

Antwort
der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Halo Saibold und der Fraktion
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
— Drucksache 13/1494 —**

Schiffs-Havarien auf der Donau zwischen Regensburg und Vilshofen (II)

Die Antwort der Bundesregierung auf unsere Kleine Anfrage zum selben Thema (Drucksache 13/1286) vermittelt den Eindruck, daß die Bundesregierung keine konkreten Maßnahmen zu treffen gedenkt, um zukünftigen Schiffs-Havarien auf der Bundeswasserstraße Donau trotz der im wesentlichen bekannten Ursachen vorzubeugen. Dies ist um so unverständlicher, da bekannt und unbestritten ist, daß Schiffs-Havarien auf der Donau zwischen Straubing und der Landesgrenze auffallend zugenommen haben.

1. Ist die Bundesregierung bereit, das Binnenschiffahrtsgesetz so zu ändern, daß für Schiffstransporte auf der Donau eine Haftpflichtversicherung zwingend vorgeschrieben wird?

Die Einführung einer Versicherungspflicht für Schiffe auf deutschen Wasserstraßen kann nur Teil einer international abgestimmten Verhaltensweise sein und ist für sich allein auch nicht geeignet, bei unzureichender Haftung des Schiffseigners ausreichende Entschädigung und Ersatzleistungen nach einem Schadenseintritt zu gewährleisten, weil die Versicherung nicht weitergeht als die Haftung des Versicherten, die sich auf Schiff und Ladung beschränkt. Die Bundesregierung bemüht sich seit langem um eine Verbesserung der Vorsorge gegen Gefahrgutunfälle in der Schifffahrt durch Verschärfung und Erhöhung der Haftung. Wegen des internationalen Charakters der Schifffahrt und der Internationalität vieler Wasser- und Schifffahrtsstraßen kann diese Aufgabe aber nur international gelöst werden.

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr vom 12. Juni 1995 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

2. Wie läßt sich nach Meinung der Bundesregierung die derzeit praktizierte „Regelung“ rechtfertigen, wonach im Falle einer Schiffshavarie auf der „Bundeswasserstraße Donau“ die dadurch verursachten Kosten für die Schadensbegrenzung und Schadensbeseitigung (Personalkosten, Geräte usw.) den jeweiligen Anrainer-Kommunen aufgebürdet werden?

Das Bundesverwaltungsgericht hat entschieden (Urteil vom 30. November 1990 – 7 C 4.90), daß es nicht Aufgabe der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes ist, entstandene Ölverunreinigungen auf Bundeswasserstraßen zu beseitigen. Dies ist vielmehr Aufgabe der zuständigen Landesbehörden.

Es ist ihre Sache, Ersatz der ihnen durch die Beseitigung der Ölverunreinigung entstandenen Kosten von dem Eigner des Schiffes, das die Ölverunreinigung verursacht hat, zu verlangen und ihre Ersatzansprüche ihm gegenüber durchzusetzen.

Das gleiche gilt für Schäden, die an der Bundeswasserstraße gelegenen Kommunen durch eine Ölverschmutzung erleiden.

3. Was gedenkt die Bundesregierung zu unternehmen, um den offensichtlich unübersichtlichen und unkontrollierbaren „freien Lotsenmarkt“ zu unterbinden und statt dessen den Einsatz von tatsächlich qualifizierten Lotsen zu garantieren?

Die Bundesregierung wird die Wasserschutzpolizei um verstärkte Kontrollen bitten, dem Schifffahrtsgewerbe empfehlen, sich nur qualifizierter Hilfsschiffsführer zu bedienen, und die Schiffversicherer um Prüfung bitten, ob bei Einsatz nicht qualifizierter Hilfsschiffsführer der Versicherungsschutz entfällt.

4. Welchen Sinn ergibt die Sonderregelung, wonach für ausländische Schiffe, die außer der deutschen Donaustrecke keine anderen deutschen Binnenschiffsstraßen befahren, das Recht ihres Heimatlandes gilt, und welche Konsequenzen hat dies auf den Sicherheitsstandard dieser Schiffe im Vergleich mit Binnenschiffen, die andere deutsche Flüsse befahren?

Die Sonderregelung, wonach für ausländische Schiffe, die außer der deutschen Donaustrecke keine anderen deutschen Binnenschiffsstraßen befahren, das Recht ihres Heimatlandes gilt, wurde im Rahmen des völkerrechtlichen Grundsatzes der Gegenseitigkeit eingeräumt, weil den deutschen Schiffen seit 1957 auf dem ausländischen Teil der Donau über Linz hinaus Befahrens- und Beförderungsrechte unter den gleichen Voraussetzungen eingeräumt werden.

Die vorliegenden Informationen über das Unfallgeschehen auf der deutschen Donaustrecke geben keinen Anlaß zu der Vermutung, daß der technische Sicherheitsstandard der dort fahrenden Schiffe im Vergleich mit Binnenschiffen, die andere deutsche Flüsse befahren, erkennbar geringer sei.

Dies gilt auch beim Transport gefährlicher Güter. Insoweit wird auf die Antwort zu Frage 14 der Drucksache 13/1286 verwiesen. Ergänzend wird darauf hingewiesen, daß diese Schiffe über die

Donau hinaus jedoch nur dann in den Bereich der übrigen Bundeswasserstraßen einfahren dürfen, wenn sie die für die jeweilige Wasserstraße vorgeschriebene gültige Zulassung besitzen.

Um ein einheitliches Recht für alle europäischen Wasserstraßen zu erhalten, bemüht sich die Bundesregierung bei der ECE um die Erarbeitung eines verbindlichen Übereinkommens mit dem Sicherheitsstandard des ADN.

Die Bundesregierung begrüßt, daß sich auch die EG-Kommission um eine einheitliche Regelung bemüht, die für nationale und grenzüberschreitende Beförderungen gelten soll.

5. Wie oft und mit welchen Ergebnissen wurden in den letzten fünf Jahren durch die Wasserschutzpolizei Schiffskontrollen bei Schiffsführern und Schiffsbesatzungen auf die Einhaltung der „Alkoholvorschriften“ durchgeführt, und welche konkreten Bestimmungen enthalten diese „Alkoholvorschriften“?

Seit 1990 wurden im Dienstbereich der bayerischen Wasserschutzpolizei auf der Bundeswasserstraße Donau im Rahmen der üblichen Kontrollen 15 Alcotests bei Personen, die unter dem Verdacht standen, Wasserfahrzeuge bei Alkoholeinfluß geführt zu haben, durchgeführt und fünf Strafanzeigen erstattet.

Wie auf allen deutschen Wasserstraßen gelten auch hier § 315 a StGB (Gefährdung des Bahn-, Schiffs- und Luftverkehrs) und § 316 StGB (Trunkenheit im Verkehr).

Anders als im Straßenverkehr besteht in der Schifffahrt noch keine durch höchstrichterliche Rechtsprechung allgemein anerkannte Grenze einer Blutalkoholkonzentration, bei der eine absolute Fahruntüchtigkeit anzunehmen ist. Das BMV vertritt jedoch in Übereinstimmung mit Vertretern der Rechtsmedizin die Auffassung, daß in der Schifffahrt keine anderen Grenzwerte zugrunde gelegt werden dürfen.

Um den Tatbestand des § 316 StGB zu erfüllen, müssen neben der Blutalkoholkonzentration auch Ausfallerscheinungen der Beschuldigten festgestellt werden.

Darüber hinaus wurden 1992 für alle Binnenschiffahrtsstraßen des Bundes Vorschriften eingeführt, nach denen die Führung eines Fahrzeugs mit einer Blutalkoholkonzentration von 0,8 % oder mehr verboten ist.

6. Warum sind nach der „Gefahrgutverordnung Binnenschifffahrt“ (GGVBinSch) nur für „bestimmte gefährliche Güter“ Doppelhüllenschiffe erforderlich, und um welche „gefährlichen Güter“ handelt es sich dabei?

Die Zuordnung gefährlicher Güter zu den verschiedenen Tankschiffstypen richtet sich nach internationalem Recht. Die Kriterien für die Zuordnung sind von der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) beschlossen worden. Diese sind als Anlage 2 zur „Richtlinie für die Zulassung von neuen Stoffen zur Beförderung

in Tankschiffen nach Artikel 4 Abs. 1 des ADNR-RB 002-“ im Verkehrsblatt Nr. 2, 1995, S. 60, veröffentlicht worden. In Doppelhüllenschiffen sind vor allem bestimmte giftige Stoffe sowie entzündbare flüssige Stoffe mit giftigen Eigenschaften zu befördern. Mit der neuen ADNR-Verordnung vom 21. Dezember 1994 ist die Zahl der in Doppelhüllenschiffen zu transportierenden Stoffe erweitert worden.

7. Hält es die Bundesregierung für notwendig, und falls ja, bis wann ist damit zu rechnen, daß für den Transport aller „gefährlichen Güter“ Doppelhüllenschiffe vorgeschrieben werden?

Eine Notwendigkeit, alle gefährlichen Güter in Doppelhüllenschiffen zu befördern, besteht nicht. Die Notwendigkeit einer doppelten Schiffshülle ist von den Eigenschaften des gefährlichen Gutes und seiner Auswirkungen beim Freiwerden, insbesondere auf die Umwelt und den Menschen, abhängig.

8. Wer ist für die von der Bundesregierung erwähnte „verstärkte Fahrinnenbezeichnung“ auf dem „als nautisch schwierig bekannten Durchfahrtsbereich der ca. 2 km stromab gelegenen Vilshofener Straßenbrücke“ zuständig, und wann ist mit der Realisierung dieser Maßnahme zu rechnen?

Zuständig für die Bezeichnung der Donau ist das WSA Regensburg.

Die Lage der Fahrinnenbezeichnungen ist das Ergebnis einer langjährigen Entwicklung, die im Zusammenwirken mit der Schifffahrt zustande gekommen und insofern als sachgerecht zu beurteilen ist.

Veränderungen der Fahrinnenbezeichnung bedürfen einer sorgfältigen Planung und Abstimmung mit der Schifffahrt. Der Bereich Vilshofen gehört bereits heute zu den am stärksten mit Fahrinnenzeichen ausgestatteten Donauabschnitten. Beim WSA Regensburg wird als mittelfristige Maßnahme eine Änderung dahin gehend geprüft, daß die Lage der Einzeltonnen verstärkt durch die Radarerkennbarkeit bestimmt werden soll. Im Hinblick darauf kann ein konkreter Zeitpunkt für die Realisierung der Maßnahme nicht genannt werden.

9. Hält es die Bundesregierung für möglich und machbar, die „nautisch schwierigen“ Streckenabschnitte der Donau bei Vilshofen, die sich im übrigen außerhalb der geplanten „Ausbaustrecke“ befinden, ehestmöglich und unabhängig von den für die Donaukanalisierung zwischen Straubing und Vilshofen notwendigen Genehmigungsverfahren durch geeignete technische bzw. wasserbauliche Maßnahmen zu entschärfen oder zu beseitigen?

Mit dem Donauausbau zwischen Straubing und Vilshofen wird auch der als nautisch schwierig bekannte Durchfahrtsbereich der Vilshofener Straßenbrücke verbessert. Mit dem Ausbau kann begonnen werden, wenn das im Dezember 1992 eingeleitete

Raumordnungsverfahren zum Abschluß gebracht ist und für das dann einzuleitende Planfeststellungsverfahren ein bestandskräftiger Beschluß vorliegt.

Unterhalb der Vilshofener Brücke im sogenannten „Bürgerfeld“ steigen die Wasserstände bei Niedrigwasser um ein geringeres Maß als in der Reststrecke der Haltung Kachlet. Dies ist der Schifffahrt bekannt, die zur Vermeidung von Grundberührungen dort die Geschwindigkeit vermindert. Zur Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse in diesem örtlich begrenzten Bereich werden zur Zeit Planungen für bauliche Maßnahmen durchgeführt. Vor der Durchführung baulicher Maßnahmen ist ebenfalls ein bestandskräftiger Beschluß eines planrechtlichen Verfahrens erforderlich.

