

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Hans-Michael Goldmann, Horst Friedrich (Bayreuth), Rainer Brüderle, Angelika Brunkhorst, Ernst Burgbacher, Jörg van Essen, Otto Fricke, Rainer Funke, Joachim Günther (Plauen), Dr. Karlheinz Gutmacher, Dr. Christel Happach-Kasan, Klaus Haupt, Ulrich Heinrich, Birgit Homburger, Dr. Werner Hoyer, Gudrun Kopp, Jürgen Koppelin, Sibylle Laurischk, Harald Leibrecht, Dirk Niebel, Hans-Joachim Otto (Frankfurt), Eberhard Otto (Godern), Detlef Parr, Cornelia Pieper, Gisela Piltz, Dr. Max Stadler, Carl-Ludwig Thiele, Dr. Dieter Thomae, Jürgen Türk, Dr. Claudia Winterstein, Dr. Volker Wissing, Dr. Wolfgang Gerhardt und der Fraktion der FDP

Novellierung des Kapitels 15 der Rheinschiffsuntersuchungsordnung (RheinSchUO)

Bei den laufenden Verhandlungen zur Novelle der Rheinschiffsuntersuchungsordnung sollen Hochseestandards auf Binnenfahrgastschiffe übertragen werden. Diese Standards sollen über die Rheinzentalkommission Eingang in eine EU-Richtlinie finden und alsdann europaweit auf allen schiffbaren Gewässern gelten.

Vertreter des deutschen Binnenschiffahrtsgewerbes befürchten, dass durch diese angestrebte Angleichung an die Seeschiffahrt, die am 25. November 2004 durch das Plenum der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt (ZKR), Straßburg, beschlossen werden soll, die Existenzgrundlage vieler Fahrgastschiffsbetreiber bedroht wird.

Bedenken bestehen gegen die Übertragung sehr weitgehender Forderungen, die in der Seeschiffahrt berechtigt sind, auf die Fahrgastschiffahrt in Binnenengewässern. Letztere arbeitet unter völlig anderen Bedingungen. Die Bedenken betreffen im Wesentlichen die Forderung nach Einführung des so genannten Zwei-Abteilungsstatus und die Verpflichtung zur Vorhaltung von Flößen bei vorhandenen Schiffen.

Alle Schiffe, die den Zwei-Abteilungsstatus nicht erfüllen, sollen ab dem Jahr 2010 Rettungsflöße und Schwimmwesten für 100 % der zugelassenen Fahrgäste mitführen. Nach Angaben des Binnenschiffahrtsgewerbes betragen die Kosten eines Floßes derzeit einschließlich Installation rund 50 000 Euro, wobei maximal 125 Personen aufgenommen werden können. Hinzu kommt, dass die Schiffe aufgrund der zusätzlichen erheblichen Floßgewichte hinsichtlich der Stabilitätskriterien neu gerechnet werden müssen. Für 500-Personen-Fahrgastschiffe, wie sie beispielsweise auf dem Rhein verkehren, würden dadurch alleine Investitionskosten in Höhe von 200 000 Euro entstehen, zuzüglich erheblicher Wartungskosten.

Was den Sicherheitsnutzen der geforderten Flöße anlangt, hat das Europäische Entwicklungszentrum für Binnen- und Küstenschifffahrt (VBD), jetzt Entwicklungszentrum für Schiffstechnik und Transportsysteme e. V. (DST) an der Universität Duisburg im September 2003 im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMVBW) Tests von Rettungsflößen und -inseln durchgeführt. Das Institut kommt dabei unter anderem zu dem Ergebnis, dass die Evakuierung eines Fahrgastschiffes über Flöße oder andere schwimmende Rettungsmittel mit den zurzeit zur Verfügung stehenden Geräten in strömenden Gewässern mit erheblichen Gefahren für die Fahrgäste verbunden sein kann.

Das Institut bestätigte damit die Richtigkeit der Entscheidung des Wasser- und Schifffahrtsamtes (WSA) Bingen, das eine Erprobung der Rettungsflöße unter realistischen Bedingungen (mit Angehörigen der Bundeswehr als Testpersonen) auf dem Rhein als zu gefährlich abgelehnt hatte. Dagegen sei eine direkte Evakuierung der Fahrgäste auf das Ufer oder, wenn das havarierte Fahrgastschiff noch ausreichend schwimmfähig ist, an einer geeigneten Landebrücke sinnvoll und auf den deutschen Binnengewässern praktikabel.

Die im Plenum der ZKR gefassten Beschlüsse – die einstimmig erfolgen müssen – sind anschließend in nationales Recht umzusetzen. Das gilt grundsätzlich für den Rhein. Auf Grund einer Vereinbarung zwischen der ZKR und der EU wird allerdings der Beschluss in eine EU-Richtlinie übernommen und gilt damit verbindlich für alle weiteren Binnengewässer in der Bundesrepublik Deutschland und den anderen EU-Staaten.

Für die Bundesrepublik Deutschland ergibt sich hieraus, dass die von der ZKR beschlossenen Vorgaben des Kapitels 15 der Rheinschiffsuntersuchungsordnung für alle Fahrgastschiffe gelten würden. Demnach wären bundesweit rund 900 Fahrgastschiffe betroffen.

Vor diesem Hintergrund hat die Landesregierung Rheinland-Pfalz eine Entschließung zur Novellierung des Kapitels 15 der RheinSchUO dem Bundesrat zugeleitet, die am 5. November 2004 im Bundesrat mit großer Mehrheit angenommen wurde.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Ist die Bundesregierung bereit, die Entschließung des Bundesrates aufzugreifen und in diesem Sinne bei der Rheinzentalkommission zu intervenieren, notfalls ein Veto einzulegen?
2. Welche Gründe waren entscheidend dafür, in die Erarbeitung neuer Stabilitätskriterien ausschließlich auf die Hochseeschifffahrt spezialisierte Klassifikationsgesellschaften einzubeziehen und auf die Hinzuziehung wissenschaftlicher Institute im Flachwasserbereich zu verzichten?
3. Wie bewertet die Bundesregierung die Tatsache, dass ein von der Europäischen Binnenschiffs-Union (EBU) in Auftrag gegebenes und vor dem 7. September 2004 den deutschen Vertretern in der ZKR zugeleitetes Gutachten der VBD/DST nicht zu einer Überprüfung der deutschen Position geführt hat, obwohl seine Aussagen in wesentlichen Punkten der Novelle widersprechen?
4. Warum hat das BMVBW die im November 2002 im Protokoll der ZKR dokumentierte ablehnende Position zum Zwei-Abteilungsstatus aufgegeben?
Aus welchen Gründen beabsichtigt das BMVBW nunmehr der Neuregelung zum Zwei-Abteilungsstatus zuzustimmen?

5. Welche Erkenntnisse liegen der Bundesregierung über Unfälle von Fahrgastschiffen, insbesondere Tagesausflugsschiffen, in den letzten 50 Jahren – insbesondere auf dem Rhein, aber auch den anderen Flüssen in Deutschland – vor, bei denen Fahrgäste verletzt oder sogar getötet wurden?
6. Wie viele Fahrgastschiffe, insbesondere Tagesausflugsschiffe, sind in den letzten 50 Jahren auf dem Rhein oder den anderen Flüssen in Deutschland gesunken? Sind dabei Fahrgäste durch Ertrinken zu Tode gekommen?
7. Gab es in der Vergangenheit auf deutschen Flüssen Unfälle von Fahrgastschiffen, insbesondere Tagesausflugsschiffen, bei denen Menschen zu Schaden gekommen sind, weil der Zwei-Abteilungsstatus nicht erfüllt wurde?
8. Ist der Bundesregierung bekannt, dass Schiffsneubauten auf See nach der Europäischen Richtlinie 98/18/EG des Rates vom 17. März 1998 über Sicherheitsvorschriften und -normen für Fahrgastschiffe bis zu 400 Personen ohne Zwei-Abteilungsstatus in Fahrt gehen können, während für Binnenfahrgastschiffe ab einer Länge von 45 m oder einer Personenzahl von über 250 Personen dieser vorgeschrieben werden soll?
9. Ist der Bundesregierung bekannt, nach welchen Kriterien in der ZKR eine Beurteilung der Notwendigkeit erfolgte, zwingend den Zwei-Abteilungsstatus vorzuschreiben?
10. Wie beurteilt die Bundesregierung den Nutzen bzw. Zugewinn an Sicherheit durch den 2-Abteilungsstatus im Vergleich zu den bisher vorgekommenen Unfällen von Tagesausflugsschiffen?
11. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass vor der Verabschiedung der langfristig wirksamen neuen Stabilitätskriterien (Zwei-Abteilungsstatus) eine gutachterliche Überprüfung auf wissenschaftlicher Basis und unter Hinzuziehung anerkannter Spezialisten aus dem Bereich der Binnenschifffahrt erforderlich ist?
12. Warum geht die Bemessung der Sammel- und Evakuierungsflächen und sonstigen Anforderungen bei Tagesausflugsschiffen über die Anforderungen an die Seeschifffahrt hinaus?
13. Welche Baumaßnahmen sind bei den derzeit betriebenen Tagesausflugsschiffen erforderlich, wenn diese nur den Ein-Abteilungsstatus erfüllen und die Hauptabmessungen des Schiffes nicht verändert werden können bzw. wenn eine Verbreiterung des Schiffes und Erhöhung des Tiefgangs möglich ist?
14. Trifft es zu, dass mit der Einführung des Zwei-Abteilungsstatus zukünftig höhere Gewichte der Schiffe, ein größerer Tiefgang, ein damit verbundenes höheres Risiko der Grundberührung und eine kürzere Einsatzzeit der Schiffe in Niedrigwasserperioden verbunden wäre?
15. Trifft es zu, dass die Investitionskosten für eine entsprechende Nachrüstung bei N.E.U. (Neubau, Ersatz und Umbau) je nach Schiffsgröße zwischen 250 000 Euro und 900 000 Euro betragen werden und wie bewertet die Bundesregierung ein solches Investitionserfordernis angesichts der Tatsache, dass viele Schiffe selbst lediglich noch einen Marktwert von 350 000 bis 2 Mio. Euro besitzen?
16. Teilt die Bundesregierung die Sorge, dass die Höhe der Investition für die Nachrüstung ein Ausscheiden für einen erheblichen Teil der überwiegend mittelständisch geprägten Familienbetriebe aus dem Markt zur Folge haben könnte?

Wenn nein, warum nicht?

17. Hat es in den letzten 50 Jahren Unfälle von Fahrgastschiffen, insbesondere Tagesausflugsschiffen, gegeben, bei denen der Einsatz von Rettungsflößen zwingend geboten gewesen wäre, um Menschenleben zu retten?
18. Ist der Bundesregierung bekannt, dass das WSA Bingen als zuständige Behörde die Erprobung von Rettungsflößen auf dem Mittelrhein unter realistischen Bedingungen als zu gefährlich einstuft und nur mit liegendem Schiff ohne Evakuierungsstatisten (Bundeswehrsoldaten) genehmigt (vgl. Monatszeitschrift „Binnenschifffahrt“, 10/2004, Seite 20)?
19. Welche Erkenntnisse hat die Bundesregierung über den Einsatz von Rettungsflößen auf dem Rhein und den anderen Flüssen in Deutschland, die über die von ihr in Auftrag gegebene Auswertung des Versuches vom 23. September 2003 durch den VBD/DST hinausgehen?
20. Trifft es zu, dass die Gewerbevertreter ein bei der VBD/DST Duisburg eingeholtes wissenschaftliches Gutachten der EBU zum Einsatz von Rettungsflößen bei der letzten Sitzung der ZKR nicht vorstellen durften?

Wenn ja, warum nicht?

Berlin, den 21. September 2004

Hans-Michael Goldmann
Horst Friedrich (Bayreuth)
Rainer Brüderle
Angelika Brunkhorst
Ernst Burgbacher
Jörg van Essen
Otto Fricke
Rainer Funke
Joachim Günther (Plauen)
Dr. Karlheinz Gutmacher
Dr. Christel Happach-Kasan
Klaus Haupt
Ulrich Heinrich
Birgit Homburger
Dr. Werner Hoyer
Gudrun Kopp
Jürgen Koppelin
Sibylle Laurischk
Harald Leibrecht
Dirk Niebel
Hans-Joachim Otto (Frankfurt)
Eberhard Otto (Godern)
Detlef Parr
Cornelia Pieper
Gisela Piltz
Dr. Max Stadler
Carl-Ludwig Thiele
Dr. Dieter Thomae
Jürgen Türk
Dr. Claudia Winterstein
Dr. Volker Wissing
Dr. Wolfgang Gerhardt und Fraktion