



Regierungsrat, Postfach, 6301 Zug

**A-Post**

Bundesamt für Verkehr  
Mühlestrasse 6  
3063 Ittigen

Zug, 4. März 2008 ek

**Revision der Binnenschiffahrtsverordnung (BSV, SR 747.201.1)  
Stellungnahme des Kantons Zug im Rahmen des Anhörungsverfahrens**

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 30. Januar 2008 haben Sie unter anderem auch den Regierungsrat eingeladen, bis 7. März 2008 zur Revision der Verordnung über die Schifffahrt auf schweizerischen Gewässern vom 8. November 1978 (Binnenschiffahrtsverordnung; BSV) Stellung zu nehmen. Wir nehmen diese Gelegenheit nach einem durchgeführten internen Mitberichtsverfahren gerne wahr.

**Anträge**

1. Auf die am 31. Oktober 2007 beschlossenen Angleichungen des schweizerischen Binnenschiffahrtsrechts an das EG-Recht sei zurückzukommen und es sei in diesem Bereich eine Abweichung des schweizerischen Rechts zum EG-Recht beizubehalten.

Sollte trotzdem auf die Abweichung des schweizerischen Rechts zum EG-Recht verzichtet und das schweizerische mit dem EG-Recht harmonisiert werden, beantragen wir - mit Blick auf die Zulassung von Wassermotorrädern - folgende Anpassungen der BSV:

- 1.1 Art. 37 Abs. 7 (neu):  
... gekennzeichnet werden. Für Wassermotorräder freigegebene Wasserflächen können mit Tafel A.15 (Anhang 4) gekennzeichnet werden.
- 1.2 Art. 54 Abs. 1:  
Das Fahren mit Drachensegelbrettern ist nur auf von der Behörde freigegebenen Wasserflächen erlaubt. Das Fahren mit Wassermotorrädern ist verboten; die Behörde kann auf Gesuch hin Wasserflächen freigeben, sofern ökologische Nachteile ausbleiben oder vernachlässigbar sind.

- 1.3 Anhang 4:  
E.5<sup>quater</sup> des Entwurfs wird zu A.15, somit Verzicht auf das Verbotssignal, weil bereits ein grundsätzliches Verbot gilt.
2. Artikel 107a Abs. 1 BSV sei in der bisherigen Fassung zu belassen und nicht um den Passus "Art. 108 Abs. 1 und 2" zu ergänzen.
3. Artikel 86 Abs. 2 Satz 2 BSV sei präziser zu fassen.

## **Begründung**

ZU:

1. *Auf die am 31. Oktober 2007 beschlossenen Angleichungen des schweizerischen Binnenschiffrechts an das EG-Recht sei zurückzukommen und es sei in diesem Bereich eine Abweichung des schweizerischen Rechts zum EG-Recht beizubehalten.*

Wir begrüßen grundsätzlich den Beschluss des Bundesrates vom 31. Oktober 2007, im Rahmen der Teilrevision des Bundesgesetzes über die technischen Handelshemmnisse (THG) europäisch einheitliche technische Vorschriften auch für Wasserfahrzeuge zu erlassen und somit auch in diesem Bereich das Cassis-de-Dijon-Prinzip zur Anwendung zu bringen. Mit der Harmonisierung der BSV an das EG-Recht im Bereich der Sportboote (Art. 107 und 108 BSV) und daraus folgend insbesondere mit der Klassierung der Wassermotorräder als Sportboote und den damit zusammenhängenden Anpassungen der BSV (Art. 2 Bst. a Ziff. 18, Art. 37 Abs. 7 mit Anhang 4, Art. 54, Art. 109 mit Anhang 10, Anhang 15 Ziff. 9, Art. 66 Abs. 25) an das EG-Recht sind jedoch verschiedene gewichtige umwelt- und sicherheitsrelevante Bereiche betroffen. Vor dem Hintergrund von Art. 4 Abs. 4 des Bundesgesetzes über die technischen Handelshemmnisse vom 6. Oktober 1995 (THG, SR 946.51) sind Abweichungen vom Grundsatz (Art. 4 Abs. 1 THG) aus überwiegenden öffentlichen Interessen zulässig, insbesondere zum Schutz der öffentlichen Sicherheit, des Lebens und der Gesundheit von Menschen, Tieren und Pflanzen sowie der natürlichen Umwelt. Die Nachteile, welche den Kantonen bei der Anwendung des Cassis-de-Dijon-Prinzips im Bereich der BSV entstünden, stehen jedenfalls in keinem Verhältnis zum Nutzen. Daran ändert bezüglich Wassermotorräder auch nichts, dass es letztlich die Kantone sind, welche bestimmen, wo solche Fahrzeuge zugelassen sind und wo nicht (Art. 36 Abs. 2 BSV in Verbindung mit [neu] Art. 37 Abs. 7 BSV).

Diese unsere grundsätzlichen Bemerkungen illustrieren wir mit folgenden Beispielen, die gegen die Harmonisierung des geltenden Binnenschiffrechts an das EG-Recht sprechen:

- a. Die Zulassung von Wassermotorrädern auf den engräumigen Schweizer Gewässern ist wegen des Unfall-Risikos sowie aufgrund des zu erwartenden Wellenschlags und der Lärm-Emissionen mehr als problematisch. Letztlich ist nicht so entscheidend, ob der Handel mit diesen Booten erleichtert wird oder nicht, sondern dass die Schweizer Stan-

dards zum Schutz der natürlichen Umwelt und der Sicherheit der Seebenutzerinnen und -benützer beibehalten werden.

- b. Die beabsichtigte Zulassung von Wassermotorrädern auf Schweizer Seen widerspricht insbesondere auch etwa den Interessen der Fischerei, nämlich:
- dem Gesetzeszweck des Bundesgesetzes über die Fischerei vom 21. Juni 1991 (BGF; SR 923.0): Nach Art. 1 Abs. 1 sind die natürliche Artenvielfalt und der Bestand einheimischer Fische, Krebse und Fischnährtiere sowie deren Lebensräume zu erhalten, zu verbessern oder nach Möglichkeit wiederherzustellen (Bst. a), und es ist eine nachhaltige Nutzung der Fisch- und Krebsbestände zu gewährleisten (Bst. d);
  - dem Auftrag der Kantone, für Erhalt und Verbesserung der Lebensbedingungen der Wassertiere und der lokalen Lebensräume zu sorgen (Art. 7 BGF);
  - dem Auftrag der Kantone, für einen ausreichenden Schutz der wildlebenden Säugetiere vor Störung zu sorgen (Art. 7 Abs. 4 Bundesgesetz über die Jagd und den Schutz wildlebender Säugetiere und Vögel vom 20. Juni 1986, SR 922.0).

Aus dem erläuternden Bericht ist ersichtlich, dass jede Zulassung der Wassermotorräder nur unter umfangreichen Bedingungen und Auflagen erfolgen könnte (Bezeichnung und Freigabe von Wasserflächen, tageszeitliche Einschränkungen, Massnahmen gegen missbräuchliche Benützung etc.). Der zu erwartende Regelaufwand und die absehbar fehlende Ressourcenbereitstellung für eine wirksame Kontrolle und Durchsetzung der Auflagen stehen in keinem vertretbaren Verhältnis zum dafür erforderlichen Aufwand.

- c. Im Kanton Zug verfügen der Zuger- und der Ägerisee über ausgedehnte Flachwasserzonen, von denen etliche unter Schutz stehen. Durch mechanische (Wellenschlag) und andere Einflüsse (Wasserverschmutzung durch Fäkalien, Abfall und Treibstoff) reduzieren sich die Bestände der Wasserpflanzen und der Ufervegetation beträchtlich. Dabei hat sich der Kanton gegenüber der Öffentlichkeit (im Rahmen der Beantwortung eines parlamentarischen Vorstosses) verpflichtet, die Schilfgürtel zu revitalisieren.
- d. Ein Grossteil der zugerischen Seeufer ist durch Uferbefestigungen (Mauern, Vorwehren, Blocksätze) gesichert. Wellenschlag beschädigt diese Bauten und gefährdet durch Ausspülung des Seegrundes im Uferbereich (Sogwirkung) die Stabilität.

Für den Fall, dass im Bereich des BSV das schweizerische Recht mit dem EG-Recht harmonisiert und das Cassis-de-Dijon-Prinzip somit entgegen unserem Antrag auch auf den Bereich des Binnenschiffrechts ausgeweitet werden soll, beantragen wir folgende Anpassungen der BSV:

ZU:

1.1 *Art. 37 Abs. 7 (neu):*

*... gekennzeichnet werden. Für Wassermotorräder freigegebene Wasserflächen können mit Tafel A.15 (Anhang 4) gekennzeichnet werden.*

1.2 *Art. 54 Abs. 1:*

*Das Fahren mit Drachensegelbrettern ist nur auf von der Behörde freigegebenen Wasserflächen erlaubt. Das Fahren mit Wassermotorrädern ist verboten; die Behörde kann auf Gesuch hin Wasserflächen freigeben, sofern ökologische Nachteile ausbleiben oder vernachlässigbar sind.*

1.3 *Anhang 4:*

*E.5<sup>quater</sup> des Entwurfs wird zu A.15, somit Verzicht auf das Verbotssignal, weil bereits ein grundsätzliches Verbot gilt.*

In jedem Fall entscheidet die zuständige Behörde darüber, welche Wasserflächen gegebenenfalls für den Betrieb von Wassermotorrädern in Frage kommen. Um dies zu verdeutlichen, beantragen wir in den oben erwähnten zwei Bestimmungen eine andere Formulierung als vom Bundesamt für Verkehr vorgeschlagen und damit auch eine entsprechende Anpassung von Anhang 4.

ZU:

2. *Artikel 107a Abs. 1 BSV sei in der bisherigen Fassung zu belassen und nicht um den Passus "Art. 108 Abs. 1 und 2" zu ergänzen.*

In der Schweiz werden Abwässer und Abfälle von Schiffen mit Wohn-, Koch- oder sanitären Einrichtungen in Behältern im Schiff aufgenommen und dann an Land in eine Sammelstelle geführt und entsorgt. Damit wird sichergestellt, dass austretende Flüssigkeit bei undichten Tanks im Schiffsrumpf aufgefangen wird und nicht ins Gewässer gelangt. Gemäss EG-Recht sollen nun Tanks für Treibstoff und Fäkalien Bestandteil des Bootsrumpfs und damit der Bordwand sein. Bei Beschädigungen der Bordwand etwa nach Anprallungen an Pfähle bei Landemanöver oder bei Sturm, oder bei Rissen etwa durch Korrosion würden Treibstoff und Fäkalien direkt ins Gewässer fliessen. Zwar verbietet Art. 10 Abs. 1 BSV das Einbringen oder Einleiten von Stoffen, die das Wasser verunreinigen oder seine Eigenschaften nachteilig verändern. Im erläuternden Bericht zur BSV-Teilrevision (Seite 5) wird jedoch selbst eingeräumt, dass in der Praxis bei missbräuchlicher Handhabung eine gerichtsverwertbare Nachweisführung sehr schwer sein dürfte. Deshalb beantragen wir, Art. 107a Abs. 1 BSV in der bisherigen Fassung zu belassen.

Der nachfolgende Antrag hat keinen Zusammenhang mit der Einführung des Cassis-de-Dijon-Prinzips und kann deshalb umgehend umgesetzt werden:

Seite 5/5

ZU:

3. *Artikel 86 Abs. 2 Satz 2 BSV sei präziser zu fassen.*

Die im erläuternden Bericht (Seite 4) erwähnten Probleme im Zusammenhang mit der Ablegung der Schiffsführerprüfung werden mit der Ergänzung von Absatz 2 nicht beseitigt. Beim Begriff "triftig" handelt es sich um einen unbestimmten Rechtsbegriff, der interpretierbar ist. Satz 2 ist deshalb präziser zu fassen.

Zug, 4. März 2008 ek

Freundliche Grüsse  
Regierungsrat des Kantons Zug

Joachim Eder  
Landammann

Tino Jorio  
Landschreiber

Kopie an:

- Direktion des Innern
- Baudirektion
- Volkswirtschaftsdirektion
- Zuger Polizei
- Strassenverkehrsamt
- Sicherheitsdirektion (2)
- Eidg. Parlamentarier des Kantons Zug