

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

6. Februar 2024

"Via Secura für die Öffentliche Kursschiffahrt" **Petition zur Änderung des Art 53 der Binnenschiffahrtsverordnung (BSV)**

Sehr geehrte Damen und Herren Bundesräte:

Hiermit stellen wir den Antrag, die "Verordnung über die Schifffahrt auf schweizerischen Gewässern" (Binnenschiffahrtsverordnung, BSV) in **Art. 53 "Fahrten in Uferzone", Absatz 1**, wie folgt zu ändern:

Derzeitige Fassung des Absatz 1, Art 53 (rot = beabsichtigte Streichung):

Motorschiffe, ausgenommen **Kursschiffe, die nach dem offiziellen Fahrplan verkehren**, Schiffe der Polizei, des BAZG und der Rettungskräfte dürfen:

- a. die innere Uferzone nur befahren, um an- oder abzulegen, stillzuliegen oder Engstellen zu durchfahren; sie nehmen dabei den kürzesten Weg;
- b. in der inneren und äusseren Uferzone nicht schneller fahren als 10 km/h.

Neue Fassung des Absatz 1, Art 53:

Motorschiffe, ausgenommen Schiffe der Polizei, des BAZG und der Rettungskräfte dürfen:

- a. die innere Uferzone nur befahren, um an- oder abzulegen, stillzuliegen oder Engstellen zu durchfahren; sie nehmen dabei den kürzesten Weg;
- b. in der inneren und äusseren Uferzone nicht schneller fahren als 10 km/h.

Was wir hiermit beantragen, ist somit, das nicht mehr zeitgemässe und unbegründete Privileg der Öffentliche Kursschiffahrt, sich nicht an die für alle anderen Motorschiffe übliche Geschwindigkeits- und Anfahrtsregeln halten zu müssen, aufzuheben – und damit einen erheblichen Sicherheitsgewinn auf Schweizer Seen zu realisieren.



Erläuterung des Hintergrunds:

Öffentliche Kursschiffe, von Gesetzes wegen als "eidgenössisch konzessionierte Fahrgastschiffe" bezeichnet, sind ein Teil des Öffentlichen Verkehrs in der Schweiz und transportieren zu einem weit überwiegenden Teil Touristen auf Schweizer Seen. Diese Schiffe verkehren primär (aber nicht ausschliesslich) auf festgelegten Routen und nach Fahrplan, woraus sich der Begriff Kursschiff herleitet.

Öffentliche Kursschiffe sind in der Regel 20 m bis 60 m lang und fahren – abhängig von der Schiffslänge – mit Maximalgeschwindigkeiten zwischen 20 km/h und 35 km/h. Gemäss derzeitigem Zulassungsverfahren des Bundesamts für Verkehr (BAV) dürfen solche Schiffe bei Maximalgeschwindigkeit und Notbremsung einen maximalen Stoppweg von 3.5 Schiffslängen haben. Nachdem einige (insbesondere neuere) Kursschiffe jüngst Probleme hatten, diesen Stoppweg einzuhalten, soll der erlaubte Stoppweg mit der aktuell zur Verabschiedung im Bundesrat anstehenden Revision der Schiffbauverordnung auf 6.0 Schiffslängen vergrössert werden. Je nach Schiffslänge handelt es sich dann um einen erlaubten Stoppweg zwischen 120 m und 360 m.

Ähnlich wie bei einem Auto verlängert sich der Stoppweg eines Schiffes im Quadrat zur Geschwindigkeit. Benötigt ein Schiff bei 10 km/h beispielsweise 30 m Stoppweg, so sind es bei 20 km/h schon 120 m. Anders als bei einem Auto wird bei einem Schiff zur Notbremsung keine klassische "Bremsen" sondern maximaler Rückwärtsschub der Antriebsanlage eingesetzt. Hierbei gilt: Je stärker der Motor des Schiffes, desto kürzer der Stoppweg.

Vorgeblich aufgrund der "Fahrplanerfüllungspflicht" geniessen die Öffentlichen Kurschiffe derzeit verschiedene Privilegien gegenüber allen anderen Verkehrsteilnehmern auf dem See. So sind sie unter anderem befreit von jedweder Geschwindigkeitsbegrenzung in der 300 m Uferzone (wo alle anderen Schiffe maximal 10 km/h fahren dürfen) und dürfen dort auch in sehr flachen Winkeln (z. B. 20°) die Stege anfahren, anstatt im 90° Winkel ("auf kürzestem Weg"), wie alle anderen Schiffe.

Dies führt dazu, dass Öffentlichen Kursschiffe regelmässig mit über 20 km/h in der 300 m Uferzone unterwegs sind und einen vergleichsweise langen Anfahrtsweg in Ufernähe (und damit auch in der Nähe von Untiefen) haben und erst relativ knapp vor Erreichen des Stegs das Stoppmanöver einleiten. Sollte es bei dieser Anfahrtroutine zu einem unvorhergesehenen Problem kommen (z. B. Schwimmer vor Steg entdeckt, Ausfall von Ruder- oder Motorsteuerung, Bedienungsfehler der Besatzung), so verbleibt nur ein geringer Zeitpuffer, um Notmassnahmen einzuleiten. Zudem sind die Freiheitsgrade für Notmassnahmen eingeschränkt, da beispielsweise für ein Ausweichmanöver nur eine Seite übrigbleibt (zum See hin). Hinzu kommt, dass bei einem harten Ausweichmanöver zum See hin, das Heck des Schiffes zum Ufer hin ausschwenkt ("Derivation") und bei geringer Wassertiefe so eine Grundberührung entstehen kann.



Begründung der Petition

1) Sicherheitszuwachs durch Reduktion Kollisionen mit Uferanlagen

Die NEDB – Nationale Ereignisdatenbank ist das amtliche Verzeichnis aller Störungen sowie Unfälle im Öffentlichen Verkehr in der Schweiz. Dieser Datenbank ist für den Schiffsverkehr zu entnehmen, dass in den letzten 24 Jahren rund 80% aller gemeldeten Ereignisse Unfälle waren. Unter den Unfällen wiederum stellen Kollisionen ("Zusammenstösse" gemäss Datenbank) die dominante Unfallart dar, mit rund 3/4 der Unfälle. Innerhalb der Kollisionen wiederum ist die Kollision mit Uferanlagen ("Zusammenstösse Schiff mit Gegenständen oder Bauten") mit 50% das häufigste Ereignis. Durchgerechnet stellen Uferkollisionen somit 30% aller Ereignisse dar. Viel gravierender aber ist, dass Kollisionen mit Uferanlagen für über die Hälfte aller Personenschäden und 60% der Sachschäden der letzten 24 Jahre verantwortlich sind. Die Details der NEDB sind in anliegender Präsentation dargestellt, wobei die Begriffe gegenüber der NEDB leicht verändert wurden, um eine bessere Verständlichkeit herzustellen.

Zu jedem Unfall mit Personenschaden erstellt die SUST – Schweizerische Sicherheitsuntersuchungsstelle einen Unfallbericht. Diesen Unfallberichten ist als Unfallmuster zu entnehmen, dass es beim Anfahren von Stegen – sei es aufgrund unvorhergesehener externer Ereignisse, sei es aufgrund technischer Gründe, sei es aufgrund Fehlbedienung der Besatzung – zu Problemen kommen kann, die in der Folge zu einer Kollision mit Ufer oder Grund führen. Als gemeinsames Muster lässt sich hierbei feststellen, dass es in der Regel zu einer Verkettung von Unfalltreibern kommt:

1. Natürliche Reaktionszeit der Besatzung, bis Problem erkannt und Gegenmassnahmen eingeleitet werden können, dadurch verzögertes Einleiten des Stopp- oder Ausweichmanövers (Je 10 Sekunden Reaktionszeit bewegt sich das Schiff bei 20 km/h rund 55 Meter weiter)
2. Aufgrund hoher Geschwindigkeit (über 20 km/h) in Ufer-/Stegnähe mindestens 4-mal so langer Stopp- oder Ausweichweg wie bei Einhalten der 10 km/h Grenze.
3. Je nach Schiff zusätzlich noch verlängerte Stoppwege im Falle von Untermotorisierung (d. h. nicht genügend Rückwärtsschub).

Die Kollision mit Ufer oder Steg ist dann in vielen Fällen unvermeidlich. Es ist offensichtlich, dass es einen massiven Sicherheitszuwachs geben würde, wenn man nur eines der Verkettungsglieder aufhebt, also beispielsweise:

1. Mehr Reaktionszeit schaffen für den Schiffsführer, erreichbar durch niedrigere Fahrgeschwindigkeit



2. Den Stoppweg auf $\frac{1}{4}$ reduzieren durch Halbierung der Geschwindigkeit in der 300 m Zone (10 km/h SOLL gegenüber 20 km/h IST)

3. Den Stoppweg verkürzen durch stärkere Dimensionierung der Schiffsmotorisierung

Da Nummer 3 bei Bestandsschiffen nur schwer bzw. sehr teuer zu realisieren ist, bleibt als praktikable Massnahme nur 1) bzw. 2). Diese sind überaus leicht zu realisieren. Es bedarf hierzu nur einer minimalen Änderung in der BSV, wie in dieser Petition vorgeschlagen.

2) Sicherheitszuwachs auch bei anderen Kollisionen und Grundberührung

Neben dem Kernbereich der Kollision mit Uferanlagen, würden durch die vorgeschlagene Massnahme auch andere Unfallarten reduziert bzw. abgemildert. So finden die allermeisten Grundberührungen auch innerhalb der 300 m Zone statt. Gleiches gilt für Kollisionen mit Personen (d. h. Schwimmern) sowie für Kollisionen mit anderen Schiffen, die häufig in Steg- bzw. Hafennähe passieren. Es ist vermutlich nicht zu hoch gegriffen, auch hier von einer Reduktion der Ereignisse um 50% zu sprechen. Dies wurde von uns jedoch nicht detailliert untersucht bzw. quantifiziert.

3) Zusätzlich positive Umweltaspekte

Das Fahren mit grossen und schweren Schiffen verursacht einen hohen Wellenschlag, der regelmässig in der Nachbarschaft von Steganlagen zu beträchtlichen Schäden an den Uferanlagen sowie der Uferbepflanzung führt. Deswegen werden diese Schiffe auch schon bei geringen Hochwasserlagen aus dem Verkehr gezogen.

Zudem beschädigt der Wellenschlag der Kursschiffe regelmässig andere Schiffe, die in der Nähe eines Kursschiffstegs etwaig am Ufer parkiert sind und/oder die Dalben, an denen diese Schiffe befestigt sind.

Aufgrund des Wellenschlags dürfen alle anderen Schiffe auch nur im rechten Winkel zum Ufer fahren ("auf dem kürzesten Weg") und mit maximal 10 km/h.

4) Ökonomische Aspekte

Weiterhin wäre ein Betrieb der Kursschiffahrt mit reduzierten Geschwindigkeiten auch noch ökonomisch sinnvoll, denn mit Verdopplung der Geschwindigkeit vervierfacht sich auch der Dieserverbrauch.

Zudem stellt die Quasi-Vollbremsung, die durch die derzeitige Anfahrpraxis vor jedem Steg erfolgt, sowie die Quasi-Vollbeschleunigung nach Verlassen des Stegs, eine starke Belastung der Antriebseinheit der Schiffe dar und führt zu hohem Verschleiss an Motoren und Getrieben. Dies ist quasi so, als würde ein Autofahrer an jeder Ampel einen Kavalierstart hinlegen (und bei der nächsten Ampel eine Vollbremsung).



Leider scheinen diese ökonomischen Argumente bei einer Reihe Öffentlicher Kursschiffbetreiber keine Rolle zu spielen, was wohl daran liegen mag, dass dort Gewinnerzielung nicht im Vordergrund der Überlegungen steht und im Zweifel der Staat (sprich: der Steuerzahler) für Verluste aufkommt.

5) Irrelevanz des Fahrplanerfüllungszwangs

Das Hauptargument der öffentlichen Kursschiffahrt für das Aufrechterhalten des Geschwindigkeitsprivileg ist die Behauptung, man müsse einen Fahrplan erfüllen.

Zum einen ist dieses Argument schon in sich widersinnig, weil der Fahrplan durch die Schiffsbetreiber ja selbst festgelegt wird. Die Betreiber könnten jederzeit einen Fahrplan festlegen, der zwischen zwei Schiffsstationen etwas mehr Zeit lässt. Wie die Kalkulation in der Anlage zeigt, würde eine Beachtung des Art. 53 lediglich einen Zeitverlust von maximal 1-2 Minuten je Schiffsstation bedeuten. Bezogen auf eine typische Tour, wie zum Beispiel eine ZSG-Fahrt von Zürich nach Rapperswil, ergibt sich eine Fahrzeitverlängerung von in Summe lediglich 10 Minuten, d.h. von 2 Stunden auf 2:10 Stunden. Da die Schiffe weit überwiegend sowieso von Touristen benutzt werden, ist nicht ersichtlich, warum eine solche Verzögerung den Fahrgästen nicht zugemutet werden könne.

Auch der Hinweis auf eine Verzahnung mit dem Öffentlichen Verkehr ist ein Scheinargument. Die wenigsten Schiffsstege liegen unmittelbar an einer ÖV-Haltestelle für Bus oder Bahn. Fahrgäste, für die das Thema Beförderungsgeschwindigkeit essenziell ist (z. B. Berufspendler), verirren sich sowieso nur in den seltensten Fällen auf ein Kursschiff und nutzen stattdessen viel eher die in der Regel parallel zum See laufenden Bahnverbindungen.

Es drängt sich hier vielmehr der Eindruck aus, dass der vorgebliche Fahrplanerfüllungszwang und die hierfür eingeforderten Privilegien (Vorrang an Stegen, Geschwindigkeit in 300 m Zone, Anfahrtswinkel) lediglich eine **aus der Zeit gefallene heilige Kuh** der Öffentlichen Kursschiffahrt darstellen. Man möge sich zur Veranschaulichung vorstellen, dass städtischen Busbetreibern gestattet wird, Haltestellen mit doppelter als der erlaubten Geschwindigkeit anzufahren und die Geschwindigkeit erst in letzter Sekunde vor der Haltestelle zu reduzieren – um nach der Haltestelle dann unmittelbar wieder mit Vollgas weiterzufahren.

Zusammenfassung

Aus den zuvor genannten Argumenten sowie aus der Anlage ergibt sich, dass es keinerlei Gründe gibt, die Ausnahmeregelung der Öffentlichen Kursschiffahrt gemäss Art. 53 beizubehalten. Stattdessen würde sich Mindestens eine Halbierung der Personenschäden und auch Sachschäden auf Schweizer Seen ergeben, wenn sich die Öffentliche Kursschiffahrt an die gleichen Regeln zu halten hätte, wie alle anderen Schiffe auf Schweizer Seen.

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

Anlage: Präsentation