

Interpellation Würth-Rapperswil-Jona / Roth-Amden / Bischofberger-Altenrhein (35 Mitunterzeichnende) vom 18. Februar 2008

Einfache Anfrage Erat-Rheineck vom 11. Februar 2008

Revision der Binnenschiffverkehrsverordnung mit Auswirkungen auf die Zulassung von Wassermotorrädern und technischen Massnahmen im Umweltschutz

Schriftliche Antwort der Regierung vom 8. April 2008

Benedikt Würth-Rapperswil-Jona, Urs Roth-Amden und Felix Bischofberger-Altenrhein sowie Ruth Erat-Rheineck stellen der Regierung mit einer Interpellation vom 18. Februar 2008 bzw. mit einer Einfachen Anfrage vom 11. Februar 2008 verschiedene Fragen zu einer vom Eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) kürzlich in die Vernehmlassung gegebenen Revision der Binnenschiffverkehrsverordnung (abgekürzt BSV). Diese hätte u.a. Auswirkungen auf die Zulassung von Wassermotorrädern und technische Präventionsmassnahmen im Umweltschutzbereich.

Die Regierung antwortet wie folgt:

1. Die Regierung hat die vorgeschlagene Revision der BSV – soweit sie die Klassierung von Wassermotorrädern als Sportboote, den Verzicht auf Auffangbehälter für Fäkalien, Abwasser und Abfälle sowie den Verzicht auf eine Doppelhülle für Tanks beinhaltet – mit Nachdruck abgelehnt, weil diese eine Anpassung an den tieferen Umweltstandard der EU zur Folge hätte. Sie hat in ihrer Vernehmlassung darauf hingewiesen, dass bei den bisherigen Änderungen des Binnenschiffverkehrsrechts im Zusammenhang mit der Angleichung an die EU-Sportbootrichtlinie jeweils darauf geachtet wurde, den schweizerischen Umweltstandard nicht zu verschlechtern, der ein hohes Schutzniveau garantiert und wesentlich zur Qualität unserer Seen als Trinkwasserspeicher, Ökosysteme und Erholungsräume beiträgt (vgl. ABI 2008, 820).
2. Die Regelung der Schifffahrt auf dem *Bodensee* basiert auf einem Abkommen zwischen Deutschland, Österreich und der Schweiz aus dem Jahr 1973, wonach die Vertragsstaaten einheitliche Schifffahrtsvorschriften für den Bodensee erlassen. Für deren Ausarbeitung ist die Internationale Schifffahrtskommission für den Bodensee (ISKB) zuständig. Die Beschlüsse der ISKB müssen einstimmig gefällt und anschliessend von den Regierungen der Vertragsstaaten ratifiziert werden. Die Bodensee-Schifffahrts-Ordnung (abgekürzt BSO) verbietet das Befahren des Bodensees mit Wassermotorrädern und ähnlichen Schwimmkörpern (Art. 6.15 Abs. 7). Boote mit Koch- oder Sanitäreinrichtungen müssen mit den entsprechenden Behältern für Fäkalien, Abwasser oder Abfälle ausgerüstet sein (Art. 13.10 Abs. 2).

Für den *Zürichsee* und den *Walensee* gelten die Bestimmungen des Bundesgesetzes über die Binnenschifffahrt und der BSV. Danach sind Wassermotorräder in der Schweiz nicht grundsätzlich verboten; sie fallen nach der BSV unter die Bestimmungen für Vergnügungsschiffe. Die Zulassungskriterien sind restriktiv und die technischen Präventionsmassnahmen garantieren ein hohes Schutzniveau der Seen: So haben die zuständigen Behörden sicherheits- und umweltschutzrelevante Grundsätze wie Freibord, Stabilität, Schwimmfä-

higkeit und Antriebsleistung (Art. 136 ff. BSV) als Parameter zu berücksichtigen und ist die zulässige Antriebsleistung an Bootslänge, -breite und -gewicht gekoppelt. Über diese technischen Normen können sowohl das Risiko einer Übermotorisierung als auch die Umweltbelastung (Lärm, Abgase) der Wassermotorräder reduziert werden. Nach der BSV müssen Fäkalien, Abwässer und feste Abfälle von Sportbooten mit Wohn-, Koch- oder sanitären Einrichtungen in separaten Behältern auf dem Schiff aufgenommen und in Sammelstellen am Land entleert werden. Tanks mit wassergefährdenden Stoffen (Diesel, Fäkalien) müssen von der Aussenhaut des Schiffes getrennt, d.h. separat im Boot eingebaut sein (Doppelhülle). Diese technischen Vorschriften verhindern, dass wassergefährdende Stoffe direkt in den See gelangen oder widerrechtlich abgelassen werden können.

Würden – wie in der Revision der BSV vorgesehen – Wassermotorräder neu als Sportboote gelten, entfielen die Leistungsbeschränkungen und wäre mit einer starken Zunahme von leistungsstarken Wassermotorrädern (mit Motorenleistungen um 150 kW und Geschwindigkeiten um 100 km/h) zu rechnen. Dies führte zu einer massgeblichen Zunahme an Lärm- und Abgasemissionen auf den Seen (Abheben und Aufheulen des Antriebes in der Luft). Zudem können Wassermotorräder aufgrund ihres Jetantriebs und des geringen Tiefgangs auch Wasserflächen befahren, die für konventionelle Schiffe nicht befahrbar sind (Flachwasserzonen). Lärm und Wellenschlag sind geeignet, in den Uferzonen Fische und andere Wassertiere sowie die Lebensräume von Wasser- und Zugvögeln zu stören sowie die Ufervegetation, z.B. Schilfgürtel, zu beeinträchtigen. Wassermotorräder sind aufgrund ihrer hohen Geschwindigkeiten auch nur bedingt manövrierfähig und gefährden damit nicht nur fischende Personen (z.B. Schleppfischerei) und deren ausgelegte Fanggeräte (z.B. Netze der Berufsfischer), sondern auch die übrigen Seebenützer.

Die Regierung hat sich in ihrer Vernehmlassung an das UVEK dafür eingesetzt, dass die geltende Regelung der BSV beibehalten wird. Nach Ansicht der Regierung sind sowohl der Bodensee, für den nach der BSO ein Verbot besteht, als auch der Walensee und der Zürichsee für den Einsatz von leistungsstarken Wassermotorrädern nicht geeignet.

3. Die Regierung und verschiedene Departemente arbeiten in internationalen und interkantonalen Gremien mit den umliegenden Bundesländern und Kantonen zusammen. Erwähnt seien neben der ISKB die Internationale Bodenseekonferenz (IBK), die Internationale Gewässerschutzkommission für den Bodensee (IGKB), die Interkantonale Schifffahrtskommission für den Zürichsee und den Walensee (Polizei- und Justizdirektorinnen und -direktoren der Kantone Glarus, Schwyz, Zürich und St.Gallen) oder die Konferenz der Vorsteherinnen und Vorsteher der Umweltschutzämter der Schweiz.

Wie erwähnt lehnt die Regierung – wie andere Kantonsregierungen und Verbände – die vorgeschlagene Revision der BSV ab und setzt sich für die Beibehaltung der geltenden Regelung ein, die einen hohen Umweltschutzstandard garantiert.

Sollte der Bundesrat gegen den Willen der Kantone die vorgeschlagene Liberalisierung der Zulassung von Wassermotorrädern tatsächlich umsetzen, wäre die Frage der Freigabe von Wasserflächen mit den angrenzenden Kantonen und Bundesländern zu koordinieren:

- Am *Bodensee* ist die ISKB für die Ausarbeitung der Schifffahrtsvorschriften zuständig. Die Beschlüsse der ISKB müssen einstimmig gefällt werden. Zwar hat der Bund die Leitung der Verhandlungen, doch könnten die Vertreter der Kantone – mit Unterstützung der Vertreter aus den einzelnen Bundesländern – auf eine Beibehaltung des bestehenden Verbotes hinwirken. Allfälligen Bestrebungen mit Blick auf eine Aufweichung des hohen Umweltschutzstandards für den Bodensee würde die Regierung entgegenstehen.
- Für den *Zürichsee und den Walensee* könnte in einem Nachtrag zur Interkantonalen Vereinbarung über die Schifffahrt auf dem Zürichsee und dem Walensee das Fahren mit Wassermotorrädern und auch die Möglichkeit einer Freigabe von Wasserflächen – analog der Regelung in der BSO – generell untersagt werden.