

Entwurf

Erläuterungen

I. Allgemeiner Teil

Seit der letzten größeren Novelle der Bodensee-Schifffahrts-Ordnung – BSO, BGBl. Nr. 93 1976, zuletzt geändert mit BGBl. II. Nr. 363/2013, im Jahre 2013 sind an die Internationale Schifffahrtskommission für den Bodensee verschiedene Anregungen, Wünsche und Probleme herangetragen worden; weiters wurden neue praktische Erfahrungen beim Vollzug der BSO gemacht, die Eingang in die BSO finden sollten.

Finanzielle Auswirkungen:

Keine.

Kompetenzgrundlage:

Diese Verordnung ergeht gemäß Anlage Teil 2 lit. J Z 9 (Angelegenheiten des Verkehrswesens bezüglich der Schifffahrt) zu § 2 des Bundesministeriengesetzes 1986 – BMG, BGBl. Nr. 76/1986, zuletzt geändert mit Bundesgesetz BGBl. I Nr. 8/2020, und aufgrund des Abschnittes II des Übereinkommens über die Schifffahrt auf dem Bodensee samt Anlage und Zusatzprotokoll, BGBl. Nr. 632/1975, zuletzt geändert mit BGBl. I Nr. 2/2008, und des Abschnittes II des Vertrages über die Schifffahrt auf dem Alten Rhein, BGBl. Nr. 633/1975, sowie unter Bedachtnahme auf die am 27. April 2021 gemäß Art. 19 Abs. 2 des Übereinkommens über die Schifffahrt auf dem Bodensee gefassten Beschlüsse der Internationalen Schifffahrtskommission für den Bodensee im Zuständigkeitsbereich der Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie.

II. Besonderer Teil

Zu Z 1 (§ 0.02. lit. p)

Die Sportboot-Richtlinie wurde im Jahr 2013 neu erlassen; das Zitat wäre zu aktualisieren.

Zu Z 2 (§ 0.02. lit. q)

Die Fundstellen der wassergefährdenden Stoffe wären zu aktualisieren.

Zu Z 3 (§ 0.02. lit. t)

Die Definition des unsichtigen Wetters erfolgt nach geltender Rechtslage inhaltlich ungenügend und als Klammerausdruck in § 6.13. Abs. 1. Die Präzisierung dieses nautisch wichtigen, in der BSO mehrfach zitierten Begriffes erfolgt nunmehr in ergänzter Form als eigene Begriffsbestimmung.

Zu Z 4 (§ 1.03. Abs. 1)

Der Maßstab „berufliche Übung“ für die allgemeine Sorgfaltspflicht schränkt diesen auf die Berufsschifffahrt ein und sollte daher umfassender und allgemeiner gefasst werden. Die Europäische Binnenschifffahrtsstraßen-Ordnung (CEVNI), an deren Formulierung sich § 1.03. anlehnt, verwendet in diesem Zusammenhang den Begriff „Praxis der Schifffahrt“, der auch in die Wasserstraßen-Verkehrsordnung und die Seen- und Fluss-Verkehrsordnung übernommen wurde und anstelle des Terminus „berufliche Übung“ ebenso in die BSO Eingang finden sollte.

Zu Z 5 (§ 1.06.)

In dieser Bestimmung werden die Urkunden angeführt, die im Original an Bord mitzuführen sind. Der nunmehr auch legistisch eingeführte Bootsausweis (siehe Erläuterung zu Z 8) wäre in die Aufzählung aufzunehmen, ebenfalls das Radarpatent.

Zu Z 6 (§ 1.09. Abs. 3)

Durch Kanisterbetankung entstehen laut den See- und Wasserschutzpolizei-Dienststellen rund um den See in den letzten Jahren vermehrt Gewässerverunreinigungen in Folge unbeabsichtigten Überlaufens oder Verschüttens des Treibstoffs. Ein generelles Verbot wäre keinesfalls zielführend, da die Betankung kleinerer Sportboote vielfach gar nicht anders möglich ist. Es sollte aber bei Fahrzeugen mit eingebautem Tank (bei Außenbordmotoren gelangt verschütteter oder übergelaufener Treibstoff nicht ins Gewässer, sondern in die Bilge, aus der heraus er problemlos entsorgt werden kann) nur noch die Verwendung selbstschließender oder manuell regelbarer Kanistersysteme zulässig sein, wie sie im Handel problemlos erhältlich sind.

Zu Z 7 (§ 2.01. Abs. 1 lit. b)

Die Aufnahme von Stand-Up-Paddles und Drachensegelbrettern erfolgt aufgrund deren vermehrten Auftretens aus Gründen der Rechtsklarheit.

Zu Z 8 (§ 2.01. Abs. 3)

§ 2.01. normiert die Kennzeichnungspflicht für grundsätzlich alle Fahrzeuge. Bei zulassungspflichtigen Fahrzeugen erfolgt die Zuteilung des Kennzeichens im Rahmen der Zulassung. Bei nicht-zulassungspflichtigen Fahrzeugen wird im Zuge der Kennzeichenzuteilung von allen Zulassungsbehörden rund um den See ein sogenannter „Bootsausweis“ ausgestellt, der verschiedene Fahrzeugdaten enthält und dazu dient, bei Kontrollen beispielsweise feststellen zu können, ob ein Fahrzeug der Patentpflicht unterliegt oder sich zu viele Personen an Bord befinden.

Für diesen Bootsausweis wird mit der Bestimmung des neuen Abs. 3 eine Rechtsgrundlage geschaffen.

Die in § 14.02. lit. f), g), i) und l) angeführten Angaben haben bei den vom Bootsausweis betroffenen Fahrzeugen keine Bedeutung und können bei diesem daher entfallen.

Zu Z 9 (§ 3.01.)

Neben inhaltlichen Änderungen erfolgt aus Gründen der Systematik und der Übersichtlichkeit eine Neugliederung dieser Bestimmung: Abs. 1 regelt unverändert den Grundsatz, Abs. 2 (alt: Abs. 3) enthält die Definitionen, Abs. 3 (alt: Abs. 2) die Sichtweiten der Lichter nach geltendem Recht; der neue Abs. 4 regelt die Sichtweiten der Lichter nach EN ISO 16180.

In Abs. 1 erfolgt eine inhaltliche Präzisierung.

Die Ergänzungen in Abs. 2 (alt: Abs. 3) folgen EN ISO 16180. Demzufolge werden die Termini „Zweifarbige-Leuchte“ und „Dreifarbige-Leuchte“ durch „Kombinations-Seitenlicht“ und „Dreifarbige-Topplicht“ ersetzt. Mit der Einschränkung, dass das Kombinations-Seitenlicht nur dann im vorderen Bereich in der Mittellängsebene angebracht sein muss, wenn dies technisch möglich ist, wird dem Umstand Rechnung getragen, dass es Bootarten gibt, bei denen dies nicht möglich ist (zB Schlauchboote).

In Abs. 3 wird zu den in Kilometern angegebenen, unveränderten Sichtweiten ein äquivalenter Wert in Seemeilen aufgenommen, um für Zulassungsstellen und Verbraucher aufgrund der immer größeren Anzahl an internationalen Produkten den entsprechenden Vergleichswert verbindlich anzugeben.

Abs. 4 übernimmt die Sichtweiten der Lichter nach EN ISO 16180 verpflichtend für alle Fahrzeuge, die nach Inkrafttreten der gegenständlichen Novelle erstmals am Bodensee zugelassen werden. Eine freiwillige Umrüstung auf die neue Lichterführung bei bereits zugelassenen Fahrzeugen ist ebenfalls möglich; aus systematischen Gründen erfolgt die Regelung im neuen § 3.04. Abs. 3.

Zu Z 10 (§ 3.04. Überschrift)

Anpassung an den Inhalt des neuen Abs. 3 (siehe Erläuterung zu Z 13)

Zu Z 11 (§ 3.04. Abs. 1)

Mit der Ergänzung soll klargestellt werden, dass bei Ersatz eines ausgefallenen Lichtes auf die neue Lichterführung umgestellt werden muss.

Zu Z 12 (§ 3.04. Abs. 2)

Anpassung der Terminologie.

Zu Z 13 (§ 3.04. Abs. 3)

Mit dem neuen Abs. 3 soll sichergestellt werden, dass bei Fahrzeugen, deren Lichter noch nicht der neuen Lichterführung gemäß § 3.01. Abs. 4 entsprechen, bei Ausfall eines Lichtes sämtliche Lichter auf die neue Lichterführung umgerüstet werden müssen, um den Wechsel zur neuen Lichterführung am Bodensee zu beschleunigen.

In diesem Sinne wird mit dem letzten Halbsatz die Möglichkeit eröffnet, dass bei bereits zugelassenen Fahrzeugen sämtliche Lichter auch freiwillig auf die neue Lichterführung umgerüstet werden können.

Zu Z 14 (§ 3.06. Abs. 2 bis 6)

Die inhaltlichen Änderungen ergeben sich aus der Richtlinie 2013/53/EU über Sportboote und Wassermotorräder und zur Aufhebung der Richtlinie 94/25/EG, ABl. Nr. L 354 vom 28.12.2013, S. 90 („Sportboot-Richtlinie“) und EN ISO 16180:

Die Wahlmöglichkeit in Abs. 2 wird auf bereits zugelassene Fahrzeuge beschränkt; bereits mit der neuen Lichterführung ausgestattete Fahrzeuge sollen diese einheitlich führen.

Abs. 3 wird um eine neue lit. b) erweitert und ermöglicht nunmehr explizit auch Vergnügungsfahrzeugen, die kürzer als 7 m sind und nicht mehr als 13 Knoten Geschwindigkeit erreichen können, die Möglichkeit, nur ein weißes Rundumlicht zu führen.

In den neuen Abs. 4 werden unter Einbeziehung der Inhalte des geltenden Abs. 2 und 5 sämtliche Kombinationsmöglichkeiten der Lichterführung von Vergnügungsfahrzeugen mit Maschinenantrieb zusammengefasst.

Gemäß des neuen Abs. 5 dürfen Fahrzeuge ohne Maschinenantrieb während der Fahrt bei Nacht oder unsichtigem Wetter grundsätzlich nur mehr ein weißes Rundumlicht führen.

Abs. 6 normiert in Abweichung von Abs. 5 die möglichen Kombinationsmöglichkeiten für Segelfahrzeuge, die nur unter Segel fahren.

Zu Z 15 (§ 3.07.)

Anpassung der Terminologie.

Zu Z 16 (§ 3.08. Abs. 1 und 3)

Anpassung der Terminologie.

Zu Z 17 (§ 6.05.)

Aufgrund ihrer Bauweise benötigen Güterschiffe bei voller Ladung eine extrem lange Strecke bis zum Stillstand. Bei einem Notstopp haben selbst Fahrgastschiffe eine kürzere Anhaltestrecke. Ein abrupter Kurswechsel ist für ein Güterschiff mit loser Ladung ebenfalls nicht unproblematisch. Trotzdem sind sie gegenüber Vorrangfahrzeugen, Schleppverbänden, Berufsfischern mit einem weißen Ball, Segelfahrzeugen, Ruderbooten und von Steuerbord kommenden Motorschiffen ausweichpflichtig. Mit der entsprechenden Einordnung der Güterschiffe in die Ausweichregeln wird dieses Manko beseitigt.

In Bezug auf die Ausweichpflicht gelten Segelsurfbretter als Segelfahrzeuge. Bei starkem Wind erreichen gute Surfer hohe Geschwindigkeiten und werden von ausweichpflichtigen Fahrzeugen eher spät erkannt. Außerdem kann ein Surfer durch Loslassen des Segels seine Fahrt sofort stoppen. Aus Gründen der allgemeinen Sicherheit sollten Segelsurfbretter gegenüber den übrigen Fahrzeugen daher ausweichpflichtig sein. Dasselbe gilt für Drachensegelsurfbretter. Diese beiden vermehrt auftretenden Gerätetypen werden daher neu aufgenommen und als lit. f) an letzte Stelle gereiht.

Zu Z 18 (§ 6.13. Abs. 1)

Die Definition des unsichtigen Wetters wird nunmehr durch eine eigene Begriffsbestimmung (siehe Erläuterung zu Z 3) abgedeckt; der Klammerausdruck kann daher entfallen.

Zu Z 19 (§ 6.13. Abs. 3)

Der neue Abs. 3 normiert die Verhaltensverpflichtungen eines Radarfahrers bei Kollisionsgefahr.

Zu Z 20 (§ 6.15. Abs. 7)

Mit dieser Ergänzung soll dem in letzter Zeit vermehrten Auftreten von u.a. als „flyboard“ oder „wataboard“ bezeichneten Geräten Rechnung getragen werden. Es handelt sich dabei um Boards, die durch einen flexiblen Schlauch mit einem Jet-Bike verbunden sind, welches seinen Antriebsstrahl in den Schlauch leitet und dem Board so die erforderliche Auftriebskraft verleiht. Der Benutzer steht auf dem Board und lässt sich mit diesem vertikal oder horizontal bewegen. Der Aktionsradius dieser im Regelfall in Ufernähe betriebenen Geräte beträgt – je nach Schlauchlänge – bis zu 9 m. Um klar- und

sicherzustellen, dass eine derartige Gerätekombination unter den Begriff „ähnliche Schwimmkörper“ fällt, wird die Bestimmung des § 6.15. Abs. 7 entsprechend ergänzt.

Der Begriff „Jet-Bike“ wird durch den umfassenderen, der Sportboot-Richtlinie entsprechenden Begriff „Wassermotorräder jeglicher Antriebsart“ ersetzt.

Zu Z 21 (§ 8.02. Z 1)

Die Ergänzung stellt sicher, dass die Ausnahmen für Beförderungen durch Privatpersonen auch dann gelten, wenn diese „Privatpersonen“ als Fahrgäste oder als Besatzungsmitglieder auf einem Schiff sind.

Zu Z 22 (§ 8.02. Z 3)

Die neue Bestimmung ist erforderlich, damit PKW, LKW, E-Bikes, E-Scooter, elektrische Rollstühle und dergleichen befördert werden dürfen.

Zu Z 23 (§ 8.03. Z 1 und Z 2)

Unterabschnitt 1.1.3.1 lit. b und Unterabschnitt 1.1.3.2 lit. b existieren in dieser Form nicht mehr; die neue Z 5 (siehe Erläuterung zu Z 24) ersetzt deren Inhalt.

Zu Z 24 (§ 8.03. Z 4 und 5)

Unterabschnitt 1.1.3.7 ADR bezieht sich auf Akkus; die neue Z 4 ermöglicht deren Einsatz bzw. Beförderung.

Die neue Z 5 regelt den Inhalt der bisher in Unterabschnitt 1.1.3.1 lit. b und Unterabschnitt 1.1.3.2 lit. b in Z 1 und Z 2 geregelten Sachverhalte.

Zu Z 25 (§ 11.04. Abs. 5)

Mit dieser Bestimmung wird dem Umstand getragen, dass sich Schwimmer immer häufiger außerhalb der Uferzone aufhalten oder zB im Bereich des Überlinger Sees diesen durchqueren. Da sie dabei schlecht sichtbar sind, wird eine eigene Schutzvorschrift geschaffen.

Zu Z 26 (§ 11.06.)

§ 11.06. sieht die Möglichkeit der Genehmigung von Sondertransporten vor, ermöglicht jedoch in der geltenden Fassung nicht, die Genehmigung mit Auflagen oder unter Bedingungen zu erteilen. Mit der Neufassung des zweiten Satzes wird dafür eine Rechtsgrundlage geschaffen, die Formulierung ist gleichlautend der in § 11.05. (Genehmigung von Veranstaltungen).

Zu Z 27 (§ 12.09. Abs. 2)

Gemäß Art. 10 Abs. 1 in Verbindung mit Art. 7 Abs. 1 der Richtlinie (EU) 2017/2397 über die Anerkennung von Berufsqualifikationen in der Binnenschifffahrt und zur Aufhebung der Richtlinien 91/672/EWG und 96/50/EG, ABl. Nr. L 345 vom 27.12.2017, S. 53, sind Unionsbefähigungszeugnisse auch auf nationalen Binnenwasserstraßen anzuerkennen, die nicht mit dem Wasserstraßennetz eines anderen Mitgliedstaates verbunden sind. Die in § 12.01. Abs. 1 angeführte Rheinstrecke ist wegen der besonderen nautischen Verhältnisse davon auszunehmen.

Zu Z 28 (§ 12.10. Abs. 3)

Inhaber eines Unionsbefähigungszeugnisses sollen die Berechtigung für das Befahren der in Abs. 1 angeführten Rheinstrecke bei Erfüllung der gleichen Voraussetzungen, die für Bewerber für ein Bodensee-Schifferpatent gelten, im Wege einer Zusatzprüfung erwerben können.

Zu Z 29 (§ 13.11a. Abs. 1)

Am 1. Jänner 1992 wurden nach langen Vorarbeiten im Wege einer umfangreichen Novelle der BSO am Bodensee Abgasvorschriften für Schiffsmotoren eingeführt (BSO Stufe I), die zum damaligen Zeitpunkt wegweisend waren. Die Regelungen wurden im Jahr 1996 verschärft (BSO Stufe II); sie sind bis heute gültig.

Auf europäischer Ebene wurden durch die Richtlinie 2003/44/EG zur Änderung der Richtlinie 94/25/EG zur Angleichung der Rechts- und Verwaltungsvorschriften der Mitgliedstaaten über Sportboote, ABl. Nr. L 214 vom 26.8.2003, S. 18, Abgasvorschriften für Sportboote eingeführt (RCD Stufe I), die durch die aktuell geltende Richtlinie 2013/53/EU über Sportboote und Wassermotorräder und zur Aufhebung der Richtlinie 94/25/EG, ABl. Nr. L 354 vom 28.12.2013, S. 90, dem Stand der Technik angepasst wurden (RCD Stufe II).

Einer von EU-Recht abweichenden, dem besonderen Charakter des Bodensees als Trinkwasserspeicher Rechnung tragenden nochmaligen Verschärfung der BSO-Abgasvorschriften (BSO Stufe III) hat die Europäische Kommission im Jahre 2016 ihre Zustimmung verweigert.

Im selben Jahr wurde die Verordnung (EU) 2016/1628 über die Anforderungen in Bezug auf die Emissionsgrenzwerte für gasförmige Schadstoffe und luftverunreinigende Partikel und die Typgenehmigung für Verbrennungsmotoren für nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen und Geräte, zur Änderung der Verordnungen (EU) Nr. 1024/2012 und (EU) Nr. 167/2013 und zur Änderung und Aufhebung der Richtlinie 97/68/EG, ABl. Nr. L 252 vom 16.9.2016, S. 53, erlassen. Sie gilt gemäß ihrem Art. 2 Abs. 2 lit. h) ausdrücklich nicht für die Motoren von Sportbooten und Wassermotorrädern, sodass sie im Wesentlichen für die Großschifffahrt bzw. die gewerbsmäßige Schifffahrt relevant ist.

Die aktuellen Grenzwerte der Verordnung (EU) 2016/1628 (Stufe 5) liegen im Bereich der Grenzwerte der Stufe Euro VI für schwere Straßenfahrzeuge (Lastwagen) und entsprechen dem aktuellen Stand der Technik im Bereich der Emissionsbegrenzung. Konkret sieht die Verordnung (EU) 2016/1628 vor, dass in der Europäischen Union ab dem 1. Jänner 2019 Motoren für die Verwendung in Binnenschiffen mit einer Leistung von mehr als 19 kW und weniger als 300 kW nur noch in Verkehr gebracht werden dürfen, wenn sie die Anforderungen dieser Verordnung erfüllen. Für Motoren mit einer Leistung von mehr als 300 kW gilt dies ab dem 1. Januar 2020.

Festzuhalten ist in diesem Zusammenhang, dass die Verordnung (EU) 2016/1628 nicht nur für die dem Antrieb, sondern auch für die der Stromerzeugung dienenden Motore gilt, dh. auch für Generatoren.

Vor diesem Hintergrund ist die Internationale Schifffahrtskommission für den Bodensee (ISKB) anlässlich ihrer 90. Sitzung am 27. April 2021 übereingekommen, eine grundlegende Neuordnung des Abgasregimes am Bodensee in Angriff zu nehmen. Als erster Schritt wird die Verordnung (EU) 2016/1628 für Motore, die nach dem Inkrafttreten der Novelle in Fahrzeugen der gewerbsmäßigen Schifffahrt erstmals am Bodensee eingebaut oder in Betrieb genommen werden, am Bodensee explizit in Geltung gesetzt und hierfür in § 13.11a. eine eigene Bestimmung – ein neu gefasster Abs. 7 – geschaffen.

Die Bestimmungen des § 13.11a. Abs. 1 und Abs. 2 behalten zwar ihren Charakter als Grundsatzregelungen für Schiffsmotoren bzw. Motorfahrzeuge, jedoch neu mit der Einschränkung, sofern diese nicht in den Anwendungsbereich des neuen Abs. 7 fallen, d.h. sofern es sich nicht um Motoren in Fahrzeugen der gewerbsmäßigen Schifffahrt handelt, von denen laut aktueller Schiffsstatistik mit Stichtag 31. Dezember 2020 am Bodensee 159 Fahrzeuge zugelassen waren.

In der gesamten Bestimmung des § 13.11a. wird der Kreis der von den BSO-Abgasvorschriften betroffenen Motoren mit „Verbrennungsmotore“ nunmehr allgemeiner umschrieben, da nicht ausgeschlossen werden kann, dass auch Motore zum Einsatz kommen, die weder mit Benzin- noch mit Dieseltreibstoff betrieben werden.

Zu Z 30 (§ 13.11a. Abs. 2)

Siehe Erläuterung zu Z 29, letzter Absatz.

Zu Z 31 (§ 13.11a. Abs. 3)

Siehe Erläuterung zu Z 29, letzter Absatz.

Zu Z 32 (§ 13.11a. Abs. 4)

Siehe Erläuterung zu Z 29, letzter Absatz.

Zu Z 33 (§ 13.11a. Abs. 6)

In Abs. 6 werden diejenigen Regelwerke angeführt, nach denen Typenprüfungen durchgeführt werden, die derjenigen nach BSO als gleichwertig anerkannt werden.

Auch diese Bestimmung ist um die Einschränkung zu ergänzen, dass die Anerkennung nur für Motore gilt, sofern sie nicht in den Anwendungsbereich des neuen Abs. 7 fallen, d.h. sofern es sich nicht um Motore in Fahrzeugen der gewerbsmäßigen Schifffahrt handelt.

Ungeachtet dessen ist die Verordnung (EU) 2016/1628 auch in diese Bestimmung aufzunehmen, da ansonsten für Sportboote, deren Motor die Anforderungen der Verordnung (EU) 2016/1628 erfüllt, keine Abgastypenprüfbescheinigung nach Anlage C der BSO ausgestellt werden könnte.

Aus Gründen der Übersichtlichkeit und besseren Lesbarkeit werden die nunmehr vier in Abs. 6 angeführten spezifischen Regelwerke, deren Typenprüfungen anerkannt werden, in Form einer Aufzählung dargestellt.

Zu Z 34 (§ 13.11a. Abs. 7)

Gemäß § 13.11a. Abs. 7 ist bei der Nachuntersuchung, der Sonderuntersuchung und der Untersuchung von Amts wegen bei Motoren, für die eine Abgastypenprüfbescheinigung nach Anlage C vorliegt, von der Behörde die Einhaltung der in Anlage C festgelegten Abgas-Referenzwerte zu überprüfen. Liegt eine

schriftliche Bestätigung über die Durchführung der erforderlichen Wartungsarbeiten (inklusive Messung der Referenzwerte) vor, kann auf eine Kontrolle durch die Behörde verzichtet werden. Die Motore neuer Fahrzeuge mit einer Konformitätserklärung nach Sportboot-Richtlinie verfügen jedoch nicht mehr über eine Abgas-Entnahmesonde, wie sie für eine Messung der Referenzwerte nötig ist. Da dies auch für „alte“ Motore gilt, ist die Bestimmung des Abs. 7 diesbezüglich obsolet geworden.

Da der Geltungsbereich der derzeit nur für die Wartung nicht-abgasgeprüfter Motore geltenden Bestimmung des § 13.11.c. mit dessen Neufassung (siehe Erläuterung zu Z 36) auf die Wartung sämtlicher, d.h. auch abgastypengeprüfter, Motore erweitert wird, kann Abs. 7 in der geltenden Fassung zur Gänze entfallen.

Festzuhalten ist, dass unbeschadet des Wegfalls dieser Bestimmung eine Abgasmessung im Verdachtsfall weiterhin im Rahmen einer Untersuchung von Amts wegen jederzeit – auch im Rahmen oder als Folge einer Nach- oder einer Sonderuntersuchung – vorgenommen werden kann.

Die Neufassung des Abs. 7 legt im Sinne der Erläuterungen zu Z 30 fest, dass auf Fahrzeugen der gewerbsmäßigen Schifffahrt nur Verbrennungsmotore in Betrieb genommen werden dürfen, für die eine der Typengenehmigungen der Verordnung (EU) 2016/1628 vorliegt. Aus Gründen des Bestandsschutzes soll dies jedoch nicht für Motoren gelten, die nach dem Inkrafttreten der Novelle in Fahrzeugen der gewerbsmäßigen Schifffahrt nachweislich bereits in Betrieb waren oder beim Schifffahrtsunternehmen einlagerten und der zuständigen Behörde gemeldet waren.

Zu Z 35 (§ 13.11b.)

Abs. 1 ist obsolet geworden und kann daher entfallen.

Für den Motorentausch bei Fahrzeugen der gewerbsmäßigen Schifffahrt gilt § 13.11a. Abs. 7. Fahrzeuge der gewerbsmäßigen Schifffahrt sind daher vom Geltungsbereich des § 13.11b. auszunehmen.

Zu Z 36 (§ 13.11c.)

Zum Terminus „Verbrennungsmotore“ siehe Erläuterung zu Z 29, letzter Absatz.

Mit der zum Wegfall des § 13.11a. Abs. 7 in der geltenden Fassung (siehe Erläuterung zu Z 34) korrespondierenden Änderung wird der Geltungsbereich der derzeit nur für die Wartung nicht-abgasgeprüfter Motore geltenden Bestimmung des § 13.11c. auf die Wartung sämtlicher, d.h. auch abgastypengeprüfter, Verbrennungsmotore, und zwar sowohl von Motoren, die dem Antrieb von Fahrzeugen dienen, als auch für Verbrennungsmotore auf Fahrzeugen der gewerbsmäßigen Schifffahrt, die der Stromerzeugung dienen (siehe Erläuterung zu Z 29), erweitert.

Die korrekte Wartung (in der Regel nach den Angaben des Herstellers) von Verbrennungsmotoren, deren Vielzahl an abgasrelevanten Bauteilen die Reduzierung von Emissionen erst ermöglicht, ist ausschlaggebend für das Langzeitverhalten eines Motors und damit das Einhalten der Grenzwerte. Die Durchführung der Wartung soll deshalb von der Behörde anlässlich der Nachuntersuchung, der Sonderuntersuchung und der Untersuchung von Amts wegen kontrolliert werden.

Die Möglichkeit, im Rahmen einer Untersuchung gemäß § 14.04. auch die Abgasnachbehandlungssysteme zu untersuchen und gemäß § 14.05. die Beseitigung festgestellter Mängel in geeigneter Weise zu verlangen, bleibt davon unberührt.

Zu Z 37 (§ 13.11d.)

Es ist nicht auszuschließen, dass in Zukunft auch Dieselmotore auf den Markt gebracht werden, die ohne Partikelfilter die Grenzwerte der BSO einhalten. Die im zweiten Satz normierten Ausnahmen von der Verpflichtung, den Partikelaustritt durch geeignete Maßnahmen zu begrenzen, wären um diesen Umstand zu ergänzen.

Zu Z 38 (§ 13.15. Abs. 3)

Vermehrt kommen auch auf dem Bodensee Fahrzeuge mit Lithium-Ionen-Akkumulatoren zum Einsatz. Da von diesen im Havariefall oder bei einem Brand in unmittelbarer Umgebung erhebliche Gefahr ausgehen kann, sollen diese Fahrzeuge für Berge- und Einsatzkräfte in geeigneter Weise gekennzeichnet werden. Kennzeichnungspflichtig sind nur Fahrzeuge mit eingebautem Akku; transportable Akkus weisen im allgemeinen nur geringe Leistungen und damit geringeres Gefährdungspotential auf und befinden sich nur bei Betrieb des Fahrzeuges an Bord.

Zu Z 39 (§ 13.20. Abs. 3 Z 3 und Abs. 3 letzter Satz)

Die für Rennruderboote geltende Ausnahme von der Verpflichtung, außerhalb der Uferzone eine Rettungsweste mitzuführen, wird aus Gründen der Sicherheit gestrichen. Damit benötigen Rennruderboote innerhalb der Uferzone nach wie vor weder Rettungsweste noch Schwimmhilfe,

außerhalb der Uferzone dann aber eine Schwimmhilfe, weil sie dann als Fahrzeug gemäß Abs. 3 Z 3 unter die Fahrzeuge fallen, für die Abs. 5 gilt.

Die aktuellen Normen sehen bei Feststoff-Rettungswesten für die einzelnen Gewichtsklassen der Trägerinnen und Träger von Rettungswesten jeweils eigene Werte für den Mindestauftrieb vor, die aufgrund der daraus resultierenden unterschiedlichen Größe des Auftriebskörpers auch zu unterschiedlichen Passformen der Weste führen.

Die zur Zeit für nahezu alle Kategorien von Freizeitfahrzeugen geltende Regelung der BSO hinsichtlich des Mindestauftriebs von Rettungswesten von generell 100 N ist demgegenüber zu grobschlächtig und führt in der Praxis überdies zu dem unerwünschten Ergebnis, dass Personen mit einem Körpergewicht zwischen 41 und 70 kg eine zu große und damit nicht passende Rettungsweste tragen müssen. Dieser beeinträchtigte Tragekomfort führt nicht nur dazu, dass die Rettungsweste nicht – wie angezeigt wäre – ständig getragen wird, sondern im schlimmsten Fall dazu, dass eine verunfallte, im Wasser befindliche Person unbeabsichtigt aus der Weste schlüpft.

Um dieses Gefährdungspotential zu beseitigen und die BSO auf den normentechnisch letzten Stand zu bringen, werden die aktuell geltenden Normen in die BSO übernommen.

Zu Z 40 (§ 13.20. Abs. 5)

Die Systematik der Bestimmung wird angepasst, der Inhalt selbst bleibt unverändert; lediglich in lit. b) werden aus Gründen der Rechtsklarheit Stand-Up-Paddles aufgenommen, da diese in jüngster Zeit vermehrt auftreten.

Zu Z 41 (§ 14.01. Abs. 3 und 14.04. Abs. 4)

Anpassung eines Verweises.

Zu Z 42 (§ 14.01. Abs. 6)

Durch die Aufnahme der Unterseeboote in die Aufzählung der nicht-zulassungsfähigen Fahrzeuge in Abs. 7 (siehe Erläuterung zu Z 44) sind sie in Abs. 6 zu streichen.

Zu Z 43 (§ 14.01. Abs. 7 Z 2)

Verschiedentlich werden für die Beseitigung von Schwemmholtzansammlungen im See in Ufernähe, vor allem in Häfen, Amphibienfahrzeuge eingesetzt, die bis dato als Arbeitsschiff zeitlich befristet eigens zugelassen wurden. Mit der Ergänzung der Z 2 wird eine Rechtsgrundlage dafür geschaffen, dass diese Fahrzeuge als solche und eingeschränkt für diesen Zweck ordnungsgemäß zugelassen werden können.

Zu Z 44 (§ 14.01. Abs. 7 Z 2a.)

In größeren Abständen, jedoch immer wieder, langen Anfragen oder Anträge auf Zulassung von U-Booten für touristische Zwecke bei den Zulassungsstellen am See ein.

Die Zulassung eines derartigen Fahrzeuges ist nach geltender Rechtslage grundsätzlich möglich, wäre jedoch im Hinblick auf die insbesondere mit der Unterwasserfahrt verbundenen Gefahren und Risiken nicht nur für das Boot selbst und die an Bord befindlichen Personen, sondern auch für die anderen Verkehrsteilnehmer, insbesondere für die Sportschiffahrt und die Linienschiffahrt, nur mit einer derartigen Fülle von Auflagen, Einschränkungen und Bedingungen möglich, die den Einsatz eines kommerziell betriebenen U-Bootes wirtschaftlich uninteressant machen. Um nicht falschen Erwartungshaltungen Vorschub zu leisten und um von vornherein Rechtsklarheit zu schaffen, wird diese Fahrzeugkategorie daher in den Katalog der nicht-zulassungsfähigen Fahrzeuge aufgenommen. Davon ausgenommen sollen U-Boote sein, die für Aufgaben im öffentlichen Interesse (zB für archäologische und sonstige wissenschaftliche Zwecke oder über behördlichen Auftrag etwa für Bergungszwecke) eingesetzt werden.

Zu Z 45 (§ 16.02. Abs. 7)

Gemäß § 12.09. können nur Inhaber eines in einem Bodensee-Uferstaat ausgestellten Befähigungsausweises oder eines Internationalen Zertifikates eine Anerkennungsbescheinigung für den Bodensee erwerben. Dies führt bei der nicht geringen Zahl an Vereinen rund um den See, deren Mitglieder das Segeln als Leistungs- und Spitzensport betreiben, immer wieder zu Problemen, weil zahlreiche international anerkannte Trainer, deren fachliche Qualifikation außer Zweifel steht, über kein von einem Bodensee-Uferstaat ausgestelltes Patent oder ein Internationales Zertifikat verfügen. Diese können daher auch keine Anerkennungsbescheinigung erhalten und damit auch nicht für das Training von Leistungs- und Spitzensportlern verpflichtet werden. Um für derartige Sonderfälle die Möglichkeit zu haben, eine Bescheinigung auf Basis des § 12.09. ausstellen zu können, wird eine – allerdings in engen Grenzen handzuhabende – Ausnahmemöglichkeit geschaffen.

Zu Z 46 (§ 16.04. Abs. 5)

Inkrafttretensbestimmung

Zu Z 47 (Anlage B, Allgemeines, Z 4)

Im Gegensatz zu den Schifffahrtszeichen ist für Bojen, welche eine gesperrte Wasserfläche für Fahrzeuge aller Art kennzeichnen, keine Mindestgröße festgelegt. Es findet sich lediglich in der Fußnote zu Anlage B lit. G. der Hinweis, dass die äußeren Bojen einen um 20 cm größeren Durchmesser aufweisen müssen als die übrigen Bojen. Die mit der neuen Z 4 erfolgte Festlegung einer Bojen-Mindestgröße dient der Klarheit und Vereinheitlichung.

Zu Z 48 (Anlage B, Allgemeines, Z 5)

Bereits jetzt erfolgt die Kennzeichnung der Begrenzung von Wasserflächen nicht nur mittels Bojen, sondern vereinzelt durch die einfacher und damit kostensparender zu servicierende Variante eines gelben Balles oder einer kreisrunden gelben Tafel auf einem im Seegrund festsitzenden Pfahl. Mit der neuen Z 5 erhält diese sinnvolle Praxis ihre Rechtsgrundlage.

Zu Z 49 (Anlage B Z A.13)

Die für viele Hafenanlagen, Auswasserungsstellen und Ähnliches auf Basis des § 11.04. Abs. 1 verhängten Badeverbote werden von den Betreibern rund um den See auf unterschiedlichste Weise gekennzeichnet. Das neue Verbotssymbol dient der Klarstellung und Vereinheitlichung.