

Bundesamt für Verkehr BAV
Abteilung Sicherheit
3003 Bern
revisionBSG@bav.admin.ch

Bern, 23. April 2015 sgv-KI/ds

Vernehmlassung: Teilrevision des Bundesgesetzes über die Binnenschifffahrt

Sehr geehrte Damen und Herren

Der Schweizerische Gewerbeverband sgv, die Nummer 1 der Schweizer KMU-Wirtschaft, vertritt 250 Verbände und gegen 300'000 Unternehmen. Im Interesse der Schweizer KMU setzt sich der grösste Dachverband der Schweizer Wirtschaft für optimale wirtschaftliche und politische Rahmenbedingungen sowie für ein unternehmensfreundliches Umfeld ein.

Mit Schreiben vom 5. Dezember 2014 hat uns das Bundesamt für Verkehr zur Stellungnahme betreffend Teilrevision des Bundesgesetzes über die Binnenschifffahrt (BSG) eingeladen. Der Schweizerische Gewerbeverband sgv dankt für die Möglichkeit zur Stellungnahme.

1. Allgemeine Bemerkungen

Die vorliegende Gesetzesrevision beurteilt der sgv kritisch. Einerseits kann ein einheitlicher Vollzug in den Kantonen angestrebt werden, was gewisse Erleichterungen mit sich bringt. Andererseits beinhaltet die Vorlage einen Paradigmenwechsel, der zudem Unklarheiten in sich birgt und Fragen aufwirft.

Im erläuternden Bericht zur Vernehmlassungsvorlage wird festgestellt, dass es verschiedentlich Unfälle gab, die auf eine verminderte oder fehlende Fahrfähigkeit des Schiffsführers zurückzuführen sind. Solche Vorfälle sind der entsprechenden Branche, die Mitglied beim Schweizerischen Gewerbeverband sgv ist, nicht oder nur in sehr geringem Masse bekannt. Mit Blick auf die Revision der Art. 17a und 17b (Fahreignung und Fahrkompetenz) ist es deshalb fraglich, ob eine Revision des BSG überhaupt notwendig ist.

Im Einzelnen nehmen wir zu den vorgeschlagenen Massnahmen wie folgt Stellung.

2. Einführung der risikoorientierten Sicherheitsaufsicht und des Sicherheitsnachweises

Durch die Einführung des Sicherheitsnachweises soll erreicht werden, dass der Gesuchsteller die Sicherheit seines Schiffes nachweisen muss und nicht die Aufsichtsbehörde das Gegenteil. Damit wird ein Paradigmenwechsel eingeleitet. Der Staat überwälzt neue Aufgaben auf den Gesuchsteller. Das Bundesamt für Verkehr begründet diesen Paradigmenwechsel damit, dass die vorhandenen personellen Ressourcen zielgerichtet und vertieft für die Überprüfung kritischer Bereiche eingesetzt und von routinemässigen Untersuchungen entlastet werden können. Der Vernehmlasser bleibt allerdings den Beweis schuldig, wie viel Kapazitäten wo genau besser eingesetzt werden können. Sollte dieser Paradigmenwechsel umgesetzt werden, erwartet der sgv eine personelle und kostenmässige Reduktion in den entsprechenden Abteilungen des Bundesamtes. Umgekehrt dürften beim Gesuchsteller durch diesen Paradigmenwechsel Mehrkosten anfallen. Die Vernehmlassungsunterlagen machen dazu keine Aussagen.

Der Geltungsbereich der vorgeschlagenen Regelung ist nicht ganz klar. Im Begleitbericht wird von einer beschränkten Anwendung auf die Fahrgastschiffe, die der Bewilligungs- und Konzessionspflicht unterliegen, gesprochen (Ziff. 2.1, Seite 8 des erläuternden Berichts). Der Gesetzestext selbst unterwirft alle Fahrgastschiffe mit Ausnahme der Flösse und Rafts, die gewerbsmässigen Transport für mehr als 12 Personen machen, dieser Regelung (vgl. Art. 13 Abs. 2 Bst. c, Art. 14 Abs. 1bis, Art. 15a Abs. 2, E-BSG). Es stellt sich die Frage, ob ein Fahrgastschiff eines konzessionierten Anbieters anders zu behandeln ist als ein privates Schiff gleicher Bedingungen. Diese Unklarheit ist zu klären. Denkbar ist auch, dass die Einführung des vorgeschlagenen Konzepts der risikoorientierten Sicherheitsaufsicht nur bei jenen Fahrgastschiffen eingeführt wird, die einen regelmässigen Personentransport vornehmen. Insbesondere bei Güterschiffen, die auch, aber nicht immer Personentransporte durchführen, schiesst eine solche Regelung übers Ziel hinaus. Bereits die jüngste Revision der Binnenschiffahrtsverordnung hat eine Kette von neuen Auflagen und Verteuerungen für die Lastschiffbesitzer zur Folge gehabt.

Der Schweizerische Gewerbeverband sgv lehnt deshalb die Schaffung einer gesetzlichen Grundlage für die risikoorientierte Prüfung von neuen oder umzubauenden Fahrgastschiffen im Rahmen des Zulassungsverfahrens ab, ebenso wie eine Ausdehnung auf die Güterschiffahrt. Dabei verweisen wir auch auf die Stellungnahme des Lastschiffverbands. Der mutmasslich sicherste Gütertransport auf dem Wasser wird durch die Einführung neuer Sicherheitspapiere verteuert. Der Transport von z.B. Kies auf dem Lastschiff ist zudem eine der umweltfreundlichsten Art, Güter zu transportieren. Erneute Auflagen und Kostenverteuerungen lehnt der sgv ab.

3. Einführung der beweissicheren Atemalkoholprobe – Fahreignung und Fahrkompetenz

Der Begriff des „nautischen Dienstes“ (Art. 17a Abs. 2 e-BSG) muss hinreichend definiert sein. Zudem soll er sich lediglich auf die kommerzielle Schifffahrt beschränken und die private Freizeitschifffahrt nicht betreffen. Art. 17b Abs. 2 (e-BSG) ist ersatzlos zu streichen. Es ist nicht ersichtlich, wieso die Fahreignung einer Person ab dem vollendeten 70. Altersjahr alle zwei Jahre vertrauensärztlich untersucht werden muss. Hier den Massstab des Strassenverkehrsgesetzes anzulegen, erachten wir als unverhältnismässig.

Mit der Einführung einer beweissicheren Atemalkoholprobe kann sich der sgv einverstanden erklären. Auf offener See ist die Handhabung einer Alkoholkontrolle einfacher und viel zeit- und kostensparender als wenn ein Schiffsführer zur Analyse und Abnahme einer Blutprobe ins Spital oder in eine nächstgelegene Arztpraxis geführt werden muss. Wir erinnern daran, dass der sgv seinerzeit (vgl. Vernehmlassung vom 11. Juli 2013) die Einführung der 0,5 Promillegrenze für die Freizeitschifffahrt generell verworfen hat. Die private Binnenschifffahrt ist nicht mit dem Strassenverkehr vergleichbar.

4. Zentrales Schifffahrtsregister

Der Schweizerische Gewerbeverband sgv lehnt ein zentrales Schiffsregister mit Angaben über den Halter, Fahrberechtigungen und Administrativmassnahmen ab. Der Aufwand (Erstellung, Betrieb und Wartung bzw. Datenpflege) würde im Vergleich zu seinem Nutzen in keinerlei Verhältnis stehen. Für das Register muss damit auch keine gesetzliche Grundlage im BSG geschaffen werden.

5. Zusätzliche Bemerkungen zur Vernehmlassungsvorlage

In jüngster Zeit sind die Regelungen wie z.B. die Kontrollen und Definition von Fahruntauglichkeit sinngemäss aus dem Strassenverkehr übernommen worden (vgl. Vernehmlassung der Binnenschiffahrtsverordnung vom Juli 2013). So wurden z.B. neue Blutalkoholgrenzwerte festgelegt. Unberücksichtigt blieben hingegen Forderungen der Branche nach einem Ordnungsbussenverfahren. Vergehen analog dem Strassenverkehr bis zu einer Obergrenze von CHF 300.00 werden nicht geregelt. Ein fehlerhafter Schiffsführer wird immer mit einem Administrativverfahren konfrontiert, was auch in Bagatellfällen hohe Kosten für den Betroffenen nach sich zieht. Das Ordnungsbussengesetz (SR 741.03) muss revidiert und die entsprechende Anpassung im BSG geregelt werden.

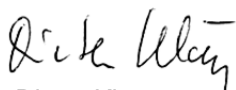
Wir danken für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme.

Freundliche Grüsse

Schweizerischer Gewerbeverband sgV



Hans-Ulrich Bigler
Direktor



Dieter Kläy
Ressortleiter