

# Bundesblatt

Bern, den 26. November 1973 125. Jahrgang Band II

Nr. 47

Erscheint wöchentlich. Preis: Inland Fr. 68.– im Jahr, Fr. 38.– im Halbjahr, Ausland Fr. 82.– im Jahr, zuzüglich Nachnahme- und Postzustellungsgebühr. Inseratenverwaltung: Permedia, Publicitas-Zentraldienst für Periodika, Hirschemattstrasse 36, 6002 Luzern, Tel. 041/23 66 66

11 806

## Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung zum Vertragswerk über die Bodensee- und Rheinschifffahrt

(Vom 17. Oktober 1973)

Sehr geehrter Herr Präsident,  
sehr geehrte Damen und Herren.

Wir unterbreiten Ihnen mit dieser Botschaft den Entwurf zu einem Bundesbeschluss betreffend die Genehmigung des am 1. Juni 1973 unterzeichneten Vertragswerks über die Bodensee- und Rheinschifffahrt.

### 1 Übersicht

Es handelt sich hier um die folgenden Abkommen:

- Übereinkommen mit Zusatzprotokoll zwischen der Bundesrepublik Deutschland, der Republik Österreich und der Schweizerischen Eidgenossenschaft über die Schifffahrt auf dem Bodensee.
- Vertrag zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Bundesrepublik Deutschland über die Schifffahrt auf dem Untersee und dem Rhein zwischen Konstanz und Schaffhausen und
- Vertrag zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Republik Österreich über die Schifffahrt auf dem Alten Rhein.

Das Übereinkommen und die beiden Verträge sind eine einheitliche, zeitgemässe und veränderten Verhältnissen anpassbare Ordnung der Schifffahrtspolizei auf den zusammenhängenden Gewässern des Bodensees, des Untersees und des Rheins zwischen Konstanz und Schaffhausen sowie des Alten Rheins bis Rheineck-Gaissau. Das Vertragswerk ist die Grundlage für den Erlass und den Vollzug der Schifffahrtsvorschriften, die insbesondere die Zulassung von Fahrzeugen zum Verkehr, die Befähigung zum Führen von Fahrzeugen, den Verkehr auf dem Wasser und den Schutz der Umwelt gegen Beeinträchtigungen durch die Schifffahrt zu regeln haben.

## 2 Allgemeiner Teil

### 21 Ausgangslage

Die Schifffahrt auf dem Bodensee wird gegenwärtig durch den Vertrag vom 22. September 1867 zwischen den Bodensee-Uferstaaten über eine internationale Schifffahrts- und Hafenordnung für den Bodensee (ISHO) mit Nachträgen (BS 13 379) geregelt. Der Vertrag vom 28. September 1867 zwischen der Schweiz und dem Grossherzogtum Baden über die Schifffahrts- und Hafenordnung für den Untersee und den Rhein zwischen Konstanz und Schaffhausen (GSHO) mit Nachträgen (BS 13 442) ordnet die Schifffahrt auf dem Untersee und dem Rhein bis Schaffhausen. Für den Alten Rhein besteht keine staatsvertragliche Regelung. Die genannten Verträge entsprechen in keiner Weise mehr den heutigen Gegebenheiten und den Anforderungen, die der Verkehr auf dem Wasser stellt. Sie wurden zu einer Zeit abgeschlossen, in der es noch keine Sport- und Vergnügungsschifffahrt gab, und regeln somit zur Hauptsache die gewerbliche Schifffahrt. Sie enthalten hoheitsrechtliche Bestimmungen, z. B. bezüglich des Vollzugs, sowie polizeiliche und technische Vorschriften, z. B. bezüglich Ausrüstung der Schiffe. Eine Revision erwies sich als nicht möglich ohne formelle und ratifikationsbedürftige Änderung der Verträge. Diese sind zudem unkündbar und können somit nur im gegenseitigen Einvernehmen aufgehoben werden.

### 22 Kritische Würdigung der Ausgangslage

Unbestritten ist in allen Vertragsstaaten, dass die Verträge revisionsbedürftig sind. Gleichzeitig waren sich die Staaten auch der Schwierigkeiten bewusst, die sich bei einer Revision stellen, insbesondere weil eine solche nicht vorgenommen werden kann, ohne die umstrittene Frage der Hoheitsverhältnisse auf dem Bodensee zu berühren. Die Auffassungen über den Verlauf der Staatsgrenzen im Bodensee gehen bekanntlich zwischen den Uferstaaten auseinander. Österreich betrachtet den Bodensee als Kondominium, d. h. als Herrschaftsbereich aller Uferstaaten zusammen. In neuerer Zeit vertritt es die sog. Haldentheorie, wonach der See bis zu einer bestimmten Tiefe, z. B. 25 m, zum Gebiet des Uferstaates gehöre, während der Rest als Kondominium zu behandeln sei. Die Schweiz steht seit jeher eindeutig auf dem Standpunkt, die Seefläche sei entlang den Mittellinien auf die Uferstaaten aufgeteilt. Von deutscher Seite wurde früher eher der Kondominiumstheorie der Vorzug gegeben; die Bundesrepublik Deutschland hat sich aber in dieser Beziehung nie eindeutig festgelegt.

In den Jahren 1961 und 1965 schlug die Bundesrepublik Deutschland der Schweiz und Österreich vor, die Revision der ISHO und der GSHO an die Hand zu nehmen. Dabei sollten in den beiden Verträgen die schifffahrtspolizeilichen Vorschriften gestrichen und durch eine Bestimmung ersetzt werden, wonach die zuständigen Stellen der Uferstaaten im gegenseitigen Einvernehmen Vorschriften über das Verhalten im Verkehr, die Anforderungen an Bau, Ausrüstung und Besatzung und die Kennzeichnung der Wasserfahrzeuge und an die Eignung der

Schiffsführer erlassen können. Auf schweizerischer Seite wurde die Zweckmässigkeit des deutschen Vorschlages anerkannt. Die Herausnahme der technischen Vorschriften aus dem Vertrag ermöglicht in der Tat ihre rasche Anpassung an veränderte Verhältnisse. Gleichzeitig erkannte man aber auch die aus den umstrittenen Hoheitsrechten erwachsenden Schwierigkeiten. Der langwierige Verlauf der Verhandlungen bestätigte, dass die ungelöste Grenzfrage das Haupthindernis für die von allen Seiten gewünschte Revision der ISHO darstellte.

### 23 Ergebnis der Verhandlungen

Die Revisionsverhandlungen durch Delegationen, die von den Regierungen der drei Uferstaaten des Bodensees bestellt worden waren und in denen auf schweizerischer Seite auch die drei unmittelbar interessierten Kantone Schaffhausen, St. Gallen und Thurgau vertreten waren, wurden im November 1966 aufgenommen. An der ersten Plenarrunde wurde beschlossen, die veralteten schiffahrts- und hafenzuständigen Vorschriften auf einen modernen Stand zu bringen und die hoheitsrechtlichen Bestimmungen nur insoweit zu revidieren, als es zur Einführung der neuen Schifffahrtsvorschriften nötig ist. Es wurden zwei Arbeitsgruppen, bestehend aus Vertretern der drei Vertragsstaaten, eingesetzt; die erste (juristische Arbeitsgruppe) hatte sich mit der Revision der allgemeinen Bestimmungen, die zweite (technische Arbeitsgruppe) mit der Ausarbeitung der eigentlichen Schifffahrtsvorschriften zu befassen. Für die allgemeinen Bestimmungen sollte die Arbeitsgruppe eine pragmatische Lösung suchen, um trotz der umstrittenen Grenzfrage (Realteilung oder Kondominium) zu einer durchführbaren Regelung zu gelangen. Die schweizerische Delegation erklärte sich zu einer Lösung bereit, bei der weder die Seehalde (österreichische Auffassung) noch die Seemitte als Anknüpfungspunkte für die Abgrenzung der Kompetenzbereiche gewählt würden; jedem Staat könnte man aber gewisse Rechte auch im Bereiche der anderen einräumen. Die deutsche Seite wünschte, dass die Artikel 1–4 der ISHO (Schifffahrtswortfreiheit und Gleichbehandlung der Schiffe und Ladungen, Hafenanstalten und -gebühren, Beseitigung von Schifffahrtshindernissen) mit Rücksicht auf die Verpflichtungen der Bundesrepublik Deutschland im Rahmen der Europäischen Gemeinschaften grundsätzlich unberührt zu bleiben hätten.

Die Arbeiten innerhalb der beiden Arbeitsgruppen kamen 1968 zu einem vorläufigen Stillstand. Verschiedene Vorschläge zur Regelung des Vollzugs der Schifffahrtsvorschriften wurden von der einen oder anderen Seite abgelehnt, weil sie die Hoheitsverhältnisse entweder im Sinne des Kondominiums oder der Realteilung zu stark präjudizierten und eine annehmbare Lösung für alle Vertragsstaaten zunächst nicht gefunden werden konnte. Nach einem längeren Unterbruch machte die Schweiz den Vorschlag, den Bodensee in drei Vollzugsbereiche einzuteilen, in denen je ein Vertragsstaat für den Vollzug der Schifffahrtsvorschriften verantwortlich ist, wobei die beiden anderen Vertragsstaaten unter bestimmten Voraussetzungen ebenfalls sollten eingreifen können. Die Abgrenzung der Vollzugsbereiche sollte sich nicht mit den Mittellinien decken. Vielmehr sollten von

markanten und weithin sichtbaren Punkten an den Ufern möglichst gerade Linien zur Abgrenzung gezogen werden, wobei auf die Staatsgrenzen am Ufer Rücksicht zu nehmen war. Ausserdem sollte ein Streifen von 3 km längs dem Ufer Ausschlusszone sein, in der nur der jeweilige Uferstaat tätig werden darf. Österreich und später auch die Bundesrepublik Deutschland erklärten sich bereit, auf der Grundlage des schweizerischen Vorschlages die Verhandlungen weiterzuführen.

Ende 1970 traten die Gesamtdelegationen zum zweiten Mal zusammen und erteilten den beiden Arbeitsgruppen neue Aufträge. Die Bundesrepublik hielt an der Beibehaltung der Artikel 1-4 der ISHO fest. Die Schweiz machte ihre Zustimmung zur Schaffung von Vollzugsbereichen, die nicht mit den Mittellinien übereinstimmen, davon abhängig, dass die Artikel 24 Absatz 1, 25 und 26 (Verfolgung und Ahndung von Zuwiderhandlungen) für die Dauer der neuen Regelung bloss zu suspendieren, nicht aber aufzuheben seien. In diesen Bestimmungen ist u. a. vorgesehen, dass die Ahndung von Zuwiderhandlungen dem Staat obliegt, auf dessen Gebiet sie begangen werden. Sie beruhen somit auf dem Prinzip der Realteilung. Die juristische Arbeitsgruppe erhielt den Auftrag, einen unkündbaren Vertrag zur Abänderung und Ergänzung der ISHO und ein kündbares Zusatzprotokoll über den Vollzug der Schifffahrtsvorschriften auszuarbeiten. Im Zusatzprotokoll waren auch die Vollzugsbereiche festzulegen, und zwar so, dass keine Präjudizierung der Staatsgrenzen erfolgt und sich die Abgrenzung an nautisch leicht erkennbaren Fixpunkten orientiert. Die technische Arbeitsgruppe wurde beauftragt, die Arbeit an den Schifffahrtsvorschriften fortzusetzen.

Im Verlaufe des Jahres 1971 hat die juristische Arbeitsgruppe ihren Auftrag erfüllt. Nachdem die Bundesrepublik Deutschland auf ihre Bedingung, dass die Artikel 1-4 der ISHO beizubehalten seien, verzichtete und Österreich den schweizerischen Wünschen bei der Abgrenzung der Vollzugszonen weitgehend entgegengekommen war, konnte ein völlig neues und kündbares Übereinkommen über die Schifffahrt auf dem Bodensee ausgearbeitet werden, das die ISHO aufheben und ersetzen wird. Nach einer dritten Verhandlungsrunde der Gesamtdelegationen konnte das Übereinkommen am 2. Februar 1972 paraphiert werden.

In der Folge arbeitete die juristische Arbeitsgruppe entsprechend den im Übereinkommen festgelegten Prinzipien den Vertrag über die Schifffahrt auf dem Untersee und dem Rhein zwischen Konstanz und Schaffhausen aus, der die GSHO aufheben und ersetzen wird, wie auch den Vertrag über die Schifffahrt auf dem Alten Rhein, für den kein Vorgänger besteht. Ein Zusatzprotokoll zum Übereinkommen regelt das Verhältnis der beiden zweiseitigen Verträge zum dreiseitigen Übereinkommen. Das gesamte Vertragswerk ist am 1. Juni 1973 anlässlich einer Schifffahrt mitten auf dem Bodensee unterzeichnet worden.

Das Übereinkommen entspricht den schweizerischen Wünschen und trägt der Auffassung, dass der Bodensee entlang den Mittellinien auf die Uferstaaten aufgeteilt ist, insofern Rechnung, als die Abgrenzung der Vollzugsbereiche durch Linien erfolgt, die sich den Mittellinien nähern. Die Abweichungen sind insoweit gerechtfertigt, als sie den nautischen Erfordernissen entsprechen. Auch regelt das

Übereinkommen ausschliesslich die Schifffahrtspolizei und keine anderen Hoheitsverhältnisse.

Das Übereinkommen und die beiden Verträge halten an dem von der Schweiz stets vertretenen Grundsatz der Schifffahrtsfreiheit fest, die aber nicht schrankenlos ist. Sie bilden die Grundlage für den Erlass der eigentlichen Schifffahrtsvorschriften (Polizeivorschriften). Diese werden von den Vertragsstaaten gemeinsam ausgearbeitet, aber von den einzelnen Staaten als nationales Recht erlassen. Im Gegensatz zum Übereinkommen und zu den beiden Verträgen, die Völkerrecht sind, stellen die Schifffahrtsvorschriften Landesrecht dar, das aber in allen Vertragsstaaten denselben Inhalt aufweist.

Der Vollzug obliegt grundsätzlich dem Uferstaat, wobei die Vertragsstaaten unter bestimmten Voraussetzungen auch in den Vollzugsbereichen der anderen Staaten tätig sein dürfen.

Die Schaffung der Internationalen Schifffahrtskommission für den Bodensee entspricht ebenfalls einem schweizerischen Wunsch. Sie bildet ein Gremium, in dem alle mit der Schifffahrt auf den in Frage stehenden Grenzgewässern zusammenhängenden Probleme erörtert und insbesondere die Schifffahrtsvorschriften, die von der technischen Arbeitsgruppe weitgehend vorbereitet sind, gemeinsam ausgearbeitet werden. Schliesslich entspricht das im Übereinkommen vorgesehene Verfahren zur Beilegung von Meinungsverschiedenheiten, insbesondere das Schiedsverfahren, der von der Schweiz seit je vertretenen Auffassung über die friedliche Beilegung von Streitigkeiten.

## 24 Schlussfolgerung

Das gesamte Vertragswerk stellt eine ausgewogene und zeitgemässe Regelung für die Schifffahrt auf wichtigen Grenzgewässern dar. Es ist so aufgebaut, dass sich die Schifffahrtsvorschriften veränderten Verhältnissen leicht anpassen lassen, und wird damit auch künftigen Entwicklungen Rechnung tragen können. Es bildet insbesondere auch die Grundlage für Massnahmen zum Schutze der Umwelt gegen Gefährdungen durch die Schifffahrt, die bisher fehlte. Die unmittelbar interessierten Kantone Schaffhausen, St. Gallen und Thurgau sind mit der getroffenen Lösung einverstanden und begrüssen sie.

## 3 Besonderer Teil

### 31 Übereinkommen

*Artikel 1* umschreibt den örtlichen und sachlichen Geltungsbereich. Örtlich gilt das Übereinkommen für den gesamten Bodensee (Obersee). In sachlicher Hinsicht umfasst es nur die Schifffahrtspolizei. Andere Fragen bleiben anderen Vereinbarungen vorbehalten. In Absatz 3 sehen die Vertragsstaaten vor, dass die Schweiz und Österreich für den Alten Rhein und die Schweiz und die Bundesre-

publik Deutschland für den Untersee und Rhein zwischen Konstanz und Schaffhausen besondere Verträge abschliessen, durch die die Schifffahrt auf diesen Gewässern nach den gleichen Grundsätzen geregelt werden soll, soweit nicht die besonderen Verhältnisse dieser Gewässer Sonderregelungen erfordern. Solche besondere Verhältnisse liegen insbesondere bei den Rheinstrecken zwischen Konstanz und Schaffhausen vor. Im weiteren sind in den zweiseitigen Verträgen die Fahrzeuge der drei Vertragsstaaten des Übereinkommens gleich zu behandeln.

*Artikel 2* statuiert den Grundsatz der Schifffahrtswfreiheit und der Gleichbehandlung aller zum Verkehr berechtigten Fahrzeuge. Die Schifffahrtswfreiheit ist nicht unbeschränkt, sondern nur im Rahmen des Übereinkommens und der gestützt darauf erlassenen Schifffahrtswvorschriften gewährleistet.

*Artikel 3* sieht vor, dass das bloss vorübergehende Landen an den dafür vorgesehenen öffentlichen Stellen unentgeltlich ist. Für darüber hinausgehende Leistungen, also z. B. für Liegeplätze, dürfen Gebühren erhoben werden. Dabei ist der Grundsatz der Gleichbehandlung der Fahrzeuge der drei Vertragsstaaten zu beachten.

*Artikel 4* verpflichtet die Vertragsstaaten, das Gewässer für die Schifffahrt freizuhalten, soweit nicht andere öffentliche Interessen Einschränkungen erfordern. Ob im konkreten Fall der Schifffahrt oder einem im öffentlichen Interesse liegenden Werk der Vorzug zu geben sei, ist ein Problem der Interessenabwägung, die die zuständigen Behörden in aller Objektivität vorzunehmen haben.

*Artikel 5* bildet die Grundlage für den Erlass der Schifffahrtswvorschriften durch die drei Vertragsstaaten. Diese eigentlichen Polizeivorschriften werden in der Schifffahrtswkommission ausgearbeitet, von den Vertragsstaaten als nationales Recht aber einheitlich erlassen. Die Vorschriften haben die folgenden Teilgebiete im einzelnen zu regeln: Zulassung der Fahrzeuge zum Verkehr, Befähigung zum Führen eines Fahrzeuges, Verkehrsvorschriften, Verkehrszeichen und Signale, Umweltschutz im Zusammenhang mit der Schifffahrt. Absatz 4 sieht vor, dass Beschränkungen der Schifffahrt verfügt werden können, wenn der Schutz der Umwelt dies erfordert. Die Beschränkungen können örtlich oder zeitlich sein. Ausserdem könnte das Befahren des Sees mit bestimmten Fahrzeugen, also insbesondere Motorbooten, beschränkt oder ganz verboten werden. Im Vordergrund steht hier das Problem der Gewässerverschmutzung durch bestimmte Typen von Motorbooten, aber auch die Lärmentwicklung oder die Gefährdung der Ufer. Absatz 4 erlaubt, alle nötigen und sachlich gerechtfertigten Einschränkungen der Schifffahrt zu verfügen. Absatz 5 gestattet den einzelnen Staaten, vorübergehende und örtlich begrenzte Einschränkungen der Schifffahrt aus besonderen Anlässen oder in Häfen zu verfügen, z. B. bei wassersportlichen Veranstaltungen.

*Artikel 6* ordnet die Zulassung der Fahrzeuge zum Verkehr. Die Schifffahrtswvorschriften regeln im einzelnen, wie ein Schiff ausgerüstet sein muss, um zum Verkehr zugelassen zu werden, wobei sie gewisse Schiffstypen, z. B. kleine Ruderboote, von einer besonderen Zulassung überhaupt befreien können. Zuständig für die Zulassung sind in erster Linie die Behörden des Vertragsstaates, in dem das Fahrzeug seinen Standort hat. Für den Fall, dass ein Fahrzeug seinen Standort

nicht in einem Vertragsstaat hat, sind Ersatzzuständigkeiten vorgesehen. Jeder Vertragsstaat kann selbständig die Zulassung vom Bestehen einer Haftpflichtversicherung abhängig machen, wie dies in der Schweiz schon vorgeschrieben ist, dagegen noch nicht in anderen Vertragsstaaten.

*Artikel 7* ordnet die Erteilung der Bewilligungen zum Führen von Fahrzeugen (Schifferpatente). Auch hier regeln die Schifffahrtsvorschriften, welche Anforderungen zu stellen sind. Zuständig zur Erteilung einer Bewilligung sind in erster Linie die Behörden des Vertragsstaates, in dem der Bewerber seinen gewöhnlichen Aufenthalt (Wohnsitz) hat. Hier sind ebenfalls Ersatzzuständigkeiten vorgesehen.

*Artikel 8* betrifft die gewerbliche Schifffahrt. Er überlässt es wie bisher jedem Vertragsstaat, die gewerbliche Schifffahrt, insbesondere die Konzessionierung, zu regeln.

Die Artikel 9–18 ordnen den Vollzug des Übereinkommens und der Schifffahrtsvorschriften.

*Artikel 9* in Verbindung mit dem Anhang zum Übereinkommen teilt den See in drei Vollzugsbereiche ein, in denen je ein Vertragsstaat zuständig ist.

*Artikel 10* stellt die Voraussetzungen auf, unter denen die Organe eines Vertragsstaates, d. h. die Polizei, im Vollzugsbereich eines anderen Vertragsstaates tätig werden dürfen, und sieht vor, welche Massnahmen sie dabei treffen dürfen.

*Artikel 11* in Verbindung mit dem Anhang legt die Ausschliesslichkeitszonen fest, in denen nur der Gebietsstaat, nicht aber die Organe eines anderen Vertragsstaates tätig sein dürfen, sofern nicht ein entsprechendes Ersuchen des Gebietsstaates vorliegt. Die Ausschliesslichkeitszone umfasst einen dem Ufer vorgelagerten Wasserstreifen von 3 km Breite. Im Verhältnis zwischen der Bundesrepublik Deutschland und Österreich sind in der Bregenzer Bucht wegen der Enge des Sees die Ausschliesslichkeitszonen auf 2 km begrenzt.

*Artikel 12* regelt die Verpflichtungen eines Vertragsstaates, dessen Organe im Vollzugsbereich eines anderen Vertragsstaates tätig werden. Personen, die von den Organen eines Vertragsstaates in der Vollzugszone eines anderen Vertragsstaates festgenommen werden, sind den Organen dieses Vertragsstaates zu übergeben, sofern sie nicht Angehörige des Staates sind, dessen Organe sie festgenommen haben.

*Artikel 13* regelt die Zuständigkeit und das anwendbare Recht für die Ahndung von Zuwiderhandlungen gegen die Schifffahrtsvorschriften. Dies ist nötig, da es bei diesen Zuwiderhandlungen ausschliesslich um Übertretungen geht, bei denen ohne besondere Vereinbarung international weder Rechts- noch Amtshilfe geleistet wird. Zuständig zur Ahndung von Zuwiderhandlungen ist in erster Linie der Staat, in dem der Betroffene seinen gewöhnlichen Aufenthalt (Wohnsitz) hat. Der Ort, an dem die Zuwiderhandlung begangen wird, spielt also keine Rolle. Hat der Betroffene in keinem Vertragsstaat seinen gewöhnlichen Aufenthalt, so ist zur Ahndung der Vertragsstaat zuständig, dessen Organe zuerst tätig geworden sind, d. h. in der Regel der Vertragsstaat, dem die Vollzugszone zugehört, oder, in den Fällen des Artikels 10, ein anderer Vertragsstaat. Bei der Ahndung wendet

jeder Vertragsstaat sein eigenes materielles und formelles Recht an. Die Unterbrechung der Verjährung in einem Vertragsstaat gilt jedoch auch als in den anderen Vertragsstaaten eingetreten.

*Artikel 14* verpflichtet jeden Vertragsstaat zur Vollstreckung der in den anderen Vertragsstaaten ergangenen Strafsentscheidungen, soweit sein innerstaatliches Recht dafür eine Grundlage bietet.

*Artikel 15* regelt die Rechts- und Amtshilfe unter den Vertragsstaaten und gewährleistet, dass Übereinkommen und Schifffahrtsvorschriften, insbesondere bei Strafverfahren wegen Zuwiderhandlungen, vollzogen werden können, auch wenn mehr als ein Vertragsstaat tätig zu werden hat.

Die *Artikel 16, 17 und 18* sind Bestimmungen, die die Zusammenarbeit der Behörden der drei Vertragsstaaten erleichtern.

*Artikel 19* sieht eine Internationale Schifffahrtskommission für den Bodensee vor und umschreibt deren Aufgaben. Diese Kommission ist eine gemischte Kommission, in der die drei Vertragsstaaten paritätisch mit je drei Mitgliedern vertreten sind. Die Kommission hat beratende Funktionen. Ihre Hauptaufgabe ist es, die Schifffahrtsvorschriften auszuarbeiten, die dann von den Vertragsstaaten als nationales Recht erlassen werden.

Die *Artikel 20–23* regeln die Beilegung von Meinungsverschiedenheiten unter den Vertragsstaaten. Wenn solche weder in der Schifffahrtskommission noch auf diplomatischem Wege beigelegt werden können, kann ein Schiedsgericht angerufen werden. Die Bestimmungen über das Schiedsverfahren entsprechen denen anderer Staatsverträge, haben aber dem Umstand Rechnung zu tragen, dass das Übereinkommen ein dreiseitiger Vertrag ist und dass an einem Schiedsverfahren entweder nur zwei oder aber alle drei Vertragsstaaten beteiligt sein können. Diese Besonderheit wird durch die *Artikel 21 Absatz 2* und *23 Absatz 2* berücksichtigt.

Die *Artikel 24–27* enthalten die üblichen Schlussbestimmungen betreffend Ratifikation, Kündigung, Inkrafttreten und Aufhebung früherer Abmachungen.

Von besonderer Bedeutung ist *Artikel 26 Absatz 3* letzter Satz, der bestimmt, dass im Falle der Kündigung sofort Verhandlungen über eine Neuregelung aufzunehmen sind und dass bis zu deren Inkrafttreten das Übereinkommen weiter angewendet wird. Damit ist die Gewähr geboten, dass nicht vorübergehend überhaupt keine Polizeiordnung für die Schifffahrt besteht.

Im *Anhang* werden die Vollzugsbereiche und Ausschlusszonen im einzelnen bestimmt.

### 32 Zusatzprotokoll

Das Zusatzprotokoll stellt den Vollzug der beiden zweiseitigen Verträge zwischen der Schweiz einerseits und der Bundesrepublik Deutschland und Österreich andererseits über die Schifffahrt auf dem Untersee und dem Rhein zwischen Konstanz und Schaffhausen und auf dem Alten Rhein in den drei Vertragsstaaten des Übereinkommens sicher.

Hinsichtlich der Ahndung von Zuwiderhandlungen bestimmt *Ziffer 1*, dass diese auf Ersuchen des Vertragsstaates, in dem die Zuwiderhandlung begangen wurde, von einem der beiden anderen Vertragsstaaten übernommen wird. Eine Person mit gewöhnlichem Aufenthalt in Österreich z.B., die eine Zuwiderhandlung auf dem Untersee begeht, wird also auf Ersuchen der Schweiz oder der Bundesrepublik Deutschland in Österreich verfolgt.

*Ziffer 2* umschreibt die dabei anzuwendenden Vorschriften.

*Ziffer 3* dehnt die Befugnisse der in Artikel 19 des Übereinkommens vorgesehenen Internationalen Schiffahrtskommission auf die eingangs genannten Gewässer aus, wobei der am jeweils in Frage stehenden Gewässer nicht beteiligte Staat nur als Beobachter mitwirkt.

In *Ziffer 4* wird das für die Beilegung von Meinungsverschiedenheiten im Übereinkommen vorgesehene Verfahren auf die beiden zweiseitigen Verträge ausgedehnt, wobei der jeweils nicht am Vertrag beteiligte Staat keine Parteirechte hat.

### **33 Vertrag über die Schifffahrt auf dem Untersee und dem Rhein zwischen Konstanz und Schaffhausen**

*Artikel 1* umschreibt den örtlichen Geltungsbereich. Da im Gegensatz zum Obersee die Hoheitsverhältnisse, insbesondere die Staatsgrenze, im Sinne der Mittellinie festgelegt und nicht umstritten sind, erübrigt sich, im Gegensatz zu Artikel 1 des Übereinkommens, ein entsprechender Vorbehalt.

*Artikel 2* statuiert den Grundsatz der Schifffahrtswfreiheit und der Gleichbehandlung entsprechend Artikel 2 des Übereinkommens.

*Artikel 3* entspricht Artikel 3 des Übereinkommens.

*Artikel 4* verpflichtet die Vertragsstaaten entsprechend Artikel 4 des Übereinkommens zur Freihaltung des Gewässers für die Schifffahrt. Von besonderer Bedeutung ist diese Bestimmung für die Rheinstrecken wegen der Enge der Fahrinne. Sie sieht deshalb vor, dass sich die beiden Staaten gegenseitig über die Planung von Ufer- und Wasserbauten zu unterrichten und das Einvernehmen untereinander herzustellen haben. Dieses Einvernehmen ist möglichst frühzeitig zu erzielen, da erfahrungsgemäss im Stadium der abgeschlossenen Planung und Ausführung eine Einflussnahme kaum mehr möglich ist.

*Artikel 5* trägt ebenfalls den Besonderheiten verschiedener Strecken des Gewässers Rechnung, wo die Kennzeichnung der Fahrinne, die sich verändern kann, für die Schifffahrt unentbehrlich ist.

Die *Artikel 6–10* regeln entsprechend den Artikeln 5–8 des Übereinkommens den Erlass der Schifffahrtsvorschriften durch die beiden Vertragsstaaten. Die Besonderheiten des Gewässers, insbesondere der Rheinstrecken, erfordern es, dass besondere Schifffahrtsvorschriften aufzustellen sind, die von denen, die auf dem Bodensee gelten, abweichen können. Dies gilt für die Verkehrsvorschriften wie auch für die Zulassung von Fahrzeugen und die Befähigung der Schiffsführer. Die

für den Bodensee gültigen Bewilligungen gelten also nicht ohne weiteres für das Befahren der Rheinstrecken. Dafür sind besondere Bewilligungen erforderlich.

*Artikel 11* in Verbindung mit *Artikel 12*, der auf das Zusatzprotokoll zum Übereinkommen hinweist, regelt den Vollzug des Vertrages und der Schifffahrtsvorschriften. Jeder Vertragsstaat ist für den Vollzug auf seinem Gebiet verantwortlich und zuständig. Wegen der Enge der Verhältnisse auf den Rheinstrecken wird in Artikel 11 Absatz 2 für die Teile, in denen die Staatsgrenze längs des Stromes verläuft, vorgesehen, dass unaufschiebbare Massnahmen auch im Gebiet des anderen Staates getroffen werden können. Da in der Praxis diese Massnahmen zumeist in der Fahrrinne zu treffen sind, würden sie oft verunmöglicht, wenn ein Übergreifen auf das Gebiet des Nachbarstaates ausgeschlossen würde. Auch im Untersee können sich ähnliche Situationen, wenn auch nicht in gleicher Schärfe, ergeben. Mit Artikel 11 Absatz 3 wird deshalb den zuständigen örtlichen Behörden die Möglichkeit gegeben, besondere Abmachungen, insbesondere bezüglich der Verkehrsregelung, zu treffen, die auch ein Tätigwerden auf fremdem Staatsgebiet in sich schliessen können.

Die Schlussbestimmungen entsprechen denjenigen des Übereinkommens. Auch dieser Vertrag soll im Falle der Kündigung bis zum Inkrafttreten einer Neuregelung provisorisch weiter angewendet werden.

### **34 Vertrag über die Schifffahrt auf dem Alten Rhein**

Der Vertrag entspricht in seinem Inhalt und seinem Aufbau weitgehend demjenigen mit der Bundesrepublik Deutschland über den Untersee und den Rhein zwischen Konstanz und Schaffhausen. Er konnte etwas einfacher gehalten werden, da der Alte Rhein nicht die gleichen schwierigen Verhältnisse aufweist wie die Rheinstrecken zwischen Konstanz und Schaffhausen. Fahrzeuge und Schiffsführer, die auf dem Bodensee verkehren dürfen, können dies nach den Artikeln 6 und 7 grundsätzlich auch auf dem Alten Rhein, soweit nicht besondere Schifffahrtsvorschriften ausdrücklich Ausnahmen vorsehen.

## **4 Finanzielle Auswirkungen**

Das Vertragswerk hat keine besonderen finanziellen Auswirkungen, da die Schifffahrtspolizei seit je eine öffentliche Aufgabe der Kantone ist und neue Belastungen nicht entstehen.

## **5 Verfassungsmässigkeit**

Die verfassungsmässige Grundlage für den Abschluss des Vertragswerkes ist Artikel 8 der Bundesverfassung, nach welchem dem Bund das Recht zusteht, Staatsverträge mit dem Ausland abzuschliessen. Die Zuständigkeit der Bundesversammlung zur Genehmigung beruht auf Artikel 85 Ziffer 5 der Bundesverfas-

sung Das Vertragswerk kann jederzeit gekündigt werden Der Bundesbeschluss über die Genehmigung ist deshalb nicht dem fakultativen Referendum nach Artikel 89 Absatz 4 der Bundesverfassung zu unterstellen

Aus den dargelegten Gründen empfehlen wir Ihnen, das Vertragswerk zu genehmigen und uns zu seiner Ratifikation zu ermächtigen

Wir versichern Sie sehr geehrter Herr Präsident, sehr geehrte Damen und Herren, unserer vorzüglichen Hochachtung

Bern, den 17 Oktober 1973

Im Namen des Schweizerischen Bundesrates

Der Bundespräsident

**Bonvin**

Der Bundeskanzler

**Huber**

(Entwurf)

**Bundesbeschluss**  
**betreffend das Vertragswerk über die Bodensee-**  
**und Rheinschifffahrt**

*Die Bundesversammlung*  
*der Schweizerischen Eidgenossenschaft,*

gestützt auf Artikel 8 der Bundesverfassung,  
nach Einsicht in eine Botschaft des Bundesrates vom 17. Oktober 1973<sup>1)</sup>,

*beschliesst:*

Einziges Artikel

<sup>1</sup> Das am 1. Juni 1973 unterzeichnete Übereinkommen mit Zusatzprotokoll zwischen der Bundesrepublik Deutschland, der Republik Österreich und der Schweizerischen Eidgenossenschaft über die Schifffahrt auf dem Bodensee,

der am 1. Juni 1973 unterzeichnete Vertrag zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Bundesrepublik Deutschland über die Schifffahrt auf dem Untersee und dem Rhein zwischen Konstanz und Schaffhausen,

und der am 1. Juni 1973 unterzeichnete Vertrag zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Republik Österreich über die Schifffahrt auf dem Alten Rhein,

werden genehmigt.

<sup>2</sup> Der Bundesrat wird ermächtigt, das Übereinkommen und die Verträge zu ratifizieren.

<sup>3</sup> Dieser Bundesbeschluss untersteht nicht dem Staatsvertragsreferendum.

## **Übereinkommen über die Schifffahrt auf dem Bodensee**

*Die Bundesrepublik Deutschland,  
die Republik Österreich und  
die Schweizerische Eidgenossenschaft,*

in ihrem Bestreben, die Regelung der Schifffahrt auf dem Bodensee den geänderten Verhältnissen und dem Stand der Technik anzupassen und zu diesem Zweck den Vertrag vom 22. September 1867 zwischen den Bodensee-Uferstaaten betreffend eine internationale Schifffahrts- und Hafenordnung für den Bodensee durch ein neues Übereinkommen und einheitliche Schifffahrtsvorschriften zu ersetzen,

sind wie folgt übereingekommen :

### **Abschnitt I Allgemeine Bestimmungen**

#### Artikel 1

(1) Dieses Übereinkommen regelt die Schifffahrt auf dem Bodensee für den Bereich des Obersees einschliesslich des Überlinger Sees.

(2) Andere Hoheitsverhältnisse auf dem Bodensee, insbesondere der Verlauf von Staatsgrenzen, werden durch dieses Übereinkommen nicht berührt.

(3) Die Schifffahrt auf dem Untersee und den beiden Rheinstrecken zwischen Konstanz und Schaffhausen wird in einem besonderen Vertrag zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Schweizerischen Eidgenossenschaft, die Schifffahrt auf der Strecke des Alten Rheins von der Mündung bis Rheineck-Gaissau wird in einem besonderen Vertrag zwischen der Republik Österreich und der Schweizerischen Eidgenossenschaft nach den Grundsätzen dieses Übereinkommens geregelt, soweit nicht die besonderen örtlichen Verhältnisse Ausnahmen erfordern; dabei werden die Fahrzeuge der drei Vertragsstaaten gegenseitig gleich behandelt. Dies gilt sinngemäss auch für die auf Grund des Artikels 5 zu erlassenden Vorschriften (im folgenden Schifffahrtsvorschriften genannt). Insbesondere werden Zulassungen für Fahrzeuge, Bewilligungen oder Erlaubnisse zum Führen von Fahrzeugen und sonstige Zulassungen, die auf Grund dieses Übereinkommens und der in Satz 1 genannten besonderen Verträge erteilt werden, gegenseitig anerkannt.

## Artikel 2

(1) Unter Beachtung der in diesem Übereinkommen und in den Schifffahrtsvorschriften enthaltenen Bestimmungen ist die Schifffahrt für jedermann frei.

(2) Die Vertragsstaaten behandeln die nach diesem Übereinkommen und den Schifffahrtsvorschriften zum Verkehr berechtigten Fahrzeuge gegenseitig gleich.

## Artikel 3

In Häfen und an Landstellen, die für den allgemeinen Verkehr bestimmt sind, ist das bloße Anlegen eines Fahrzeuges unentgeltlich. Jedoch dürfen für besondere Leistungen, die in solchen Häfen oder an solchen Landstellen erbracht werden, unter Beachtung des Artikels 2 Absatz 2 Gebühren vorgesehen werden.

## Artikel 4

Die Vertragsstaaten sorgen dafür, dass die Schifffahrt durch Bauten und sonstige künstliche Anlagen oder auf andere Weise nicht mehr behindert wird, als dies zur Wahrung anderer öffentlicher Interessen unvermeidbar ist.

# Abschnitt II

## Einheitliche Schifffahrtsvorschriften

## Artikel 5

(1) Die Vertragsstaaten erlassen für die Schifffahrt einheitliche Vorschriften (Schifffahrtsvorschriften) über die Sicherheit und die Leichtigkeit des Verkehrs sowie über die Abwendung von Gefahren und Nachteilen, die durch die Schifffahrt verursacht werden können.

(2) Die Schifffahrtsvorschriften regeln insbesondere

- a) Anforderungen an den Bau, die Ausrüstung, die Kennzeichnung und die Zulassung der Fahrzeuge.
- b) Anforderungen hinsichtlich der Anzahl, der Befähigung und der Eignung der zum Führen und zum Betrieb von Fahrzeugen erforderlichen Personen,
- c) den Verkehr und das Verhalten beim Betrieb von Fahrzeugen,
- d) die Zeichen und die Signale für die Schifffahrt,
- e) den Schutz der Umwelt gegen Beeinträchtigungen durch die Schifffahrt.

(3) Soweit es für die Sicherheit und die Leichtigkeit des Verkehrs oder für den Schutz der Umwelt erforderlich ist, werden in den Schifffahrtsvorschriften auch Regelungen für schwimmende Anlagen getroffen.

(4) Regelungen nach Absatz 2 Buchstabe e) können auch Massnahmen zur Beschränkung der Schifffahrt vorsehen, insbesondere können sie das Befahren des

Sees mit bestimmten Arten von Fahrzeugen verbieten und die Schifffahrt auf Teilen des Sees oder zu bestimmten Zeiten untersagen.

(5) Jeder Vertragsstaat darf von den einheitlichen Schifffahrtsvorschriften abweichende Bestimmungen erlassen, soweit dies zur Regelung besonderer örtlicher Verhältnisse sowie des Verkehrs und des Betriebes in Häfen erforderlich ist. Die Grundsätze dieses Übereinkommens und der Schifffahrtsvorschriften sind dabei zu beachten.

#### Artikel 6

(1) Fahrzeuge bedürfen, soweit dies in den Schifffahrtsvorschriften vorgesehen ist, einer Zulassung zum Verkehr durch den nach Absatz 2 jeweils zuständigen Vertragsstaat.

(2) Für die Zulassung eines Fahrzeuges zum Verkehr ist der Vertragsstaat zuständig, in dem es seinen gewöhnlichen Standort hat. Hat das Fahrzeug in keinem der Vertragsstaaten einen gewöhnlichen Standort, so ist der Vertragsstaat zuständig, in dem der Eigentümer seinen gewöhnlichen Aufenthalt hat. Ist keine dieser Voraussetzungen gegeben, so ist jeder Vertragsstaat zuständig. Der Vertragsstaat, der die Zulassung erteilt hat, ist auch für deren Änderung und Entzug zuständig.

(3) Jeder Vertragsstaat kann die Zulassung eines Fahrzeuges zum Verkehr vom Bestehen einer Haftpflichtversicherung abhängig machen.

#### Artikel 7

(1) Zum Führen eines Fahrzeuges ist, soweit dies in den Schifffahrtsvorschriften vorgesehen ist, eine Bewilligung oder Erlaubnis durch den nach Absatz 2 jeweils zuständigen Vertragsstaat erforderlich.

(2) Für die Erteilung der Bewilligung oder der Erlaubnis zum Führen eines Fahrzeuges ist der Vertragsstaat zuständig, in dem der Bewerber seinen gewöhnlichen Aufenthalt hat. Hat der Bewerber in keinem Vertragsstaat einen gewöhnlichen Aufenthalt, so ist jeder Vertragsstaat für die Erteilung der Bewilligung oder der Erlaubnis zuständig. Der Vertragsstaat, der die Bewilligung oder die Erlaubnis erteilt hat, ist auch für deren Änderung und Entzug zuständig.

#### Artikel 8

Jeder Vertragsstaat kann zusätzlich zu den Bestimmungen dieses Abschnittes besondere Vorschriften für die gewerbsmässige Ausübung der Schifffahrt erlassen.

### Abschnitt III Durchführung des Übereinkommens

#### Artikel 9

(1) Zur Durchführung dieses Übereinkommens und der Schifffahrtsvorschriften wird der Obersee in drei Vollzugsbereiche eingeteilt, die in der Anlage umschrieben sind.

(2) Soweit dieses Übereinkommen nichts anderes bestimmt, ist jeder Vertragsstaat zur Durchführung dieses Übereinkommens und der Schifffahrtsvorschriften in dem Vollzugsbereich zuständig, der seinem Ufer vorgelagert ist.

#### Artikel 10

(1) Die zuständigen Organe eines Vertragsstaates sind zu Massnahmen auf Grund dieses Übereinkommens und der Schifffahrtsvorschriften auch in den Vollzugsbereichen der anderen Vertragsstaaten berechtigt,

- a) wenn sie, insbesondere im Zusammenhang mit einem Unfall, Vorgänge wahrnehmen, die den dringenden Verdacht einer Zuwiderhandlung gegen die Schifffahrtsvorschriften begründen,
- b) zur Weiterverfolgung eines Fahrzeuges, sofern die Voraussetzungen des Buchstaben a gegeben sind,
- c) zur Verkehrsregelung und aus Anlass besonderer Veranstaltungen im Rahmen eines Ersuchens des nach Artikel 9 Absatz 2 zuständigen Vertragsstaates.

(2) Organe, die in den Fällen des Absatzes 1 tätig werden, sind zur Feststellung des Sachverhaltes und zur Vornahme unaufschiebbarer sonstiger Massnahmen berechtigt. Insbesondere dürfen sie

- a) Fahrzeuge anhalten und betreten,
- b) Personalausweise und amtliche Papiere, die auf Grund der Schifffahrtsvorschriften mitgeführt werden müssen, kontrollieren,
- c) an Bord befindliche Personen vernehmen,
- d) Niederschriften aufnehmen,
- e) Geldbeträge erheben, sofern der Betroffene damit einverstanden ist,
- f) beteiligte Fahrzeuge und Beweisgegenstände sicherstellen,
- g) Personen festnehmen, die einer Zuwiderhandlung gegen die Schifffahrtsvorschriften dringend verdächtigt sind.

(3) Massnahmen nach Absatz 2 Buchstaben e), f) und g) sind nur zulässig, wenn sie der Rechtsordnung des Vertragsstaates entsprechen, dem die Organe angehören, und wenn sie mit der Rechtsordnung des für den Vollzugsbereich zuständigen Vertragsstaates nicht grundsätzlich unvereinbar sind.

## Artikel 11

(1) Artikel 10 gilt nicht

- a) für den Überlinger See und einen dem Ufer vorgelagerten Streifen jedes Vollzugsbereiches, der in der Anlage zu diesem Übereinkommen umschrieben ist und in dem die Organe des Vertragsstaates, dem der Vollzugsbereich zugewiesen ist, ausschliesslich zuständig sind (Ausschliesslichkeitszone),
- b) für Routinekontrollen jeder Art,
- c) gegenüber Dienstfahrzeugen eines anderen Vertragsstaates

(2) Massnahmen nach Artikel 10 Absatz 2 Buchstaben a) bis d) sind im Rahmen eines Ersuchens nach Artikel 10 Absatz 1 Buchstabe c) auch in den Ausschliesslichkeitszonen zulässig

## Artikel 12

(1) In den Fällen des Artikels 10 Absatz 1 ist der für den Vollzugsbereich zuständige Vertragsstaat unverzüglich von Massnahmen nach Artikel 10 Absatz 2 Buchstaben f) und g) zu unterrichten

(2) Angehörige des für den Vollzugsbereich zuständigen Vertragsstaates, die in Übereinstimmung mit Artikel 10 Absätze 2 und 3 festgenommen werden, sind diesem Vertragsstaat unverzüglich zu übergeben. Dies gilt auch für Personen, die ihren gewöhnlichen Aufenthalt in dem für den Vollzugsbereich zuständigen Vertragsstaat haben, sofern sie nicht Angehörige des Vertragsstaates sind, dessen Organe sie festgenommen haben. Personen, die nach dieser Bestimmung nicht dem für den Vollzugsbereich zuständigen Vertragsstaat zu übergeben sind, dürfen in den Vertragsstaat verbracht werden, dessen Organe sie festgenommen haben.

(3) Die in Übereinstimmung mit Artikel 10 Absätze 2 und 3 sichergestellten Fahrzeuge und Beweisgegenstände dürfen vorläufig in den Vertragsstaat verbracht werden, dessen Organe sie sichergestellt haben. Ist ein anderer Vertragsstaat zur Verfolgung der Zuwiderhandlung zuständig, die Anlass für die Sicherstellung war, so sind ihm diese Fahrzeuge und Beweisgegenstände unverzüglich zu übergeben.

## Artikel 13

(1) Zur Verfolgung von Zuwiderhandlungen gegen die Schifffahrtsvorschriften ist jeder Vertragsstaat ohne Rücksicht darauf zuständig, in welchem Vollzugsbereich die Zuwiderhandlung begangen worden ist.

(2) Die Zuständigkeit nach Absatz 1 übt der Vertragsstaat aus, in dem die Person, die einer Zuwiderhandlung gegen die Schifffahrtsvorschriften verdächtig ist, ihren gewöhnlichen Aufenthalt hat. Hat eine Person in keinem der Vertragsstaaten ihren gewöhnlichen Aufenthalt, so übt die Zuständigkeit der Vertragsstaat aus, dessen Organe zuerst tätig geworden sind.

(3) Auf die Verfolgung von Zuwiderhandlungen gegen die Schifffahrtsvorschriften ist das Recht des Vertragsstaates anzuwenden, in dem die Zuwiderhand-

lung in Übereinstimmung mit den Absätzen 1 und 2 verfolgt wird. Dies gilt auch für das Verfahren und die Verjährung. Die Unterbrechung der Verjährung in einem Vertragsstaat gilt jedoch auch in den anderen Vertragsstaaten als eingetreten.

#### Artikel 14

Nach Massgabe des innerstaatlichen Rechtes der Vertragsstaaten werden die in einem Vertragsstaat ausgesprochenen und nach dessen Rechtsordnung rechtskräftigen und vollstreckbaren Entscheidungen und Verfügungen wegen Zuwiderhandlungen gegen die Schifffahrtsvorschriften auf dessen Ersuchen in einem anderen Vertragsstaat vollstreckt.

#### Artikel 15

(1) Die zuständigen Justiz- und Verwaltungsbehörden der Vertragsstaaten leisten einander bei der Durchführung dieses Übereinkommens und der Schifffahrtsvorschriften Rechts- und Amtshilfe jeder Art und übernehmen auf Ersuchen eines Vertragsstaates die Verfolgung von Zuwiderhandlungen gegen die Schifffahrtsvorschriften, soweit dies nach innerstaatlichem Recht nicht unzulässig ist. Sie wenden dabei ihr Recht an, soweit dieses Übereinkommen nichts anderes bestimmt.

(2) Alle mit einem Verfahren wegen einer Zuwiderhandlung gegen die Schifffahrtsvorschriften zusammenhängenden Unterlagen und sonstigen Gegenstände sind dem nach Artikel 13 Absatz 2 zur Verfolgung zuständigen Vertragsstaat zu übergeben.

(3) Die Vertragsstaaten unterrichten einander über den Entzug der Zulassung und den Entzug der Bewilligung oder der Erlaubnis zum Führen eines Fahrzeuges, die Androhung des Entzuges sowie über alle Tatsachen, die dafür erheblich sein können.

#### Artikel 16

In Durchführung dieses Übereinkommens eingenommene Geldbeträge werden zwischen den Vertragsstaaten nicht erstattet. Das gleiche gilt für die den Vertragsstaaten entstehenden Kosten.

#### Artikel 17

Die zur Durchführung dieses Übereinkommens und der Schifffahrtsvorschriften zuständigen Behörden der Vertragsstaaten können, soweit dieses Übereinkommen nicht anderes bestimmt, unmittelbar miteinander verkehren. An eine unzuständige Stelle gerichtete Ersuchen oder Mitteilungen sind an die zuständige Stelle weiterzuleiten.

## Artikel 18

Die Vertragsstaaten teilen einander auf diplomatischem Wege mit, welche Behörden zur Durchführung dieses Übereinkommens und der Schifffahrtsvorschriften zuständig sind.

## **Abschnitt IV**

### **Internationale Schifffahrtskommission für den Bodensee**

#### Artikel 19

(1) Es wird eine Internationale Schifffahrtskommission für den Bodensee (im folgenden Kommission genannt) gebildet.

(2) Die Kommission hat unter Berücksichtigung der Bedürfnisse des Verkehrs auf dem See, der Erfordernisse des Umweltschutzes sowie der Erkenntnisse von Wissenschaft und Technik

- a) die Angelegenheiten festzulegen, die in den Schifffahrtsvorschriften einheitlich zu regeln sind, und dafür Vorschläge auszuarbeiten,
- b) auf die einheitliche Durchführung der für die Schifffahrt geltenden Vorschriften hinzuwirken,
- c) alle die Bodenseeschifffahrt betreffenden Fragen, insbesondere solche technischer und nautischer Natur, zu beraten und darüber Informationen auszutauschen,
- d) Empfehlungen betreffend die Bodenseeschifffahrt an die Vertragsstaaten zu richten und Änderungen geltender Vorschriften vorzuschlagen.

(3) Die Kommission hat ferner für die gegenseitige Information über Rechtsvorschriften zu sorgen, welche die Schifffahrt auf dem See unmittelbar betreffen.

(4) Jeder Vertragsstaat entsendet drei Mitglieder in die Kommission und bestimmt ein Mitglied zum Vorsitzenden seiner Delegation. Es können Sachverständige zugezogen werden. Die Delegationsvorsitzenden verkehren unmittelbar miteinander.

(5) Die Kommission fasst ihre Beschlüsse einstimmig, wobei jede Delegation eine Stimme hat. Auf Verlangen eines Delegationsvorsitzenden hat die Kommission innerhalb von zwei Monaten zu einer Sitzung zusammenzutreten. Die Kommission gibt sich selbst eine Geschäftsordnung, in der die Einsetzung von Ausschüssen und Sachverständigengruppen vorgesehen werden kann.

## **Abschnitt V**

### **Beilegung von Meinungsverschiedenheiten**

#### Artikel 20

(1) Bestehen zwischen den Vertragsstaaten Meinungsverschiedenheiten über die Auslegung oder die Durchführung dieses Übereinkommens oder der Schiff-

fahrtvorschriften, so ist ihre Beilegung zunächst im Rahmen der in Artikel 19 vorgesehenen Kommission und dann auf diplomatischem Wege anzustreben.

(2) Wird auch auf diplomatischem Wege keine Einigung erzielt, so kann jeder interessierte Vertragsstaat verlangen, dass der Fall einer Schiedskommission unterbreitet wird.

#### Artikel 21

(1) Die Schiedskommission besteht aus drei Mitgliedern. Diese dürfen nicht Angehörige eines der Vertragsstaaten sein; sie dürfen nicht mit dem Fall in anderem Zusammenhang bereits befasst gewesen sein.

(2) Jede der am Schiedsverfahren beteiligten Parteien bestellt ein Mitglied der Schiedskommission. Besteht eine Partei aus zwei Vertragsstaaten, so bestellen diese ein Mitglied im gemeinsamen Einvernehmen. Die beiden von den Parteien bestellten Mitglieder wählen einen Obmann.

(3) Hat eine der Parteien ihr Mitglied nicht innerhalb von zwei Monaten nach Notifikation des Antrages auf Einleitung des Schiedsverfahrens bestellt, so wird das Mitglied auf Antrag der Gegenpartei vom Präsidenten des Europäischen Gerichtshofes für Menschenrechte bezeichnet.

(4) Können sich die beiden Mitglieder nicht innerhalb von zwei Monaten nach ihrer Bestellung auf einen Obmann einigen, so wird dieser auf Antrag einer der Parteien vom Präsidenten des Europäischen Gerichtshofes für Menschenrechte bezeichnet.

(5) Ist in einem der in den Absätzen 3 und 4 erwähnten Fälle der Präsident des Europäischen Gerichtshofes für Menschenrechte verhindert oder ist er Angehöriger eines Vertragsstaates, so wird die Bezeichnung vom Vizepräsidenten vorgenommen. Ist auch dieser verhindert oder Angehöriger eines Vertragsstaates, so nimmt das amtsälteste Mitglied des Gerichtshofes, das nicht Angehöriger eines Vertragsstaates ist, die Bezeichnung vor.

#### Artikel 22

(1) Die Schiedskommission wirkt in jedem Stadium des Verfahrens auf eine gütliche Erledigung des Falles hin. Erweist sich eine solche Erledigung als nicht möglich, so fällt die Kommission mit Stimmenmehrheit eine Entscheidung. Diese Entscheidung ist endgültig und für alle Vertragsstaaten verbindlich.

(2) Die Schiedskommission legt ihren Vergleichsvorschlägen und Entscheidungen zugrunde:

- a) die Bestimmungen dieses Übereinkommens unter besonderer Beachtung des Artikels I Absatz 2,
- b) die zwischen den Vertragsstaaten geltenden einschlägigen Übereinkünfte allgemeiner oder besonderer Art,
- c) das Völkergewohnheitsrecht,
- d) die allgemeinen Rechtsgrundsätze.

### Artikel 23

(1) Falls die Parteien nicht etwas anderes vereinbaren, setzt die Schiedskommission ihre eigenen Verfahrensregeln fest.

(2) Der am Schiedsverfahren nicht als Partei beteiligte Vertragsstaat kann dem Verfahren jederzeit als Nebenintervenient beitreten.

(3) Jede Partei trägt die Kosten des von ihr bestellten Mitgliedes der Schiedskommission; die Kosten des Obmannes sowie die sonstigen Kosten werden von den Parteien zu gleichen Teilen getragen.

## **Abschnitt VI** **Schlussbestimmungen**

### Artikel 24

Dieses Übereinkommen gilt auch für das Land Berlin, sofern nicht die Regierung der Bundesrepublik Deutschland gegenüber den Regierungen der Republik Österreich und der Schweizerischen Eidgenossenschaft innerhalb von drei Monaten nach Inkrafttreten des Übereinkommens eine gegenteilige Erklärung abgibt.

### Artikel 25

Dieses Übereinkommen bedarf der Ratifikation. Die Ratifikationsurkunden werden bei der Österreichischen Bundesregierung hinterlegt werden.

### Artikel 26

(1) Dieses Übereinkommen wird auf unbestimmte Zeit geschlossen. Es tritt am ersten Tag des zweiten Monats nach Ablauf des Monats in Kraft, in dem die letzte Ratifikationsurkunde hinterlegt worden ist.

(2) Jeder Vertragsstaat kann dieses Übereinkommen auf diplomatischem Wege schriftlich gegenüber den beiden anderen Vertragsstaaten kündigen. Die Kündigung wird nach Ablauf des auf sie folgenden Kalenderjahres im Verhältnis zwischen allen Vertragsstaaten gleichzeitig wirksam.

(3) Im Falle einer Kündigung dieses Übereinkommens nehmen die Vertragsstaaten unverzüglich Verhandlungen zur einvernehmlichen Neuregelung der Schifffahrt auf dem Bodensee auf. Bis zum Inkrafttreten einer Neuregelung wird dieses Übereinkommen weiter angewendet.

### Artikel 27

(1) Mit dem Inkrafttreten dieses Übereinkommens treten alle früheren Übereinkommen, Protokolle und sonstigen Vereinbarungen über die Regelung der

Schifffahrt auf dem Bodensee ausser Kraft, insbesondere der Vertrag vom 22. September 1867 zwischen den Bodensee-Uferstaaten betreffend eine internationale Schifffahrts- und Hafенordnung für den Bodensee, das Bregenzer Protokoll vom 6. Mai 1892, das Bregenzer Revisionsprotokoll vom 30. Juni 1894, das Konstanzer Protokoll vom 8. April 1899 sowie die weiteren Vereinbarungen der Jahre 1909, 1915, 1927 und 1933.

(2) Die Vertragsstaaten wenden bis zum Inkrafttreten der Schifffahrtsvorschriften, längstens jedoch für drei Jahre nach Inkrafttreten dieses Übereinkommens, die derzeit geltenden, auf Grund der in Absatz 1 genannten Übereinkommen, Protokolle und Vereinbarungen erlassenen Vorschriften über die Schifffahrt auf dem See sowie diese Übereinkommen, Protokolle und Vereinbarungen selbst weiter an, soweit sie Vorschriften über die Schifffahrt enthalten.

*Zu Urkund dessen* haben die hierzu gehörig befugten Unterzeichneten dieses Übereinkommen unterschrieben.

*Geschehen* auf dem Bodensee am 1. Juni 1973 in drei Urschriften in deutscher Sprache.

Für die Bundesrepublik  
Deutschland:

**Frank**

Für die Republik  
Österreich:

**Fischer**

Für die Schweizerische  
Eidgenossenschaft:

**Diez**

## **Abgrenzung der Vollzugsbereiche und Ausschliesslichkeitszonen**

### **I. Vollzugsbereiche**

1. Die Grenze zwischen den Vollzugsbereichen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Österreich verläuft von der Mitte der Leiblachmündung in gerader Linie zum Rheinspitz. Weisses Haus, bis zum Schnittpunkt mit der geraden Linie vom Fernsehturm auf dem Pfänder – Romanshorn, neue katholische Kirche (Punkt 1). Von Punkt 1 verläuft sie in Richtung Romanshorn, neue katholische Kirche, bis zum Schnittpunkt mit der geraden Linie letzter Staatsgrenzpunkt am Alten Rhein – Mitte Argenmündung (Punkt 2).

2. Die Grenze zwischen den Vollzugsbereichen der Republik Österreich und der Schweizerischen Eidgenossenschaft verläuft von Punkt 2 in gerader Linie zum letzten Staatsgrenzpunkt am Alten Rhein.

3. Die Grenze zwischen den Vollzugsbereichen der Bundesrepublik Deutschland und der Schweizerischen Eidgenossenschaft beginnt bei Punkt 2 und folgt der geraden Linie in Richtung Romanshorn, neue katholische Kirche, bis zu ihrem Schnittpunkt mit der geraden Linie letzter Staatsgrenzpunkt am Alten Rhein – Hagnau, Kirche (Punkt 3). Von Punkt 3 verläuft sie in gerader Linie bis zum Schnittpunkt der geraden Linien Romanshorn, neue katholische Kirche – Fischbach, St. Magnuskirche. und Rheinspitz, Weisses Haus – Hagnau, Kirche (Punkt 4). Von Punkt 4 folgt sie der geraden Linie in Richtung Konstanz, Bismarckturm, bis zum Schnittpunkt mit der geraden Linie Scherzingen, Kirche – Halttau, Wohnhaus (Punkt 5). Von Punkt 5 folgt sie der geraden Linie bis zur Mitte der geraden Linie zwischen den Punkten Bottighofen, Schlössli, und Konstanz, Hinteres Eichhorn (Punkt 6). Von Punkt 6 folgt sie der geraden Linie zum letzten Staatsgrenzpunkt im Konstanzer Trichter und dann der vertraglich festgelegten Staatsgrenze.

### **II. Ausschliesslichkeitszonen**

1. Die Grenze der Ausschliesslichkeitszonen verläuft westlich der geraden Linie letzter Staatsgrenzpunkt am Alten Rhein – Mitte Argenmündung in 3 km Entfernung vom Ufer bei Mittelwasserstand. Im Gebiet östlich dieser Linie beträgt der Abstand der Grenze der Ausschliesslichkeitszonen 2 km vom Ufer bei Mittelwasserstand.

2. Die Grenze zwischen den Ausschliesslichkeitszonen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Österreich wird durch die gerade Linie bestimmt, die von der Mitte der Leiblachmündung zum Punkt 1 verläuft.

3. Die Grenze zwischen den Ausschliesslichkeitszonen der Republik Österreich und der Schweizerischen Eidgenossenschaft wird durch die gerade Linie letzter Staatsgrenzpunkt am Alten Rhein – Punkt 2 bestimmt.

4. Die Grenze zwischen den Ausschliesslichkeitszonen der Bundesrepublik Deutschland und der Schweizerischen Eidgenossenschaft wird durch den Linienzug Punkt 5 – Punkt 6 – letzter Staatsgrenzpunkt im Konstanzer Trichter und durch die vertraglich festgelegte Staatsgrenze bestimmt.

### III.

An die Stelle der in Abschnitt I und II genannten Mitte der Leiblachmündung tritt nach einer neuen vertraglichen Feststellung des Grenzverlaufes zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Österreich der letzte Staatsgrenzpunkt in diesem Gebiet.

## **Zusatzprotokoll zu dem Übereinkommen über die Schifffahrt auf dem Bodensee vom 1. Juni 1973**

### I

Zur Ergänzung der in Artikel 1 Absatz 3 des Übereinkommens über die Schifffahrt auf dem Bodensee (Übereinkommen) vorgesehenen Verträge über die Schifffahrt auf dem Untersee und den beiden Rheinstrecken zwischen Konstanz und Schaffhausen einerseits und der Strecke des Alten Rheins von der Mündung bis Rheineck-Gaissau andererseits (Zusatzverträge) sowie zur Durchführung der auf Grund dieser Verträge geltenden Vorschriften haben die Vertragsstaaten folgendes vereinbart:

1. Zur Verfolgung von Zuwiderhandlungen gegen Schifffahrtsvorschriften, die auf den in Artikel 1 Absatz 3 des Übereinkommens genannten Gewässern begangen werden, ist jeder Vertragsstaat ohne Rücksicht darauf zuständig, in welchem Vertragsstaat die Zuwiderhandlungen begangen worden sind. Hinsichtlich der in einem der anderen Vertragsstaaten begangenen Zuwiderhandlungen kann die Zuständigkeit nur ausgeübt werden, wenn dieser Vertragsstaat ein Ersuchen um Übernahme der Verfolgung stellt.

2. Der Artikel 13 Absatz 3 und die Artikel 14 bis 18 des Übereinkommens werden auf die Schifffahrt auf den in Artikel 1 Absatz 3 des Übereinkommens genannten Gewässern angewendet, wobei

- a) an die Stelle des Übereinkommens die Zusatzverträge treten,
- b) an die Stelle der Schifffahrtsvorschriften die auf Grund der Zusatzverträge geltenden Vorschriften treten,
- c) hinsichtlich der Verfolgung von Zuwiderhandlungen an die Stelle des nach dem Übereinkommen zuständigen Vertragsstaates der nach diesem Zusatzprotokoll zuständige Vertragsstaat tritt.

3. Die Befugnisse der in Artikel 19 des Übereinkommens vorgesehenen Internationalen Schifffahrtskommission für den Bodensee werden auf Angelegenheiten ausgedehnt, die ausschliesslich oder teilweise den Geltungsbereich eines Zusatzvertrages betreffen, wobei der am Zusatzvertrag jeweils nicht beteiligte Vertragsstaat an den Abstimmungen nicht teilnimmt.

4. Für die Beilegung von Meinungsverschiedenheiten über die Auslegung oder die Durchführung der Zusatzverträge oder der auf Grund dieser Verträge

geltenden Vorschriften gelten die Artikel 20 bis 23 des Übereinkommens, wobei an die Stelle der Vertragsstaaten des Übereinkommens die Vertragsstaaten des jeweiligen Zusatzvertrages treten.

## II

Dieses Zusatzprotokoll ist Bestandteil des Übereinkommens; es wird angewendet, sobald und solange der jeweilige Zusatzvertrag anwendbar ist.

*Geschehen* auf dem Bodensee am 1. Juni 1973 in drei Urschriften in deutscher Sprache.

Für die Bundesrepublik  
Deutschland:  
**Frank**

Für die Republik  
Österreich:  
**Fischer**

Für die Schweizerische  
Eidgenossenschaft:  
**Diez**

**Vertrag**  
**zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft**  
**und der Bundesrepublik Deutschland**  
**über die Schifffahrt auf dem Untersee und dem Rhein**  
**zwischen Konstanz und Schaffhausen**

*Die Schweizerische Eidgenossenschaft*  
*und*  
*die Bundesrepublik Deutschland,*

in dem Wunsch, im Hinblick auf Artikel 1 Absatz 3 des Übereinkommens über die Schifffahrt auf dem Bodensee vom 1. Juni 1973 den Vertrag vom 28. September 1867 zwischen der Schweiz und dem Grossherzogtum Baden betreffend die Schifffahrts- und Hafенordnung für den Untersee und den Rhein zwischen Konstanz und Schaffhausen durch einen neuen Vertrag und einheitliche Schifffahrtsvorschriften zu ersetzen,

sind wie folgt übereingekommen:

**Abschnitt I**  
**Allgemeine Bestimmungen**

Artikel 1

Dieser Vertrag regelt die Schifffahrt auf dem Untersee und auf den Rhein-strecken zwischen Konstanz (Strassen- und Eisenbahnbrücke) und Schaffhausen (Strassenbrücke Schaffhausen–Feuerthalen).

Artikel 2

(1) Unter Beachtung der Bestimmungen dieses Vertrages und der nach Artikel 6 geltenden Vorschriften ist die Schifffahrt für jedermann frei.

(2) Die Vertragsstaaten behandeln alle Fahrzeuge, die nach diesem Vertrag und den nach Artikel 6 geltenden Vorschriften zum Verkehr berechtigt sind, gleich.

### Artikel 3

In Häfen und an Landstellen, die für den allgemeinen Verkehr bestimmt sind, ist das bloss Anlegen eines Fahrzeuges unentgeltlich. Jedoch dürfen für besondere Leistungen, die in solchen Häfen oder an solchen Landstellen erbracht werden, unter Beachtung des Artikels 2 Absatz 2 Gebühren vorgesehen werden.

### Artikel 4

Die Vertragsstaaten sorgen dafür, dass die Schifffahrt durch Bauten und sonstige künstliche Anlagen oder auf andere Weise nicht mehr behindert wird, als dies zur Wahrung anderer öffentlicher Interessen unvermeidbar ist. Sie unterrichten sich gegenseitig über die Planung von Ufer- und Wasserbauten am und im Rhein und stellen vor der Ausführung das Einvernehmen untereinander her, wenn durch diese Bauten die Schifffahrt behindert werden könnte.

### Artikel 5

Die Vertragsstaaten treffen gemeinsam die erforderlichen Massnahmen zur Kennzeichnung der Wasserstrecken mit veränderlicher Fahrrinne. Jeder Vertragsstaat trägt die Hälfte der Kosten für die Kennzeichnung der Wasserstrecken, die Grenzgewässer sind.

## **Abschnitt II**

### **Einheitliche Schifffahrtsvorschriften**

### Artikel 6

Die Vertragsstaaten führen die auf Grund des Übereinkommens über die Schifffahrt auf dem Bodensee erlassenen Vorschriften (Schifffahrtsvorschriften) ein. Sie können, soweit es die besonderen örtlichen Verhältnisse erfordern, unter sinngemässer Anwendung des Artikels 5 des Übereinkommens besondere Vorschriften erlassen (besondere Schifffahrtsvorschriften).

### Artikel 7

(1) Fahrzeuge bedürfen, soweit dies in den nach Artikel 6 geltenden Vorschriften vorgesehen ist, einer Zulassung zum Verkehr durch den nach Absatz 2 jeweils zuständigen Vertragsstaat.

(2) Für die Zulassung eines Fahrzeuges zum Verkehr ist der Vertragsstaat zuständig, in dem es seinen gewöhnlichen Standort hat. Hat das Fahrzeug in keinem der Vertragsstaaten einen gewöhnlichen Standort, so ist der Vertragsstaat zuständig, in dem der Eigentümer seinen gewöhnlichen Aufenthalt hat. Ist keine dieser Voraussetzungen gegeben, so ist jeder Vertragsstaat zuständig. Der Ver-

tragsstaat, der die Zulassung erteilt hat, ist auch für deren Änderung und Entzug zuständig.

(3) Jeder Vertragsstaat kann die Zulassung eines Fahrzeuges zum Verkehr vom Bestehen einer Haftpflichtversicherung abhängig machen.

#### Artikel 8

(1) Zum Führen eines Fahrzeuges ist, soweit dies in den nach Artikel 6 geltenden Vorschriften vorgesehen ist, eine Bewilligung oder Erlaubnis durch den nach Absatz 2 jeweils zuständigen Vertragsstaat erforderlich.

(2) Für die Erteilung der Bewilligung oder der Erlaubnis zum Führen eines Fahrzeuges ist der Vertragsstaat zuständig, in dem der Bewerber seinen gewöhnlichen Aufenthalt hat. Hat der Bewerber in keinem Vertragsstaat einen gewöhnlichen Aufenthalt, so ist jeder Vertragsstaat für die Erteilung der Bewilligung oder der Erlaubnis zuständig. Der Vertragsstaat, der die Bewilligung oder die Erlaubnis erteilt hat, ist auch für deren Änderung und Entzug zuständig.

#### Artikel 9

Zulassungen für Fahrzeuge sowie Bewilligungen oder Erlaubnisse zum Führen von Fahrzeugen und sonstige Zulassungen, die auf Grund des Übereinkommens über die Schifffahrt auf dem Bodensee und der Schifffahrtsvorschriften von einem der Vertragsstaaten des Übereinkommens erteilt worden sind, gelten auch im Geltungsbereich dieses Vertrages, soweit nicht die besonderen Schifffahrtsvorschriften Ausnahmen vorsehen.

#### Artikel 10

Jeder Vertragsstaat kann zusätzlich zu den Bestimmungen dieses Abschnittes besondere Vorschriften für die gewerbsmäßige Ausübung der Schifffahrt erlassen.

### **Abschnitt III** **Durchführung des Vertrages**

#### Artikel 11

(1) Jeder Vertragsstaat vollzieht diesen Vertrag und die nach Artikel 6 geltenden Vorschriften auf seinem Hoheitsgebiet.

(2) Unbeschadet des Absatzes 1 sind die Organe eines Vertragsstaates auf den Teilen der Rheinstrecken zwischen Konstanz und Schaffhausen, die Grenzgewässer sind, auch im Hoheitsgebiet des anderen Vertragsstaates zur Feststellung des Sachverhaltes und zur Vornahme unaufschiebbarer sonstiger Massnahmen

berechtigt, wenn sie, insbesondere im Zusammenhang mit einem Unfall, Vorgänge wahrnehmen, die den dringenden Verdacht einer schweren Zuwiderhandlung gegen Schifffahrtsvorschriften begründen, oder ein an einer solchen Zuwiderhandlung beteiligtes Fahrzeug verfolgen. Die Festnahme von Personen ist nicht zulässig.

(3) Zu Massnahmen im Sinne des Absatzes 2 sind die Organe eines Vertragsstaates auch auf dem Untersee berechtigt, wenn sie im Rahmen eines Ersuchens des anderen Vertragsstaates auf dessen Hoheitsgebiet, insbesondere zur Verkehrsregelung oder aus Anlass besonderer Veranstaltungen, eingesetzt sind.

## **Abschnitt IV**

### **Schlussbestimmungen**

#### Artikel 12

Ergänzend zu den Bestimmungen dieses Vertrages gilt das Zusatzprotokoll zum Übereinkommen über die Schifffahrt auf dem Bodensee.

#### Artikel 13

Dieser Vertrag gilt auch für das Land Berlin, sofern nicht die Regierung der Bundesrepublik Deutschland gegenüber der Regierung der Schweizerischen Eidgenossenschaft innerhalb von drei Monaten nach Inkrafttreten des Vertrages eine gegenteilige Erklärung abgibt.

#### Artikel 14

Dieser Vertrag bedarf der Ratifikation. Die Ratifikationsurkunden werden in Bern ausgetauscht werden.

#### Artikel 15

(1) Dieser Vertrag wird auf unbestimmte Zeit geschlossen. Er tritt am ersten Tag des zweiten Monats nach Ablauf des Monats in Kraft, in dem die Ratifikationsurkunden ausgetauscht worden sind.

(2) Dieser Vertrag kann auf diplomatischem Wege schriftlich gekündigt werden. Die Kündigung wird nach Ablauf des auf sie folgenden Kalenderjahres wirksam.

(3) Im Falle einer Kündigung des Vertrages nehmen die Vertragsstaaten unverzüglich Verhandlungen zur Neuregelung der Schifffahrt auf dem Untersee und den Rheinstrecken zwischen Konstanz und Schaffhausen auf. Bis zum Inkrafttreten einer Neuregelung wird dieser Vertrag weiter angewendet.

## Artikel 16

(1) Mit dem Inkrafttreten dieses Vertrages treten alle früheren Übereinkommen, Protokolle und sonstigen Vereinbarungen über die Regelung der Schifffahrt auf dem Untersee und auf den Rheinstrecken zwischen Konstanz und Schaffhausen ausser Kraft, insbesondere der Vertrag vom 28. September 1867 zwischen der Schweiz und dem Grossherzogtum Baden betreffend die Schifffahrts- und Hafenanordnung für den Untersee und den Rhein zwischen Konstanz und Schaffhausen, das Schaffhauser Protokoll vom 13. Mai 1893 sowie die weiteren Vereinbarungen vom 10. November 1899/6. Januar 1900, 16./18. Juni 1915, 26./27. April 1927 und 8. Dezember 1933.

(2) Die Vertragsstaaten wenden bis zum Inkrafttreten der Schifffahrtsvorschriften, längstens jedoch für drei Jahre nach Inkrafttreten dieses Vertrages, die derzeit geltenden, auf Grund der in Absatz 1 genannten Übereinkommen, Protokolle und Vereinbarungen erlassenen Vorschriften über die Schifffahrt sowie diese Übereinkommen, Protokolle und Vereinbarungen selbst weiter an, soweit sie Vorschriften über die Schifffahrt enthalten.

*Zu Urkund dessen* haben die hierzu gehörig befugten Unterzeichneten diesen Vertrag unterschrieben.

*Geschehen* auf dem Bodensee am 1. Juni 1973 in zwei Urschriften in deutscher Sprache.

Für die Schweizerische  
Eidgenossenschaft:

**Diez**

Für die Bundesrepublik  
Deutschland:

**Frank**

# **Vertrag über die Schifffahrt auf dem Alten Rhein**

*Die Schweizerische Eidgenossenschaft  
und  
die Republik Österreich,*

in dem Wunsche, im Hinblick auf Artikel 1 Absatz 3 des Übereinkommens über die Schifffahrt auf dem Bodensee vom 1. Juni 1973 die Schifffahrt auf dem Alten Rhein durch einen Vertrag und einheitliche Schifffahrtsvorschriften zu regeln,

sind wie folgt übereingekommen :

## **Abschnitt I Allgemeine Bestimmungen**

### Artikel 1

Dieser Vertrag regelt die Schifffahrt auf dem Alten Rhein von seiner Mündung bis zur Strassenbrücke Rheineck-Gaissau.

### Artikel 2

(1) Unter Beachtung der Bestimmungen dieses Vertrages und der nach Artikel 5 geltenden Vorschriften ist die Schifffahrt für jedermann frei.

(2) Die Vertragsstaaten behandeln alle Fahrzeuge, die nach diesem Vertrag und den nach Artikel 5 geltenden Vorschriften zum Verkehr berechtigt sind, gleich.

### Artikel 3

In Häfen und an Landstellen, die für den allgemeinen Verkehr bestimmt sind, ist das blosses Anlegen eines Fahrzeuges unentgeltlich. Jedoch dürfen für besondere Leistungen, die in solchen Häfen oder an solchen Landstellen erbracht werden, unter Beachtung des Artikels 2 Absatz 2 Gebühren vorgesehen werden.

### Artikel 4

(1) Die Vertragsstaaten sorgen dafür, dass die Schifffahrt durch Bauten und sonstige künstliche Anlagen oder auf andere Weise nicht mehr behindert wird, als

dies zur Wahrung anderer öffentlicher Interessen unvermeidbar ist. Sie verständigen einander über die Pläne neuer Bauten und Anlagen sowie über die bei deren Ausführung zu treffenden Massnahmen.

(2) Die Vertragsstaaten treffen gemeinsam die erforderlichen Massnahmen zur Kennzeichnung der Fahrrinne. Die dadurch entstehenden Kosten tragen die Vertragsstaaten je zur Hälfte.

## **Abschnitt II**

### **Einheitliche Schifffahrtsvorschriften**

#### Artikel 5

Die Vertragsstaaten wenden die auf Grund des Übereinkommens über die Schifffahrt auf dem Bodensee erlassenen Vorschriften an (Schifffahrtsvorschriften). Sie können, soweit es die besonderen örtlichen Verhältnisse erfordern, unter sinngemässer Anwendung des Artikels 5 des Übereinkommens besondere Vorschriften erlassen (besondere Schifffahrtsvorschriften).

#### Artikel 6

Fahrzeuge, die auf dem Bodensee verkehren dürfen, sind auch zum Verkehr auf dem Alten Rhein berechtigt, soweit die besonderen Schifffahrtsvorschriften nichts anderes bestimmen.

#### Artikel 7

Wer auf dem Bodensee ein Fahrzeug führen darf, ist dazu auch auf dem Alten Rhein berechtigt, soweit die besonderen Schifffahrtsvorschriften nichts anderes bestimmen.

#### Artikel 8

Jeder Vertragsstaat kann zusätzlich zu den Bestimmungen dieses Abschnittes besondere Vorschriften für die gewerbmässige Ausübung der Schifffahrt erlassen.

## **Abschnitt III**

### **Durchführung des Vertrages**

#### Artikel 9

(1) Jeder Vertragsstaat vollzieht diesen Vertrag und die nach Artikel 5 geltenden Vorschriften auf seinem Hoheitsgebiet.

(2) Unbeschadet des Absatzes 1 sind die Organe eines Vertragsstaates auf der in Artikel 1 bezeichneten Rheinstrecke auch im Hoheitsgebiet des anderen

Vertragsstaates zur Feststellung des Sachverhaltes und zur Vornahme unaufschiebbarer sonstiger Massnahmen berechtigt, wenn sie, insbesondere im Zusammenhang mit einem Unfall, Vorgänge wahrnehmen, die den dringenden Verdacht einer schweren Zuwiderhandlung gegen Schifffahrtsvorschriften begründen, oder ein an einer solchen Zuwiderhandlung beteiligtes Fahrzeug verfolgen. Die Festnahme von Personen ist nicht zulässig.

## Abschnitt IV Schlussbestimmungen

### Artikel 10

Ergänzend zu den Bestimmungen dieses Vertrages gilt das Zusatzprotokoll zum Übereinkommen über die Schifffahrt auf dem Bodensee.

### Artikel 11

Dieser Vertrag bedarf der Ratifikation. Die Ratifikationsurkunden werden in Bern ausgetauscht werden.

### Artikel 12

(1) Dieser Vertrag wird auf unbestimmte Zeit geschlossen. Er tritt am ersten Tag des zweiten Monates nach Ablauf des Monates in Kraft, in dem die Ratifikationsurkunden ausgetauscht worden sind.

(2) Dieser Vertrag kann auf diplomatischem Wege schriftlich gekündigt werden. Die Kündigung wird nach Ablauf des auf sie folgenden Kalenderjahres wirksam.

(3) Im Falle einer Kündigung des Vertrages nehmen die Vertragsstaaten unverzüglich Verhandlungen zur Neuregelung der Schifffahrt auf dem Alten Rhein auf. Bis zum Inkrafttreten einer Neuregelung wird dieser Vertrag weiter angewendet.

*Zu Urkund dessen* haben die hierzu gehörig befugten Unterzeichneten diesen Vertrag unterschrieben.

*Geschehen* auf dem Bodensee am 1. Juni 1973 in zwei Urschriften in deutscher Sprache.

Für die Schweizerische  
Eidgenossenschaft:

**Diez**

Für die Republik  
Österreich:

**Fischer**

## **Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung zum Vertragswerk über die Bodensee- und Rheinschiffahrt (Vom 17. Oktober 1973)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1973
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	47
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	11806
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	26.11.1973
Date	
Data	
Seite	949-982
Page	
Pagina	
Ref. No	10 045 908

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.

Le document a été digitalisé par les Archives Fédérales Suisses.

Il documento è stato digitalizzato dell'Archivio federale svizzero.