

**Verordnung
zur Änderung der Schifffahrtsordnung (SchO)**

Vom 23. März 2005

Auf Grund von Art. 27 Abs. 5 und Art. 22 in Verbindung mit Art. 75 Abs. 3 des Bayerischen Wassergesetzes (BayWG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 19. Juli 1994 (GVBl S. 822, BayRS 753-1-U), zuletzt geändert durch § 1 des Gesetzes vom 24. Juli 2003 (GVBl S. 482), erlässt das Bayerische Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie im Einvernehmen und, soweit der Gemeingebrauch nach Art. 22 und 75 Abs. 3 BayWG geregelt wird, gemeinsam mit dem Bayerischen Staatsministerium für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz folgende Verordnung:

§ 1

Die Verordnung für die Schifffahrt auf den bayerischen Gewässern – Schifffahrtsordnung – SchO – (BayRS 95-5-W), zuletzt geändert durch Verordnung vom 8. Juni 2001 (GVBl S. 340), wird wie folgt geändert:

1. § 1 wird wie folgt geändert:

In § 1 Abs. 1 Satz 2 werden nach den Worten „§ 15 Abs. 1 und 6,“ die Worte „§ 26 Abs. 1, 3 und 5,“ eingefügt.

2. § 8 erhält folgende Fassung:

„§ 8
Schiffsführerprüfung

(1) Der Bewerber um den Schiffsführerschein hat seine Befähigung in einer theoretischen und praktischen Prüfung nachzuweisen, die von der nach § 19 Abs. 2 bestimmten Untersuchungsstelle durchgeführt wird.

(2) Die Prüfung erstreckt sich auf die schifffahrts- und wasserrechtlichen Vorschriften, das Verhalten unter besonderen Umständen, die Fertigkeit in der Führung des Fahrzeugs und die Kenntnis des Fahrwassers.“

3. § 11 wird wie folgt geändert:

a) Abs. 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Die Untersuchungsstelle leitet der Kreisverwaltungsbehörde eine Niederschrift über den Prüfungsverlauf zu.“

b) Abs. 3 Satz 2 wird aufgehoben; die Satzbezeichnung 1 entfällt.

4. § 14 Abs. 7 und 8 erhalten folgende Fassung:

„(7) Der Schalldruckpegel von Wasserfahrzeugen ohne CE-Kennzeichnung gemäß Abs. 8 darf 65 dB (A) nicht übersteigen.

(8) Mit einem Fahrzeug, das dem Geltungsbereich der Richtlinie 94/25/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Juni 1994 zur Angleichung der Rechts- und Verwaltungsvorschriften der Mitgliedstaaten über Sportboote (ABl. EG Nr. L 164 S. 15), geändert durch die Richtlinie 2003/44/EG des Europäischen Parlaments vom 16. Juni 2003 (ABl. EU Nr. L 214 S. 18) – (Sportbootrichtlinie) unterliegt, darf am Verkehr nur teilgenommen werden, wenn es mit der CE-Kennzeichnung nach Art. 10 der Sportbootrichtlinie versehen ist.“

5. Dem § 16 wird folgender Abs. 7 angefügt:

„(7) ¹Verbrennungsmotoren von Fahrzeugen, die für Sport- oder Vergnügungszwecke verwendet werden, ausgenommen Hilfsmotoren von Segelfahrzeugen, müssen den Abgasgrenzwerten der Sportbootrichtlinie oder der Bodensee-Schiffahrts-Ordnung, Stufe 1, genügen. ²Bei der Untersuchung nach § 21 Abs. 2 sind entsprechende Nachweise vorzulegen.“

6. § 19 wird wie folgt geändert:

a) Abs. 1 Satz 1 erhält folgende Fassung:

„(1) ¹Fahrgast- und Güterschiffe, schwimmendes Gerät, Mietfahrzeuge und Fahrzeuge mit Maschinenantrieb, ausgenommen Elektromotorboote, dürfen nur in Betrieb genommen werden, wenn sie von der Kreisverwaltungsbehörde zugelassen worden sind; Segelfahrzeuge sind nur dann zulassungspflichtig, wenn sie mit Zweitakt-Hilfsmotor ausgerüstet sind.“

- b) Abs. 2 erhält folgende Fassung:

„(2) Die Zulassung wird erteilt, wenn das Fahrzeug nach dem Ergebnis einer Untersuchung durch eine vom Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie bestimmte Untersuchungsstelle den in § 21 Abs. 1 und 2 genannten Vorschriften entspricht.“

- c) Abs. 4 wird aufgehoben.

7. § 21 Abs. 1 und 2 erhalten folgende Fassung:

„(1) Bei der Untersuchung von Fahrgast- und Güterschiffen, schwimmendem Gerät und Mietfahrzeugen ist festzustellen, ob das Fahrzeug den Vorschriften dieser Verordnung entspricht.

(2) ¹Bei der Untersuchung sonstiger Fahrzeuge ist nur die Übereinstimmung mit folgenden Bestimmungen festzustellen: § 14 Abs. 4 (nur Flüssiggasanlagen), § 14 Abs. 7, § 15 Abs. 2 und 3 sowie § 16 Abs. 2 und 7.

²Motoren und deren Zubehör, die vor der Untersuchung bereits in Betrieb genommen waren, sind zusätzlich auf Betriebssicherheit und Umweltverträglichkeit zu überprüfen. ³Die Untersuchung weiterer Fahrzeugeigenschaften bedarf der Zustimmung des Fahrzeughalters.“

8. § 26 wird wie folgt geändert:

- a) Abs. 5 erhält folgende Fassung.

„(5) Wer 0,25 mg/l oder mehr Alkohol in der Atemluft oder 0,5 Promille oder mehr Alkohol im Blut oder eine Alkoholmenge im Körper hat, die zu einer solchen Atem- oder Blutalkoholkonzentration führt oder wer unter der Wirkung eines der in der Anlage zu § 24a Straßenverkehrsgesetz in der jeweils geltenden Fassung genannten berauschenden Mittels steht, darf ein Fahrzeug nicht führen.“

- b) Es wird folgender Abs. 6 angefügt:

„(6) Dem Schiffsführer und der Schiffsmannschaft von Fahrgastschiffen ist es untersagt, während des Dienstes alkoholische Getränke oder andere berauschende Mittel im Sinn von Abs. 5 zu sich zu nehmen oder die Fahrt anzutreten, obwohl sie unter der Wirkung solcher Getränke oder Mittel stehen.“

9. § 29 Abs. 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Nach § 19 Abs. 1 Satz 1 zulassungspflichtige Fahrzeuge, Elektromotorboote und sämtliche Segelfahrzeuge mit Hilfsmotor oder mit eingebauten Wohn-, Koch- oder sanitären Einrichtungen müssen mit einem von der Kreisverwaltungsbehörde zugeteilten Kennzeichen versehen sein, das auf beiden Seiten des Fahrzeugs an gut sichtbarer Stelle anzubringen ist.“

10. § 30 Abs. 2 erhält folgende Fassung:

„(2) Bei Fahrzeugen mit Maschinenantrieb, deren Maschinenleistung 4 kW übersteigt, dürfen nur Lichter verwendet werden, die in einem Mitgliedstaat der Europäischen Union für Zwecke der Schifffahrt zugelassen sind.“

11. § 54 wird wie folgt geändert:

a) Es wird folgender neuer Abs. 2 eingefügt:

„(2) ¹Die Kreisverwaltungsbehörde kann dem Fahrzeughalter oder dem Eigentümer der Anlegestelle gestatten, dass dieser die Untersuchung selbst durchführt. ²Der Kreisverwaltungsbehörde ist nach Abschluss der Untersuchung unverzüglich ein schriftlicher Bericht über das Untersuchungsergebnis zu übermitteln.“

b) Der bisherige Abs. 2 wird Abs. 3; dessen Satz 1 erhält folgende Fassung:

„(3) ¹Festgestellte Mängel hat der Fahrzeughalter oder der nach Abs. 2 verpflichtete Eigentümer der Anlegestelle unverzüglich zu beheben.“

12. § 58 Abs. 4 und 5 werden aufgehoben; die Absatzbezeichnung im bisherigen Abs. 1 entfällt.

13. § 59 wird wie folgt geändert:

a) Nr. 1 erhält folgende Fassung:

„1. ohne die nach § 3 Abs. 1 vorgeschriebene Genehmigung oder unter Nichtbefolgen einer vollziehbaren Auflage nach § 3 Abs. 2 die Schifffahrt ausübt,“.

b) Nr. 4 wird wie folgt geändert:

aa) Buchst. d erhält folgende Fassung:

„d) entgegen § 26 Abs. 5 ein Fahrzeug führt,“.

bb) Es wird folgender Buchst. e eingefügt:

„e) entgegen § 26 Abs. 6 während des Dienstes alkoholische Getränke oder andere berauschende Mittel zu sich nimmt oder die Fahrt antritt, obwohl er unter der Wirkung solcher Getränke oder Mittel steht,“.

cc) Die bisherigen Buchst. e bis l werden Buchst. f bis m.

14. In der Anlage „Signalordnung“, Abschnitt A, Nr. 1, Buchst. b und c werden jeweils die Worte „nach DIN 6163“ gestrichen.

§ 2

Diese Verordnung tritt mit Wirkung vom 15. April 2005 in Kraft.

München, den 17. März 2005

23. März 2005

Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft,
Infrastruktur, Verkehr und Technologie

Bayerisches Staatsministerium für Umwelt,
Gesundheit und Verbraucherschutz

.....
Dr. Otto Wiesheu
Staatsminister

.....
Dr. Werner Schnappauf
Staatsminister

Begründung

A. Allgemeines

Die Änderungsverordnung verfolgt drei wesentliche Ziele:

(1) Stärkung der Selbstverantwortung des Bürgers

Die staatlich angeordnete Untersuchungspflicht für Wasserfahrzeuge soll eingeschränkt und die Verantwortung für die Fahrzeugsicherheit stärker von den Fahrzeughaltern selbst wahrgenommen werden. Das bedeutet im einzelnen:

- Nur Fahrzeuge mit einem hohen Gefahrenpotential für die Sicherheit Dritter (z.B. Fahrgastschiffe und Mietboote) werden im bisherigen Umfang vom TÜV überprüft.
- Bei Motorbooten und Segelfahrzeugen mit Zweitakt-Hilfsmotor wird die Pflichtuntersuchung durch den TÜV auf umweltrelevante Vorschriften und zentrale Sicherheitsaspekte beschränkt.
- Elektromotorboote und Segelfahrzeuge mit Viertakt-Hilfsmotor oder mit Wohn-, Koch- oder sanitären Einrichtungen werden aufgrund ihrer geringeren Umweltrelevanz ganz von der Untersuchungspflicht befreit.

(2) Verwaltungsvereinfachung und Deregulierung

- Die Schiffsführerprüfung (erforderlich für Fahrgast- und Güterschiffe) wird künftig vom TÜV ohne Beteiligung der Landratsämter durchgeführt.
- Die Sicherheit von Anlegestellen für Fahrgastschiffe kann in Absprache mit den Landratsämtern vom Unternehmen selbst geprüft werden.
- Blutalkoholgrenzwerte werden an die Werte in anderen Schifffahrtsordnungen und straßenverkehrsrechtlichen Regelungen angeglichen.

(3) Umsetzung europäischen Rechts

Die Richtlinie 2003/44/EG zur Änderung der Richtlinie 94/25/EG (Sportbootrichtlinie) ist in bayerisches Recht umzusetzen, soweit die Inbetriebnahme von Sportbooten auf dem Wasser betroffen ist.

Die Verordnung führt bei den Landratsämtern zu einer gewissen Arbeitsentlastung ohne konkrete Stellenauswirkung. Der Staatshaushalt wird geringfügig in nicht bezifferbarer Höhe entlastet. Soweit Fahrzeuge ganz von der Untersuchungspflicht befreit sind, entfallen für die Bürger die Kosten der Untersuchung.

B. Zwingende Notwendigkeit einer normativen Regelung

Die in Buchst. A beschriebene Zielsetzung lässt sich nur durch die Änderung oder Streichung bestehender Vorschriften erreichen. Dabei wurde auf die Einführung neuer Vorschriften bis auf wenige Ausnahmen (§ 16 Abs. 7, § 26 Abs. 6 und § 54 Abs. 2) verzichtet.

Die übrigen Änderungen dienen der Rechtsvereinfachung und Deregulierung. Die Zulassungspflicht für Elektromotorboote und Segelfahrzeuge mit Viertaktmotor oder Wohneinrichtung wird abgeschafft. Außerdem wird der Untersuchungsumfang für Wasserfahrzeuge in § 21 Abs. 2 deutlich eingeschränkt. Dadurch kann die Sonderregelung für Boote im Anwendungsbereich der Sportboot-Richtlinie, die bislang in § 19 Abs. 4 vorgesehen ist, gestrichen werden.

C. Besonderer Teil

Zu § 1:

Zu Nummer 1:

Die Vorschriften über den Schiffsführer in § 26 Abs. 1, 3 und 5, insbesondere zur höchstzulässigen Blutalkoholkonzentration, sollten auch für kleine Fahrzeuge ohne eigene Triebkraft gelten.

Zu Nummer 2:

Aus Gründen der Verwaltungsvereinfachung wird die Durchführung der theoretischen und der praktischen Schiffsführerprüfung (erforderlich für Fahrgast- und Güterschiffe) auf den TÜV übertragen. Es entfällt die bisher vorgesehene Beteiligung der Landratsämter im Prüfungsausschuss.

Zu Nummer 3:

Buchstabe a): Folgeänderung zu Nr. 2.

Buchstabe b): Die Regelung ist nicht erforderlich, da Formulare für den Schiffsführerschein bei den Landratsämtern vorgehalten werden.

Zu Nummer 4:

Abs. 7: Die Richtlinie 2003/44/EG zur Änderung der Richtlinie 94/25/EG (Sportbootrichtlinie) hat Grenzwerte für Lärmemissionen für Sportboote eingeführt, die den nationalen Regelungen vorgehen. Daher muss eine Ausnahme für Fahrzeuge mit CE-Kennzeichnung, d.h. Boote die dem Geltungsbereich der Sportbootrichtlinie unterliegen, vorgesehen werden. Außerdem wird der Verweis auf die DIN EN 22922, die inzwischen durch die DIN EN ISO 2922 ersetzt wurde, gestrichen. Da der Schalldruckpegel selbstverständlich nach den aktuell geltenden DIN EN-Normen gemessen wird, ist dieser Verweis nicht erforderlich.

Abs. 8: Die 10. GSGV wurde inzwischen durch die 10. GPSGV vom 9.7.2004 ersetzt. Da es sich dabei um die bundesrechtliche Umsetzung der Sportbootrichtlinie handelt und die 10. GPSGV teilweise wiederum auf die Richtlinie verweist, sollte in der Schifffahrtsordnung einheitlich unmittelbar auf die Richtlinie verwiesen werden.

Zu Nummer 5:

Die Regelung dient der Umsetzung der durch die Richtlinie 2003/44/EG geänderten Sportbootrichtlinie, soweit auf deren Abgasgrenzwerte Bezug genommen wird. Betroffen sind lediglich die kontingentpflichtigen Sportmotorboote auf dem Starnberger See und dem Ammersee. Die Regelung entspricht der geltenden Verwaltungspraxis.

Zu Nummer 6:

Buchstabe a): Der Geltungsbereich der Zulassungspflicht wird aus Gründen der Deregulierung auf Fahrzeuge mit einem erheblichen Gefahrenpotential für die Sicherheit Dritter (Fahrgast- und Güterschiffe, schwimmendes Gerät und Mietfahrzeuge) sowie auf Fahrzeuge mit einer nicht nur unerheblichen Umweltrelevanz (Motorboote und Segelfahrzeuge mit Zweitakt-Hilfsmotor) eingeschränkt. Es entfällt die Zulassungspflicht für Elektromotorboote, für Segelfahrzeuge mit Wohn-, Koch- oder sanitären Einrichtungen und für Segelfahrzeuge mit Viertakt- oder Elektro-Hilfsmotor. Dadurch wird ein Anreiz geschaffen, Segelfahrzeuge, die mit alten ökologisch problematischeren Zweitaktmotoren ausgerüstet sind, auf moderne umweltschonendere Viertakt- oder Elektromotoren umzurüsten. Unabhängig von der Zulassungspflicht eines Fahrzeugs bleibt die Verfolgung von Verstößen gegen die Schifffahrtsordnung im bisherigen Umfang möglich.

Buchstabe b): Der Verweis auf die in § 21 Abs. 1 und 2 genannten Vorschriften unterstreicht die dort ausgeführte Differenzierung im Untersuchungsumfang.

Buchstabe c): Durch den bisherigen § 19 Abs. 4 wurde der Prüfungsumfang für Sportboote im Geltungsbereich der Sportbootrichtlinie reduziert, um eine europarechtswid-

rige Beschränkung des Inverkehrbringens solcher Boote auszuschließen. Nun wird der Prüfungsumfang generell für Fahrzeuge mit einem geringen Gefahrenpotential in § 21 Abs. 2 so reduziert, dass ein Verstoß gegen die Richtlinie von vornherein ausgeschlossen ist. Dadurch kann § 19 Abs. 4 gestrichen werden.

Zu Nummer 7:

Nach Abs. 1 wird nur bei Wasserfahrzeugen mit einem erheblichen Gefahrenpotential für die Sicherheit Dritter, nämlich Fahrgast- und Güterschiffen, schwimmendem Gerät und Mietfahrzeugen, weiterhin die Übereinstimmung mit allen einschlägigen Vorschriften der Schifffahrtsordnung überprüft.

Im Absatz 2 wird der Untersuchungsumfang bei Fahrzeugen, die nicht in Absatz 1 genannt sind, gegenüber dem bisherigen Recht eingeschränkt (vgl. auch den neuen § 19 Abs. 2). Bei diesen Fahrzeugen soll die Verantwortung für Wartung und Prüfung weitgehend in die Hände des Fahrzeughalters gelegt werden. Der Staat darf in diesem Bereich auf das Prinzip der Selbstverantwortung setzen, weil durch diese Fahrzeuge die Sicherheit Dritter weit weniger betroffen ist als durch die in Absatz 1 genannten Fahrzeuge.

Gemäß den Sätzen 1 und 2 werden Vorschriften mit Anforderungen an die Umweltverträglichkeit der Fahrzeuge weiterhin überprüft. Wegen ihres sehr hohen Gefahrenpotentials wird auch die Sicherheit von Flüssiggasanlagen (§ 14 Abs. 2) und von Motoren samt deren Zubehör (z.B. Kraftstoffleitungen) geprüft. Die Prüfung von Flüssiggasanlagen entfällt jedoch, wenn der Bootshalter die Prüfbescheinigung eines Gasfachverständigen vorlegt. Die Prüfung der Umweltverträglichkeit nach Absatz 2 Satz 2 verlangt keine Abgasprüfung mit technischen Messgeräten. Es soll lediglich festgestellt werden, ob eine offensichtliche und vermeidbare Umweltbelastung durch Abgase und ein vermeidbarer Ölauswurf ausgeschlossen sind.

Satz 3 stellt klar, dass die Untersuchungsstelle nur mit Zustimmung des Fahrzeughalters weitere Anforderungen prüfen darf. Durch diese Möglichkeit wird der Dienstleistungscharakter der Untersuchung unterstrichen. Die Untersuchungsstelle kann den Halter z.B. auf offensichtliche Sicherheitsmängel hinweisen und eine zusätzliche Prüfung gegen eine entsprechende Vergütung anbieten. Eine Beratungspflicht der Untersuchungsstelle wird durch diese Option nicht begründet.

Zu Nummer 8:

Buchstabe a): Die Absenkung des höchstzulässigen Blutalkoholkonzentrationswertes führt zu einer Angleichung an die Werte in anderen Schifffahrtsordnungen (z.B. § 1.02 Binnenschifffahrtsstraßen-Ordnung) und in § 24a Straßenverkehrsgesetz.

Buchstabe b): Das absolute Verbot von Alkohol und Mitteln mit ähnlicher Wirkung entspricht der Regelung bei der Personenbeförderung auf der Straße in § 8 Abs. 3 der Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr. Zwar wurde für die Schifffahrt am Starnberger See und am Chiemsee in Betriebsvereinbarungen ein absolutes Alkoholverbot festgelegt. Solche Regelungen fehlen aber z.B. für Ammersee, Tegernsee und Königssee.

Zu Nummer 9:

Durch die Einschränkung der Zulassungspflicht in § 19 Abs. 1 würden Elektromotorboote und Segelfahrzeuge mit Viertakt-Hilfsmotor oder mit Wohn-, Koch- oder sanitären Einrichtungen nicht mehr der Kennzeichnungspflicht unterliegen. Eine Beibehaltung der Kennzeichnungspflicht in bisherigem Umfang ist jedoch sinnvoll, um die Verfolgung von Ordnungswidrigkeiten und bei Unfällen die Feststellung des Unfallbeteiligten für zivilrechtliche Schadenersatzansprüche zu erleichtern. Zudem werden auf den großen bayerischen Seen Bojenliegeplätze durch die Bayerische Schlösser- und Seenverwaltung vergeben, die aufgrund der großen Nachfrage nicht untervermietet werden dürfen. Eine Kontrolle dieser Auflage ist nur bei einer entsprechenden Kennzeichnung möglich.

Die bisher vorgesehene Ausnahme für Mietruderboote wird gestrichen. Eine abweichende Verwaltungspraxis einzelner Landratsämter bei der Kennzeichnungspflicht von Mietruderbooten kann auf der Grundlage von § 56 beibehalten werden.

Zu Nummer 10:

Durch die Sportbootrichtlinie kommen vermehrt Lichter auf den Markt, die zwar von einer europäischen Prüfstelle zugelassen und geprüft sind, aber keine Prüfnummer des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) aufweisen. Solche Lichter sollten zugelassen werden.

Zu Nummer 11:

Dem Halter von Fahrgastschiffen oder dem Eigentümer von Anlegestellen wird die Möglichkeit eingeräumt, im Einvernehmen mit den Kreisverwaltungsbehörden die Prüfung der Anlegestellen selbst vorzunehmen. Diese Personen sind zivilrechtlich ohnehin für die Verkehrssicherheit der Anlegestellen verantwortlich. Da es bei der Sicherheit der Stege bislang ohnehin keine größeren Probleme gab, ist es zu verantworten, die Selbstverantwortung der Fahrzeughalter zu stärken.

Zu Nummer 12:

Die Bestimmungen sind durch Zeitablauf überholt.

Zu Nummer 13:

Buchstabe a): Redaktionelle Richtigstellung.

Buchstabe b): Folgeänderungen zu § 26 Abs. 5 und 6.

Zu Nummer 14

Im Rahmen der Rechtsvereinfachung sollen auch andere funktionstaugliche Lichter zugelassen werden.

Zu § 2:

Die Regelung des Inkrafttretens (15. April 2005) stellt die Geltung ab dem Beginn der Bootsportsaison 2005 sicher.