

Einschreiben!  
Frau Dr. Barbla Etter  
Sektionschefin Schifffahrt  
Bundesamt für Verkehr

CH-3003 Bern



TELEFON: +41 44 309 40 40

TELEFAX: +41 44 309 40 48

VERBAND@FAHRGASTSCHIFF.ORG

22. Dez. 2023

## Hintergrundinformation zur Revision der SBV Auskunftersuchen gemäss Art 6 Öffentlichkeitsgesetz (BGÖ)

Sehr geehrte Frau Dr. Etter:

Im Zusammenhang mit der anstehenden SBV-Revision sind wir auf verschiedene Unklarheiten, Eigentümlichkeiten und Unplausibilitäten in den veröffentlichten Vernehmlassungsdokumenten gestossen. So ist beispielsweise an vielen Stellen unklar, aus welchen Gründen bzw. Rechtsnorm Bestimmungen, die auf den Öffentlichen Verkehr im Ausland (und teilweise noch auf den Bahnverkehr) zugeschnitten sind, nun auch für den privaten gewerblichen Verkehr in der Schweiz verbindlich werden sollen.

Um diese Unklarheiten ausräumen zu können beantragen wir die Offenlegung und Übersendung verschiedener Dokumente gemäss Art. 6 Öffentlichkeitsgesetz (BGÖ). Die entsprechenden Einzelheiten finden Sie in der Anlage. Die Reihenfolge orientiert sich an der Reihenfolge in den BAV-Entwürfen.

Wir freuen uns auf eine Rückmeldung innert der in BGÖ, Art 12 vorgesehenen Frist von 20 Tagen.

Freundliche Grüsse

Dr. Ulrich Oppelt  
Präsident & Aktuar  
Mob. +41 (79) 50 40 40

Dr. Frieder Schuppert  
Vize-Präsident & Kassier  
Mob. +41 (78) 613 52 58

Anlagen



## Auskunftersuchen gemäss Art 6 Öffentlichkeitsgesetz (BGÖ)

### Dokument: Erläuterungen zu Änderungen der SBV und Ausführungsbestimmungen:

- Unter Nummer 2 (Absicht) der Erläuterungen wird im ersten Satz insinuiert, dass die Strategieziele "Öffentlicher Verkehr" für *alle Verkehrsträger* gelten würden, damit auch für den privaten gewerblichen Verkehr sowie den Individualverkehr. Auf Basis welcher Rechtsgrundlagen, Anträge oder Entscheide hat das BAV entschieden, dass Bestimmungen für den Öffentlichen Schiffsverkehr auch für andere Verkehrsträger gelten sollen, insb. die private gewerbliche Personenbeförderung? Wir bitten um Übersendung der entsprechenden Dokumente.
- Unter Nummer 2 (Absicht) steht zu lesen: *Für die Binnenschifffahrt gilt es den europäischen Standard der technischen Vorschriften für Binnenschiffe (ES-TRIN) an gewerbliche Schiffe in das Schweizer Recht umzusetzen.* Auf Basis welcher Rechtsgrundlagen, Anträgen oder Entscheiden besteht für das BAV eine Verpflichtung die Normen für Europäische Binnenschifffahrtsstrassen umzusetzen, insbesondere vor dem Hintergrund, dass die Schweiz nicht Teil der EU ist und über keine einzige Binnenschifffahrtsstrasse verfügt? Wir bitten um Übersendung der entsprechenden Dokumente. Sofern keine Verpflichtung besteht, bitten wir um Übersendung der Dokumente, die der Vorteilhaftigkeit eines solchen Vorgehens belegen.
- Unter Nummer 3 (Vorgehen, Form) steht zu lesen: *Im Sommer 2021 hat sf die Entwurfstexte mit Vertretern des Verbands Schweizer Schifffahrtsunternehmen (VSSU) vorbeprochen.* Die vom vertretene VSSU Kursschifffahrt stellt nur in etwa 50% der für den gewerbmässigen Personentransport benutzen Schiffe und vertritt dort nur rund 2/3 der Unternehmen. Auf Basis welcher Rechtsgrundlagen, Anträgen oder Entscheide findet ein derart privilegierter Informationszugang einer Teilgruppe der gewerblichen Personenbeförderung statt? Wir bitten um Übersendung der entsprechenden Dokumente. Ferner bitten wir um Übersendung der Dokumente, die das Ergebnis des Einbezugs der VSSU in einer derart frühen Phase darstellen, beispielsweise Gesprächsprotokolle, E-Mails, Protokoll 1. ÄK, ...
- Nummer 4; Art. 6 Abs 2 handelt von Bestimmungen zur behindertengerechten Einrichtung: Auf Basis welcher Rechtsgrundlagen, Anträgen oder Entscheide ist es erforderlich, dass Bestimmungen zur behindertengerechten Einrichtung des öffentlichen Verkehrs (noch dazu des Bahnverkehrs) auch auf private gewerbliche Verkehrsträger anzuwenden seien? Wir bitten um Übersendung der entsprechenden Dokumente.
- Nummer 4; Art. 28 Abs 1: Die SUST ist bekanntlich nur für Ereignisse des Öffentlichen Verkehrs zuständig. Auf Basis welcher Rechtsgrundlage, Anträge oder Entscheide werden Probleme des Öffentlichen Verkehrs 1:1 für den privaten gewerblichen Verkehr



übernommen, insb. vor dem Hintergrund, dass dort ganz andere Verhältnisse herrschen? Wir bitten um Übersendung der entsprechenden Dokumente, in denen dies festgelegt wurde. Zudem sind uns keine *Forderungen der SUST* bekannt, die bei *verschiedenen Unfalluntersuchungen* die Einrichtung des Steuerstands kritisiert hätten. Wir bitten deshalb um Übersendung dieser "verschiedenen" Unterlagen, die hier als Quelle der Argumentation dienen.

- Nummer 5.1; Art. 6 Ziff. 1: Es steht zu lesen: *Für die Anforderungen an die behindertengerechte Gestaltung von Fahrzeugen bildet die Verordnung (EU) Nr. 1300/20148 (TSI PRM) die Grundlage. Damit wird die Bedeutung der barrierefreien Gestaltung auch für den Verkehrsträger Schifffahrt hervorgehoben* Die zitierte ausländische Norm 1300/2014 gilt lediglich für den Öffentlichen Verkehr und dort nur für den Bahnverkehr. Auf Basis welcher Rechtsgrundlage, Anträge oder Entscheide wurde nun festgelegt, dass eine ausländische Bahnnorm für Schweizer Schiffe gelten soll und noch dazu für den nicht-öffentlichen, gewerblichen Personentransport? Wir bitten um Übersendung der entsprechenden Dokumente.
- Nummer 5.1; Art 6. Ziff. 2.3 & 2.4: Wir befürchten, dass hier ein Rechenfehler vorliegt und Äpfel mit Birnen verglichen wurden (Sitzplätze im Zug vs. Transportkapazität, d.h. Sitz- und Stehplätze in Schiffen. Wir bitten deshalb um Offenlegung der erfolgten Berechnungslogik.
- Nummer 5.1; Art. 18a Ziff. 1.7: Es steht zu lesen: *Das BAV hat aufgrund von neuen Schiffen, die diesen Kennwert nicht einhalten konnten und damit Gefahr liefen, keine Erteilung der Betriebserlaubnis zu erhalten, eine wissenschaftliche Studie durch das DST (Entwicklungszentrum für Schiffstechnik und Transportsysteme e. V. Duisburg (D)) zum Thema "Stoppweg für Kursschiffe auf Schweizer Seen" Bericht Nr. 2311 erarbeiten lassen.* Zunächst bitten wir (nun zum dritten Mal) um Übersendung dieser wissenschaftlichen Studie, allein schon um die im Vergleich zur ES-TRIN unübliche Stoppwegbestimmung besser verstehen zu können. Zum anderen bitten wir um Mitteilung, auf Basis welcher Rechtsnormen, Anträge und Entscheide in diesem Falle ausnahmsweise von der Überahme der Regelungen des ES-TRIN abgesehen wurde. Wir bitten diesbezüglich um die Übersendung der entsprechenden Dokumente.
- Nummer 5.1; Art 28: Es steht zu lesen *Die Ausführungsbestimmungen ... wurden an den Stand der Technik und die internationalen Anforderungen der Schifffahrt angepasst.* Sodann werden ES\_TRIN und DNV-GL zitiert. Wir bitten um Klarstellung, ob allein ES-TRIN und DNV-GL die "Quellen für Stand der Technik" und "internationale Anforderungen sind". Sollten hierfür weitere Quellen verwendet worden sein, bitten wir um Übermittlung der entsprechenden Dokumente. Unseres Wissens macht die Klassifikationsgesellschaft DNV-GL nur Vorgaben, was den Schiffsverkehr auf internationalen Meeresgewässern anbelangt. Auf Basis welcher Rechtsgrundlage, Analysen, Anträge oder



Entscheide wurde nun festgelegt, dass Normen für die Hochsee-Schifffahrt als einschlägig zu betrachten sind für die Binnenschifffahrt. Wir bitten um Übersendung der entsprechenden Dokumente.

- Nummer 5.1; Art 28 Ziff. 2.2: Es wird angegeben, es wäre die Regelung der ES-TRIN übernommen worden. In der ES-TRIN steht jedoch: *Um Reflexe zu vermeiden, müssen die vorderen Steuerhausfenster reflexfrei sein oder so eingesetzt sein, dass Reflexe effektiv ausgeschlossen sind.* Je nach Bauart des Schiffes kann gemäss ES-TRIN die Reflexfreiheit auch anders hergestellt werden, zu, Beispiel wie bei einem Auto durch eine Neigung der Scheibe nach innen bei senkrecht stehendem Armaturenbrett. Wir bitten um Darstellung auf Basis welcher Anträge und Entscheide hier eine engere Auslegung der Norm verwendet wurde und um Übersendung der entsprechenden Dokumente.
- Nummer 5.1; Art 28 Ziff. 4: Es werden die Normen SN EN 1864 sowie SN EN 60204-1 als Quelle der Gesetzesnovellierung erwähnt. Diese beiden Normen sind nach unserer Recherche nirgendwo öffentlich (frei zugänglich) publiziert. Wir bitten deshalb um Übersendung dieser Dokumente oder ersatzweise Hinweis auf die Stelle, wo diese Dokumente öffentlich publiziert, d. h. kostenfrei zugänglich sind.
- Nummer 5.1; Art. 29 Ziff. 2.7: Es steht zu lesen: *Mit dem Hinweis auf die Ausfallsicherheit soll sichergestellt werden, dass keine Überfüllsicherungen minderer Qualität eingebaut werden. Das Versagen einer Überfüllsicherung würde dazu führen, dass Brennstoff an Deck und über Bord austreten kann. Dies führt immer zu einer Gewässerverunreinigung.* Auf Basis welcher Untersuchungen rechtfertigt sich die Aussage, dass das Versagen einer Überfüllsicherung immer zu Brennstoff an Deck führt und Brennstoff an Deck immer zu einer Gewässerverunreinigung? Wir bitten um Übersendung der entsprechenden Dokumente und Analysen, die dies belegen. Ferner: In welcher Weise wurde bei der Neugestaltung dieser Ausführungsbestimmungen berücksichtigt, dass ein Grossteil der Privaten Fahrgastschiffe an ganz normalen Seetankstellen tankt, die bereits mit einer doppelten Überlaufsicherung versehen sind (mechanisch-strömungsmechanisch Zapfventilsteuerung sowie Abschalten der Tankstelle bei Erreichen einer Füllmenge im Gegenwert von CHF 149). Wir bitten um Übersendung der entsprechenden Unterlagen, die belegen, dass diese Überlegungen einbezogen worden sind.
- Nummer 5.1; Art 31 Ziff. 9: Es steht zu lesen: *Die Überwachung der einzelnen Abteilungen des Schiffes hinsichtlich des Eindringens von Wasser ist seit langer Zeit Stand der Technik.* Wir bitten um Übersendung von Belegen, die diese Aussage untermauern. Die gern zitierte ES-TRIN erwähnt den Bilgenalarm nur für den Hauptmaschinenraum. Auf Basis welcher Empfehlungen, Rechtsgrundlage, Anträge oder Entscheide wurde nun festgelegt, die Schweizer Normen über die ES-TRIN hinaus zu verschärfen und auf alle Schotträume anzuwenden? Welche Untersuchungen wurden durchgeführt (z. B.



SUST), die belegen, dass das Eindringen von Wasser ein sicherheitsrelevantes Thema auf Schweizer Schiffen sei. Wenn es schon eine Überwachung der Bilgen aller Schott-räume geben soll, warum wurde nicht eine technologie-offene Überwachung gewählt (z. B. Kamera, die auch Brand/Rauch melden würde) und stattdessen ein elektronischer Überflutungsschalter zur Pflicht erklärt? Wir bitten um Übersendung der jeweiligen Dokumente, die die Analysen wiedergeben, die zu dieser Norm geführt haben.

- Nummer 5.1; Art 32 Ziff. 8: Es steht zu lesen: *Die Toilettenanlagen gemäss TSI-PRM sind für Bahnfahrzeuge definiert und auf Schiffen zu klein. Die räumlichen Abmessungen und die Ausstattung gemäss der Hochbaunorm SIA 500 ergeben sinnvollere und komfortablere Räumlichkeiten für mobilitätseingeschränkte Personen wie z.B. Rollstuhlfahrer und sollen zusätzlich, soweit möglich, berücksichtigt werden.* Wir bitten um Übersendung der zugrundeliegenden Analysen, die die Aussage rechtfertigt, dass Toiletten, die für rund 50 m lange Reisezugwagen vorgesehen sind, für Fahrgastschiffe egal welcher Grösse generell zu klein seien und die Hochbaunorm hier sinnvoller sei – insb. noch vor dem Hintergrund, dass die Anwesenheitszeit der Fahrgäste auf Öffentlichen Kursschiffen in der Regel kürzer ist als auf Fernbahnverbindungen und dass 90% der privaten Fahrgastschiffe beengter sind als ein Zugwaggon. In Ergänzung bitten wir um Übermittlung der Anträge, die zu dieser Überlegung geführt haben.
- Nummer 5.1; Art 35 Ziff. 2.6.1, 2.7, 2.9: Wir bitten um Darstellung auf Basis welcher Analysen auch hier Regelungen für bis zu 250 km/h schnelle Fernreisezüge auf maximal 25 km/h schnelle Fahrgastschiffe übertragen wurden und auf Basis welcher Rechtsgrundlage, Anträge oder Entscheide es erforderlich ist, diese Regelungen auf Private Fahrgastschiffe anzuwenden. Wir bitten um Übersendung der entsprechenden Dokumente.
- Nummer 5.1; Art 36 & Art 39: Wir bitten um Darstellung auf Basis welcher Analysen oder sonstigen Unterlagen (z. B. Brandschutzempfehlungen der SUST auf Basis vergangener Ereignisse) eine massive Verschärfung der Brandschutzbestimmungen als erforderlich angesehen wird. Wir bitten um Übersendung der entsprechenden Dokumente.
- Nummer 5.1; Art 36 Ziff. 1.10: Wir bitten um Darstellung auf Basis welcher Analysen oder Unterlagen (z. B. Empfehlungen der SUST auf Basis vergangener Ereignisse) eine Verschärfung der Glasbestimmungen als erforderlich angesehen wird und Übersendung der entsprechenden Dokumente.
- Nummer 5.1; Art 39: Wir bitten um Darstellung auf Basis welcher Analysen und Unterlagen (z. B. Empfehlungen der SUST auf Basis vergangener Ereignisse) eine Verschärfung der Feuerlöschbestimmungen als erforderlich angesehen wird und Übersendung der entsprechenden Dokumente.



- Nummer 5.1; Art. 43 Ziff. 2.3.3 Bst. B: Es wird ausgeführt, dass es einen Zusammenhang gibt mit den SUST-Berichten "in den vergangenen Jahren" und der Spezifizierung neuer Anforderungen an die Ausbildung (Nachtfahrt, Kommando-Übergabe, Gewässerkenntnis, Notfallkonzept". Wir kennen nur einen SUST-Bericht (Grundberührung Vierwaldstädter See), wo diese Probleme thematisiert wurden, und bitten entsprechend um Übersendung der anderen SUST-Berichte, aus denen diese Rückschlüsse gezogen wurden.
- Nummer 5.1; Art. 43 Ziff. 3.3: Uns ist auch kein SUST-Bericht bekannt, nach dem Farbenblindheit ein Problem gewesen wäre. Wir bitten deshalb um Übersendung der Unterlagen, die dazu führten, dass das BAV der Meinung ist, man müsste einen Farbttest fordern.
- Nummer 5.1; Art 57: Die hier häufig zitierte ES TRIN sieht für die technischen Änderungen deutlich längere Übergangsfristen vor (mindestens bis 2045, somit über 20 Jahre) und auch mehr Ausnahmeregelungen. Auf Basis welcher Analysen, Anträge, Nutzenerwägungen und Empfehlungen rechtfertigt es sich, für die Schweizer Schifffahrt sehr viel strengere Übergangsregelungen geschaffen. Wir bitte um Übersendung der entsprechenden Dokumente.

#### **Dokument: Versandliste Einbezug interessierter Kreise:**

- Auf Basis welcher Rechtsgrundlagen, Anträge oder Entscheide wird die ZVV unter der Gruppe 1 "Kantonale Ämter" geführt und nicht unter 3.2 als "eidg. Konzessioniertes Schifffahrtsunternehmen"? Wir bitten um Übersendung der entsprechenden Dokumente.
- Auf Basis welcher Rechtsgrundlage, Anträge oder Entscheide erfolgt die Zuteilung verschiedener Verbände und Vereinigungen auf die Listen 3.1 (4 Verbände), 3.3 (9 Verbände) und 3.4 (6 Verbände). Wir bitten um Übersendung der entsprechenden Dokumente.
- Auf Basis welcher Rechtsgrundlage, Anträge oder Entscheide werden Gewerbeunternehmen mal unter 1 aufgeführt (ZSG), mal unter 3.3 (MLSV, SNG), mal unter 3.4 (Shiptec). Wir bitten um Übersendung der entsprechenden Dokumente.
- Auf Basis welcher Rechtsgrundlage, Anträge oder Entscheide wird Inclusion Handycap unter 3.1 geführt, alle anderen branchenübergreifenden Verbände aber unter 3.4? Wir bitten um Übersendung der entsprechenden Dokumente.
- Von den verzeichneten Institutionen haben überraschenderweise nur zwei (!), die SNG sowie die Vereinigung private Fahrgastschifffahrt Zürichsee, einen eindeutigen Bezug zur Privaten Fahrgastschifffahrt. Die Öffentliche Kursschifffahrt ist dagegen mit 21



Einträgen versehen. Wir bitten um Darstellung, welchen Input die nur 2 Vertreter der Privaten Fahrgastschiffahrt in der Vernehmlassung geleistet haben und über die Übersendung der entsprechenden Dokumente.

- Sollte keinerlei Beiträge der zwei Vertreter der Privaten Fahrgastschiffahrt erfolgt sein, so bitten wir um Darstellung, anhand welcher Quellen, Dokumente und Unterlagen das BAV sich ansonsten ein hinreichend breites Bild von der Privaten Fahrgastschiffahrt gemacht hat bzw. wie anderweitig im BAV sichergestellt wird, dass genügend Expertise bzgl. der Privaten Fahrgastschiffahrt vorhanden ist.

### **Zusatzfragen zum Procedere der Verabschiedung der revidierten SBV**

- Gemäss Information durch Herrn Sanders, ist es nicht vorgesehen, dass die endgültige Version der revidierten SBV vor Einbringung in den Bundesrat irgendwelchen Interessengruppen noch einmal zur Kenntnis gegeben wird. Dürfen wir erfahren, auf Basis welcher Rechtsgrundlage eine Einsicht in den letzten Stand vor Verabschiedung verweigert wird? Wir bitten um Übersendung der entsprechenden Dokumente.
- Aus den Erläuterungen unter 3 (Vorgehen/Form) ist ersichtlich, dass es im Zuge des Verfahrens verschiedene ÄK (Änderungskonferenzen?) gibt. In diesem Zusammenhang bitten wir um Zustellung von Dokumenten des BAV, aus denen das Vorgehen/Procedere von der Vernehmlassung bis zur Einbringung in den Bundesrat (z. B. Änderungskonferenzen oder ähnliches) dargestellt ist und ebenso dargestellt ist, wer die Teilnehmer dieser Konferenzen ausserhalb des BAV, Sektion Schiffahrt sind und wer ausserhalb des BAV. Sektion Schiffahrt den jeweiligen Zwischenstand der SBV zur Kenntnis übermittelt bekommt.
- Verschiedene Vertreter der Kantonalen Schiffahrtsämter ebenso wie der eidgenössisch-konzessionierten Schiffahrt sind auch politisch aktiv und haben teilweise sogar im Schweizer Parlament einen Sitz. Wie wird sichergestellt, dass Personen mit einer derartigen Interessenbindung keinen privilegierten Zugang im Verabschiedungsverfahren der SBV bekommen? Wir bitten um Übersendung der diesbezüglich existierenden Regularien.
- Die Revision der SBV scheint sehr stark getragen von der Motivation mehr Sicherheit zu schaffen. Sicherheit müsste sich dann ja in reduzierten Unfallzahlen und/oder geringeren Verletzungen bei Unfällen niederschlagen. Wir gehen davon aus, dass der nun angestrebten Verschärfung der SBV eine entsprechende Nutzenanalyse zugrunde liegt, mithin genau nachgesehen wurde, welche Unfälle (gemäss SUST-Ereignisdatenbank) sich durch die jetzt vorgenommenen Verschärfungen hätten vermeiden lassen und /oder



welche Ereignisse einen glimpflicheren Ausgang genommen hätten. Wir bitten um Übersendung der entsprechenden Analyse-Dokumente.

- Einzelne Übergangsbestimmungen deuten darauf hin, dass das BAV offenbar auch eine Art Kostenanalyse durchgeführt haben muss, in der die zusätzlichen Kosten der beabsichtigten Änderungen kalkuliert wurden, seien es die Zusatzkosten für einen Schiffneubau, seien es die Zusatzkosten, die bei einer Schiffsrevision fällig werden. Wir bitten um Übersendung der entsprechenden Analyse-Dokumente.