

Antrag

der Abgeordneten Annette Faße, Uwe Beckmeyer, Gerd Andres, Dr. Hans-Peter Bartels, Sören Bartol, Bernhard Brinkmann (Hildesheim), Hans-Günter Bruckmann, Edelgard Bulmahn, Dr. Michael Bürsch, Dr. Peter Danckert, Sebastian Edathy, Karin Evers-Meyer, Rainer Fornahl, Monika Griefahn, Gabriele Groneberg, Hans-Joachim Hacker, Bettina Hagedorn, Hubertus Heil, Monika Heubaum, Gabriele Hiller-Ohm, Iris Hoffmann (Wismar), Johannes Kahrs, Hans-Ulrich Klose, Rolf Kramer, Ernst Kranz, Volker Kröning, Ute Kumpf, Gabriele Lösekrug-Möller, Götz-Peter Lohmann, Dr. Christine Lucyga, Dirk Manzewski, Caren Marks, Ulrike Mehl, Angelika Mertens, Gesine Mulhaupt, Volker Neumann (Bramsche), Holger Ortel, Heinz Paula, Dr. Wilhelm Priesmeier, Karin Rehbock-Zureich, Dr. Carola Reimann, Reinhold Robbe, Dr. Ernst Dieter Rossmann, Ortwin Runde, Thomas Sauer, Siegfried Scheffler, Horst Schild, Wilhelm Schmidt (Salzgitter), Olaf Scholz, Gerhard Schröder, Brigitte Schulte (Hameln), Dr. Martin Schwanholz, Dr. Cornelia Sonntag-Wolgast, Wolfgang Spanier, Ludwig Stiegler, Dr. Peter Struck, Joachim Stünker, Franz Thönnies, Hans-Jürgen Uhl, Jörg Vogelsänger, Hedi Wegener, Petra Weis, Reinhard Weis (Stendal), Inge Wettig-Danielmeier, Dr. Margrit Wetzel, Dr. Wolfgang Wodarg, Heidi Wright, Franz Müntefering und der Fraktion der SPD sowie der Abgeordneten Rainer Steenblock, Albert Schmidt (Ingolstadt), Volker Beck (Köln), Franziska Eichstädt-Bohlig, Peter Hettlich, Katrin Göring-Eckardt, Krista Sager und der Fraktion von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Verkehrssicherheit in der Seeschifffahrt verbessern – Alkoholmissbrauch konsequent bekämpfen

Der Bundestag wolle beschließen:

Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Hohe Sicherheitsstandards sind für die Seeschifffahrt vor der deutschen Küste von großer Bedeutung, da Schiffsunfälle häufig gravierende Folgen für Mensch und Umwelt mit hohen Kosten bei der Schadensbeseitigung haben. Deshalb gibt die Zunahme von Trunkenheitsfahrten in der Seeschifffahrt Anlass zur Besorgnis. Die Havarie der „ENA 2“ am 28. Juni 2004 ist ein aktuelles Beispiel dafür wie folgenreich Alkoholmissbrauch am Ruder sein kann. Damals liefen 960 Tonnen Schwefelsäure in die Elbe aus. In den Jahren 2001 bis 2003 sind mit 126 festgestellten erhöhten Alkoholwerten bei unfallunabhängigen Kontrollen in der Seeschifffahrt fast dreimal so viele Fälle festgestellt worden, wie in den drei Jahren zuvor (48 Fälle).

Vor diesem Hintergrund und dem potentiell hohen Schadensrisiko infolge von Seeunfällen besteht Handlungsbedarf, um schon das Risiko von alkoholbedingten Seeunfällen deutlich zu vermindern und damit die Verkehrssicherheit auf See zu erhöhen.

Wegen des hohen Schadensrisikos durch Trunkenheitsfahrten auf See ist es zwingend erforderlich, dem Alkoholmissbrauch beim Führen von Seeschiffen bereits präventiv zu begegnen. Durch Änderung des Fahrerlaubnisrechts für die Berufsschiffahrt sollten die Kriterien für die Erteilung und Entziehung von Befähigungszeugnissen konkretisiert werden. „Zuverlässigkeit“ und „persönliche Eignung“ sollten für die Erteilung und Fortdauer der Befähigungszeugnisse stärker berücksichtigt werden. Dies sollte insbesondere gelten für das Verhalten des Inhabers der Erlaubnis im Verkehr und bei so genannten Eignungszweifeln wegen Alkoholmissbrauchs, die bei den regelmäßigen Gesundheitsuntersuchungen zur Seediensttauglichkeit und bei Kontrollen – sofern ein konkreter Verdacht besteht – festgestellt werden (z. B. Anzeigen bei Trunkenheit, trunkenheitsbedingte Auffälligkeiten).

Derzeit gilt für das Befahren deutscher Seeschiffahrtsstraßen eine Grenze von 0,8 Promille (Blutalkoholkonzentration). Demgegenüber liegt die Alkoholgrenze in der Binnenschiffahrt bei 0,5 Promille. Die Beeinträchtigung der Fahrtauglichkeit durch Alkoholenuss ist in der Seeschiffahrt nicht anders zu beurteilen als im Straßenverkehr und in der Binnenschiffahrt. Die Herabsetzung der Promillegrenze für die Seeschiffahrt auf 0,5 ist daher geboten. Um dies zu erreichen, ist die Seeschiffahrtsstraßenordnung, die Verordnung zur Einführung der Schiffahrtsordnung Emsmündung und die Verordnung zu den Internationalen Regeln von 1972 zur Verhütung von Zusammenstößen auf See zu ändern.

Mit Rücksicht auf das gesteigerte Gefahrenpotential, das nicht nur im Fall ENA 2, sondern auch bei zahlreichen anderen Tankerhavarien deutlich geworden ist, ist insbesondere bei Tankschiffen, die besonders gefährliche Gefahrgüter befördern, eine Verschärfung auf 0,0 Promille geboten. In der Praxis haben viele Tankschiffreedereien (und auch andere Reedereien) diesen Schritt längst durch arbeitsvertragliche Regelungen und Betriebsanordnungen vollzogen. Aber der Fall ENA 2 hat gezeigt, dass die betrieblichen Kontrollmechanismen nicht immer ausreichend sind. Die besondere Verantwortung, die mit dem Transport von Gefahrgütern verbunden ist, rechtfertigt auch die Zumutbarkeit für das betroffene Betriebspersonal.

Das absolute Alkoholverbot sollte für Gefahrguttransporte mit hohem Risikopotential gelten, die bereits jetzt verkehrsrechtlichen Fahrbeschränkungen und Fahrverboten oder Auflagen nach Maßgabe der Seeschiffahrtsstraßen-Ordnung (§ 30) und der Anlaufbedingungsverordnung unterliegen. Im Einzelnen sind dies:

- Tankschiffe, die verflüssigte Gase, flüssige Chemikalien nach Maßgabe Internationaler IMO-Codes sowie umweltschädliche Güter nach den Anlagen I und II des MARPOL-Übereinkommens als Massengut befördern:
- Schiffe, die radioaktive Stoffe oder Abfälle nach Maßgabe des INF-Codes befördern.

Im geltenden Recht sind vorläufige Anordnungen, insbesondere die zeitlich bis zu einer endgültigen Entscheidung befristeten Fahrverbote bei Trunkenheitsfahrten, nicht ausdrücklich geregelt. Dies kann bedeuten, dass ein Kapitän nach einer Ausnüchterung sein Schiff weiter führen darf, obwohl z. B. hohe festgestellte Alkoholwerte oft auf eine Alkoholabhängigkeit hindeuten.

Die Grenzen zwischen einem Beinaheunfall oder einem leichten Unfall einerseits und einer reinen Trunkenheitsfahrt andererseits sind oft fließend. Reine Trunkenheitsfahrten – auch ohne konkrete Gefährdung der Schiffsicherheit oder der Meeresumwelt – sollten künftig ebenfalls mit einem Fahrverbot sanktioniert werden können. Bei Trunkenheitsfahrten ohne konkreten Unfall oder Beinaheunfall mangelt es an geeigneten Rechtsgrundlagen. Die Schiffsoffiziersausbildungsverordnung deckt in bestimmten Fällen das präventive Sicherheitsbedürfnis nicht hinreichend ab oder geht andererseits z. T. auch zu weit, da sie kein zeitlich befristetes Fahrverbot bei Erfüllung von Auflagen zulässt.

Da eine vorläufige Maßnahme durch eine Verwaltungsbehörde – z. B. durch Beschlagnahme des Führerscheins oder des Berufspatents – unmittelbar nach der Trunkenheitsfahrt in den Schutzbereich der Berufsausübungsfreiheit (Artikel 12 GG) eingreift, sollte sie nur getroffen werden, wenn das Schiff trotz alkoholbedingter Fahrunsicherheit geführt wird oder zu einer konkreten Gefährdung Dritter geführt hat. Sonstige nautische Verstöße sollten weiterhin erst im Hauptsacheverfahren entweder durch das Seeamt oder durch die Bußgeldbehörde (bei einem noch zu regelndem Fahrverbot als Nebenfolge einer Bußgeldentscheidung) verfolgt bzw. durch die Erlaubnisbehörden als Kriterium der Nichteignung berücksichtigt werden.

Über eine vorläufige Anordnung des Ruhens der Erlaubnis oder des Patents zwecks Klärung von Eignungszweifeln sollte die Erlaubnisbehörde entscheiden. Die patentausstellende Behörde (WSD Nord) sollte diese Aufgabe künftig übernehmen. Eignungszweifel ergeben sich bei einer Trunkenheitsfahrt im Zustand der Fahrunsicherheit unabhängig davon, ob eine Beteiligung an einem konkreten „schaden- oder gefahrverursachenden Vorkommnis“ im Sinne des Seesicherheits-Untersuchungs-Gesetzes (SUG) festgestellt wird oder eine rein abstrakte Gefährdung vorliegt. Nur die Erlaubnisbehörde ist zu einer umfassenden und differenzierten Prüfung über das Ruhen des Befähigungszeugnisses (Fahrerlaubnis) und unabhängig vom Eintritt eines Seeunfalles in der Lage. Es ist erforderlich, die vorläufige Maßnahme – mit der Möglichkeit einer Verlängerung – zu befristen.

Die endgültige Entscheidung über die Entziehung der Erlaubnis richtet sich nach den jeweiligen Spezialnormen und den unterschiedlichen Verwaltungsverfahren des Seesicherheits-Untersuchungs-Gesetzes (SUG) oder der Sportboot-Führerscheinverordnung-See/Schiffsoffiziersausbildungsverordnung (bei festgestellter Ungeeignetheit auch außerhalb einer Unfallbeteiligung).

Da eine wirksame Bekämpfung des Alkoholmissbrauchs keine rein nationale Aufgabe ist, erscheint es darüber hinaus sinnvoll, auch auf der Ebene der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation (IMO) dafür einzutreten, dass die daraus entstehenden Gefahren für die Sicherheit der Seeschiffahrt minimiert werden. Nach einer gründlichen Bestandsaufnahme und Ursachenanalyse sollten von der Bundesregierung Initiativen in den Gremien von EU und IMO mit dem Ziel ergriffen werden, weltweit geltende einheitliche Bestimmungen für den Alkoholkonsum auf See festzulegen.

Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

eine Initiative zur Bekämpfung von Trunkenheitsfahrten in der Seeschiffahrt zu starten, die u. a. folgende Maßnahmen umsetzt:

- Verbesserung der präventiven Maßnahmen durch Kontrollen in den Häfen sowie Prüfung der Möglichkeit, bei den regelmäßigen Gesundheitsuntersuchungen zur Seediensttauglichkeit auch Untersuchungen hinsichtlich einer möglichen Alkoholabhängigkeit durchzuführen und ggfs. in diesen Fällen die erforderlichen Rechtsgrundlagen für erweiterte Maßnahmen der Erlaubnisbehörde zu schaffen.

- Herabsetzung der Promillegrenze für das Befahren deutscher Seeschiffahrtsstraßen – unabhängig von der Fahrzeugart – von derzeit 0,8 Promille auf den für die Binnenschiffahrt bereits geltenden Wert von 0,5 Promille BAK bzw. einer Atemalkoholkonzentration von 0,25 mg/l und damit Erfassung aller Verkehrsteilnehmer der Berufs- und Sportschiffahrt auf deutschen Seeschiffahrtsstraßen unabhängig von der Flagge.
- Weitergehende Herabsetzung der Promillegrenze für die Beförderung von gefährlichen Gütern auf Seeschiffahrtsstraßen auf 0,0 Promille. Dieses absolute Alkoholverbot hat für Gefahrguttransporte mit hohem Risikopotential zu gelten, insbesondere für Tankschiffe und Seeschiffe, die radioaktive Stoffe befördern.
- Schaffung der rechtlichen Voraussetzungen für die vorläufige Anordnung des Ruhens von Befähigungszeugnissen (Fahrerlaubnisse) durch die Erlaubnisbehörden zur Klärung von Eignungszweifeln, wie dies bereits der Praxis in der Binnenschiffahrt entspricht. Die vorläufigen Maßnahmen sind unmittelbar nach einer Trunkenheitsfahrt oder nach einem alkoholbedingten Seeunfall zu treffen.

Berlin, den 23. Februar 2005

Franz Müntefering und Fraktion
Katrin Göring-Eckardt, Krista Sager und Fraktion