

Motion Fässler Peter und Mit. über die Erarbeitung eines kantonalen Einführungsgesetzes zum Bundesgesetz über die Binnenschifffahrt (BSG) oder eines eigenen Schifffahrtsgesetzes

eröffnet am 23. März 2026

Der Regierungsrat wird beauftragt, ein kantonales Einführungsgesetz zum Bundesgesetz über die Binnenschifffahrt (BSG) oder ein eigenes Schifffahrtsgesetz auszuarbeiten und dem Kantonsrat zur Beratung vorzulegen.

Begründung:

Die Bundes- wie die Kantonsverfassung bestimmen, dass Grundlagen und Schranken staatlichen Handelns durch das Recht zu regeln ist. In der Verfassung des Kantons Luzern wird dieses Legalitätsprinzip dahingehend konkretisiert, dass die «wichtigen Rechtssätze» in der Form des Gesetzes durch den Kantonsrat erlassen werden müssen (§ 45 Abs. 1 KV).

Doch im Kanton Luzern ist nur in der Verordnung des Regierungsrates über die Schifffahrt vom 18. Februar 2011 (SRL Nr. 787) die Benützung der schiffbaren Gewässer geregelt. Der Ingress der Verordnung nennt als gesetzliche Grundlagen neben dem Bundesgesetz über die Binnenschifffahrt zwar das kantonale Wasserbaugesetz (WBG) sowie das (kantonale) Einführungsgesetz zum Bundesgesetz über den Umweltschutz und das (kantonale) Gesetz über den Natur- und Landschaftsschutz. Diese Liste der kantonalen Gesetzesgrundlagen erscheint somit auf den ersten Blick eindrücklich. Doch beim Nachlesen zeigt sich, dass in den genannten kantonalen Gesetzen nur wenige Leitplanken für den Verordnungsgeber gesetzt werden. Insbesondere § 5 Absatz 1 WBG, wonach der Regierungsrat die Benutzung und die Beschränkung der öffentlichen Gewässer in der Verordnung regelt, macht überhaupt keine inhaltliche Vorgabe an den Verordnungsgeber. Kein Wunder: Die Bestimmung geht zurück auf das alte Wasserbaugesetz von 1979, wo in der Fussnote seinerzeit auf das Wasserrechtsgesetz von 1875 verwiesen wurde, das die Verordnungskompetenz ebenfalls in dieser pauschalen Form an den Regierungsrat delegierte. Wie in diesem Erlass aus dem 19. Jahrhundert hat es auch im neueren WBG von 2019 keine gesetzlichen Leitplanken. Dies ist ein Mangel. Denn nur mit dem Gesetz kann die demokratische Mitsprache gesichert werden. Selbst die Interkantonale Vereinbarung über die Schifffahrt auf dem Vierwaldstättersee (SRL Nr. 793) wurde als Verwaltungsvereinbarung vom Regierungsrat abgeschlossen und dementsprechend nicht vom Kantonsrat genehmigt.

Weil auf kantonomer Ebene im Bereich der Nutzung der Gewässer durch immatrikulierte und nicht-immatrikulierte Wasserfahrzeuge lediglich Verordnungsrecht auf der Grundlage von «blankem» Gesetzesrecht besteht, erachten wir es als sinnvoll und notwendig, dass ein formelles kantonales Gesetz erlassen wird, welches es dem Kantonsrat als Gesetzgeber erlaubt, die wesentlichen Bestimmungen festzulegen.

Von der Schaffung von grundlegenden gesetzlichen Bestimmungen erwarten wir grössere Rechtssicherheit. Dies hätte sich unlängst wohl auch beim Vorgehen des Regierungsrates betreffend die Massnahmen zur Verhinderung der Weiterverbreitung der Quaggamuschel als vorteilhaft gezeigt, als zum Notrecht in Form einer Allgemeinverfügung gegriffen werden musste.

Dass offenkundige formalgesetzliche Lücken bestehen, zeigt auch ein Vergleich von Motorfahrzeug- und Schifffahrtsrecht: Während das Verzeichnis der Fahrzeughalterinnen und -halter im Bundesgesetz geregelt ist, beruht das kantonale Verzeichnis der Schiffshalterinnen und -halter nur auf indirekter Verordnungsgrundlage (vgl. Fussnote 6 zu § 8 Abs. 1b Kantonale Datenschutzverordnung, SRL Nr. 38b). Ähnliche Unterschiedlichkeiten zeigen sich auch beim Vergleich zwischen kantonalem Strassengesetz (SRL Nr. 755) und kantonaler Schifffahrtsverordnung. Auch die Nachbarkantone Aargau, Bern, Nidwalden, Schwyz und Zug kennen ein Einführungsgesetz oder ein eigenes Schifffahrtsgesetz.

Fässler Peter