

Auszug aus dem Protokoll des Regierungsrates des Kantons Zürich

Sitzung vom 8. April 2015

366. Teilrevision des Bundesgesetzes über die Binnenschifffahrt (Vernehmlassung)

Mit Schreiben vom 5. Dezember 2014 eröffnete das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation zur Teilrevision des Bundesgesetzes über die Binnenschifffahrt vom 3. Oktober 1975 (BSG; SR 747.201). Gegenstand der Teilrevision bildet die Schaffung einer gesetzlichen Grundlage für die risikoorientierte Prüfung von neuen oder umzubauenden Fahrgastschiffen im Rahmen des Zulassungsverfahrens und die Einführung der beweissicheren Atemalkoholprobe analog zum Strassenverkehr. Gleichzeitig sollen mit der Änderung die Diskrepanz zwischen dem BSG und dem Bundesgesetz über die Personenbeförderung (PBG; SR 745.1) beim Straftatbestand der unerlaubten Personenbeförderung ausgeräumt sowie eine gesetzliche Grundlage für die Verordnung über die militärische Schifffahrt geschaffen werden. Auf die Einführung eines gesamtschweizerischen Registers über Schiffe, deren Halterinnen und Halter, Administrativmassnahmen und Fahrberechtigungen will der Bundesrat dagegen verzichten.

Auf Antrag der Sicherheitsdirektion

b e s c h l i e s s t d e r R e g i e r u n g s r a t :

I. Schreiben an das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (Zustelladresse: Bundesamt für Verkehr, Abteilung Sicherheit, 3003 Bern; auch per E-Mail an revisionBSG@bav.admin.ch):

Mit Schreiben vom 5. Dezember 2014 haben Sie das Vernehmlassungsverfahren zur Teilrevision des Bundesgesetzes über die Binnenschifffahrt vom 3. Oktober 1975 (BSG, SR 747.201) eröffnet. Wir danken Ihnen für die Gelegenheit zur Stellungnahme und äussern uns zu den von Ihnen formulierten Fragen wie folgt:

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?

Mit der Einführung der risikoorientierten Sicherheitsaufsicht und des Sicherheitsnachweises für Fahrgastschiffe wird der Gesuchsteller, der ein neues oder umgebautes Fahrgastschiff zulassen will, verpflichtet, die Sicherheit seines Schiffes nachzuweisen und der zuständigen Behörde die hierfür erforderlichen Unterlagen vorzulegen. Im Grundsatz kann dem zugestimmt werden. Unklar ist jedoch der Geltungsbereich der neuen Regelung. Während der Gesetzestext (Art. 13 Abs. 2 Bst. c, 14 Abs. 1^{bis}, 15a Abs. 2 E-BSG) mit Ausnahme der Flösse und Rafts alle für die gewerbmässige Beförderung von mehr als zwölf Personen bestimmten Fahrgastschiffe der Neuregelung unterwirft, wird im Erläuternden Bericht (Seite 8, Ziffer 2.1) die Anwendung beschränkt auf Fahrgastschiffe, die der Bewilligungs- und Konzessionspflicht unterliegen. Ein Fahrgastschiff eines konzessionierten Anbieters anders zu behandeln als ein privates Schiff gleicher Grösse, ist jedoch nicht gerechtfertigt. Es sollen alle Fahrgastschiffe gleich behandelt und der risikoorientierten Sicherheitsaufsicht unterstellt werden

Sollte das Prüfverfahren allenfalls auch auf die Güterschifffahrt ausgedehnt werden?

Ja.

Einführung der beweissicheren Atemalkoholprobe

Sind Sie mit der Einführung der beweissicheren Atemalkoholprobe einverstanden?

Die beweissichere Atemalkoholprobe soll auch für die Schifffahrt eingeführt werden. Nachdem der Gesetzgeber die Einführung der beweissicheren Atemalkoholprobe auf der Strasse beschlossen hat, erachten wir die vorgesehene einheitliche Handhabung betreffend Feststellung der Fahrfähigkeit auf den Gewässern wie auf der Strasse als zwingend.

Sind Sie mit einer Subdelegationsnorm an das BAV einverstanden, welche diese ermächtigt, Einzelheiten für deren Durchführung in Eigenregie zu regeln?

Ja. Bei der Regelung der Einzelheiten ist jedoch darauf zu achten, dass diese soweit möglich denjenigen auf der Strasse entsprechen, um den Vollzug nicht unnötig zu verkomplizieren.

Sind Sie damit einverstanden, dass Ausnahmen von der Überprüfung der Fahrfähigkeit für bestimmte motorlose Schiffe (z. B. Schlauch- und Strandboote) vorgesehen werden können?

Ja.

Zentrale Register über die Schiffe, deren Halter, Administrativmassnahmen und Fahrberechtigungen

Sind Sie mit dem Verzicht auf die Schaffung einer gesetzlichen Grundlage für zentrale Register für die Schifffahrt im BSG einverstanden?

Nein, wir sind mit dem Verzicht nicht einverstanden.

Ohne zentrales Register greifen die Bestimmungen über die Verschärfung von Administrativmassnahmen im Wiederholungsfall (Kaskadenordnung) nur dann, wenn die früheren Administrativmassnahmen eine Person betreffen, die noch in demselben Kanton wohnt. Zudem kann Art. 20c BSG nur umgesetzt werden, wenn ein zentrales Register über die Schiffe, deren Halter, Administrativmassnahmen und Fahrberechtigungen besteht.

Zur Erfüllung der polizeilichen Aufgabe braucht es wie im Strassenverkehr einen aktuellen Zugriff auf die Führerausweisdaten für Schiffsführerinnen und Schiffsführer. Ebenso muss es möglich sein, im Falle eines Entzuges den Führerausweis im zentralen Register zu sperren. In vielen Fällen können die nötigen Abklärungen ohne Register nicht zeitnah durchgeführt werden.

Dieselben Anforderungen gelten auch für die Schiffsdaten. Die Schifffahrtskontrollbehörden müssen die Schiffsdaten kantonsübergreifend bearbeiten können.

Auch die lang geforderte Einführung des Führerausweises im Kreditkartenformat (FAK) bedingt ein zentrales Register.

Das Schiffsregister sollte als Applikationsteil ins Informationssystem Verkehrszulassung (IVZ) integriert werden.

Bemerkungen

Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Zu Art. 1 Abs. 2^{bis} E-BSG

Da die Neuregelung der risikoorientierten Sicherheitsaufsicht für alle Fahrgastschiffe gelten soll, ist die neue im BSG enthaltene Definition für Fahrgastschiffe unnötig.

Zu Art. 17b Abs. 2 E-BSG

Die Einführung der periodischen ärztlichen Kontrolle für alle Schiffsführerinnen und Schiffsführer ab 70 Jahren ist im Bestreben um eine Angleichung der Bestimmungen der Schifffahrt an diejenigen im Stras-

senverkehr zu begrüssen. Bei den Vollzugsbestimmungen ist jedoch darauf zu achten, dass die medizinischen Mindestanforderungen die gleichen sind wie im Strassenverkehr.

Aus dem Entwurf und den Erläuterungen geht nicht hervor, ob für die Medizinerinnen und Mediziner, welche die periodischen Kontrollen durchführen werden, dieselbe Qualitätssicherung wie im SVG vorgesehen ist. Auf jeden Fall ist es zu vermeiden, dass Fahreignungsuntersuchungen gemäss BSG und SVG bei unterschiedlichen Ärztinnen und Ärzten durchgeführt werden und diese u. U. zu abweichenden Befunden kommen können.

Zu Art. 19 Abs. 3 E-BSG

Gemäss Art. 19 Abs. 3 E-BSG kann der Schiffsführerausweis nur entzogen werden oder eine Verwarnung nur ausgesprochen werden, wenn eine Widerhandlung gegen die Verkehrsregeln, die im BSG mit Freiheitsstrafe oder Geldstrafe bedroht sind, begangen worden ist. Dies würde bedeuten, dass u. a. bei Verletzungen der Verkehrsregeln gemäss Art. 40 Abs. 1 BSG oder bei nicht qualifiziertem Fahren in fahruntüchtigem Zustand gemäss Art. 41 Abs. 1 BSG (Strafandrohung Busse) kein Administrativmassnahmeverfahren eröffnet werden könnte. Dies ist nicht sinnvoll und steht im Widerspruch zu Art. 20 ff. BSG, wonach z. B. eine Schiffsführerin oder ein Schiffsführer verwarnt werden soll, die oder der 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, sollte Art. 19 Abs. 3 E-BSG wie folgt formuliert werden: «Nach Widerhandlungen gegen die Verkehrsregeln und die Fahrfähigkeitsbestimmungen wird der Schiffsführerausweis entzogen oder eine Verwarnung ausgesprochen».

Zu Art. 24 b Abs. 3 Bst. a E-BSG

Diese Regelung berücksichtigt nicht, dass in vielen Fällen der Alkohol nicht den einzigen Grund für die Fahrunfähigkeit darstellt, sondern diese aufgrund eines Mischkonsums (Alkohol zusammen mit Drogen und/oder Medikamenten) vorliegt.

Bisher verfügte die Strafuntersuchungsbehörde bei Fahren in ange-trunkenem Zustand ab 0,8 Promillen mit der Blutprobe über ein beständiges Beweismittel, um den Nachweis von Mischkonsum auch im Nachhinein erbringen zu können. Um solche Fälle weiterhin erkennen und sanktionieren zu können, muss sichergestellt werden, dass bei begründetem Verdacht der Polizei auf Mischkonsum weiterhin eine Blut- und Urinprobe angeordnet werden kann.

Aus diesem Grunde wird folgende Ergänzung vorgeschlagen:

³Eine Blutprobe ist anzuordnen, wenn:

- a. Anzeichen von Fahrunfähigkeit vorliegen, die nicht beziehungsweise nicht alleine auf Alkoholeinfluss zurückzuführen sind;

Zu Art. 24 b Abs. 3^{bis} E-BSG

Der Wortlaut ist unklar. Bezieht sich etwa das Wort unmöglich nur auf medizinische Fälle oder fällt darunter auch eine Weigerung? Zur Klarstellung ist folgende Formulierung vorzuziehen:

^{3bis}Eine Blutprobe kann angeordnet werden, wenn eine Atemalkoholprobe nicht durchgeführt werden kann oder die Durchführung nicht geeignet ist, die Widerhandlung festzustellen.

Zu Art. 31 Abs. 1 E-BSG:

Die Zulassung erfolgt ausschliesslich nach elektronischer Hinterlegung des Versicherungsnachweises (eVN). Die Bestimmung, wonach ein Schiff nicht in Verkehr gesetzt werden darf, bevor eine Haftpflichtversicherung abgeschlossen ist, sollte deshalb wie folgt geändert werden: «Ein Schiff darf nicht in Verkehr gesetzt werden, bevor ein Haftpflichtversicherungsnachweis hinterlegt ist».

II. Mitteilung an die Geschäftsleitung des Kantonsrates, die Mitglieder des Regierungsrates sowie an die Sicherheitsdirektion.



Vor dem Regierungsrat
Der Staatsschreiber:

Husi