

23.06.97**Empfehlungen****R - Fz - U - VP****der Ausschüsse**zu **Punkt** der 714. Sitzung des Bundesrates am 4. Juli 1997

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung der Haftungsbeschränkung in der Binnenschifffahrt

A.**1. Der Ausschuß für Verkehr und Post**

empfiehlt dem Bundesrat,
zu dem Gesetzentwurf gemäß Artikel 76 Abs. 2 des Grundgesetzes wie folgt
Stellung zu nehmen:

Zu Artikel 1 Nr. 1 (§ 5 Nr. 5, § 5 d Abs. 1 a - neu - BinSchG)

Artikel 1 Nr. 1 ist wie folgt zu ändern:

- a) § 5 Nr. 5 ist zu streichen.
- b) In § 5 d ist nach Absatz 1 folgender Absatz 1 a einzufügen:

"(1 a) Soweit es sich um Ansprüche gegen den Eigner des Schiffes, das gefährliche Güter im Sinne der Anlage A zur Verordnung über die Beförderung gefährlicher Güter auf dem Rhein (ADNR) (Anlage 1 zur Verordnung zur Inkraftsetzung der Verordnung über die Beförderung gefährlicher Güter auf dem Rhein und der Verordnung über die Beförderung gefährlicher Güter auf der Mosel vom 21. Dezember 1994, BGBl. 1994 II S. 3830, 3831) in der jeweils in der Bundesrepublik Deutschland in Kraft gesetzten Fassung befördert hat, wegen durch diese Güter verursachte Schäden Dritter handelt, erhöhen sich die in den §§ 5 e bis 5 j bezeichneten Haftungshöchstbeträge auf den doppelten Betrag."

Ausgeliefert am 24. JUNI 1997

Begründung:

Die bisher in § 5 Nr. 5 BinSchG-E vorgesehene unbeschränkte Haftung beim Transport gefährlicher Güter ist nach Angaben der Versicherungswirtschaft in Deutschland nicht, jedenfalls nicht zu darstellbaren Konditionen versicherbar. Insbesondere aus diesem Grunde ist es notwendig, auch für den Transport gefährlicher Güter eine Haftungsbeschränkung einzuführen. Wegen des beim Transport gefährlicher Güter vorhandenen, im Vergleich zu normalen Gütern erhöhten Gefahrenpotentials sollen die Haftungshöchstbeträge jedoch doppelt so hoch sein wie die Haftungshöchstbeträge beim Transport anderer Güter.

Diese Regelung stellt zum einen sicher, daß im Schadensfall der Betroffene mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit vollständig entschädigt wird. Darüber hinaus wird durch diese Regelung auch der Gleichklang mit den Haftungsregelungen anderer wichtiger Binnenschiffahrtsnationen erreicht. So haben z.B. die Niederlande für den Transport gefährlicher Güter ebenfalls die normalen Haftungshöchstbeträge verdoppelt.

Eine unbeschränkte Haftung hingegen widerspricht dem Sinn und Zweck des internationalen Übereinkommens über die Beschränkung der Haftung und würde zu einem exorbitanten Anstieg der Versicherungsprämien für deutsche Binnenschiffahrtsunternehmen führen. Damit würde ein weiterer Wettbewerbsnachteil der deutschen gegenüber der niederländischen Binnenschiffahrt geschaffen. Darüber hinaus stünde zu befürchten, daß Gefahrguttransporte von der umweltfreundlichen Binnenschiffahrt auf andere Verkehrsträger, wie z.B. den Lkw, verlagert würden.

Das widerspricht dem vom Bund und den Ländern formulierten verkehrspolitischen Grundsatz der angestrebten Verlagerung insbesondere von Gefahrgütern von der Straße auf den sicheren Verkehrsweg Wasserstraße.

B.

2. **Der federführende Rechtsausschuß,**
der Finanzausschuß und
der Ausschuß für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit
empfehlen dem Bundesrat,
gegen den Gesetzentwurf gemäß Artikel 76 Abs. 2 des Grundgesetzes keine
Einwendungen zu erheben.