



FÉDÉRATION SUISSE MOTONAUTIQUE

www.motorboot-schweiz.ch www.motonautique-suisse.ch www.motonautica-svizzera.ch

Sitz der FSM: Jean-Pierre Zingg, Spitalackerstrasse 53, 3000 Bern 25

Präsident:

Jean-Pierre Zingg
Spitalackerstrasse 53
Postfach 437
3000 Bern 25

Tel. 031 859 48 08
Fax 031 859 48 09
info@zingg-partner.ch

Bundesamt für Verkehr BAV
Abteilung Schifffahrt
3003 Bern

Bern, 6. Juli 2012

Geplante Alkoholgrenzwerte für die private Schifffahrt

Sehr geehrte Damen und Herren

Die Fédération Suisse Motonautique (FSM) engagiert sich für die Belange der privaten Schifffahrt auf Schweizerischen Gewässern. Eine unserer Aufgaben sehen wir darin, durch gezielte Information der Wassernutzer ein Klima zu schaffen, das mit möglichst wenig Einschränkungen und zusätzlicher Gesetzestexte auskommt. Wir sind klar der Meinung, dass die bestehenden Gesetzgebungen wie Binnenschifffahrtsgesetz und Binnenschifffahrtsverordnung in der heutigen Form, richtig angewendet, bereits genügend Regeln vorgeben, um ein sicheres, friedliches und umweltverträgliches Neben- und Miteinander auf unseren Gewässern zu gewährleisten.

Dass ein einziges tragisches Ereignis, dessen Ursache und Hergang weitestgehend immer noch ungeklärt scheint zum Anlass genommen wird, um auf dem Umweg eines Gesamtpaketes im Rahmen der Bahnreform sehr einschneidende Beschränkungen der privaten Binnenschifffahrt zu erlassen, wirkt befremdend.

Die beiden Räte haben das Gesamtpaket verabschiedet, ohne im Einzelnen auf die Auswirkungen der Veränderungen auf das Binnenschifffahrtsgesetz und dessen Verordnung einzutreten. Zu gering war ihnen wohl deren Bedeutung für eine sehr grosse Zahl von Nutzern unserer Gewässer. Sie im BAV werden jetzt die Ausführungsbestimmungen zu Händen des Bundesrates ausarbeiten müssen.

Es ist uns ein grosses Bedürfnis, Ihnen auf diesem Weg unsere Gefühlslage und unsere Bedenken im Hinblick auf neue Vorschriften mitzuteilen. Dies natürlich nicht ohne Hoffnung, dass der eine oder andere Gedankengang dazu verhelfen kann, dass Sie Ihren Kurs anders legen als ursprünglich vorgesehen.

Die heutige Fassung des Binnenschifffahrtsgesetzes wie nachstehend zitiert bietet den Ordnungsorganen und den Gerichten schon einen sehr gestrafften Spielraum um Verstösse zu ahnden, dies auch ohne die diskutierten Limiten von 0.2 ‰ für die Berufsleute und 0.5 ‰ für die private Schifffahrt:

"Art. 20 Entzug der Ausweise für Führer und Besatzungen

1 Der Ausweis kann entzogen werden, wenn der Inhaber:

- a. Verkehrsregeln verletzt und dadurch den Schiffsverkehr gefährdet oder andere belästigt hat;
- b. Vorschriften über den Gewässer- und den Umweltschutz verletzt hat;
- c. Ausweise missbraucht hat.

In leichten Fällen kann der Inhaber verwarnt werden.

2 Der Ausweis wird entzogen, wenn der Inhaber:

- a. den Schiffsverkehr schwer gefährdet hat;
- b. ein Schiff geführt hat, obwohl seine Fähigkeit dazu wegen Angetrunkenheit aufgehoben oder wesentlich beeinträchtigt war;
- c. nach Verletzung oder Tötung eines Menschen geflohen ist oder die Rettungspflicht verletzt hat;
- d. ein Schiff zum Gebrauch entwendet hat;
- e. nicht gewillt oder unfähig ist, ein Schiff zu führen, ohne andere zu gefährden oder zu belästigen."

Richtiggehend schwindlig wird einem, wenn man den Gesetzestext liest, welchen die Räte im Bundesgesetz über den zweiten Schritt der Bahnreform 2, Titel 8. Bundesgesetz vom 3. Oktober 1975 über die Binnenschifffahrt verabschiedet haben. Das mochte wohl niemand lesen, ansonsten hätte sich bestimmt jemand die Sinnfrage gestellt. Denn der vorstehend zitierte Artikel 20 liest sich in der neu geplanten Fassung einem Krimi nicht unähnlich:

"Art. 20 Entzug der Ausweise für Führer nach einer leichten Widerhandlung

1 Eine leichte Widerhandlung begeht, wer:

- a. Verkehrsregeln verletzt und dadurch den Schiffsverkehr leicht gefährdet oder andere belästigt;
- b. Vorschriften über den Gewässer- und den Umweltschutz verletzt;
- c. Ausweise missbraucht;
- d. in angetrunkenem Zustand, jedoch nicht mit einer qualifizierten Blutalkoholkonzentration (Art. 24b Abs. 6 Bst. a oder b), ein Schiff führt, sich an dessen Führung beteiligt oder einen nautischen Dienst an Bord des Schiffs ausübt und dabei keine anderen Widerhandlungen gegen Verkehrsregeln begeht.

2 Nach einer leichten Widerhandlung wird der Ausweis für mindestens einen Monat entzogen, wenn in den vorangegangenen zwei Jahren der Ausweis entzogen war oder eine andere Administrativmassnahme verfügt wurde.

3 Die fehlbare Person wird verwarnt, wenn in den vorangegangenen zwei Jahren der Ausweis nicht entzogen war und keine andere Administrativmassnahme verfügt wurde.

4 In besonders leichten Fällen wird auf jegliche Massnahme verzichtet.

Art. 20a Entzug der Ausweise für Führer nach einer mittelschweren Widerhandlung

1 Eine mittelschwere Widerhandlung begeht, wer:

- a. Verkehrsregeln verletzt und dadurch eine Gefahr für die Sicherheit anderer hervorruft oder in Kauf nimmt;
- b. in angetrunkenem Zustand, jedoch nicht mit einer qualifizierten Blutalkoholkonzentration (Art. 24b Abs. 6 Bst. a oder b), ein Schiff führt, sich an dessen Führung beteiligt oder einen nautischen Dienst an Bord des Schiffs ausübt und dabei zusätzlich eine leichte Widerhandlung gegen Verkehrsregeln begeht;
- c. ein Schiff zum Gebrauch entwendet;
- d. ohne entsprechenden Ausweis ein Schiff führt, sich an dessen Führung beteiligt oder einen nautischen Dienst an Bord des Schiffs ausübt;

- e. nicht gewillt oder unfähig ist, ein Schiff so zu führen, dass andere weder gefährdet noch belästigt werden.
- 2 Nach einer mittelschweren Widerhandlung wird der Ausweis entzogen für:
- a. mindestens einen Monat;
 - b. mindestens vier Monate, wenn in den vorangegangenen zwei Jahren der Ausweis einmal wegen einer schweren oder mittelschweren Widerhandlung entzogen war;
 - c. mindestens neun Monate, wenn in den vorangegangenen zwei Jahren der Ausweis zweimal wegen mindestens mittelschweren Widerhandlungen entzogen war;
 - d. mindestens 15 Monate, wenn in den vorangegangenen zwei Jahren der Ausweis zweimal wegen schweren Widerhandlungen entzogen war;
 - e. unbestimmte Zeit, mindestens aber für zwei Jahre, wenn in den vorangegangenen zehn Jahren der Ausweis dreimal wegen mindestens mittelschweren Widerhandlungen entzogen war; auf diese Massnahme wird verzichtet, wenn die betroffene Person während mindestens fünf Jahren nach Ablauf eines Ausweisentzugs keine Widerhandlung, für die eine Administrativmassnahme ausgesprochen wurde, begangen hat;
 - f. immer, wenn in den vorangegangenen fünf Jahren der Ausweis nach Buchstabe e oder Artikel 20b Absatz 2 Buchstabe d entzogen war.

Art. 20b Entzug der Ausweise für Führer nach einer schweren Widerhandlung

- 1 Eine schwere Widerhandlung begeht, wer:
- a. den Schiffsverkehr schwer gefährdet;
 - b. in angetrunkenem Zustand mit einer qualifizierten Blutalkoholkonzentration (Art. 24b Abs. 6 Bst. a oder b) ein Schiff führt, sich an dessen Führung beteiligt oder einen nautischen Dienst an Bord des Schiffs ausübt;
 - c. wegen Betäubungs- oder Arzneimitteleinfluss oder aus anderen Gründen fahruntfähig ist und in diesem Zustand ein Schiff führt, sich an dessen Führung beteiligt oder einen nautischen Dienst an Bord des Schiffs ausübt;
 - d. sich vorsätzlich einer Blutprobe, einer Atemalkoholprobe oder einer anderen vom Bundesrat geregelten Voruntersuchung, die angeordnet wurde oder mit deren Anordnung gerechnet werden muss, oder einer zusätzlichen ärztlichen Untersuchung widersetzt oder entzieht oder den Zweck dieser Massnahme vereitelt;
 - e. nach Verletzung oder Tötung eines Menschen die Flucht ergreift oder die Rettungspflicht verletzt;
 - f. trotz Entzug des entsprechenden Ausweises ein Schiff führt, sich an dessen Führung beteiligt oder einen nautischen Dienst an Bord des Schiffs ausübt.
- 2 Nach einer schweren Widerhandlung wird der Ausweis entzogen für:
- a. mindestens drei Monate;
 - b. mindestens sechs Monate, wenn in den vorangegangenen fünf Jahren der Ausweis einmal wegen einer mittelschweren Widerhandlung entzogen war;
 - c. mindestens zwölf Monate, wenn in den vorangegangenen fünf Jahren der Ausweis einmal wegen einer schweren Widerhandlung oder zweimal wegen mittelschweren Widerhandlungen entzogen war;
 - d. unbestimmte Zeit, mindestens aber für zwei Jahre, wenn in den vorangegangenen zehn Jahren der Ausweis zweimal wegen schweren Widerhandlungen oder dreimal wegen mindestens mittelschweren Widerhandlungen entzogen war; auf diese Massnahme wird verzichtet, wenn die betroffene Person während mindestens fünf Jahren nach Ablauf eines Ausweisentzugs keine Widerhandlung, für die eine Administrativmassnahme ausgesprochen wurde, begangen hat;
 - e. immer, wenn in den vorangegangenen fünf Jahren der Ausweis nach Buchstabe d oder Artikel 20a Absatz 2 Buchstabe e entzogen war.
- 3 Die Dauer des Ausweisentzugs wegen einer Widerhandlung nach Absatz 1 Buchstabe f tritt an die Stelle der noch verbleibenden Dauer des laufenden Entzugs.

Art. 20c Ausweisentzüge und andere Administrativmassnahmen nach dem Strassenverkehrsgesetz.

Bestehende und frühere Ausweisentzüge sowie andere Administrativmassnahmen nach dem Strassenverkehrsgesetz vom 19. Dezember 1958/20 sind bestehenden und früheren Ausweisentzügen sowie anderen Administrativmassnahmen nach den Artikeln 20 Absätze 2 und 3, 20a Absatz 2 und 20b Absatz 2 dieses Gesetzes gleichgestellt."

Der neue Artikel 24 ff: Fahrunfähigkeit, Feststellung der Fahrunfähigkeit trägt auch nicht gerade zur Hoffnung bei, dass sich das Regelwerk künftig lösungsorientierter zeigt als die heutige Gesetzeslage.

Das angestrebte Ziel, damit klare Regeln schaffen zu wollen wird unseres Erachtens weit verfehlt. Einige Ordnungshüter verlangten danach, dass sie quasi aus einem Katalog ablesen können, in welchem Fall und wie eine Übertretung gewichtet werden soll oder muss. Nach wie vor bleibt es aber der einzelnen Autorität überlassen, in welchem Grad sie das Vergehen gewichten und den entsprechenden Rapport ausstellen will. Ist es nun bloss ein leichter Fall von Widerhandlung? Oder doch ein mittelschwerer? Oder gar ein schwerer? Der Willkür und damit der Rechtsunsicherheit sind Tür und Tor geöffnet.

Wir verstehen, dass Personen oder Kreise, die nach noch mehr Einschränkungen auf den Gewässern verlangen, diese möglichst restriktiv gestaltet sehen wollen. Die meisten davon kennen die wahren Verhältnisse nicht und sie sind ja auch nicht davon betroffen. Nicht wenige Angehörige der Seepolizeien stellen der privaten Schifffahrt schon heute ein gutes Zeugnis aus und bekräftigen, dass sie kein Alkoholproblem auf unseren Gewässern feststellen können und entsprechende Zusatzvorschriften nicht notwendig sind.

Die private Binnenschifffahrt lässt sich nicht im Geringsten mit dem Strassenverkehr vergleichen: Auf den Gewässern steht als Fahrbahn deutlich mehr Raum zur Verfügung, weshalb es auf Abweichungen von wenigen Metern nicht ankommt. Das Verkehrsaufkommen ist viel geringer und die Geschwindigkeiten viel tiefer als bei den Strassenfahrzeugen. Somit sind Kollisionsgefahr und Betriebsgefahr insgesamt massiv kleiner und die Gefahr durch eine minim eingeschränkte Fahrtüchtigkeit somit um Welten geringer. Von einigen Verkehrsteilnehmern auf dem Seeweg wie z. B. „Gummibötler“ geht nicht die geringste Gefahr für dritte aus. Deshalb wäre es widersinnig, für Freizeitkapitäne auf Gewässern die gleich strengen Promillegrenzen als Massstab anzuwenden wie im Strassenverkehr. .

Die Durchführung von flächendeckenden Kontrollen auf dem See, wie sie im Strassenverkehr durchaus gang und gäbe sind, ist schon alleine aus physikalischen Gründen nicht möglich. Auf der Strasse können auch Kolonnen von Fahrzeugen problemlos stillgelegt und Kontrollen durchgeführt werden. Auf dem Wasser ist das zufolge Wellengang und Windabdrift nicht möglich. Nimmt man die Situation der einsetzenden Sturmwarnung, zum Beispiel trotz positiver, aber halt nie 100 % garantierter Wetterprognose, so ist es die Pflicht jedes Schiffsführers, den nächsten schützenden Hafen umgehend anzulaufen. Dabei haben viele Schiffsführer gar keine Möglichkeit mehr, vor Anker zu bleiben (weil sie vielleicht die Nacht dort verbringen wollten) und ihren eventuellen Alkoholpegel ins legale Mass absinken zu lassen. Sie werden vom Gesetzgeber quasi gezwungen, etwas Ungesetzliches zu tun. Wer Pech hat, wird von der Polizei entweder noch im offenen Wasser vor der Hafeneinfahrt gestoppt oder kontrolliert, oder dann an seinem Anlegeplatz aufgesucht. Dass in einer solchen Situation mit z.B. 30 gleichzeitig Schutz suchenden Schiffen die Auswahl der zu kontrollierenden Schiffe nur zufällig und damit willkürlich sein kann liegt auf der Hand.

Nicht selten befinden sich auf dem gleichen Schiff mehrere Personen mit gültigem Führerausweis. Wer wird kontrolliert? Alle oder nur der im Fahrzeugausweis eingetragene Schiffsbesitzer, also der Kapitän?

Der Gesetzestext kreiert unseres Erachtens gar absurde Situationen, die in ihrer Art wohl reichlich Stoff für richterliche Einschätzungen der unterschiedlichen Art sein dürften:

"Eine ... Widerhandlung begeht, wer:

In angetrunkenem Zustand ein Schiff führt, sich an dessen Führung beteiligt oder einen nautischen Dienst an Bord des Schiffs ausübt...."

Wenn der Schiffsführer Gäste an Bord hat, dann hat er ihnen zu verbieten, dass sie sich auch noch ein zweites Glas genehmigen? Hat er ihnen zu verbieten, mit ihm zusammen die Wasseroberfläche nach Hindernissen u.ä. zu überwachen, weil sie sich damit am Führen des Schiffes beteiligen und sich dadurch strafbar machen? Hat er ihnen zu verbieten, dass sie z.B. Fender ausbringen oder Leinen belegen, weil sie damit einen nautischen Dienst an Bord ausüben und sich dadurch strafbar machen würden?

Als Schiffsführer muss ich mir absolut bewusst sein, dass ich ein Fahrzeug führe und das sicher tun muss. In den meisten Fällen muss ich meinen Alkoholkonsum sowieso der Situation anpassen, dass ich nachher noch ein Strassenfahrzeug bewegen werde. Die entsprechenden Konsequenzen sind hinlänglich bekannt. Die bisherige Regelung hat sich u.E. bestens bewährt. Anerkanntermassen ist auf dem Wasser kein Alkoholproblem in dem Sinne auszumachen, dass sich die Schiffsführer auffällig oder die Sicherheit gefährdend aufführen würden. Exzesse Vereinzelter verhindert, genau wie im Strassenverkehr auch, keine Vorschrift und sei sie noch so explizit.

Berufsfischer fahren in der Regel gegen 04.00 bei jedem Wetter aus um ihre Netze und den Fang zu bergen. In der Regel 7 Tage die Woche. Werden diese nun der Berufsschiffahrt zugeteilt oder nach den Grundsätzen der Freizeitschiffahrt behandelt? Im ersteren Fall wäre dieser Berufsgruppe ein einigermaßen normales, gesellschaftliches Leben fast nicht mehr möglich, wenn sie nicht grundsätzlich aus Überzeugung abstinent leben. Immer wieder begeben sie sich in die Gefahr, dass auch kleine Mengen Restalkohol gemessen und sie dafür bestraft werden könnten.


Die vorgeschlagene Verschärfung von BSG und BSV führt zu noch mehr Rechtsunsicherheit und ist geeignet, zufällig und willkürlich angewendet zu werden und ist in vielen Fällen aus den aufgeführten Gründen nicht praktikabel. Das würde zu Recht als Bevormundung der Wassersportler und als staatlicher Eingriff in die Freiheit mündiger Bürger, die absolut mit Verantwortung geprägt sein soll, verstanden. Aus diesem Grund wünschen wir uns genügend Augenmass in der Handhabung bestehender Vorschriften und nicht völlig überrissene und drangsalierende Gesetze und Verordnungen. Wir wünschen uns zumindest den Verzicht auf eine Einführung der übermässigen und sinnwidrigen 0.5 ‰-Klausel und die Beibehaltung der heute gültigen Regelung oder zumindest die Einführung von deutlich höheren Grenzwerten als im viel gefährlicheren Strassenverkehr. Gesetze haben noch keinen Einwohner dieses Landes mündiger gemacht.

Es ist erstaunlich, dass unsere Parlamentarierinnen und Parlamentarier in schon inflationärer Manier darauf bedacht sind, uns Menschen in diesem Land bevormunden und diktieren zu wollen. Wirklich erreicht wird dadurch nur noch mehr Verdrossenheit und Frustration über die Frage: "Warum schon wieder neue Vorschriften, wenn nicht mal die bestehenden umgesetzt werden?". Dabei, das gefährlichste überhaupt ist doch wohl das Leben selbst. Davor will uns jedoch niemand gesetzlich beschützen. Zum Glück!

Wir danken Ihnen deshalb dafür, dass Sie auf den Vorschlag von fixen Promille-Grenzen in der Verordnung verzichten oder diese zumindest deutlich höher ansetzen als jene im ungemein gefährlicheren Strassenverkehr.

Wir würden uns freuen, Ihnen damit Inputs für eine Umsetzung Ihres bestimmt nicht einfachen Auftrages geben zu können. Wir sind, falls Sie dies wünschen, zu einem persönlichen Gespräch jederzeit bereit.

Mit freundlichen Grüssen



Jean-Pierre Zingg