

Antrag

der Abgeordneten Hans-Michael Goldmann, Patrick Döring, Horst Friedrich (Bayreuth), Jens Ackermann, Dr. Karl Addicks, Christian Ahrendt, Uwe Barth, Rainer Brüderle, Mechthild Dyckmans, Jörg van Essen, Otto Fricke, Dr. Edmund Peter Geisen, Miriam Gruß, Joachim Günther (Plauen), Dr. Christel Happach-Kasan, Elke Hoff, Michael Kauch, Gudrun Kopp, Jürgen Koppelin, Heinz Lanfermann, Sibylle Laurischk, Ina Lenke, Sabine Leutheusser-Schnarrenberger, Patrick Meinhardt, Jan Mücke, Burkhardt Müller-Sönksen, Dr. Max Stadler, Carl-Ludwig Thiele, Christoph Waitz, Dr. Volker Wissing, Martin Zeil, Dr. Wolfgang Gerhardt und der Fraktion der FDP

Defizite im Kampf gegen Trunkenheitsfahrten in der Seeschifffahrt beseitigen

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Bereits im Juni 2005 hat der Deutsche Bundestag in einem Beschluss (175. Sitzung) zum Ausdruck gebracht, dass er der Sicherheit des Schiffsverkehrs eine große Bedeutung beimisst, da ein Schiffsunfall potenziell mit sehr großen Gefahren für Mensch und Umwelt verbunden sein kann und deshalb der Kampf gegen Alkoholmissbrauch in der Seeschifffahrt intensiviert werden soll.

Die 12. Verordnung zur Änderung seeverkehrlicher Vorschriften hat zwar erste Verbesserungen gebracht, aber der 44. Verkehrsgerichtstag hat festgestellt, dass die von der Mehrheit im Deutschen Bundestag und von der Bundesregierung bislang beschlossenen Maßnahmen noch nicht ausreichend sind.

Nach wie vor fehlt den Vollzugsbehörden seit der Verabschiedung des Seesicherheits-Untersuchungs-Gesetzes (SUG) am 21. Februar 2002 die Möglichkeit des sofortigen Vollzugs. Selbst wenn die Wasserschutzpolizei bei einer Kontrolle erhöhte Alkoholwerte feststellt, darf sie dem betroffenen Schiffsführer nicht das Patent entziehen. Nach seiner Ausnüchterung, darf er die unterbrochene Fahrt fortsetzen.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung deshalb auf,

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

- ein Gesetzgebungsverfahren einzuleiten, das beim SUG die Rechtsgrundlage schafft, die vorläufige Patententziehung und das vorläufige Fahrverbot wieder einzuführen;
- Verbesserung der Kontrolldichte und insbesondere Schaffung der rechtlichen Voraussetzungen für Kontrollen der Verkehrstüchtigkeit. § 1 Abs. 2 SUG (Legaldefinition eines „schadens- oder gefahrverursachenden Vorkommnisses“) muss gesondert für die Seeämter ergänzt werden;

- die Voruntersuchungsstelle nach § 22 SUG abzuschaffen;
- das Alkoholverbot, das in der 12. Verordnung zur Änderung seeverkehrlicher Vorschriften in der Fahrgastschiffahrt und bei einigen Gefahrguttransporten eingeführt wurde, ist durch den Passus klarzustellen, dass im Dienst befindliche Besatzungsmitglieder nicht unter der Wirkung von Alkohol stehen dürfen. Gleiches muss für im Einsatz befindliche See- und Hafenslotsen gelten;
- Harmonisierung der Kriterien für die Erteilung und Entziehung von Fahrerlaubnissen und Befähigungszeugnissen bei Alkoholmissbrauch;
- eine wissenschaftliche Untersuchung unter Auswertung aller national und international bekannt gewordenen Alkoholmissbräuche zu veranlassen, die alle möglichen Ursachen (z. B. soziale Situation, Umfeld, Belastungen) erfasst und Vermeidungsstrategien entwickelt;
- Prüfung der Möglichkeit, bei den regelmäßigen Gesundheitsuntersuchungen zur Seediensttauglichkeit auch Untersuchungen im Hinblick auf eine mögliche Drogen- bzw. Alkoholabhängigkeit durchzuführen und ggf. die erforderlichen Rechtsgrundlagen zu schaffen;
- Einrichtung eines zentralen Überwachungsregisters, in dem alle endgültigen und vorläufigen Patentziehungen registriert werden. Die Vollzugsbehörden müssen jederzeit Zugriff auf diese Daten haben;
- Schaffung eines EU-Überwachungsregisters.

Berlin, den 4. April 2006

Hans-Michael Goldmann
Patrick Döring
Horst Friedrich (Bayreuth)
Jens Ackermann
Dr. Karl Addicks
Christian Ahrendt
Uwe Barth
Rainer Brüderle
Mechthild Dyckmans
Jörg van Essen
Otto Fricke
Dr. Edmund Peter Geisen
Miriam Gruß
Joachim Günther (Plauen)
Dr. Christel Happach-Kasan
Elke Hoff

Michael Kauch
Gudrun Kopp
Jürgen Koppelin
Heinz Lanfermann
Sibylle Laurischk
Ina Lenke
Sabine Leutheusser-Schnarrenberger
Patrick Meinhardt
Jan Mücke
Burkhardt Müller-Sönksen
Dr. Max Stadler
Carl-Ludwig Thiele
Christoph Waitz
Dr. Volker Wissing
Martin Zeil
Dr. Wolfgang Gerhardt und Fraktion

Begründung

Bereits in der Anhörung des Bundestagsausschusses für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen am 14. November 2001 hatten drei Sachverständige darauf hingewiesen, dass im Gegensatz zum ersetzten SeeUG (§ 14) das neue SUG keinen Sofortvollzug bei Trunkenheitsfahrten mehr vorsähe. Trotz immer wieder von den Fachkreisen erfolgter Kritik daran waren die Mehrheit des Bundestages und die letzte Bundesregierung nicht bereit, diese Regelungslücke zu schließen. Nach dem nun auch der 44. Verkehrsgerichtstag am 27. Januar 2006 nochmals die Forderung aufgestellt hat, den Sofortvollzug, insbesondere auch

für Ausländer, wieder einzuführen, sollten Bundestag und Bundesregierung ihre bisherige Haltung überdenken. Obwohl das Verkehrsministerium in der Fragestunde wenige Tage nach dem Bundestagsbeschluss zum Alkoholmissbrauch in der Seeschifffahrt einräumen musste, dass es Probleme mit der Sanktionierung des Fehlverhaltens ausländischer Schiffsführer gibt und das Ministerium geeignete Maßnahmen prüfe, ist bislang nichts geschehen, um den Missstand zu beseitigen.

Wir haben nach wie vor die Situation, dass ein Kapitän nach seiner Ausnüchterung sein Schiff weiter führen darf, obwohl z. B. festgestellte Alkoholwerte von 2 Promille und mehr auf eine Alkoholabhängigkeit hindeuten.

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung hat immer wieder darauf verwiesen, dass es Rechtsvorschriften gäbe, die dem Alkoholmissbrauch in der Schifffahrt begegneten, und bezieht sich dabei auf § 23 der Schiffsoffiziersausbildungs-VO. Allerdings sieht auch diese Vorschrift keinen Sofortvollzug vor und kommt seitens der Wasser- und Schifffahrtsdirektionen so gut wie nie zur Anwendung. Aber auch ein Verweis auf § 316 des Strafgesetzbuches führt nicht weiter, weil auch diese Strafvorschrift keine vorläufige Patententziehung und kein vorläufiges Fahrverbot (zur Gefahrenabwehr) ermöglicht. Bei Trunkenheitsfahrten ohne konkreten Unfall oder Beinaheunfall mangelt es an geeigneten Rechtsgrundlagen. Die Schiffsoffiziersausbildungsverordnung deckt in bestimmten Fällen das präventive Sicherheitsbedürfnis nicht ab oder geht andererseits z. T. auch zu weit, da sie kein zeitlich befristetes Fahrverbot bei Erfüllung von Auflagen zulässt. Solche Fälle sollten allein schon aus Gründen der Gleichbehandlung, aber auch wegen der besonderen Fachkompetenz von den Seeämtern entschieden werden. Deshalb muss § 1 Abs. 2 SUG gesondert für die Seeämter und nicht für die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung ergänzt werden. Dann wären z. B. die ausländischen Patente bei nicht unfallbedingten Trunkenheitsfahrten voll erfasst. Gegenwärtig gibt es dafür nämlich kein geeignetes Verfahren außer einer Meldung des Vorkommnisses an die patentausstellende ausländische Behörde (das aber auch nur, wenn der Fall den Direktionen der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung bekannt ist; oft werden solche Fälle nur den Strafverfolgungsbehörden bekannt. Die Wasser- und Schifffahrtsdirektionen erhalten von der Wasserschutzpolizei oder der Staatsanwaltschaft nur Kenntnis, wenn der Fall im Ordnungswidrigkeitenbereich liegt). Außerdem können wir in Deutschland nicht bei Alkoholunfällen, und seien sie auch nur geringfügiger Art, den Anspruch erheben, mit Fahrverboten gegen ausländische Patentinhaber vorzugehen (so geschieht es jetzt nach dem SUG) und bei schweren Trunkenheitsfahrten ohne Unfall uns damit begnügen, dass das zuständige Ausland etwas unternimmt. Das Sicherheitsbedürfnis für deutsches Hoheitsgebiet ist in beiden Fällen gegeben. Wie will man erklären, dass Deutschland z. B. gegen einen ausländischen Kapitän, der mit 1,1 Promille sein Anlegemanöver verpatzt und die Brücke leicht beschädigt, ein Fahrverbot verhängt und andererseits bei einem volltrunkenen ausländischen Kapitän mit 2,0 oder 2,5 Promille (also wahrscheinlich einem echten Alkoholiker) die Sicherheitsfrage dem jeweiligen Ausland überlässt. Wer weiß schon, in welcher Geschwindigkeit und ob überhaupt eine patentausstellende Behörde Maßnahmen ergreift? Soll der Alkoholiker so lange auf deutschen Seeschiffahrtsstraßen weiterfahren dürfen?

Eine Ausdehnung bzw. Ergänzung in § 1 Abs. 2 SUG ist aber andererseits auch wichtig, weil das SUG mit seinen Instrumentarien (z. B. Auflagen, dass vor Aufhebung des Fahrverbots eine gerichtsmedizinische Untersuchung stattzufinden hat oder dass eine Befristung ausreichend ist) sich besser auf die konkrete Situation einstellen kann und damit auch den Anforderungen des Artikels 12 des Grundgesetzes und der Verhältnismäßigkeit besser gerecht werden kann.

Die Vorprüfstelle nach § 22 SUG ist bürokratisch und überflüssig. Wir sind 120 Jahre ohne sie ausgekommen und werden es besser auch zukünftig können. Sie ist nicht nur teuer und überflüssig, sondern hat auch zu einer Verzögerung des regulären Verfahrens geführt. Ob ein öffentliches Interesse besteht oder nicht, kann das Seeamt nicht nur genauso gut, sondern besser prüfen. Würde die Vorprüfstelle bestehen bleiben, dann wäre ja zu entscheiden, wer den Sofortvollzug einleitet. Würde es die Vorprüfstelle machen, weil sie nach dem jetzigen Meldeverfahren als erste von dem Fall erfährt, dann würde Eilentscheidung und endgültige Entscheidung in der Hauptsache durch unterschiedliche Stellen entschieden. Das sollte vermieden werden. Bekommen die Seeämter wieder den Sofortvollzug, dann ist die Vorprüfstelle ohnehin in den meisten Fällen überflüssig. Sie kann dann eigentlich nur noch das öffentliche Interesse in solchen Fällen prüfen, wo es nicht um Alkoholmissbrauch ging.

Die Bundesregierung hat im August 2005 durch die 12. Verordnung zur Änderung seeverkehrlicher Vorschriften bereits einige Verbesserungen zur Bekämpfung von Trunkenheitsfahrten auf den Weg gebracht. Allerdings ist die Änderung des § 3 der SeeSchStrO mit seiner 0-Promille-Regelung nicht sachgemäß. Nach ständiger Rechtsprechung ist bei einem Promillewert von unter 0,3 niemals eine Annahme alkoholbedingter Fahruntüchtigkeit zu rechtfertigen. Angesichts dessen, dass für den Seemann das Schiff nicht nur Arbeitsstätte, sondern Ort seiner Privatsphäre ist, ist es fraglich, ob das von der Bundesregierung formulierte Alkoholverbot fach- und sachgerecht ist. Der Verkehrsgerichtstag hat deshalb zu Recht vorgeschlagen, den Begriff Alkoholverbot so klarzustellen, dass das Schiffspersonal nicht unter der Wirkung von Alkohol stehen darf.

Ein zentrales Überwachungsregister würde den Vollzugsbehörden die Arbeit erleichtern und es wäre auch sinnvoll, ein solches Register europaweit einzuführen. Die EMSA wäre auf europäischer Ebene die geeignete Behörde zur Umsetzung dieser Forderung.