

Antrag

der Abgeordneten Hans-Michael Goldmann, Horst Friedrich (Bayreuth), Daniel Bahr (Münster), Rainer Brüderle, Angelika Brunkhorst, Ernst Burgbacher, Helga Daub, Jörg van Essen, Dr. Christel Happach-Kasan, Ulrich Heinrich, Birgit Homburger, Hellmut Königshaus, Gudrun Kopp, Jürgen Koppelin, Harald Leibrecht, Hans-Joachim Otto (Frankfurt), Cornelia Pieper, Gisela Piltz, Carl-Ludwig Thiele, Jürgen Türk, Dr. Volker Wissing, Dr. Wolfgang Gerhardt und der Fraktion der FDP

Bessere Möglichkeiten im Kampf gegen Trunkenheitsfahrten in der Seeschifffahrt schaffen

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Der Deutsche Bundestag misst der Sicherheit des Schiffsverkehrs eine große Bedeutung bei, da ein Schiffsunfall potenziell mit sehr großen Gefahren für Mensch und Umwelt verbunden sein kann. Deshalb ist der Deutsche Bundestag besorgt über die Zunahme der Trunkenheitsfahrten in der Seeschifffahrt. In den letzten drei Jahren 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).

Seit der Verabschiedung des Seesicherheits-Untersuchungs-Gesetzes (SUG) am 21. Februar 2002 fehlt den Vollzugsbehörden zudem 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 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.

- 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 Seefähigkeit auch Untersuchungen im Hinblick auf eine mögliche Drogen- bzw. Alkoholabhängigkeit durchzuführen und ggf. die erforderlichen Rechtsgrundlagen zu schaffen.
- Angleichung der Promillegrenze von 0,8 auf 0,5 Promille (Änderung des § 3 Abs. 4 der Seeschiffsverkehrsordnung) analog zum Straßenverkehr.

Berlin, den 21. September 2004

Hans-Michael Goldmann
Horst Friedrich (Bayreuth)
Daniel Bahr (Münster)
Rainer Brüderle
Angelika Brunkhorst
Ernst Burgbacher
Helga Daub
Jörg van Essen
Dr. Christel Happach-Kasan
Ulrich Heinrich
Birgit Homburger
Hellmut Königshaus
Gudrun Kopp
Jürgen Koppelin
Harald Leibrecht
Hans-Joachim Otto (Frankfurt)
Cornelia Pieper
Gisela Piltz
Carl-Ludwig Thiele
Jürgen Türk
Dr. Volker Wissing
Dr. Wolfgang Gerhardt und Fraktion

Begründung

Bereits in der Anhörung des Ausschusses 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. Trotzdem war die Regierungskoalition nicht bereit, den Sofortvollzug auch in das neue SUG zu übernehmen.

Wir haben folglich jetzt 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 BMVBW hat in jüngster Zeit darauf verwiesen, dass es nach wie vor Rechtsvorschriften gäbe, die dem Alkoholmissbrauch in der Schifffahrt begegnen und verweist dabei auf § 23 der Schiffsoffiziersausbildungs-VO. Allerdings sieht auch diese Vorschrift keinen Sofortvollzug vor und kommt seitens der Wasser- und Schifffahrsdirektionen so gut wie nie zur Anwendung. Aber auch ein Verweis auf § 316 StGB 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 der § 1 Abs. 2 SUG gesondert für die Seeämter und nicht für die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (weil da kein „normvollziehender Charakter“) 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 den Wasserschutzpolizei oder der Staatsanwaltschaft nur Kenntnis, wenn der Fall im Ordnungswidrigkeiten-Bereich liegt). Außerdem können wir in Deutschland nicht bei Alkohol-Unfällen, 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 weiter fahren dürfen? Eine Ausdehnung bzw. Ergänzung in § 1 Abs. 2 SUG ist aber andererseits auch wichtig, weil das SUG mit seinen Instrumentarien (z. B. Auflagen, das vor Aufhebung des Fahrverbotes 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 GG 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.

