

Einschreiben - Persönlich
Herr Bundesrat Albert Rösti
Vorsteher des Eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK)
Bundeshaus Nord
CH-3003 Bern



TELEFON: +41 44 309 40 40

TELEFAX: +41 44 309 40 48

VERBAND@FAHRGASTSCHIFF.ORG

29. Januar 2024

Vorgesehene Teilrevision der Schiffbauverordnung (SBV) Aussetzung der Verabschiedung durch den Bundesrat

Sehr geehrter Herr Bundesrat Rösti:

Die SNU – Swiss Nautic Union ist ein **neugegründeter Verband**, der erstmals auf Bundesebene die Interessen der Privaten Fahrgastschifffahrt in der Schweiz vertritt. Für die Private Fahrgastschifffahrt nehmen wir eine ähnliche Rolle wahr, wie der VSSU für die Öffentliche Kursschifffahrt.

Die von uns vertretene Branche besteht aus über 100 **Eigentümer-betrieben**, bodenständigen und heimatverbundenen KMU, die viel zum Erlebnis- und Erholungswert unserer Schweizer Seen beitragen – und durch die Corona-bedingten Umsatzausfälle leider in einer wirtschaftlich sehr angespannten Situation sind und über keinerlei Reserven mehr verfügen.

Heute wenden wir uns an Sie persönlich, da das Ihnen zugeordnete BAV derzeit eine "Teilrevision" der Schiffbauverordnung vorbereitet, die eine EU-Verordnung (ES-TRIN) ohne Not und weitgehend unreflektiert in der Schweizer Schiffbauverordnung übernimmt. Neben einer ganzen Reihe unplausibler Details und Sachmängeln, ist diese Revision geeignet, die wirtschaftliche Existenz der vielen Kleinunternehmer in unserer Branche ernsthaft zu gefährden. Sie bringt alles mit sich, um als **Kleinunternehmervernichtungsgesetz** in die Geschichte der Privaten Fahrgastschifffahrt einzugehen.

Die Hauptproblembereiche des neuen Verordnungsentwurfs dieser SBV-Teilrevision sind die folgenden:

1. **Unzureichender Einbezug der Privaten Fahrgastschifffahrt im Verfahren** der Verordnungsnovellierung. Im Vergleich zur privilegierten Einbeziehung der



Öffentlichen Kursschiffahrt (VSSU) könnte man hier sogar von einer Diskriminierung sprechen.

2. **Unnötiger, vorauseilender Gehorsam gegenüber einer EU-Verordnung** (ESTRIN), die ausschliesslich für Europäische Binnenschiffahrtsstrassen gedacht ist. Solche Binnenschiffahrtsstrasse aber existieren in der Schweiz überhaupt nicht, mit Ausnahme von 4 km (!) Rheinstrecke bei Basel, für die ohnehin die Rheinschiffahrtsordnung gilt.
3. **Überstülpen von gesetzlichen Normen und Bestimmungen**, die für den öffentlichen Verkehr gemäss PBG entwickelt wurden, teilweise noch für den Bahnverkehr, auf private Verkehrsträger im Bereich der Schiffahrt, die keinerlei öffentlichen Verkehr anbieten und nicht dem Personenbeförderungsregal unterliegen. Zur Veranschaulichung: Was sich hier vollzieht ist genauso widersinnig, als wenn private Reisebusse/Cars die Bestimmungen von ÖV-Stadtbussen einhalten müssten.
4. **Fehlgeleitete Zielsetzung** der Revision, die vorgibt die Sicherheit im Schiffsverkehr erhöhen zu wollen, dabei aber Themen adressiert, die bei Schiffsunfällen in der Schweiz (SUST-Ereignisdatenbank) in den letzten 24 Jahren schlichtweg irrelevant waren. Um die tatsächlichen Unfallursachen im Schiffsverkehr auf Schweizer Seen zu bekämpfen, wären dagegen ganz andere Massnahmen erforderlich.
5. **Überregulierung und Überdetaillierung** von Bauvorschriften für Schiffe (Beispiel: *Vorgabe Einbauwinkel von Frontscheiben*) anstatt technologieoffener Vorschriften (Beispiel: *Sicherstellung Blendfreiheit von Frontscheiben*). Die Detailliertheit der Vorschläge bewegt sich auf einem Niveau, wie die berühmt-berüchtigte Vorgabe des Krümmungswinkels von Bananen in der EU (EG-Verordnung 2257/94).
6. **Fehlen einer Kosten-Nutzenrechnung**: Weder wurde bei der Novellierung analysiert, inwieweit die verschärften Vorschriften die Zielsetzung der Sicherheitserhöhung überhaupt erfüllen, noch wurde nachgerechnet, welche Kosten auf die Schiffahrt durch die Verschärfung der Bestimmung zukommen. Im Resultat sind die Verschärfungen deshalb grob unverhältnismässig.

Eine Kosten-/Nutzenrechnung haben wir dagegen vorgenommen (siehe auch Anlage). Dieser lässt sich entnehmen, dass 19 von 22 der vorgesehenen Verschärfungen keinen einzigen Unfall der letzten 24 Jahre verhindert oder abgemildert hätten, der **Nutzen mithin nahezu null** ist. Gleichzeitig sind die Zusatzkosten erheblich, insb. im Bereich der kleineren Schiffe für bis zu 60 Fahrgäste. Für einen Schiffsneubau oder einer massgeblichen Revision können **Zusatzkosten von bis zu 30%** entstehen, die aufgrund der Wettbewerbsintensität nicht an die Fahrgäste weitergegeben werden können. Gleichzeitig treffen die Verschärfungen die Private Fahrgastschiffahrt **bis zu 25-mal so hart**, wie die Öffentliche Kursschiffahrt.



Dass die **Vorgaben des BAV an der Lebenswirklichkeit der Privaten Fahrgastschiffahrt vorbei** gehen, hat derweil leider "Tradition". Wir erinnern in diesem Zusammenhang an die Novellierung der VASm vom 19.02.2020. Seinerzeit war die Schweiz das erste Land europaweit, was die verschärften EU-Abgasbestimmungen für gewerbliche Dieselaggregate ("Stufe V") für die gewerbliche Schifffahrt in Kraft setzte. Dabei konnte kein Motorenhersteller 2020 Schiffsdiesel liefern, die der Stufe V entsprachen. Entsprechende Aggregate wurden erst sukzessive entwickelt. Noch heute, vier Jahre nach Inkraftsetzung des Gesetzes, gibt es nicht in allen Leistungsklassen entsprechende Aggregate. Zudem haben sich die Kosten eines Austauschmotors defakto verdoppelt. In der Konsequenz führte das dazu, dass Altaggregate, die eigentlich ausgetauscht gehören, immer weiter repariert werden und somit viel länger in Betrieb bleiben als das technisch sinnvoll wäre.

Genau das gleiche droht nun bei der Verabschiedung der neuen Schiffbauverordnung. Das BAV würde durch die neue Schiffbauverordnung das Gegenteil von dem erreichen, was angeblich beabsichtigt wird.

Vor diesem Hintergrund bitten wir Sie, sehr geehrter Herr Bundesrat,

- die **Verabschiedung der Teilrevision** der SBV im Bundesrat **zu stoppen**, ersatzweise **zu sistieren**, bis den oben genannten Problembereichen 1 bis 6 ausreichend Rechnung getragen wurde;
- ersatzweise die revidierte SBV **ausschliesslich für diejenigen Schiffe in Kraft zu setzen, die im Öffentlichen Verkehr eingesetzt werden**, sprich dem Personenbeförderungsregal gemäss PBG unterliegen.

Dass für den öffentlichen Verkehr andere Bestimmungen gelten als für den privaten gewerblichen Verkehr, ist auch bei anderen Verkehrsmitteln (Beispiel Stadtbuss vs. Reisebus) gang und gäbe. Es wäre an der Zeit, dies auch bei Schiffen zu realisieren, zumal die meisten der Privaten Fahrgastschiffe von Abmessungen und Transportkapazität durchaus mit Reisebussen zu vergleichen sind.

Details zu den oben genannten Punkten finden Sie in **anliegendem SNU-Positionspapier**. Für weitergehende Erläuterungen stehen wir jederzeit gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

Dr. Ulrich Oppelt
Präsident & Aktuar
Mob. +41 (79) 502 40 40

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



PS: Leider wurde unser Verband erst gegründet als die Vernehmlassung zur Teilrevision der SBV bereits abgeschlossen war. Unmittelbar nach Gründung des Verbands am 23.10.23 haben wir Kontakt mit dem BAV aufgenommen und die oben genannten Problembereiche mehrfach beim BAV adressiert, ohne leider bis heute eine Antwort bekommen zu haben. Zuletzt haben wir am 22.12.23 ein Auskunftersuchen gemäss BGÖ gestellt (zugestellt 27.12.23). Auch dieses ist bis heute weitgehend unbeantwortet. Offenbar wird hier auf Zeit gespielt.

Anlage: SNU-Positionspapier (Präsentation) zur SBV-Teilrevision