

Justiz- und Sicherheitsdepartement

Bahnhofstrasse 15
Postfach 3768
6002 Luzern
Telefon 041 228 59 17
Telefax 041 228 67 27
justiz@lu.ch
www.lu.ch

Bundesamt für Verkehr
Abteilung Sicherheit
3003 Bern

Luzern, 02. April 2015

Protokoll-Nr.: 424

Teilrevision des Bundesgesetzes über die Binnenschifffahrt - Vernehmlassung

Sehr geehrter Herr Direktor
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken für die Gelegenheit zur Stellungnahme und äussern uns im Namen und Auftrag des Regierungsrats zu den gestellten Fragen wie folgt:

1. Einführung der risikoorientierten Sicherheitsaufsicht und des Sicherheitsnachweises

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

Aus dem erläuternden Bericht geht nicht klar hervor, für welche Art Fahrgastschiff die risikoorientierte Sicherheitsaufsicht gelten soll. Im Grundsatz kann diese Frage aber bejaht werden. Es sollen alle Fahrgastschiffe gleich behandelt und der risikoorientierten Sicherheitsaufsicht und des Sicherheitsnachweises unterstellt werden – nicht nur diejenigen, welche der Bewilligungs- und Konzessionspflicht unterliegen.

Sollte das Prüfverfahren allenfalls auch auf die Güterschifffahrt ausgedehnt werden?

Wir befürworten die Ausdehnung des Prüfverfahrens auf Güterschiffe.

2. Einführung der beweissicheren Atemalkoholprobe

Sind Sie mit der Einführung der beweissicheren Atemalkoholprobe sowie einer Subdelegationsnorm an das Bundesamt für Verkehr einverstanden, welche dieses ermächtigt, Einzelheiten für deren Durchführung in Eigenregie zu regeln, und insbesondere zur Möglichkeit, Aus-

nahmen von der Überprüfung der Fahrfähigkeit für bestimmte motorlose Schiffe (z.B. Schlauch- und Strandboote) vorzusehen?

Es ist zu begrüssen, dass die geltende Regelung betreffend Feststellung der Fahrfähigkeit auf den Gewässern an die Regelung auf der Strasse angepasst wird. Wir sind damit einverstanden, dass das Bundesamt für Verkehr Einzelheiten regeln soll. Es ist darauf zu achten, dass die Regelungen soweit möglich denjenigen der Strasse entsprechen, um den Vollzug nicht unnötig zu verkomplizieren. Wir möchten in diesem Zusammenhang jedoch nochmals auf die Risiken zur Einführung der beweissicheren Atemalkoholprobe hinweisen (vgl. beiliegend die Stellungnahme des Kantons Luzern inkl. Fragebogen betreffend Anhörung zur Einführung der beweissicheren Atemalkoholprobe vom 3. Februar 2015).

3. Zentrale Register über die Schiffe, deren Halter, Administrativmassnahmen und Fahrberechtigungen (nicht Gegenstand des Entwurfes)

Sind Sie mit dem Verzicht auf die Schaffung einer gesetzlichen Grundlage für zentrale Register für die Schifffahrt im Bundesgesetz über die Binnenschifffahrt (BSG) einverstanden?

Wir sind nicht einverstanden mit dem Verzicht und möchten, dass eine gesetzliche Grundlage für Register im BSG geschaffen wird. Die kantonalen Schifffahrtsämter sind mit dem Vollzug der Vorschriften für die Schifffahrt beauftragt. Das eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation hat – als Folge eines schweren Unfalles auf dem Bieler See – eine Verschärfung der Vorschriften und damit eine Angleichung an den Strassenverkehr vorgenommen. Allerdings stehen den Kantonen die nötigen Arbeitsinstrumente in Form geeigneter zentraler und vernetzter Datenbanken nicht zur Verfügung, um kantonsübergreifend die geforderte Sicherheit im Bereich Zulassung von Schiffsführern und Schiffen und für eine effiziente Kontrolle zu erreichen.

Der Mehrwert für eine zentrale Datenbank im Bereich Fahrzeuge, Fahrzeugführer und Administrativmassnahmen für Fahrzeugführer ist vorhanden und ausgewiesen. Die Kantone erwarten deshalb, dass der Bund für die Schifffahrt analog dem Strassenverkehr eine zweckmässige Datenbank für den Vollzug der Vorschriften gemäss BSG zur Verfügung stellt. Synergien zum Strassenverkehr sollen, wenn möglich und sinnvoll, genutzt werden. Folgende Gründe sprechen für die Einrichtung eines zentralen Registers für die Schifffahrt:

- a) Die Notwendigkeit einer einheitlichen Datenerfassung, Abspeicherung in einer zentralen Datenbank und Vernetzung ist gegeben, weil nur so effizient und möglichst fehlerfrei gearbeitet werden kann.
 - Der konsequente Vollzug der gesetzlichen Regelungen zu Administrativmassnahmen ist stark erschwert. Kantonsübergreifende Informationen zu Führer- und Ausweisdaten (inkl. verfügte Massnahmen) können nur durch aufwändige Rückfragen beim bisherigen Kanton ermittelt werden.
 - Anders als die Verkehrspolizei kann die Wasserpolizei bei ausserkantonalen Personen nicht eindeutig feststellen, ob ein gültiger Schiffsführerausweis existiert und ob das Schiff versichert und/oder korrekt zugelassen ist. Ebenfalls kann die Polizei Foto und Unterschrift auf dem Schiffsführerausweis nicht prüfen und damit feststellen, ob der Ausweis echt oder gefälscht ist.
 - Die Information zu bestehenden Mängeln an Schiffen steht kantonsübergreifend nicht zur Verfügung.
 - Rückrufaktionen im Zusammenhang mit Mängeln an Schiffen, Schiffsbauteilen und Schiffsmotoren sind heute nur mit sehr grossem Aufwand und grosser zeitlicher Verzögerung möglich.
 - Es erfolgt kein Austausch von wichtigen Daten zwischen den kantonalen Schifffahrtsämtern, dem Bundesamt für Verkehr (konzessionierte Schifffahrt) und der Oberzolldirektion.

- b) Ohne zentrale Datenbank kann den Kunden kein Führerausweis im Kreditkartenformat angeboten werden. Im Bereich des Strassenverkehrs wird dank den zentralen Datenbanken des UVEK bzw. ASTRA und der Vernetzung mit den Strassenverkehrsämtern zudem sichergestellt, dass eine Person stets nur einen Führerausweis hat. Im Bereich der Schifffahrt ist dies weder sichergestellt noch kontrollierbar wegen der fehlenden zentralen Datenbank.
- c) Durch die dezentrale und nicht vernetzte Datenhaltung entsteht zusätzlicher Aufwand. Es besteht die Gefahr von Qualitätseinbussen:
- Bei einem Kantonswechsel können Daten von Schiffen und Schiffsführern nicht vom bisherigen Kanton übernommen werden, sondern müssen manuell erfasst werden.
 - Bei jeder Adressänderung muss ein Führerausweis neu erstellt werden (mit Kostenfolge für den Kunden).
 - Daten werden nicht nach einheitlichen Regeln erfasst und bei der Erfassung plausibilisiert.
 - Die Prozesse im Zulassungswesen von Schiffen und Schiffsführern sind – anders als bei der Zulassung zum Strassenverkehr – nicht einheitlich.
 - Auswertungen und Statistiken können nur mit grossem Aufwand dezentral durch die einzelnen Schifffahrtsämter erstellt werden.

4. Bemerkungen zu den einzelnen Bestimmungen

zu Artikel 1 Absatz 2^{bis}

Dieser Absatz enthält die Definition von Fahrgastschiffen, Artikel 1 befasst sich aber mit dem Geltungsbereich des Gesetzes, weshalb die Ergänzung nicht so recht dazu passt. Kommt hinzu, dass ohnehin der Bundesrat die vom Gesetz erfassten Fahrzeuge in einer Verordnung bezeichnet.

zu Artikel 15a Absatz 2

Die Formulierung ist etwas umständlich. Wir schlagen folgende Änderung vor: "Bei Fahrgastschiffen erfolgen die Nachprüfungen risikoorientiert aufgrund von Prüfberichten unabhängiger Sachverständiger oder aufgrund von Stichproben der Behörden."

zu Artikel 17b Absatz 2

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. Darüber hinaus sollten die für die Schifffahrt notwendigen Untersuchungen denjenigen gemäss Artikel 27 der Verkehrszulassungsverordnung (SR 741.51; VZV) gleichgestellt sein und in den noch zu schaffenden Registern synchron eingetragen werden können.

Aus Entwurf und Erläuterungen geht nicht hervor, ob für die Ärzte, welche die periodischen Kontrollen durchführen, dieselben Anforderungen gelten wie nach SVG. 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.

zu Artikel 19 Absatz 3

Gemäss diesem Absatz kann der Schiffsführerausweis nur entzogen oder eine Verwarnung ausgesprochen werden, wenn eine Widerhandlung gegen die Verkehrsregeln begangen wurde, die mit Freiheitsstrafe oder Geldstrafe bedroht ist. Dies würde bedeuten, dass unter anderem bei Verletzungen der Verkehrsregeln nach Artikel 40 Absatz 1 BSG oder bei nicht qualifiziertem Fahren in angetrunkenem Zustand gemäss Artikel 41 Absatz 1 kein Administrativmassnahmeverfahren eröffnet werden könnte. Das macht unseres Erachtens keinen Sinn und steht im Widerspruch zu Artikel 20 ff. BSG, nach welchem zum Beispiel ein Schiffsführer verwarnt werden soll, welcher mit einer nicht qualifizierten Blutalkoholkonzentration ein Schiff geführt hat. Im Strassenverkehr wird die Abgrenzung mittels der Ordnungsbussentatbestände gemacht (vgl. Art. 16 Abs. 2 SVG). Da das Ordnungsbussengesetz (noch) nicht auf die Schifffahrt anwendbar ist, empfehlen wir folgende Formulierung: "Nach Widerhandlungen gegen die Verkehrsregeln und die Fahrfähigkeitsbestimmungen wird der Schiffsführerausweis entzogen oder eine Verwarnung ausgesprochen."

zu Artikel 24b Absatz 3 Buchstabe a

Diese Regelung berücksichtigt nicht, dass die Fahrunfähigkeit in vielen Fällen nicht durch Alkohol alleine, sondern durch einen Mischkonsum von Alkohol und Drogen oder Medikamenten herbeigeführt wird. 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 Blut- und Urinproben angeordnet werden können. Wir schlagen folgende Ergänzung vor: "Eine Blutprobe ist anzuordnen, wenn a. Anzeichen von Fahrunfähigkeit vorliegen, die nicht *oder nicht nur* auf Alkoholeinfluss zurückzuführen sind;"

zu Artikel 24b Absatz 3^{bis}

Der gewählte Wortlaut ist unklar. Bezieht sich etwa das Wort "unmöglich" nur auf medizinische Fälle oder fällt darunter auch eine allfällige Weigerung? Zur Klarstellung sollte hier folgende Formulierung gewählt werden: "Eine Blutprobe kann angeordnet werden, *wenn eine Atemalkoholprobe nicht durchgeführt werden kann oder sie nicht geeignet ist*, die Widerhandlung festzustellen."

zu Artikel 31 Absatz 1

Beim Abschluss der Haftpflichtversicherung ist es noch nicht möglich, das Schiff in Verkehr zu setzen. Die Inverkehrsetzung darf erst nach der Hinterlegung des Versicherungsnachweises erfolgen. Die Formulierung sollte deshalb lauten: "Ein Schiff darf nicht in Verkehr gesetzt werden, *bevor der Nachweis über eine Haftpflichtversicherung hinterlegt ist*."

zu Artikel 41 Absatz 1

Die Anpassung dieses Artikels liegt an sich auf der Linie der beabsichtigten Gesetzesrevision. Es wäre zu begrüßen, wenn die sehr weit gefasste Formulierung eingeschränkt und mit einer differenzierenden Unterscheidung versehen würde. Es ist nicht nachvollziehbar, dass die nautischen Dienst verrichtenden Besatzungsmitglieder (gemäss Botschaft der Matrose oder Maschinist) bei qualifizierter Alkoholisierung derselben strengeren Strafbestimmung unterliegen wie der Schiffsführer (Kapitän) oder die an der Schiffsführung beteiligten Personen. Ein Matrose oder auch ein Maschinist muss mit den Regeln des BSG viel weniger vertraut sein als das schiffsführende Personal oder der Schiffsführer selbst (Art. 17 Abs. 3 BSG; Art. 149 BSV). Zudem benötigen sie für ihre Arbeit keinen Schiffsführerausweis, der ihnen im Widerhandlungsfall entzogen werden könnte. Bei pflichtwidrigem Verhalten bei Unfall wird auch unterschieden zwischen dem Schiffsführer und dem übrigen von Pflichten betroffenen

Personal (z.B. nautisches Personal). Wir schlagen vor, für diese Besatzungsmitglieder die Zuwiderhandlung gegen Artikel 41 BSG als Übertretungstatbestand auszugestalten und die Bussenstrafe anzudrohen.

Allgemeine Bemerkungen zu den Strafbestimmungen

Die Strafbestimmungen des BSG orientieren sich weitgehend am SVG, sind in der Regel jedoch milder oder weisen teilweise Lücken auf wie beispielsweise in folgenden Fällen:

- Das Führen eines Schiffes ohne Führerausweis oder ohne Haftpflichtversicherung ist im BSG bloss eine Übertretung, während das SVG diese Tatbestände als Vergehen deklariert. Diese Angleichung sollte im Schifffahrtsbereich stattfinden, weil zentrale Vorschriften missachtet und Risiken geschaffen werden.
- Ein Tatbestand wie der "Missbrauch von Ausweisen und Schildern" analog zu Artikel 97 SVG existiert nicht. Es wurde bei uns in einem praktischen Anwendungsfall festgestellt, dass die Nichtabgabe von Ausweisen und Schildern trotz behördlicher Aufforderung nach BSG nicht strafbar ist. Ein behördlicher Vorgang, der auf umgehenden Vollzug angewiesen und von entscheidender Bedeutung ist, kann nicht explizit geahndet werden. Eine Strafbestimmung im BSG wäre nützlich und würde den Umweg über Artikel 292 StGB ersparen.

Wir bitten Sie um Kenntnisnahme und danken Ihnen nochmals für die Gelegenheit zur Stellungnahme.

Freundliche Grüsse



Yvonne Schärli-Gerig
Regierungsrätin

Beilage: Fragebogen betreffend die Anhörung zur Einführung der beweissichern Atemalkoholprobe im Strassenverkehr

