

An den  
Bundesrat der  
Schweizerischen Eidgenossenschaft  
Bundeshaus West  
CH- 3003 Bern



TELEFON: +41 44 309 40 40

TELEFAX: +41 44 309 40 48

VERBAND@FAHRGASTSCHIFF.ORG

16. Feb. 2024

## "Gleichstellung der Privaten Fahrgastschifffahrt" Petition gemäss Art. 33 der Bundesverfassung

Sehr geehrte Damen und Herren Bundesräte:

Hiermit stellen wir den Antrag die Verantwortlichkeiten für die "Private Fahrgastschifffahrt" analog zu vergleichbaren gewerblichen Verkehrsmitteln der Personenbeförderung, die dem nicht-öffentlichen Verkehr dienen, zu organisieren. Dies bedeutet mithin eine **Gleichstellung** der Privaten Fahrgastschifffahrt beispielsweise mit Privaten Reisebussen bzw. Privaten Chauffeur-/Limousinendiensten.

Um dies zu erreichen, sind nur **geringfügige Änderungen an zwei Verordnungen** erforderlich. Die "*Verordnung über Bau und Betrieb von Schiffen und Anlagen öffentlicher Schifffahrtsunternehmen*" (Schiffbauverordnung, SBV) ist zu beschränken auf den Öffentlichen Verkehr, d. h. die eidgenössisch konzessionierte Kursschifffahrt, für die sie gemäss Bezeichnung ja auch gedacht ist. Zum Ausgleich sind die bereits bestehenden Bauvorschriften aus der "*Verordnung über die Schifffahrt auf schweizerischen Gewässern*" (Binnenschifffahrtsverordnung, BSV) auch für die privaten Fahrgastschiffe in Kraft zu setzen. Entsprechende Querverweise auf die SBV sind zu streichen.

In dem Zusammenhang sei daran erinnert, dass auch die Bauvorschriften für gewerbliche Güterschiffe bereits durch die BSV geregelt werden, insofern würde durch unseren Antrag auch eine wünschenswerte Gleichbehandlung von Privater Fahrgastschifffahrt und Privater Güterschifffahrt erfolgen.

Im Einzelnen und konkret stellen wir hierzu die **nachfolgenden Anträge**:



I. **Art 1 der SBV – Schiffbauverordnung** vom 14.03.1994 (Stand 1.02.2021) sei wie folgt zu ändern (gelb = neu; rot = Entfall)::

Art. 1 Gegenstand:

- 1) Diese Verordnung regelt den Bau und Betrieb **ausschliesslich** von **Kurs**schiffen und Infrastrukturanlagen öffentlicher Schifffahrtsunternehmen.
- 2) Für den Bau, die Ausrüstung und den Betrieb von **Privaten** Fahrgastschiffen, **die nicht dem Personenbeförderungsregal gemäss Personenbeförderungsgesetz (PBG) unterliegen**,  ~~sind die vorliegende Schiffbauverordnung von Schifffahrtsunternehmen ohne eidgenössische Konzession gelten nur die Artikel 5–14, 17–19, 21–40, 43, 44 Absätze 1–3, 45 Absätze 1 und 2, 45a, 46, 47, 48 Absatz 1, 49–51, 57 und 57a~~ und die dazugehörigen Ausführungsbestimmungen des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) **nicht anzuwenden**.
- 3) Für den Bau, die Ausrüstung und den Betrieb von Schiffen für den gewerbsmässigen Transport von höchstens zwölf Fahrgästen, **die nicht dem Personenbeförderungsregal gemäss PBG unterliegen**,  ~~sind die vorliegende Schiffbauverordnung gelten nur die Artikel 22, 27 Absätze 1 und 2, 28–36, 38 und 39~~ und die dazugehörigen Ausführungsbestimmungen des Departements **nicht anzuwenden**.  ~~sowie die Artikel 107–114, 124 und 131–140a der Binnenschifffahrtsverordnung vom 8. November 1978.~~
- 4) Vorbehalten bleiben **die Baubestimmungen gemäss Artikel 115–141 sowie Artikel 148 der Binnenschifffahrtsverordnung vom 8. November 1978 sowie** internationale Vereinbarungen und die darauf beruhenden Vorschriften.

II. **Art 148 der BSV – Binnenschifffahrtsverordnung** vom 8.11.1978 (Stand 1.02.2022) sei wie folgt zu ändern (gelb = neu; rot = Entfall):

Art. 148 Gegenstand:

- 1) Für den Bau und die Ausrüstung von ~~Fahrgast~~**Kurs**schiffen **eidgenössisch konzessionierter Schifffahrtsunternehmen** gelten die Bestimmungen der Schiffbauverordnung vom 14. März 1994.
- 2) **Für den Bau und die Ausrüstung von Fahrgastschiffen, die nicht dem Personenbeförderungsregal des PBG unterliegen, gelten die Artikel 107–141.**
- 3) Für Schiffe für den gewerbsmässigen Transport von höchstens zwölf Fahrgästen gelten die Artikel 107–114, **117–121, 123–124** und 131–140a. ~~Darüber hinaus gelten die Anforderungen nach Artikel 1 Absatz 3 der Schiffbauverordnung.~~



- 4) Abweichend von Absatz 3 müssen Schiffe für den gewerbsmässigen Transport von höchstens zwölf Fahrgästen die Bestimmungen ~~des Artikels 27 Absätze 1 und 2 der Schiffbauverordnung und~~ des Artikels 138 nicht erfüllen, sofern für jeden zugelassenen Fahrgast an Bord ein Einzelrettungsmittel mitgeführt sowie ein Platz in einem Sammelrettungsmittel für den Einstieg an Bord vorgesehen wird. Die Anforderungen an das Rettungsmaterial richten sich nach der Schiffbauverordnung vom 14. März 1994 und den dazugehörigen Ausführungsbestimmungen des Departementes.
- 5) Güterschiffe, welche überwiegend zum gewerbsmässigen Transport von mehr als zwölf Personen und nur vereinzelt zum Transport von Gütern verwendet werden, **aber nicht dem Personenbeförderungsregal des PBG unterliegen, gelten die Artikel 107–141.** ~~müssen den Bestimmungen der Schiffbauverordnung vom 14. März 1994 und den dazugehörigen Ausführungsbestimmungen des Departementes entsprechen.~~ Im Schiffsausweis sind sie als Fahrgastschiffe zu kennzeichnen.
- 6) Unternehmen, die Schiffe nach Absatz 5 betreiben, müssen über ein Notfallkonzept verfügen, das sicherstellt, dass die Personen an Bord bei einem Ereignis auf einem Schiff rechtzeitig in Sicherheit gebracht werden können. Sind zur Umsetzung des Notfallkonzeptes Ereignisdienste erforderlich, so muss das Notfallkonzept mit diesen vereinbart werden.

#### Zum Hintergrund:

Die Passagierschifffahrt auf Schweizer Binnengewässern lässt sich in zwei sehr unterschiedliche Sektoren unterteilen:

- Die **Öffentliche Kursschifffahrt**, für die ausschliesslich eidgenössisch konzessionierte oder bewilligte Schiffe eingesetzt werden, die nach Fahrplan fahren. Sie ist Teil des Öffentlichen Verkehrs mit den damit verbundenen Auflagen (u. a. Fahrplanerfüllungspflicht, Kontrahierungspflicht).
- Die **Private Fahrgastschifffahrt**, die Charter- sowie Rundfahrten für geschlossene Reisegruppen anbietet und deshalb weder einer eidgenössischen Konzession noch einer kantonalen Bewilligung gemäss PBG unterliegt. Sie ist deshalb auch nicht Teil des Öffentlichen Verkehrs. Innerhalb der Privaten Fahrgastschifffahrt unterscheidet der Gesetzgeber noch zwischen Fahrgastschiffen, die für mehr als 12 Personen zugelassen sind, und Schiffen, die für den gewerbsmässigen Personentransport von maximal 12 Passagieren, bestimmt sind.

Die skizzierte Ausgangslage ist somit 100% vergleichbar mit der Situation beim Verkehrsträger Strasse. Auch dort wird unterschieden zwischen öffentlichem Verkehr (Tram, Trolleybus, Stadtbus) und privater gewerblicher Personenbeförderung (Reisebusse/Cars, Chauffeur-/ Limousinendienste).



Die Unterschiede und deren Auswirkungen sind in den folgenden Grafiken veranschaulicht.

VERGLEICH: DIE ZWEI SÄULEN DER SCHWEIZER PASSAGIERSCHIFFFAHRT WEISEN SEHR UNTERSCHIEDLICHE CHARAKTERISTIKA AUF	
<b>Öffentliche Kursschiffahrt</b>	<b>Private Fahrgastschiffahrt</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• 24 Grossunternehmen, zumeist von angestellten Managern geführt</li> <li>• Schwerpunkt auf öffentlichen Verkehr (u.a. Kontrahierungszwang, Fahrplannerfüllungszwang) und teilweise staatlich subventioniert</li> <li>• Mittlere bis grosse Schiffe (über 60 Passagiere), im Schnitt 25 Jahren alt*</li> <li>• Typische Betriebsstunden je Schiff und Jahr weit über 2'000 Stunden</li> <li>• Starke Privilegierung auf dem See (Vorrang, Stegbenutzung, Geschwindigkeit) ebenso wie in der Politik (starke Einflussnahme des VSSU)</li> <li>• Quasi unbegrenzte finanzielle Mittel, da im Zweifel die öffentliche Hand einspringt</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ca. 100 Klein-/Mittelunternehmen (KMU), zumeist Eigentümer-geführt</li> <li>• Ausschliesslich privater Verkehr, d. h. Charter- bzw. Rundfahrten ("Sonderfahrten") für vorab bekannte Gruppen</li> <li>• Vor allem kleine Schiffe bis 60 Passagiere, im Schnitt über 40 Jahre alt ("Klasse D")</li> <li>• Typische Betriebsstunden je Schiff und Jahr in der Regel unter 500 Stunden</li> <li>• Starke Diskriminierung auf dem See (Vorrang, Stegbenutzung, ...) ebenso wie in der Politik (bis dato keinerlei Verband oder Lobby)</li> <li>• Kritische ökonomische Situation nach 2 Jahren Corona-Einschränkungen</li> </ul>
<small>* "Technisches Alter" seit Bau bzw. letzter Gross-Revision</small>	
<small>SNU-TEILREVISIONSBV-POSITIONSPAPIER-2024-01-29 © SNU 2024</small>	
- 5 -	
<small>SNU – SWISS NAUTIC UNION</small>	

RESULTAT: DIE GESCHÄFTSMODELLE BEIDER SEKTOREN SIND STARK UNTERSCHIEDLICH – UND DAMIT AUCH DIE "ECONOMICS"		
	<b>Öffentliche Kursschiffahrt</b>	<b>Private Fahrgastschiffahrt</b>
<b>Modell des Betriebs</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Häufige Stopps und Fahrgastwechsel – analog zu einem <b>Stadtbus/Tram</b></li> <li>• Geringer Anteil Leerfahrten im Kursbetrieb</li> <li>• "Narrensicherheit" für jede Art von Passagier, da alle mitgenommen werden müssen, unabhängig von Mobilität oder Zurechnungsfähigkeit</li> <li>• Keine Sicherheitseinweisung, da Fahrgäste zu kurz an Bord und nicht gleichzeitig zusteigen (wie im Zug)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Seltene Stopps und Fahrgastwechsel – analog zu einem <b>Reisebus</b></li> <li>• Viele Leerfahrten (An-/Abfahrten ohne Passagiere)</li> <li>• Der Betreiber kann Gäste ablehnen, wenn er für deren Sicherheit oder Komfort nicht ausreichend garantieren kann (analog Hausrecht im Restaurant)</li> <li>• Sicherheitsinstruktion zu Beginn der Fahrt teilweise üblich (analog Flugzeug)</li> </ul>
<b>Ökonomische Auswirkungen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Investitionen in die Schiffe amortisieren sich bis zu 24-mal schneller als bei einem Fahrgastschiff, da ... <ul style="list-style-type: none"> <li>– die Schiffe viel grösser sind,</li> <li>– mehr Betriebsstunden pro Jahr anfallen,</li> <li>– und wenig (unproduktive) Leerfahrten stattfinden.</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Investitionen in die Schiffe amortisieren sich bis zu 24-mal langsamer als bei einem Kursschiff, da ... <ul style="list-style-type: none"> <li>– die Schiffe deutlich kleiner sind,</li> <li>– weniger Betriebsstunden pro Jahr anfallen,</li> <li>– und davon noch die Hälfte ohne Fahrgäste sind (d. h. unproduktiv).</li> </ul> </li> </ul>
<small>SNU-TEILREVISIONSBV-POSITIONSPAPIER-2024-01-29 © SNU 2024</small>		
- 6 -		
<small>SNU – SWISS NAUTIC UNION</small>		



## Zur Begründung:

### 1) Beseitigung Asymmetrie und Unverhältnismässigkeit

Beim **Verkehrsträger Strasse** ist das Bundesamt für Verkehr (BAV) lediglich zuständig für die im öffentlichen Verkehr eingesetzten Verkehrsmittel. Diese unterliegen besonderen Baubestimmungen, die durch das BAV selbst kontrolliert/geprüft werden. Zudem werden die Betreiber durch das BAV subventioniert/finanziert, indem gewisse Verkehrsdienstleistungen bestellt werden. Das BAV ist hingegen nicht zuständig für spezifische Bauvorgaben für die privaten Reisebusse oder Chauffeurdienste und kontrolliert diese Verkehrsmittel auch nicht. Die Kontrolle dieser Verkehrsmittel obliegt allein den Kantonen.

Beim **Verkehrsträger Schiff** ist die Situation derzeit eine andere. Dort macht das BAV mittels der SBV, die eigentlich/ursprünglich nur für den öffentlichen Verkehr gedacht war, den privaten gewerblichen Personenbeförderungsunternehmen sehr spezifische und massive Bauvorschriften, ohne dass diese Vorschriften sachlich begründet wären. Vielmehr stellen die Bauvorschriften der SBV sogar eine grobe **Unverhältnismässigkeit** dar, da quasi identische Folgekosten bei der Privaten Fahrgastschiffahrt durch viel kleinere und seltener eingesetzte Schiffe amortisiert werden müssen als bei der Öffentlichen Kursschiffahrt.

### 2) Nutzung Analogie zwischen Fahrgastschiff und Reisebus

Die privaten Fahrgastschiffe transportieren typischerweise zwischen 6 und 60 Passagiere und sind zwischen 8 und 20 m lang. Die grösseren Schiffe sind somit **von Beförderungskapazität und Grösse vergleichbar mit einem Reisebus**. Allerdings fahren die privaten Fahrgastschiffe maximal 20 km/h schnell gegenüber 80 km/h bei Reisebussen. Sie sind deshalb schon aufgrund der niedrigen Geschwindigkeit weniger exponiert für Unfälle und selbst im Falle des Unfalls sind bezogen auf den einzelnen Fahrgast geringere kinetische Kräfte zu beherrschen und somit das Verletzungsrisiko niedriger.

Eine weitere **Analogie** zwischen privaten Fahrgastschiffen und Reisebussen besteht beim **Geschäftsmodell sowie dem Fahrprofil**. Die Fahrten dauern in der Regel mehrere Stunden und die Passagiere steigen nur einmal ein und einmal aus. Diese geschlossene Reisegruppe kann vom Schiffsführer bzw. Reisebuschauffeur jederzeit in Sicherheitsbelangen instruiert werden. Der Schiffsführer kann ebenso wie der Reisebuschauffeur beim Einsteigen der Passagiere und Verstauen von Gepäck behilflich sein, da kein Fahrplandruck besteht und bei Beginn und Ende der Reise eh ein längerer Stopp eingeplant ist. Der Schiffsführer bzw. Reisebuschauffeur hat zudem beim Einstieg alle Fahrgäste im Blick und kann im Zweifel von seine Hausrecht Gebrauch machen und Passagiere ablehnen.



### 3) Abgrenzung zum Öffentlichen Verkehr

Ganz anders im öffentlichen Verkehr: Egal, ob bei Tram, Stadtbus oder Kursschiff: Es muss dort in Betracht gezogen werden, dass die Passagiere permanent wechseln und ggf. nur für wenige Stationen/Minuten an Bord sind. Der Schiffsführer oder Tram-/Stadtbuschauffeur darf hier nicht seinen Fahrstand verlassen und Passagieren helfen. Die einzelnen Stopps an den Haltestellen dauern nur wenige Sekunden (Tram/Stadtbus) oder 1-2 Minuten (Kurschiff). Sicherheitsinstruktionen machen wegen der häufigen Fahrgastwechsel keinen Sinn, weswegen die Sicherheitsanforderungen an das Verkehrsmittel erhöht sind. Zudem besteht Kontrahierungszwang und man hat die Passagiere nicht permanent im Auge, so dass die Verkehrsmittel in gewisser Hinsicht auch Chaoten-sicher sein müssen.

Vor dem Hintergrund dieser Fakten ist es nicht nachvollziehbar, sachfremd und unverhältnismässig, wenn an das private Verkehrsmittel Fahrgastschiff mittels SBV Sicherheitsanforderungen des Öffentlichen Verkehrs gestellt werden. Ebenso wie die öffentlichen Verkehrsmittel Kursschiff, Bahn, Tram und Stadtbus eine Art Gleichbehandlung vor dem Gesetz erfahren, ist dies für die privaten gewerblichen Verkehrsmittel Fahrgastschiff, Reisebus bzw. Fahrgastschiff bis 12 Personen, Chauffeurlimousine auch angezeigt.

### 4) Bereinigung von Logikbrüchen in der Gesetzgebung

Die vorgenannten Überlegungen gelten umso mehr als in BSV Art. 107–147 bereits umfangreiche Bestimmungen zum Bau und Ausrüstung von Vergnügungsschiffen und Güterschiffen enthalten sind. Als Vergnügungsschiffe gemäss BSV gelten dabei zum einen Privatboote, die vor dem 1.05.2021 immatrikuliert wurden und seitdem als Sportboote bezeichnet werden. Zum anderen gelten aber auch Fahrgastschiffe als Vergnügungsschiffe. Je nach Grösse sind aber andere Bestimmungen massgeblich. Siehe folgende Übersicht.

Relevante Baubestimmungen für Schiffe - IST		
Bootskategorie	Relevante Artikel	
	BSV	SBV
Sportboote (gemäss EU, ab 1.05.2021)	107-109; 130-134	
Vergnügungsschiffe	107-141	5-14; 17-19; 21-40
- Privatboote vor 1.05.21	107-141	
- Gewerbsmässige Personenbeförderung bis 12	107-114; 124; 131-140	22; 27-36; 38-39
- Fahrgastschiffe (über 12 Personen)		5-14; 17-19; 21-40
Kursschiffe		1-40;
Güterschiffe	107-134; 142-147	

Wie schon diese Übersicht zeigt, herrscht derzeit eine **fehlende Systematik** darüber, welche Baunormen aus welcher Verordnung für welche Schiffe gelten – und im Falle der gewerbsmässigen Personenbeförderung bis 12 Personen sogar eine irreführende Überlappung.



Wenn es aber möglich ist, die spezifischen Anforderungen an private Güterschiffe mit lediglich 6 zusätzlichen Artikeln (142-147) in der BSV abzuhandeln, so sollte das auch für private Fahrgastschiffe möglich sein.

### 5) Verzicht auf SBV für Fahrgastschiffe leicht möglich

Wirft man nun noch einen Blick auf die reglungsbedürftigen Themen (siehe nachfolgende Übersicht), so kann man erkennen, dass es zu quasi jedem Artikel der SBV einen themenidentischen Artikel in der BSV gibt.

Vergleich Baubestimmungen BSV - SBV			
Pos.	Thema	Relevante Artikel	
		BSV	SBV
1	Ladung/Personenzahl/Tragfähigkeit	7, 138a	23
2	Schwimmfähigkeit	138	26
3	Freibord	113, 136, 144	25
4	Sicherheitsabstand	145	25
5	Stabilität	114, 137, 143a	24
6	Bullaugen	116	
7	Schotte	117	27
8	Notaustsiede/Fluchtwege	118	34
9	Verkehrswege/Fussböden/Verkleidungen	119	35
10	Brandschutz		36
11	Lenzanlagen	120, 147	31
12	Maschinen	121	29
13	Abgasleitungen	122	
14	Brennstoffanlagen	123	29
15	Andere Anlagen (Gas, Dampf, ...)	124, 129	7, 32
16	Besondere Energieträger		29a
17	Elektrische Anlagen	125, 126	7
18	Ruder & Steueranlagen	127, 128, 140	28, 30
19	Mindestausrüstung, Brandbekämpfung	132	39
20	Wendeanzeiger, Radar, SatNav	133	
21	Rettungsmittel	134, 147a	40
22	Antriebsleistung	139	
23	Einsenkungsmarken	143	
24	Schiffskörper	146	33
25	Anker	146a	38

Lediglich in den Themengebieten "Brandschutz" und "Besondere Energieträger" fehlen Bestimmungen in der BSV. Diese müsste man etwaig ergänzen. Ansonsten beinhaltet



bereits die BSV ein volles Instrumentarium an Bestimmungen, wie gewerbliche Schiffe sicher gebaut werden können und sollen. Einer gesonderten Schiffbauverordnung für private Fahrgastschiffe bedarf es somit gar nicht. Es sei erneut daran erinnert, dass es auch für die Güterschifffahrt keine gesonderte Schiffbauverordnung gibt, sondern lediglich die Bestimmungen aus der BSV Anwendung finden.

### **Zusammenfassung**

Dass das BAV sich beim Öffentlichen Verkehr auf die Details konzentriert, mag aus vielerlei Gründen Sinn machen, zumal das BAV hier häufig Legislative, Exekutive, Kunde und Finanzier in einer Person ist.

Im privaten gewerblichen Verkehr, der nicht den Bestimmungen des Personenbeförderungsgesetzes (PBG) unterliegt, ist eine solch überbordende Rolle abzulehnen, weil dies die Verhältnismässigkeit verletzt und zu Wettbewerbsverzerrungen führt. Was sich bei Reisebussen und Chauffeur-Dienstleitungen über viele Jahre bewährt hat, sollte entsprechend auch für die Private Fahrgastschifffahrt zur Norm werden.

Aus den genannten Gründen bitten wir der Petition stattzugeben.

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