt** führt im Wesentlichen und sinngemäss an, dass die Ausnahme überflüssig und inkohärent sei. Es sei erwiesen, dass bereits geringe Mengen Alkohol oder Drogen ausreichen würden, um die analytische Kapazität zu reduzieren und die Reaktionszeit eines Fahrers – mit fatalen Folgen – zu verlangsamen. Zudem würden alle Schiffe den allgemeinen Schifffahrtsregeln (u.a. Vortrittsregelung und Sorgfaltspflicht) unterliegen, sodass es keinen Grund geben würde, diese Vorschriften zu unterlaufen und zu tolerieren, dass der Konsum von Alkohol und Betäubungsmitteln zugelassen werde. Mit der Annahme dieses Artikels würde zudem der Grundsatz in Frage gestellt werden, wonach ein Schiffsführer, der ein Schiff unter Alkoholeinfluss steuert, grundsätzlich untersucht werden müsse.

Ähnlich argumentiert der Kanton **Neuenburg**: bereits eine geringe Menge Alkohol oder Drogen würde ausreichen, um die analytischen Fähigkeiten und die Reaktionszeit eines Fahrers zu vermindern.

Der Kanton **Jura** führt im Wesentlichen ebenfalls an, dass das Unfallrisiko nicht von der Immatrikulation abhängt. Weiter sei unverständlich, dass nur Schiffsführer von immatrikulierten Schiffen einer Prüfung auf Fahrtauglichkeit unterliegen würden.

Grundsätzlich einverstanden – ohne diese Bestimmung explizit zu erwähnen – sind die **Kantone Basel-Stadt** und **Luzern**. Der Kanton **Freiburg** wiederholt lediglich den entsprechenden Gesetzestext: hier ist leider nicht ersichtlich, welcher Standpunkt eingenommen wird. Die Kantone **Genève** und **Schaffhausen** beziehen keine explizite Stellung.

Die **Zürichsee-Fähre Horgen-Meilen** führt im Wesentlichen an, dass das Sicherheitsrisiko grundsätzlich erhöht werde, wenn ein Bootsführer betrunken unterwegs sei. Fehlende Sanktion würden die Bereitschaft, angetrunken unterwegs zu sein, fördern. Unfälle seien für die Schiffsführer der Gesellschaft zudem belastend. Dass die Kantone aktuell keine Kapazität für Kontrollen hätten, sei egal. Wichtig sei, dass die Möglichkeit besteht eine entsprechende Verzeigung vorzunehmen.

Die **bfu** führt im Wesentlichen und sinngemäss an, dass sie - gemeinsam mit der **SLRG** - empfehlen würde, während Aktivitäten am, im und auf dem Wasser auf Alkohol zu verzichten. Die vorgeschlagene Verordnungsanpassung sei ein Rückschritt und ein Signal in die falsche Richtung. Alkoholisierte Schlauchbootführende könnten (insbesondere für mitfahrende Passagiere) sehr wohl zur Gefahr werden. Zudem sei eine Hilfeleistung nach einem Alkoholkonsum eingeschränkt oder gar unmöglich. Auch wenn Ressourcen für eine Kontrolle fehlen würden, müssten (medienwirksame) Stichproben nach wie vor möglich sein.

Die **Schweizerische Schifffahrtsgesellschaft Untersee und Rhein AG** führt im Wesentlichen und sinngemäss an, dass das Gefahrenpotential erhöht werde: ohne Kontrollen seien keine Sanktionen möglich sodass die Gefahr von Kollisionen steige. Die Schiffsführer der Gesellschaft müssten bereits heute oft auf die ihnen zustehende Vorfahrt verzichten und ihre Erfahrung zum Schutze der anderen Wassernutzer einsetzen. Die verzögerte Reaktionszeit aufgrund von Alkoholeinfluss erhöhe das Gefahrenpotential zusätzlich.

Die **Bielsee-Schifffahrts-Gesellschaft AG** verweist im Wesentlichen ebenfalls auf das erhöhte Konfliktpotential und kritisiert, dass auch Schiffe befreit seien, welche sich z.T. mit hoher Geschwindigkeit

⁵ Das BSG spreche nur von möglichen Erleichterungen, nicht aber von Ausnahmen.

⁶ Vgl. Artikel 41 Absatz 3 BSG (Busse)

auf dem See bewegen würden. Zudem könnten grundsätzlich alle Fahrzeuge – u.a. speziell auf der Aare – eine Gefährdung darstellen.

Die **ZSG** führt an, dass sie die Änderungen grundsätzlich begrüsse ohne explizit Stellung zu dieser Thematik zu nehmen.

AQUA NOSTRA SCHWEIZ führt im Wesentlichen und sinngemäss an, dass Lebensfreude und Bewegungsfreiheit nicht durch die vermeintliche Ausschaltung des tagtäglichen Alltags-Restrisikos eliminiert werden solle. Fixe Promillegrenzen würden für die Schifffahrt eine unnötige Einschränkung, ohne wissenschaftlich erwiesenen Nutzen, darstellen. Weiter lasse sich die private Schifffahrt bezüglich Gefährdung in keiner Art und Weise mit dem viel gefährlicheren Strassenverkehr vergleichen, daher müssten deutlich höhere [Alkohol-]Grenzwerte [in der Binnenschifffahrt] gelten. In den letzten Jahrzehnten habe alles problemlos und ohne eine Vielzahl von gefährlichen Unfällen funktioniert. Schliesslich würde die Bestimmung einem nicht ganz nüchternen, vor Anker liegendem Schiffsführer, die Möglichkeit nehmen, straflos den nächsten schützenden Hafen anzulaufen.

Die **SLRG** führt im Wesentlichen und sinngemäss an, dass in der Schweiz im Zehnjahresschnitt 45 Personen durch Ertrinken sterben würden. Rund die Hälfte dieser tödlichen Ertrinkungsunfälle würden sich in Fliessgewässern ereignen. Kenterungen von Gummibooten würden zu zwei bis drei Todesfällen im Jahr führen. Ausländische Studien würden zeigen, dass ein Alkoholkonsum in Verbindung mit Wassersportaktivitäten fatale Folgen hätte (eingeschränkte koordinative Fähigkeiten, rascher eintretende Hypothermie oder Spasmus der Stimmbänder mit Verschluss der Atemwege). Gemäss aktuellen Daten der WAID (Water Incident Database) des National Water Safety Forum UK seien 2017 bei 100 der total 255 Ertrinkungsopfer erhöhte Alkohol- und/oder Betäubungsmittelwerte festgestellt worden. Auch von kleinen Wasserfahrzeugen gehe eine Gefährdung für Dritte aus (schwimmende Personen könnten durch Gummiboote in Bedrängnis geraten oder gar unter Wasser gedrückt werden): mit alkoholisierten Schiffsführern würde das Unfallrisiko somit auch für Dritte (Schwimmende, Mitfahrende) steigen. Dass die aktuell geltenden Alkohol-Grenzwerte in der Praxis nicht kontrolliert werden könnten, sei nicht konsistent zu anderen Bestimmungen in der Schifffahrtsverordnung: das vorgeschriebene Mitführen von Rettungsmitteln könne nämlich ohne entsprechende Stichproben ebenso wenig überprüft werden. Der übermässige Alkoholkonsum reduziere zudem die Wahrscheinlichkeit einer sachgerechten Anwendung der Rettungsmittel im Notfall. Letztlich hätten Grenzwerte für den Alkoholkonsum auf dem Wasser auch eine präventive Wirkung.

Der **Centre Patronal** begrüsst im Wesentlichen und sinngemäss die Abstufung nach Gefährlichkeit der verschiedenen Schiffskategorien. Die Grenzwerte für die Alkoholbestimmung müssten unterscheiden, dass ein leistungsstarkes Motorboot gefährlicher als ein Segelboot sei (auch mit Hilfsmotor). Schiffsführer von Schiffen ohne Motor sowie Schiffsführer von Schiffen mit Hilfsmotor, sollten nicht einem Alkoholgrenzwert unterliegen. Weiter sollte keine Alkoholkontrolle vorgenommen werden, wenn das Schiff am Ufer ankert oder sich auf einem offiziellen Ankerplatz befindet.

Iwona Eberle (Autorin "GummibootFührer"⁷) bringt im Wesentlichen und sinngemäss vor, dass Schiffsführer von "Gummiboten" auch weit auf dem See draussen Alkohol trinken dürfen sollten. Ein Alkoholkonsum führe zu einer Eigengefährdung und unterliege daher der Eigenverantwortung. Gesetzliche Beschränkungen des Alkoholkonsums seien eine unbotmässige Bevormundung des Bürgers. Es würde ausreichen, wenn die Behörden eine entsprechende Empfehlung abgeben würden (z.B. unter Hinweis auf die Baderegeln der SLRG). Die Bekanntgabe in Medienmitteilungen, wonach Schiffsführer von Gummibooten bei einer Verletzung der Ausweichpflicht gebüsst werden könnten, sei ausreichend.

⁷ ISBN 978-3-85932-742-9

3.6 Art. 40a^{bis} BSV

Die Kantone **Bern, Zug, Luzern, Wallis, Schwyz, Jura, Uri** und die **vks** beantragen, statt "Fahren unter Alkoholeinfluss" sei der Titel "Verbot des Fahrens unter Alkoholeinfluss" (analog Artikel 2a VRV) zu verwenden.

Der Kanton **Bern** betont, dass die kantonalen Bewilligungsbehörden die Aufrechterhaltung der Beschränkungen bezüglich Alkohol- und Betäubungsmittelkonsum für gewerbsmässig angebotene Risikoaktivitäten in gebirgigem oder felsigem Gelände sowie in Bach- oder Flussgebieten für gewerbsmässige Einsätze ausdrücklich begrüssen würden.

3.7 Art. 40b^{bis} BSV

Keine Stellungnahmen.

3.8 Art. 40c Abs. 6 BSV

Die Kantone **Zug, Luzern, Bern Thurgau, Wallis, Schwyz, St. Gallen, Uri, Obwalden, Zürich, Waadt** und **Jura** sowie die **vks** führen zu Artikel 40c Absatz 6 BSV aus, es sei fachlich falsch von „Fahrunfähigkeit“ bereits ab 0.05 mg/l zu sprechen. Vielmehr sei der (wenn auch nicht ganz perfekte) Wortlaut aus der SKV⁸ „die dem Verbot des Fahrens unter Alkoholeinfluss unterstehen ...“ zu übernehmen. Damit würde sowohl im Strassen- als auch im Schiffsverkehr der gleiche Wortlaut zur Anwendung gelangen.

3.9 Art. 40m Abs. 1 Bst. b

Die Kantone **Zug, Luzern, Wallis, Schwyz, Waadt, Neuenburg** sowie die **vks** führen an, dass gemäss Absatz 1 Buchstabe b der Führerausweis auf der Stelle denjenigen Personen abzunehmen sei, die an der Führung eines gewerbsmässig eingesetzten Schiffes beteiligt sind oder einen nautischen Dienst an Bord des Schiffes versehen. Diese Personen müssten indes nicht zwingend im Besitz eines Schiffsführerausweises sein. Absatz 1 Buchstabe b sei daher mit dem Passus "sofern die Person im Besitze eines Schiffsführerausweises ist" zu ergänzen.

3.10 Art. 86 Abs. 5 BSV

Die Kantone **Zug, Luzern, Bern, Schwyz, St. Gallen, Zürich** und **Wallis**, die **Bielersee-Schiffahrtsgesellschaft** und die **vks** weisen im Wesentlichen darauf hin, dass die Nummerierung in Artikel 86 Absatz 5 (Bst. b und c) BSV nicht der aktuellen Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein entsprechen würde.

Die **Bielersee-Schiffahrtsgesellschaft** führt weiter an, dass - im Wesentlichen und sinngemäss - eine Unklarheit zwischen dem Artikel 82 Absatz 1 Buchstabe b BSV und dem Artikel 86 Absatz 5 Buchstabe a BSV bestehe: in einem Fall sei das Mindestalter 18, in Anderem 17. Man könne den Führerausweis der Kategorie A mit Mindestalter 17 erlangen, wenn der Anwärter nach Artikel 86 Absatz 5 Buchstabe a BSV die Anforderungen gemäss Artikel 82 Absatz 1^{ter} BSV erfülle.

Art. 87 Abs. 1^{bis} BSV

Die Kantone **Zug, Thurgau, Wallis, Schwyz, St. Gallen, Zürich, Schaffhausen** und **Wallis** sowie die **Zürichsee-Fähre Horgen-Meilen AG** und die **vks** weisen im Wesentlichen darauf hin, dass die Prüfungsfragen der theoretischen Prüfung durch die kantonalen Behörden gemeinsam festzulegen (und zu vereinheitlichen) seien.

⁸ Verordnung über die Kontrolle des Strassenverkehrs (Strassenverkehrskontrollverordnung, SKV; SR 741.013).

Die **Zürichsee-Fähre Horgen-Meilen AG** führt weiter an, dass es unklar sei, weshalb für die Kategorien B und C keine Musterfragebögen zur Verfügung gestellt werden würde.

3.11 Art. 96 Abs. 1 Bst. c^{bis} BSV

Der Kanton **Bern** weist im Wesentlichen und sinngemäss darauf hin, dass gemäss Schreiben der Oberzolldirektion vom 21. Dezember 2012 keine Kontrolle notwendig sei. Das Schifffahrtsamt könne aber einen entsprechenden Nachweis verlangen. Die Importkarte des Bootsmotorenimporteurs würde in der Praxis die ordentliche Verzollung [ausreichend] belegen.

Der administrative Aufwand, für jeden Motor eine eigene Zollbestätigung auszustellen und durch die Ämter zu kontrollieren, sei nicht akzeptierbar und zu gross. Weiter wird angeregt, dass solche Daten in einer zentralen Datenbank hinterlegt werden sollten, sodass die Daten vom zuständigen Amt nur noch abgerufen werden könnten.

3.12 Art. 100a Abs. 3 und 4 BSV

Die Kantone **Zug, Luzern, Bern, Schwyz, St. Gallen, Zürich, Waadt, Schaffhausen** und die **vks** weisen im Wesentlichen und sinngemäss darauf hin, dass nur Sportboote von der Kontrolle⁹ ausgenommen seien, deren Elektroinstallationen nach SN EN ISO 13279 erstellt und geprüft wurden. Ebenso sollten nur Sportboote ausgenommen sein, deren Flüssiggasanlage nach EN ISO 10239 erstellt und geprüft wurde.

Der Kanton **Thurgau** bemerkt, dass nicht bestimmt sei, welchen Bestimmungen die Anlagen entsprechen müssen.

3.13 Art. 101 Abs. 3 BSV

Die Kantone **Luzern, Bern, Thurgau, Wallis, Schwyz, St. Gallen, Uri, Zürich und Schaffhausen** sowie die **vks** weisen im Wesentlichen und sinngemäss darauf hin, dass auf Schiffen nur Flüssiggasanlagen (z.B. Kocher mit Gaskartuschen) mitgeführt werden dürfen, die von der EKAS¹⁰ geprüft wurden.

3.14 Art. 109b Abs. 2 Satz 2 BSV

Die Kantone **Zug, Luzern, Wallis, Schwyz, St. Gallen, Uri, Zürich** sowie die **vks** weisen im Wesentlichen und sinngemäss darauf hin, dass der Begriff «Kreisschreiben» durch den Begriff «Rundschreiben» ersetzt werden sollte.

Der Kanton **St. Gallen** führt weiter an, dass das BAV bislang immer nur «Rundschreiben» oder Weisungen erlassen habe.

3.15 Art. 134 Abs. 5 BSV

Die Kantone **Zug, Wallis, Schwyz** sowie die **vks** weisen im Wesentlichen und sinngemäss darauf hin, dass eine redaktionelle Anpassung im deutschsprachigen Teilrevisionstext erfolgen solle. Es müsse heissen "...Rettungswurfgeräte mit mindestens 75 N Auftrieb...".

3.16 Art. 142a Abs. 4 BSV

Die Kantone **Luzern, Bern, Thurgau, Wallis, Schwyz, St. Gallen, Uri, Zürich, Schaffhausen** sowie die **vks** weisen im Wesentlichen und sinngemäss darauf hin, dass die Ersatzmassnahmen in Artikel

⁹ Der Kanton Thurgau präzisiert, dass es sich dabei um die *erstmalige* Erteilung eines Schiffsausweises handelt. Die Kantone Wallis, Schwyz, Uri, Waadt, Schaffhausen und Luzern sowie die vks führen zudem an, dass die Prüfenden die Anforderungen an Sachverständige nach Artikel 129 Absatz 6 BSV (EKAS-Richtlinie) erfüllen müssen.

¹⁰ Eidgenössische Koordinationskommission für Arbeitssicherheit.

142a Absatz 4 Bst. b BSV dahingehend ergänzt werden sollten, dass die Beauftragung Dritter zu Lasten der Halter oder der Eigentümer erfolge (Kostentragungspflicht).

3.17 Art. 148 a-f BSV (45. Abschnitt)

Die Kantone **Zug, Luzern, Bern, Wallis, Schwyz** und **Uri** sowie die **vks** weisen im Wesentlichen und sinngemäss darauf hin, dass die Artikel 148 a-f BSV beizubehalten seien, damit die Möglichkeit bestehe, ältere, neu importierte Rafts, die noch keine Konformitätserklärung besitzen, zu immatrikulieren.

3.18 Art. 163 Abs. 1^{bis} BSV

Der Kanton **Thurgau** führt an, dass mit der bisherigen Regelung¹¹ der einheitliche Vollzug sichergestellt gewesen sei. Neu soll jede kantonale Behörde entsprechende Ausnahmen selber bewilligen können: dies würde dazu führen, dass bei kleinen Schiffen, insbesondere Jollen, die Mindestausrüstung von Kanton zu Kanton variere.

3.19 Art. 163 Abs. 2 BSV

Die Kantone **Zürich** und **St. Gallen** bringen vor, dass die Aufhebung einer einheitlichen Praxis in der Schweiz in keiner Weise dienlich sei. Daher solle die Delegation an die Typenprüfstelle [vks] beibehalten bleiben.

3.20 Art. 165 Abs. 1^{bis} BSV

Die Kantone **Zug, Luzern, Thurgau, Wallis, Schwyz, Uri, Zürich** und **Schaffhausen** sowie die **vks** führen an, dass für die neu eingeführte Dokumentationspflicht eine angemessene Übergangsfrist (von z.B. einem Jahr) gewährt werden solle.

3.21 Art. 166d Abs. 4 BSV

Die Kantone **Zug, Luzern, Thurgau, Wallis, Schwyz, Uri, Zürich, Waadt, St. Gallen, Schaffhausen** sowie die **vks** führen im Wesentlichen und sinngemäss an, dass bei Schiffen, für welche gemäss Artikel 166d Absatz 4 BSV keine Nachrüstung von festinstallierten Feuerlöschanlagen verlangt werde, diese [weiterhin] über einen tragbaren Feuerlöscher mit mindestens 2 kg Inhalt verfügen müssten. Diese Präzisierung müsse explizit in der BSV erwähnt werden.

3.22 Anhang 15 (Ziffer II) BSV

Die Kantone **Luzern, Wallis, Schwyz, Uri, Waadt und Schaffhausen** sowie die **vks** führen im Wesentlichen und sinngemäss an, dass¹² für den Mindestinhalt des Zusatzfeuerlöschers auf die entsprechenden Ziffern zum Hauptfeuerlöscher verwiesen werde. Da nun anstelle des Hauptfeuerlöschers Brandschutzanlagen nach SN EN ISO 9094, 2015 vorgesehen seien, stimme die Fussnote inhaltlich nicht mehr.

Der Kanton **Thurgau** präzisiert in diesem Zusammenhang, dass auf Sportbooten mit eingebauter Feuerlöscheinrichtung die Forderung nach einem zusätzlichen Feuerlöscher mit gleichem Inhalt keinen Sinn mache, da der Inhalt von der jeweiligen Grösse des Motorraums abhängig sei. Daher solle der Inhalt in der BSV definiert werden.

Der Kanton **Waadt** macht geltend, dass alle Schiffe dem Anhang 15 unterstellt, aber die entsprechenden Übergangsfristen mit 3 bzw. 5 Jahren ungleich seien. Zudem sei ein [zusätzlicher] Feuerlöscher

¹¹ Es war der Typenprüfkommission bzw. Typenprüfstelle vks vorbehalten, Ausnahmen von Artikel 132 BSV zu bewilligen.

¹² Vgl. Fussnote Anhang 15 Ziffern 2-6

von mindestens 2 kg mitzuführen, wenn ein Schiff über eine Gasinstallation, über eine Küche oder über eine Heizung verfüge.

3.23 Anhang 18 (Ziffer 1 Buchstabe c) BSV

Die Kantone **Luzern, Bern, Wallis, Schwyz** und **Uri** sowie die **vks** führen im Wesentlichen und sinngemäss an, dass der Anhang 18 Ziffer 1 Buchstabe c nicht ersatzlos aufgehoben werden sollte: es solle weiterhin die Möglichkeit bestehen, ältere, neu importierte Rafts ohne Konformitätserklärung zu berechnen.

4. Anhang 1: Liste der Adressaten des Konsultationsverfahrens

Abkürzung	Absender	Antwort
1.	Kantone / Cantons / Cantoni	
ZH	Staatskanzlei des Kantons Zürich	Ja
BE	Staatskanzlei des Kantons Bern	Ja
LU	Staatskanzlei des Kantons Luzern	Ja
UR	Standeskanzlei des Kantons Uri	Ja
SZ	Staatskanzlei des Kantons Schwyz	Ja
OW	Staatskanzlei des Kantons Obwalden	Ja
NW	Staatskanzlei des Kantons Nidwalden	Nein
GL	Regierungskanzlei des Kantons Glarus	Ja
ZG	Staatskanzlei des Kantons Zug	Ja
FR	Chancellerie d'Etat du Canton de Fribourg	Ja
SO	Staatskanzlei des Kantons Solothurn	Ja*
BS	Staatskanzlei des Kantons Basel-Stadt	Ja*
BL	Landeskanzlei des Kantons Basel-Landschaft	Ja
SH	Staatskanzlei des Kantons Schaffhausen	Ja
AR	Kantonskanzlei des Kantons Appenzell Ausserrhoden	Ja*
AI	Ratskanzlei des Kantons Appenzell Innerrhoden	Ja*
SG	Staatskanzlei des Kantons St. Gallen	Ja
GR	Standeskanzlei des Kantons Graubünden	Ja*
AG	Staatskanzlei des Kantons Aargau	Nein
TG	Staatskanzlei des Kantons Thurgau	Ja
TI	Cancelleria dello Stato del Cantone Ticino	Ja
VD	Chancellerie d'Etat du Canton de Vaud	Ja
VS	Chancellerie d'Etat du Canton du Valais	Ja
NE	Chancellerie d'Etat du Canton de Neuchâtel	Ja
GE	Chancellerie d'Etat du Canton de Genève	Ja
JU	Chancellerie d'Etat du Canton du Jura	Ja
VKS	Vereinigung kantonaler Schifffahrtsämter	Ja
2.	Eidg. konzessionierte Schifffahrtsgesellschaften	
AeS	Ägerisee Schifffahrt AG	Nein
BSG	Bielensee Schifffahrtsgesellschaft	Ja
BLS	BLS AG	Nein
CGN	Compagnie Générale de Navigation sur le lac Léman	Nein
	Fähre Beckenried – Gersau	Nein
FHM	Zürichseefähre Horgen – Meilen AG	Ja
SBS	Schifffahrt Romanshorn AG	Nein
NLB	Navigation sur le lac des Brenets	Nein
NLM	Navigazione Lago Maggiore	Nein
SGH	Schifffahrtsgesellschaft Hallwilersee	Nein
SGV	Schifffahrtsgesellschaft des Vierwaldstättersees	Nein

SGZ	Schiffahrtsgesellschaft Zugersee AG	Nein
SGG	Schiffahrtsgenossenschaft Greifensee	Nein
SW	Schiffsbetrieb Walensee AG	Nein
URH	Schweizerische Schiffahrtsgesellschaft Untersee und Rhein	Ja
ZSG	Zürichsee-Schiffahrtsgesellschaft	Nein
NLJ	Compagnie de Navigation sur le lac de Joux	Nein
SNL	Società Navigazione del Lago di Lugano	Nein
SMGN	Société des Mouettes Genevoises Navigation	Nein
LNM	Société de Navigation sur les lacs de Neuchâtel et Morat SA	Nein
ZSG	Zürichsee-Schiffahrtsgesellschaft	Ja
3.	Verbände Schiffahrt	
VSSU	Verband Schweizerischer Schiffahrtsunternehmen	Nein
4.	Gewerbe und Handel Schiffahrt	
VBL	Verein Schweizerischer Bagger-und Lastschiffbesitzer	Nein
SBV	Schweizerischer Bootbauer-Verband	Nein
VSIM	Verband Schweiz. Importeure von Marinemotoren	Nein
5.	Spontanantworten	
	Swiss Outdoor Association	Ja
	Aqua Nostra Schweiz	Ja
SLRG SSS	Schweizerische Lebensrettungs-Gesellschaft SLRG	Ja
FSM	Fédération Suisse Motonautique FSM	Ja*
CP	Centre Patronal	Ja
bfu	Beratungsstelle für Unfallverhütung	Ja
	Iwona Eberle, Autorin Gummibootführer Schweiz	Ja

* Keine Bemerkungen