

Gesetzentwurf

der Bundesregierung

Entwurf eines Schiffsunfalldatenbankgesetzes (SchUnfDatG)

A. Problem und Ziel

Zur Erfassung der Unfälle in der Binnenschifffahrt wurde im Jahre 1958 der Vordruck „Meldeblatt für einen Schiffsunfall auf Binnenwasserstraßen“ als Grundlage für eine Unfallstatistik eingeführt. Die Unfälle werden im Wesentlichen durch die Wasserschutzpolizeien der Länder, allerdings nicht nach einheitlichen Maßstäben, aufgenommen. Die Auswertung der Meldeblätter erfolgt händisch und anforderungsspezifisch, so dass keine einheitliche, durchgängige, systematische und bundesweite Auswertung der Unfallzahlen und -ursachen möglich ist.

Mit dem Schiffsunfalldatenbankgesetz wird eine gesetzliche Grundlage zur Errichtung eines elektronischen Datenbanksystems für Schiffsunfälle geschaffen, die den Anforderungen des Datenschutzes gerecht wird. Durch die neue Datenbank wird die statistische Erfassung, Bearbeitung und Auswertung von Schiffsunfällen erheblich verbessert. Die Datenbank dient neben statistischen Zwecken auch der Unfallforschung sowie der Erteilung von Auskünften, z. B. bei Ordnungswidrigkeitenverfahren. Die aus dieser Bundesdatenbank gewonnenen Erkenntnisse ermöglichen insbesondere, das Unfallgeschehen im Hinblick auf Gefahrenpotentiale, Unfallschwerpunkte und Mängel an Verkehrswegen, Schiffen und am Regelwerk zu erfassen sowie die Unfallauswertung als Grundlage für verkehrspolitische Entscheidungen zu nutzen.

Die Datenbank beinhaltet sämtliche Unfälle auf deutschen See- und Binnenwasserstraßen und umfasst damit erstmalig auch Unfälle von Sportfahrzeugen untereinander und von Sportfahrzeugen mit solchen der Güterschifffahrt. Da die Datenbank Unfälle aus dem See- und Binnenbereich abdecken soll, ist eine Verankerung der Ermächtigungsgrundlage im Binnenschifffahrtsgesetz oder Seeaufgabengesetz nicht möglich. Die Inbetriebnahme der Datenbank wird im Laufe des Jahres 2014 angestrebt.

B. Lösung

Erlass eines Gesetzes zur Schaffung einer Schiffsunfalldatenbank.

C. Alternativen

Keine.

D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Keine.

E. Erfüllungsaufwand**E.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger**

Es wird kein Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger eingeführt, vereinfacht oder abgeschafft.

E.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Für die Wirtschaft entsteht kein neuer Erfüllungsaufwand. Es werden keine neuen Informationspflichten eingeführt, vereinfacht oder abgeschafft.

E.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung**a) Erfüllungsaufwand für den Bund**

Für die Einrichtung eines elektronischen Datenbanksystems entsteht einmaliger Umstellungsaufwand für die Haushaltsjahre 2013 und 2014 in Höhe von rund 520 000 Euro. Für die Softwarepflege entsteht Erfüllungsaufwand im Haushaltsjahr 2014 in Höhe von 15 000 Euro (jahresanteilige Betriebskosten) und ab dem Haushaltsjahr 2015 jährlicher Erfüllungsaufwand in Höhe von rund 30 000 Euro. Demgegenüber ergibt sich eine Entlastung für die datenbankführende Stelle in Höhe von rund 11 500 Euro im Jahr. Des Weiteren wird durch die erleichterte Auswertung der Schiffsunfälle mit einer Reduzierung des Verwaltungsaufwandes gerechnet.

Die Mittel für die Entwicklung und Einrichtung des Systems sind bereits im Rahmen der bisherigen Ausgaben- und Finanzplanung der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung berücksichtigt. Ein etwaiger Mehraufwand an Sach- und Personalmitteln soll finanziell und stellenmäßig im Einzelplan 12, Kapitel 12 03, ausgeglichen werden.

b) Länder und Gemeinden

Für Länder und Gemeinden entsteht kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand. Die Verpflichtung zur Aufnahme und Meldung der Unfalldaten im jeweiligen Einzelfall durch die Wasserschutzpolizeien der Länder besteht bereits seit 1958. Mit der Umstellung des Verfahrens von dem händischen Ausfüllen und Weiterleiten der Unfallmeldeblätter hin zu einer elektronischen Erfassung und Weiterleitung der Unfallmeldungen ist keine messbare Veränderung des Arbeitsaufwandes bei den Wasserschutzpolizeien zu erwarten.

F. Weitere Kosten

Auswirkungen auf das Preisniveau, insbesondere auf die Verbraucherpreise, sind nicht zu erwarten.

BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND
DIE BUNDESKANZLERIN

Berlin, 10. April 2013

An den
Präsidenten des
Deutschen Bundestages
Herrn Prof. Dr. Norbert Lammert
Platz der Republik 1
11011 Berlin

Sehr geehrter Herr Präsident,

hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen

Entwurf eines Schiffsunfalldatenbankgesetzes (SchUnfDatG)

mit Begründung und Vorblatt (Anlage 1).

Ich bitte, die Beschlussfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Federführend ist das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung.

Die Stellungnahme des Nationalen Normenkontrollrates gemäß § 6 Absatz 1 NKRG ist als Anlage 2 beigefügt.

Der Bundesrat hat in seiner 908. Sitzung am 22. März 2013 gemäß Artikel 76 Absatz 2 des Grundgesetzes beschlossen, zu dem Gesetzentwurf wie aus Anlage 3 ersichtlich Stellung zu nehmen.

Die Auffassung der Bundesregierung zu der Stellungnahme des Bundesrates ist in der als Anlage 4 beigefügten Gegenäußerung dargelegt.

Mit freundlichen Grüßen



Anlage 1

Entwurf eines Schiffsunfalldatenbankgesetzes (SchUnfDatG)

Vom ...

Der Bundestag hat das folgende Gesetz beschlossen:

§ 1**Anwendungsbereich**

(1) Dieses Gesetz gilt

1. auf den Seewasserstraßen im Sinne des § 1 Absatz 2 des Bundeswasserstraßengesetzes,
2. auf den gemäß Anhang I der Binnenschiffsuntersuchungsordnung bezeichneten Wasserstraßen des Bundes,
3. für Unfälle in den an den Wasserstraßen des Bundes gelegenen Häfen.

(2) Dieses Gesetz gilt nicht für

1. Wasserfahrzeuge der Bundeswehr sowie für
2. Wasserfahrzeuge der Behörden des Bundes, sofern sie zur Wahrnehmung von Vollzugsaufgaben bestimmt sind.

§ 2**Begriffsbestimmungen**

In diesem Gesetz gelten als

1. „Wasserfahrzeug“:
ein Seeschiff oder ein Binnenschiff, einschließlich Kleinfahrzeug, Fähre, Schubleichter, Schwimmkörper, schwimmendes Gerät und schwimmende Anlage;
2. „Unfall“:
jedes Ereignis, das im Zusammenhang mit dem Betrieb eines Wasserfahrzeugs oder der Teilnahme am Schiffsverkehr einen Personen-, Sach- oder Umweltschaden oder eine erhebliche Störung des Verkehrsablaufs verursacht sowie auf den Seewasserstraßen auch jedes Vorkommnis gemäß § 1a Nummer 1 Buchstabe b des Seesicherheits-Untersuchungs-Gesetzes.

§ 3**Errichtung**

(1) Bei der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Süd wird eine zentrale Datenbank zur Erfassung und Auswertung von Unfällen, an denen Wasserfahrzeuge beteiligt sind, errichtet (Schiffsunfalldatenbank).

(2) Die Schiffsunfalldatenbank wird neben dem in Absatz 1 genannten Zweck ferner zur Erfüllung folgender Aufgaben geführt:

1. Erstellung und Auswertung von Statistiken,
2. Feststellung strom- oder schifffahrtspolizeilichen Regelungs- und Handlungsbedarfs,
3. Feststellung von Regelungs- und Handlungsbedarf hinsichtlich Bau und Ausrüstung von Wasserfahrzeugen,

4. Durchführung von Forschungsvorhaben in der Binnen- und Seeschifffahrt,
5. Beurteilung der Eignung und der Befähigung von Personen zum Führen von Wasserfahrzeugen,
6. Ahndung der Verstöße von Personen, die Straftaten oder Ordnungswidrigkeiten, die im Zusammenhang mit dem Verkehr auf den in § 1 Absatz 1 Nummer 1 und 2 bezeichneten Wasserstraßen stehen, begehen,
7. Beurteilung von Personen im Hinblick auf ihre Zuverlässigkeit bei der Wahrnehmung der ihnen durch Gesetz, Satzung oder Vertrag übertragenen Verantwortung für die Einhaltung der zur Sicherheit in der Schifffahrt bestehenden Vorschriften,
8. Zulassung und Überwachung von Fahrzeugen nach den schifffahrtsrechtlichen Vorschriften,
9. Verfolgung zivilrechtlicher Ansprüche des Bundes im Zusammenhang mit einem Unfall.

§ 4**Datenerhebung**

(1) Zu den in § 3 Absatz 1 und 2 genannten Zwecken werden im Falle eines Unfalls nachstehende Daten durch die Dienststellen der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes und den mit der Wahrnehmung wasserschutzpolizeilicher Aufgaben betrauten Dienststellen der Länder elektronisch oder in Papierform erhoben und an die datenbankführende Stelle übermittelt:

1. Angaben über den Eigentümer der an einem Unfall beteiligten Wasserfahrzeuge
 - a) bei natürlichen Personen:
Familiename, Geburtsname, Vornamen, Tag und Ort der Geburt, Staatsangehörigkeit, Anschrift, Telefon- und Telefaxnummern, Adressen für elektronische Post,
 - b) bei juristischen Personen und Behörden:
Name oder Bezeichnung und Anschrift des Geschäftssitzes sowie ein gesetzlicher Vertreter mit Familiename, Geburtsname, Vornamen, Anschrift, Telefon- und Telefaxnummern, Adressen für elektronische Post,
 - c) bei Vereinigungen:
ein gesetzlicher Vertreter mit den Angaben nach Buchstabe a und falls darüber hinaus erforderlich Name der Vereinigung;
2. Angaben über den Ausrüster, Beförderer, Vermieter, Vercharterer, Versicherer, Mieter, Charterer oder Makler der an einem Unfall beteiligten Wasserfahrzeuge oder des von ihnen jeweils bestellten, gesetzlichen Vertreters mit den Daten nach Nummer 1 Buchstabe a, b oder c, so-

- weit ein Ausrüster-, Beförderer-, Vermieter-, Vercharterer-, Versicherungs-, Mieter-, Charterer- oder Maklerverhältnis besteht;
3. Angaben über Besatzungsmitglieder, Bordpersonal, Lotsen, Be- und Entlader der an einem Unfall beteiligten Wasserfahrzeuge
 - a) persönliche Daten:
Familiename, Geburtsname, Vornamen, Tag und Ort der Geburt, Staatsangehörigkeit, Anschrift, Telefon- und Telefaxnummern, Adressen für elektronische Post,
 - b) Befähigungszeugnisse:
 - aa) Art des Befähigungszeugnisses, Nummer des Befähigungszeugnisses, ausstellende Behörde, Ausstellungsdatum, Geltungsbereich,
 - bb) Art der sonstigen beruflichen Qualifikationszeugnisse oder Erlaubnisse, Nummer der sonstigen beruflichen Qualifikationszeugnisse oder Erlaubnisse, ausstellende Behörde oder Organisation, Ausstellungsdatum,
 - c) Funktion an Bord zum Unfallzeitpunkt;
 4. Angaben über Beteiligte und Zeugen des Unfalls der an einem Unfall beteiligten Wasserfahrzeuge
Familiename, Geburtsname, Vornamen, Anschrift, Telefon- und Telefaxnummern, Adressen für elektronische Post;
 5. Angaben über die Fahrt der an einem Unfall beteiligten Wasserfahrzeuge
 - a) Position der Fahrzeuge,
 - b) Fahrtrichtung der Fahrzeuge,
 - c) tatsächlicher Tiefgang der Fahrzeuge zum Zeitpunkt des Unfalls,
 - d) Fahrtstrecke mit Abfahrts- und voraussichtlichen Ankunftszeiten für die Ausgangs- und Zielhäfen und die Tagesendstation,
 - e) Ladungsdaten mit Angabe, ob gefährliche Güter zur Ladung gehören;
 6. Angaben über den Unfall
 - a) Unfallzeitpunkt,
 - b) Unfallort,
 - c) Unfallart,
 - d) Verkehrssituation,
 - e) äußere Bedingungen, insbesondere Wetterlage,
 - f) Unfallursachen,
 - g) Unfallfolgen,
 - h) Mitteilung, ob eine Unfallmeldung nach Unterabschnitt 1.8.5.1 der Anlage zum Europäischen Übereinkommen über die internationale Beförderung von gefährlichen Gütern auf Binnenwasserstraßen vom 26. Mai 2000 (ADN) (BGBl. 2007 II S. 1906, 1908; 2009 II S. 162) oder nach § 4 Absatz 8 der Gefahrgutverordnung See abgegeben wurde;

7. Angaben über die an einem Unfall beteiligten Wasserfahrzeuge
 - a) Name, Art, Heimatort, Identifikations- oder Baunummer, einheitliche europäische Schiffsnummer oder amtliches oder amtlich anerkanntes Kennzeichen, Funkrufzeichen, bei Seeschiffen IMO-Schiffsidentifikationsnummer und Unterscheidungssignal,
 - b) Bau- und Verwendungsmerkmale mit den dazu erforderlichen Eintragungen aus den Schiffsdokumenten, insbesondere den Fahrtauglichkeitsbescheinigungen, Eichscheinen, Schiffssicherheitszeugnissen, Schiffsmessbriefen und darüber hinaus bei Gefahrgutschiffen auch Zulassungszeugnisse nach ADN sowie aus den Schiffsregistern einschließlich der Angaben über Eigentumsverhältnisse,
 - c) Manöviereigenschaft der Fahrzeuge vor dem Unfall,
 - d) Umfang und Zustand der nautischen Ausrüstung, soweit sie Einfluss auf den Unfall hatte.

Die Daten nach Satz 1 können von den dort genannten Behörden zum Zweck der anschließenden Übermittlung nach Satz 1 auch unter Zuhilfenahme und Auswertung automatischer Schiffsidentifikationssysteme und des Schiffsdatenschreibers erhoben werden.

(2) Absatz 1 Satz 1 gilt nicht für Daten, die von den Betroffenen in den Unfallberichten nach Unterabschnitt 1.8.5.1 ADN der Zentralstelle Schiffsuntersuchungskommission/Schiffseichamt oder nach § 4 Absatz 8 der Gefahrgutverordnung See den zuständigen Behörden übermittelt wurden.

§ 5

Datenspeicherung und Datennutzung

(1) Die datenbankführende Stelle darf die Daten nach § 4 Absatz 1 Satz 1 zu den in § 3 Absatz 1 und 2 genannten Zwecken erheben, speichern und nutzen. Daten über Unfälle im Anwendungsbereich des § 1 Absatz 1 Nummer 3 dürfen nur zum Zwecke statistischer Auswertungen erhoben, gespeichert und genutzt werden.

(2) Die Daten nach § 4 Absatz 1 Satz 1 dürfen zu den in § 3 Absatz 2 Nummer 5 bis 8 genannten Zwecken von den Dienststellen der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes und von den mit der Wahrnehmung wasserschutzpolizeilicher Aufgaben betrauten Dienststellen der Länder im Rahmen ihrer gesetzlichen Aufgaben durch jeweils unmittelbaren Zugriff gespeichert und genutzt werden, soweit dies für deren jeweilige Aufgabenerfüllung im Einzelfall erforderlich ist. Zu den Zwecken des § 3 Absatz 2 Nummer 1 bis 4 dürfen die Daten nach § 4 Absatz 1 Satz 1 nur gespeichert und genutzt werden, soweit es sich nicht um personenbezogene Daten handelt.

§ 6

Datenübermittlung

(1) Die datenbankführende Stelle ist befugt, die Daten nach § 4 Absatz 1 Satz 1, soweit es sich nicht um personenbezogene Daten handelt, zu den in § 3 Absatz 2 Nummer 1 bis 4 genannten Zwecken an das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, die Bundesanstalt für Wasserbau sowie an das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie zu übermitteln, soweit dies für deren jewei-

lige Aufgabenerfüllung erforderlich ist. Die nach Satz 1 übermittelten Daten dürfen zu den dort genannten Zwecken vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, der Bundesanstalt für Wasserbau sowie vom Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie gespeichert und genutzt werden, soweit dies für deren jeweilige Aufgabenerfüllung erforderlich ist.

(2) Die datenbankführende Stelle übermittelt in regelmäßigen Abständen, mindestens jedoch alle drei Monate, die Daten nach § 4 Absatz 1 Satz 1, soweit es sich nicht um personenbezogene Daten handelt, an die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt zur Durchführung der dieser durch das Gesetz zu dem Übereinkommen vom 20. November 1963 zur Revision der am 17. Oktober 1868 in Mannheim unterzeichneten Revidierten Rheinschiffahrtsakte vom 6. Juli 1966 (BGBl. II 1966 S. 560) einschließlich der in Kraft getretenen Zusatzprotokolle übertragenen Aufgaben.

(3) Die datenbankführende Stelle darf die Daten nach § 4 Absatz 1 Satz 1 zum Zwecke der

1. Durchführung von Verwaltungsaufgaben

a) nach

- aa) dem Binnenschifffahrtsgesetz,
- bb) dem Seeaufgabengesetz,
- cc) dem Bundeswasserstraßengesetz,
- dd) dem Gefahrgutbeförderungsgesetz,
- ee) dem Flaggenrechtsgesetz
- ff) dem Gesetz und dem Ausführungsgesetz zu dem Übereinkommen vom 9. September 1996 über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschifffahrt,

b) nach auf Grund der unter Buchstabe a genannten Gesetze erlassenen Rechtsverordnungen oder

c) nach den Landeswassergesetzen oder nach auf Grund dieser Gesetze erlassenen Rechtsverordnungen

an das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, die Dienststellen der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes, die mit der Wahrnehmung wasserschutzpolizeilicher Aufgaben betrauten Dienststellen der Länder, die Bundesanstalt für Wasserbau, das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie, die Dienststellen der Bundespolizei oder des Zolls, die obersten Dienststellen der Wasser- und Schifffahrtsverwaltungen der Länder, die Hafenverwaltungen, die Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft und an die im Anhang VII der Binnenschiffsuntersuchungsordnung (BGBl. I 2008, Anlageband zu Nr. 59, S. 569 bis 570) aufgeführten Klassifikationsgesellschaften,

2. Verfolgung von Straftaten oder Ordnungswidrigkeiten, die im Zusammenhang mit dem Schiffsverkehr oder sonst in einem auf die Schifffahrt bezogenen Zusammenhang mit Wasserfahrzeugen oder Unterlagen, die ein Wasserfahrzeug, seine Ladung oder Besatzung betreffen, stehen, an Gerichte, Staatsanwaltschaften, das Bundeskriminalamt als Strafverfolgungsbehörde, die Dienststellen der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes, das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie, die

Polizeidienststellen der Länder, der Bundespolizei und des Zolls,

3. Durchführung von Forschungsvorhaben im Bereich der Binnenschifffahrt und der Seeschifffahrt in anonymisierter Form an die vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, der Bundesanstalt für Wasserbau, den Dienststellen der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes oder dem Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie beauftragten Forscher

auf Ersuchen der jeweils zuständigen Stelle übermitteln, soweit dies im Einzelfall für die Erfüllung der in Nummer 1 bis 3 genannten Aufgaben jeweils erforderlich ist; im Falle der Nummer 2 jedoch nur, soweit konkrete Anhaltspunkte für eine Zuwiderhandlung vorliegen.

(4) Die datenbankführende Stelle darf die Daten nach § 4 Absatz 1 Satz 1 unter Beachtung des § 4b des Bundesdatenschutzgesetzes und vorbehaltlich des § 9a des Gefahrgutbeförderungsgesetzes an die hierfür zuständigen Organe und Einrichtungen der Europäischen Union und unter Beachtung des § 4c des Bundesdatenschutzgesetzes an über- oder zwischenstaatliche Stellen, an internationale Organisationen oder öffentliche Stellen anderer Staaten übermitteln, soweit dies

1. zur Durchführung von Verwaltungsmaßnahmen auf dem Gebiet der Schifffahrt,
2. zur Verfolgung von Zuwiderhandlungen gegen Vorschriften auf dem Gebiet der Schifffahrt oder
3. zur Verfolgung von Straftaten, die im Zusammenhang mit dem Schiffsverkehr oder sonst mit Wasserfahrzeugen oder Dokumenten, die das Schiff, seine Ladung oder Besatzung betreffen, stehen,

durch die zuständigen Organe und Einrichtungen der Europäischen Union, über- oder zwischenstaatliche Stellen, internationale Organisationen oder öffentliche Stellen anderer Staaten im Einzelfall jeweils erforderlich ist.

(5) Die Daten nach § 4 Absatz 1 Satz 1 dürfen von der datenbankführenden Stelle im Einzelfall an natürliche und juristische Personen übermittelt werden, soweit sie unter Angabe der Personalien der betroffenen Person jeweils schriftlich glaubhaft darlegen, dass

1. die Kenntnis der Daten zur Geltendmachung, Ausübung oder Verteidigung rechtlicher Ansprüche im Zusammenhang mit der Teilnahme am Schiffsverkehr oder zur Erhebung einer Privatklage wegen im Schiffsverkehr begangener Straftaten erforderlich ist
2. und sie die Daten auf andere Weise nicht oder nur mit unverhältnismäßigem Aufwand erlangen können.

Die Übermittlung unterbleibt, wenn die betroffene Person ein überwiegendes schutzwürdiges Interesse an dem Ausschluss der Übermittlung hat. Der Empfänger ist darauf hinzuweisen, dass er die Daten nur zu dem Zweck nutzen darf, zu dem sie übermittelt worden sind.

§ 7

Löschung

Die Daten nach § 4 Absatz 1 Satz 1 sind im Einzelfall unverzüglich zu löschen, soweit sie für die Erfüllung der Zwe-

cke nach § 3 Absatz 1 und 2 nicht mehr erforderlich sind, spätestens jedoch

1. automatisiert 20 Jahre ab dem Tag des Unfalls,
2. bei Unfällen mit tödlichem Ausgang automatisiert 30 Jahre ab dem Tag des Unfalls.

§ 8

Verordnungsermächtigung

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung wird ermächtigt, mit Zustimmung des Bundesrates Einzelheiten der Form der Datenverarbeitung, insbesondere zur Wahrung der Datensicherheit durch Rechtsverordnung ohne Zustimmung des Bundesrates zu regeln.

§ 9

Inkrafttreten

Dieses Gesetz tritt am 1. Januar 2014 in Kraft.

Begründung

A. Allgemeiner Teil

I. Inhalt und Ziel des Gesetzes

Zur Erfassung der Unfälle in der Binnenschifffahrt wurde im Jahre 1958 der Vordruck „Meldeblatt für einen Schiffsunfall auf Binnenwasserstraßen“ als Grundlage für eine Unfallstatistik eingeführt. Die Unfälle werden im Wesentlichen durch die Wasserschutzpolizeien der Länder, allerdings nicht nach einheitlichen Maßstäben, aufgenommen. Die Auswertung der Meldeblätter erfolgt manuell und anforderungsspezifisch, so dass keine einheitliche, durchgängige, systematische und bundesweite Auswertung der Unfallzahlen und -ursachen vorliegt.

Mit dem Schiffsunfalldatenbankgesetz (SchUnfDatG) wird eine gesetzliche Grundlage zur Errichtung eines elektronischen Datenbanksystems für Schiffsunfälle geschaffen, die den Anforderungen des Datenschutzes gerecht wird. Durch die neue Datenbank wird die statistische Erfassung, Bearbeitung und Auswertung von Schiffsunfällen erheblich verbessert. Die Datenbank dient neben statistischen Zwecken auch der Unfallforschung sowie der Erteilung von Auskünften, z. B. bei Ordnungswidrigkeitenverfahren. Die aus dieser Bundesdatenbank gewonnenen Erkenntnisse ermöglichen insbesondere, das Unfallgeschehen im Hinblick auf Gefahrenpotentiale, Unfallschwerpunkte und Mängel an Verkehrswegen, Schiffen und am Regelwerk zu erfassen sowie die Unfallauswertung als Grundlage für verkehrspolitische Entscheidungen des Bundes und – bezüglich Häfen und Hafenzufahrten – der Länder zu nutzen.

Die Datenbank beinhaltet sämtliche Unfälle auf deutschen See- und Binnenwasserstraßen und umfasst damit erstmalig auch Unfälle von Sportfahrzeugen untereinander und von Sportfahrzeugen mit solchen der Güterschifffahrt. Da die Datenbank Unfälle aus dem See- und Binnenbereich abdecken soll, ist eine Verankerung der Ermächtigungsgrundlage im Binnenschifffahrtsgesetz oder Seeaufgabengesetz nicht möglich.

Die Inbetriebnahme der Datenbank wird im Laufe des Jahres 2014 angestrebt.

Die Datenbank ist von derjenigen abzugrenzen, die bei der Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) für Zwecke der Seesicherheitsuntersuchung geführt wird. Ziel und Zweck der Seesicherheitsuntersuchung durch die BSU ist die objektive Ursachenfeststellung eines Seeunfalls durch eine unabhängige Stelle. Die Seeunfalluntersuchung dient gemäß § 9 Absatz 2 Satz 2 Seesicherheits-Untersuchungsgesetz (SUG) ausdrücklich nicht der Ermittlung von Tatsachen zum Zwecke der Zurechnung von Fehlern, noch der Feststellung von Verschulden, Haftung oder Ansprüchen. Die von der BSU erhobenen Daten dürfen somit auch nicht für diese Zwecke verwendet werden. Eine Übermittlung von Daten an öffentliche Stellen darf nur unter den engen Voraussetzungen des § 35 SUG erfolgen. Die Datenbank der BSU ist darüber hinaus für die Aufgabenerledigung der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung nicht nutzbar, da sie zum einen nicht den Anspruch erhebt, alle Unfälle (See und

Binnen) detailliert zu erfassen und die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung zum anderen keinen Einfluss auf die BSU im Hinblick auf die Datenerhebung und keinen Anspruch auf Herausgabe dieser Daten haben darf. Damit einhergehen kann, dass eine geringe Anzahl von Unfällen zweifach erfasst werden könnte.

Die Schiffsunfalldatenbank weist auch keine Berührungspunkte mit der gemäß der Richtlinie 2009/18/EG zur Festlegung der Grundsätze für die Untersuchung von Unfällen im Seeverkehr (ABl. L 131 vom 28.6.2009, S. 114) bei der Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs eingerichteten europäischen elektronischen Datenbank „Europäisches Informationsforum für Unfälle auf See“ auf. In dieser europäischen Datenbank werden lediglich die Seeunfälle erfasst, die in den Anwendungsbereich der Richtlinie 2009/18/EG fallen.

Ebenso bleiben bei Unfällen im Zusammenhang mit der Beförderung gefährlicher Güter auf Binnenwasserstraßen und mit Seeschiffen die Regelungen über die Meldungen von Ereignissen nach den Bestimmungen der Gefahrgutverordnung Straße, Eisenbahn, Binnenschifffahrt und der Gefahrgutverordnung See unberührt.

Die Wahrnehmung der Unfallerfassung und Auswertung durch Private scheidet auf Grund des hoheitlichen Charakters der Erfassung und datenschutzrechtlicher Bestimmungen aus. Eine Befristung der gesetzlichen Regelung scheidet aus, weil die Auswertung der Unfalldaten und das Ableiten von Erkenntnissen für die weitere Verwaltungstätigkeit lange Zeitreihen erfordert.

II. Gesetzgebungszuständigkeit

Der Bund ist gemäß Artikel 74 Absatz 1 Nummer 21 (Hochsee- und Küstenschifffahrt sowie Binnenschifffahrt) des Grundgesetzes zur Gesetzgebung befugt. Da die Kompetenznorm des Artikel 74 Absatz 1 Nummer 21 Grundgesetz nicht die See- und Binnenhäfen umfasst, wird für die Erfassung von Unfällen, die an den Wasserstraßen des Bundes gelegene Häfen betreffen, auf Artikel 73 Absatz 1 Nummer 11 (Statistik für Bundeszwecke) zurückgegriffen. Gleichzeitig wird aber der Erhebungszweck für diese Unfälle auf statistische Auswertungen begrenzt.

III. Zustimmungspflichtigkeit

Da die Erhebung der Schiffsunfalldaten durch die Dienststellen der Wasserschutzpolizeien der Länder erfolgt und diese den Inhalt der Datenbank für weitere Aufgaben nutzen möchten, sind Länderinteressen betroffen. Allerdings greift das Gesetz nicht in die Organisations- und Verwaltungshoheit der Länder ein, insbesondere verhindert das Gesetz nicht eine Abweichungsmöglichkeit der Länder aufgrund eines besonderen Bedürfnisses nach bundeseinheitlicher Regelung des Verfahrens. Die Zustimmung des Bundesrates gemäß Artikel 84 Absatz 1 Satz 3 GG ist daher nicht erforderlich. Die Länder und kommunalen Spitzenverbände wurden beteiligt.

IV. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Keine.

V. Erfüllungsaufwand

Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Es wird kein Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger eingeführt, vereinfacht oder abgeschafft.

Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Für die Wirtschaft entsteht kein neuer Erfüllungsaufwand. Es werden keine neuen Informationspflichten eingeführt, vereinfacht oder abgeschafft.

Erfüllungsaufwand der Verwaltung

a) Erfüllungsaufwand für den Bund

Der Bundeshaushalt wird mit der Einführung eines elektronischen Datenbanksystems, insbesondere durch die Programmier- und Folgekosten bei der IT-Implementierung, Schulungskosten für das Personal sowie Personalkosten für die bis zur Einführung einer vollelektronischen Lösung vorübergehende notwendige zentrale Eingabestelle belastet. Durch die erleichterte Auswertung der Schiffsunfälle wird demgegenüber mit einer Reduzierung des Verwaltungsaufwandes gerechnet.

Für die Einrichtung der Datenbank werden folgende Kosten anfallen:

- für das Haushaltsjahr 2013 einmalig 170 000 Euro Entwicklungskosten einschließlich Beratung aus Kapitel 12 03 Titel 812 11,
- für das Haushaltsjahr 2014 einmalig 350 000 Euro Entwicklungskosten aus Kapitel 12 03 Titel 812 11 und 15 000 Euro jahresanteilige Betriebskosten (Software-Pflege) aus Kapitel 12 03, Titel 511 11.
- ab dem Haushaltsjahr 2015 jährlich 30 000 Euro Betriebskosten (Software-Pflege) aus Kapitel 12 03, Titel 511 11.

Nach Einführung der vollelektronischen Datenbank und deren Nutzung durch die Wasserschutzpolizeien der Bundesländer ergibt sich eine Entlastung für die datenbankführende Stelle in Höhe von rund 11 500 Euro im Jahr aufgrund des Wegfalls der händischen Einpflege (Aufwand 10 Minuten für den mittleren Dienst à 27,40 Euro/h bei rund 2 500 jährlich von den Wasserschutzpolizeien gemeldeten Unfällen) in die Datenbank.

Für den dauerhaften Betrieb der Datenbank (Unfallauswertung) werden zwei Stellen (ein Dienstposten gehobener Dienst und ein Dienstposten mittlerer Dienst) benötigt. Derzeit wird diese Tätigkeit mit unterschiedlichen, in der Summe aber entsprechenden Dienstpostenanteilen von den sieben Wasser- und Schifffahrtsdirektionen durchgeführt. Diese Dienstpostenanteile sollen nun im Zuge der Reform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes stellenneutral in einer zentralen Behörde gebündelt werden.

Die Mittel für die Entwicklung und Einrichtung des Systems sind bereits im Rahmen der bisherigen Ausgaben- und Finanzplanung der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung berücksichtigt. Ein etwaiger Mehraufwand an Sach- und

Personalmitteln soll finanziell und stellenmäßig im Einzelplan 12, Kapitel 12 03 ausgeglichen werden.

b) Länder und Gemeinden

Für Länder und Gemeinden entsteht kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand. Die Verpflichtung zur Aufnahme und Meldung der Unfalldaten im jeweiligen Einzelfall durch die Wasserschutzpolizeien der Länder besteht bereits seit 1958. Mit der Umstellung des Verfahrens von dem manuellen Ausfüllen und Weiterleiten der Unfallmeldeblätter in Papierform hin zu einer elektronischen Erfassung und Weiterleitung der Unfalldaten ist keine messbare Veränderung des Arbeitsaufwandes bei den Wasserschutzpolizeien zu erwarten.

VI. Weitere Kosten

Auswirkungen auf das Preisniveau, insbesondere auf die Verbraucherpreise, sind nicht zu erwarten.

VII. Auswirkungen auf die Nachhaltigkeit

Die Managementregeln und Indikatoren der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie wurden geprüft. Das SchUnfDatG berührt keine Aspekte einer nachhaltigen Entwicklung.

VIII. Auswirkungen von gleichstellungspolitischer Bedeutung

Das Gesetz wurde auf Gleichstellungsrelevanz überprüft. Die enthaltenen Regelungen haben keine gleichstellungspolitischen Auswirkungen.

B. Besonderer Teil**Zu den einzelnen Vorschriften****Zu § 1 (Anwendungsbereich)**

§ 1 Absatz 1 legt den räumlichen Anwendungsbereich des Gesetzes fest. In der Datenbank erfasst werden sollen alle Unfälle der See- und Binnenschifffahrt auf den Wasserstraßen des Bundes sowie der angrenzenden Häfen. Vom Geltungsbereich umfasst sind unter Nummer 1 als erstes die Seewasserstraßen, wie sie in § 1 Absatz 2 des Bundeswasserstraßengesetzes definiert sind, das heißt von der Küstenlinie bei mittlerem Hochwasser bzw. der seewärtigen Begrenzung der Binnenwasserstraßen bis zur seewärtigen Begrenzung des Küstenmeeres. Seeunfälle außerhalb des Küstenmeeres werden lediglich auf Grundlage des Seesicherheits-Untersuchungs-Gesetzes erfasst.

Für den Bereich der Binnenwasserstraßen stellt Absatz 1 Nummer 2 nicht auf die engere Definition des Bundeswasserstraßengesetzes ab („Binnenwasserstraßen des Bundes, die dem allgemeinen Verkehr dienen“), sondern orientiert sich an § 1 Absatz 1 i. V. m. Anhang 1 der Binnenschiffsuntersuchungsordnung. Erfasst werden also alle Binnenwasserstraßen des Bundes. Dies ist sachgerecht, da gerade auch Unfälle der Sportschifffahrt, die häufig auf den sonstigen Binnenwasserstraßen des Bundes verkehrt, erfasst und ausgewertet werden sollen.

Die Ausdehnung des Geltungsbereichs auf an Bundeswasserstraßen gelegene Häfen in Nummer 3 ist erforderlich, um Verkehrsvorgänge nicht an Verwaltungsgrenzen enden zu

lassen und damit umfassende Schlussfolgerungen aus dem Unfallgeschehen ziehen zu können.

Absatz 2 definiert Bereichsausnahmen für Wasserfahrzeuge der Bundeswehr und sonstiger mit Vollzugsaufgaben betrauter Bundesbehörden, wie z. B. Bundespolizei oder Zoll. Fahrten von Fahrzeugen der Bundeswehr unterliegen, insbesondere im Rahmen von Einsätzen,

Übungen sowie Entwicklungs-, Rüstungs- und Erprobungsvorhaben, der militärischen Geheimhaltung. Eine, auch nachträgliche, Offenlegung von Einzelheiten dieser Einsätze bzw. der Einheiten und ihrer Besatzungen, wie sie durch die Datenerhebungen in § 4 des Gesetzes vorgesehen sind, können zu einer Gefährdung von Einheiten und Besatzungen sowie zu Rückschlüssen auf geheimhaltungsbedürftige, militärische Einsatzverfahren und Fähigkeiten führen. Bei Einsatzfahrten anderer Vollzugsbehörden des Bundes ist ebenfalls zu berücksichtigen, dass die Einsätze zum Teil auch verdeckt durchgeführt werden (z. B. Einsätze der Spezialeinheit GSG 9 der Bundespolizei, verdeckte Aufklärungen gegen die irreguläre Migration auf dem Seewege oder im Zusammenhang mit Gefahrguttransporten über See). Durch die im SchUnfDatG vorgesehene Datenerhebung würden bei Unfällen mit Beteiligung von Behördenfahrzeugen unerwünschte Schlussfolgerungen über die sicherheitsbehördliche Tätigkeit ermöglicht.

Zu § 2 (Begriffsbestimmungen)

Entsprechend dem umfassenden Anliegen des SchUnfDatG werden unter dem Begriff „Wasserfahrzeug“ in Nummer 1 ein Binnen- oder ein Seeschiff, einschließlich Kleinfahrzeug, Schubleichter und Fähre, sowie schwimmendes Gerät und schwimmende Anlage definiert.

In der Datenbank sollen alle Verkehrs-, Betriebs- und sonstigen Unfälle der Schifffahrt, die zu einem Personen-, Sach- oder Umweltschaden führen, erfasst werden. Darüber hinaus sollen auch alle Havarien erfasst werden, die zwar keinen sofort erkennbaren Schaden, jedoch erhebliche Störungen im Verkehrsablauf verursachen. Dieser Fall tritt z. B. bei einer Festfahmung eines Binnenschiffs auf, wenn die Festfahmung zu einer Sperrung der Wasserstraße führt. Ebenso sollen in der Datenbank alle Vorkommnisse auf See, das heißt die sogenannten „Beinaheunfälle“, wie sie in § 1a Nummer 1 Buchstabe b des Seesicherheits-Untersuchungsgesetzes näher beschrieben sind, aufgenommen werden.

Zu § 3 (Errichtung)

Die Vorschrift regelt in Absatz 1, dass die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes eine Schiffsunfalldatenbank einrichtet. Datenbankführende Stelle ist die Wasser- und Schifffahrtsdirektion Süd. Absatz 2 bestimmt sodann für welche Zwecke die Unfalldaten erhoben, gespeichert und verwendet werden dürfen. Neben einer rein statistischen Erfassung und Auswertung der Unfälle sollen die Daten insbesondere auch dazu dienen,

- bauliche Mängel an Verkehrswegen,
- technische Mängel an Schiffen und
- Verbesserungsbedarf im technischen und polizeilichen Vorschriftenwerk

aufzuzeigen, um hierauf mit gezielten infrastrukturellen, administrativen oder gesetzgeberischen Maßnahmen reagieren zu können.

Daneben dienen die Daten dazu, Forschungsvorhaben im Bereich der Binnenschifffahrt und der Seeschifffahrt zu unterstützen und den jeweils zuständigen Behörden im Rahmen zivil-, verwaltungs-, straf- oder ordnungswidrigkeitsrechtlicher Verfahren Auskünfte erteilen zu können.

Zu § 4 (Datenerhebung)

Absatz 1 bildet die Rechtsgrundlage für die Erhebung von Unfalldaten, sofern es sich hierbei um personenbezogene Daten handelt, und ihre Übermittlung an die datenbankführende Stelle. Satz 1 listet in den Nummern 1 bis 7 auf, um welche Daten es sich im Einzelnen handelt. Nicht alle der hier genannten Daten sind unmittelbar personenbezogen. Vor dem Hintergrund, dass sämtliche Daten jedoch mit verhältnismäßig geringem Aufwand identifizierbar sind, sind die Regeln für personenbezogene Daten für alle im Katalog genannten Daten anzuwenden. Dies ändert nichts an dem allgemeinen Grundsatz, dass nicht personenbezogene Daten auch ohne Ermächtigungsgrundlage erhoben, gespeichert und verwendet werden dürfen.

Mit dem in Nummer 3 zusätzlich zur Besatzung angeführten Bordpersonal sowie den Lotsen und Be- und Entladern (einschließlich Ladungsbesichtiger) werden alle potentiellen Funktionsträger erfasst, die zum Unfallzeitpunkt bestimmte Aufgaben an Bord wahrnehmen können. Lotsen können auf Wasserfahrzeugen neben der Funktion eines Schiffsführers auch die eines nautischen Beraters ausüben, der dann nicht der Besatzung zuzuordnen wäre und deshalb gesondert aufgeführt werden muss. Zum Bordpersonal zählen alle Beschäftigten an Bord eines Fahrgastschiffes, die nicht zur Besatzung gehören wie z. B. Köche und Servicepersonal. Be- und Entlader (einschließlich Ladungsbesichtiger) können ebenfalls Unfallbeteiligte werden, wenn beim Durchführen von Schiffskontrollen oder bei Lade- und Löschtätigkeiten Schäden entstehen. Zu den in Nummer 3 Buchstabe b Doppelbuchstabe bb aufgeführten sonstigen Erlaubnissen zählt auch die Charterbescheinigung gemäß § 9 der Binnenschifffahrt-Sportbootvermietungsverordnung.

Bei den neben den Zeugen in Nummer 4 erwähnten Beteiligten handelt es sich um mögliche Unfallbeteiligte, die sich zum Unfallzeitpunkt nicht an Bord befinden und damit nicht über Nummer 3 erfasst werden, wie z. B. Steinwerfer auf einer Brücke.

Die Abfrage nach Nummer 5 Buchstabe e, ob es sich bei der Schiffsladung um gefährliche Güter handelt und nach Nummer 6 h, ob ein Unfallbericht nach Unterabsatz 1.8.5.1 ADN abgegeben wurde bzw. eine Unterrichtung der zuständigen Stellen nach § 4 Absatz 8 Gefahrgutverordnung See erfolgte, ermöglicht es den für den Vollzug des ADN und der Gefahrgutverordnung See zuständigen Stellen zu filtern, ob sie im Einzelfall bestimmte Daten der Schiffsunfalldatenbank für ihre gefahrgutrechtliche Unfallauswertung zusätzlich nutzen kann. Der Begriff „gefährliche Güter“ knüpft an die Legaldefinition des § 2 Absatz 1 Gefahrgutbeförderungs-gesetz an.

Die Regelung über die Datenerhebung ist im Rahmen dieses Gesetzes abschließend. Lediglich eine Ausfüllung der Meldeinhalte ist gemäß § 7 durch Rechtsverordnung möglich.

Absatz 2 bringt zum Ausdruck, dass die Unfallsauswertung nach den gefahrgutrechtlichen Bestimmungen unabhängig von der Schiffsunfalldatenbank fortbesteht. Unberührt bleibt damit die Sonderpflicht für Gefahrgutschiffe zur Abgabe einer Unfallmeldung nach Unterabsatz 1.8.5.1 der Anlage zum Europäischen Übereinkommen über die internationale Beförderung von gefährlichen Gütern auf Binnenwasserstraßen vom 26. Mai 2000 (BGBl. 2007 II S. 1906, 1908; 2009 II S. 162). Die aufgrund dieser besonderen gesetzlichen Regelungen durch die Zentralstelle Schiffsuntersuchungskommission/Schiffseichamt entgegen genommenen Daten aus den Unfallberichten der Verlader, Befüller, Beförderer oder Entlader sind nicht in die Datenbank zu übernehmen. Ebenfalls unberührt bleibt die Pflicht für eine Unterrichtung der zuständigen Behörden nach § 4 Absatz 8 Gefahrgutverordnung See bei Unfällen mit gefährlichen Gütern in Zusammenhang mit der Beförderung mit Seeschiffen. Daten aus diesen Meldungen sowie aus Meldungen der entgegennehmenden zuständigen Behörden an das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung nach § 4 Absatz 10 Gefahrgutverordnung See sind nicht in die Datenbank zu übernehmen. Damit einhergehen kann, dass eine geringe Anzahl von Unfällen zweifach erfasst werden könnte.

Zu § 5 (Datenspeicherung und Datennutzung)

Absatz 1 Satz 1 ermächtigt die datenbankführende Stelle zur Erhebung, Speicherung und Nutzung der erhobenen Unfalldaten, bringt durch die Bezugnahme auf § 3 Absätze 1 und 2 aber auch den Grundsatz der Zweckbindung klar zum Ausdruck. Satz 2 stellt mit Blick auf den Umfang der Gesetzgebungskompetenz des Bundes klar, dass sich die Aufgabe der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes für Unfälle auf nichtbundeseigenen Wasserstraßenabschnitten auf die Führung und Auswertung der Schiffsunfallstatistik beschränkt.

Absatz 2 regelt, welche Stellen die Daten im Direktzugriff speichern und nutzen dürfen. Dabei beschränkt die Vorschrift das Recht zur Speicherung und Nutzung der Daten auf die Dienststellen der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes sowie der Wasserschutzpolizeien der Länder. Aufgrund der in den Bundesländern zu beobachtenden Tendenz, dass Aufgaben der Wasserschutzpolizei zumindest teilweise von den allgemeinen Polizeidienststellen wahrgenommen werden, eröffnet die Gesetzesformulierung auch den allgemeinen Polizeidienststellen einen Direktzugriff, sofern sie wasserschutzpolizeilich tätig werden. Absatz 2 unterscheidet zwischen den Zwecken, die ohne Nutzung personenbezogener Daten erreicht werden können (Satz 2) und den Zwecken, die die Nutzung personenbezogener Daten erfordern (Satz 1). Dementsprechend verbietet Satz 2 z. B. die Nutzung personenbezogener Daten für rein statistische Zwecke.

Zu § 6 (Datenübermittlung)

Absatz 1 konkretisiert, für welche Zwecke Daten an das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, an die Bundesanstalt für Wasserbau und an das Bundesamt

für Seeschifffahrt und Hydrographie Daten übermittelt und von der jeweiligen Stelle gespeichert und genutzt werden dürfen.

Absatz 2 enthält die Befugnis zur regelmäßigen Übermittlung der Daten in anonymisierter Form an die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) zur Erfüllung der der ZKR durch die Revidierte Rheinschifffahrtsakte nebst Zusatzprotokollen zugewiesenen Aufgaben. Die Bundesrepublik Deutschland hat als Mitgliedstaat der ZKR im Rahmen der Fortentwicklung des technischen und schifffahrtspolizeilichen Regelwerkes für den Rhein ein hohes Interesse daran, dass die ZKR staatenübergreifend über aktuelle Unfalldaten verfügt, um entsprechenden Anpassungsbedarf erkennen und Änderungsvorschläge zu den Schifffahrtsregeln erarbeiten zu können.

Absatz 3 behandelt die Übermittlung an inländische Stellen. Er dient insbesondere dazu, die Aufgabenerfüllung der betroffenen Behörden und bundesunmittelbaren Körperschaften des öffentlichen Rechts nach dem Binnenschifffahrtsgesetz und dem Seeaufgabengesetz sowie anderen für die Schifffahrt wichtigen Vorschriften sicherzustellen. Bei den anerkannten Klassifikationsgesellschaften handelt es sich um die in Anhang VII der Binnenschiffsuntersuchungsordnung (BGBl. I 2008, Anlageband zu Nr. 59, S. 569 bis 570) aufgeführten Klassifikationsgesellschaften.

Die Formulierung „im Zusammenhang mit dem Schiffsverkehr oder sonst in einem auf die Schifffahrt bezogenen Zusammenhang mit Wasserfahrzeugen“ in Nummer 2 macht deutlich, dass nicht nur Straftaten und Ordnungswidrigkeiten, bei denen ein Schiff oder Wasserfahrzeug Tatbestandsmerkmal ist, Anknüpfungspunkt für eine Datenübermittlung sein können. Es reicht vielmehr aus, wenn ein Schiff oder ein Wasserfahrzeug zur objektiven Tatbestandsverwirklichung genutzt wird, so wie es typischerweise bei Umweltdelikten der Fall ist.

Absatz 4 regelt die Übermittlung an Organe und Einrichtungen der Europäischen Union, öffentliche Stellen anderer Staaten, internationale Organisationen und zwischenstaatliche Einrichtungen nach Prüfung im Einzelfall. Zu den internationalen Organisationen zählen insbesondere die internationalen Stromkommissionen wie z. B. Zentralkommission für die Rheinschifffahrt, die Moselkommission und die Donaukommission. Die Datenübermittlung an ausländische Stellen ist nur bei Vorliegen einer der drei abschließend aufgezählten Fallgruppen und unter Beachtung von § 4b und c Bundesdatenschutzgesetz möglich. Bei Unfällen mit gefährlichen Gütern erfolgt die Datenübermittlung nach § 9a Gefahrgutbeförderungsgesetz, der deutlich detailliertere und einschränkendere Regelungen enthält, als speziellerem Fachgesetz. Zuständig für die Amtshilfe nach § 9a Gefahrgutbeförderungsgesetz ist im Bereich der Binnenschifffahrt das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung.

Davon unberührt bleibt die Datenübermittlung aufgrund von völkerrechtlichen Regelungen, wie im Falle von Resolutionen des Sicherheitsrates der Vereinten Nationen oder internationaler Rechtshilfeersuchen.

Absatz 5 enthält die Befugnis zur Datenübermittlung an Private und lässt die Datenübermittlung an private natürliche

und juristische Personen in den dort beschriebenen eingeschränkten Fällen zu.

Zu § 7 (Löschung)

§ 7 enthält die grundlegende Bestimmung für die Löschung der Daten. Die für die Zwecke des § 3 Absatz 1 und 2 nach § 5 Absatz 1 und 2 und § 6 Absatz 1 Satz 2 gespeicherten Daten sind zu löschen, sobald sie für diese Zwecke nicht mehr erforderlich sind, spätestens 20 Jahre nach dem Unfallereignis bzw. 30 Jahre nach dem Unfallereignis bei Unfällen mit Todesfolge. Die Fristen orientieren sich an § 36 des Seesicherheits-Untersuchungs-Gesetzes.

Zu § 8 (Verordnungsermächtigung)

Die Vorschrift ermächtigt das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung durch eine Rechtsverordnung, die der Zustimmung des Bundesrates bedarf, Einzelheiten zur Form der Datenverarbeitung zu regeln. Hierzu gehören insbesondere

- die Spezifizierung der einzelnen Daten,
- die Bildung von Datenuntergruppen,
- die Festlegung bestimmter Datenmengen,
- die Festlegung von Rollen- und Rechtekonzepten,
- die Festlegung differenzierter Lösungsfristen für verschiedene Unfallarten innerhalb der nach § 7 bestimmten Obergrenzen.

Zu § 9 (Inkrafttreten)

Die Vorschrift regelt das Inkrafttreten des Gesetzes zum 1. Januar 2014.

Anlage 2

Stellungnahme des Nationalen Normenkontrollrates

Der Nationale Normenkontrollrat hat den Entwurf des Regelungsvorhabens geprüft.

I. Zusammenfassung

Bürgerinnen und Bürger	Keine Auswirkungen
Wirtschaft	Keine Auswirkungen
Verwaltung (Wasser- und Schifffahrtsdirektion des Bundes)	
Einmaliger Erfüllungsaufwand:	520 000 Euro
Jährlicher Erfüllungsaufwand:	30 000 Euro
Jährliche Entlastung:	11 500 Euro
Davon Bürokratiekosten:	Keine

Den einmaligen und jährlichen Kosten stehen qualitative Verbesserungen gegenüber. Mit der Errichtung der Schiffsunfalldatenbank wird die statistische Erhebung, Bearbeitung und Auswertung von Schiffsunfällen erheblich verbessert. Darüber hinaus soll die Datenbank auch der Unfallforschung sowie der Erteilung von Auskünften z.B. bei Ordnungswidrigkeiten dienen. Weiterhin können die aus der Datenbank gewonnenen Erkenntnisse insbesondere das Unfallgeschehen im Hinblick auf Gefahrenpotentiale, Unfallschwerpunkte und Mängel an Verkehrswegen, Schiffen und am Regelwerk erfassen sowie die Unfallauswertung als Grundlage für verkehrspolitische Entscheidungen des Bundes genutzt werden.

Der Nationale Normenkontrollrat hat im Rahmen seines gesetzlichen Prüfauftrages keine Bedenken gegen das Regelungsvorhaben.

II. Im Einzelnen

Gegenwärtig erfolgt die Erfassung der Schiffsunfälle in der Binnenschifffahrt über den Vordruck „Meldeblatt für einen Schiffsunfall auf Binnenwasserstraßen“ in Papierform, der 1958 als Grundlage der Unfallstatistik eingeführt wurde. Die Unfälle werden im Wesentlichen durch die Wasserschutzpolizeien der Länder erfasst. Dies geschieht jedoch nicht nach bundeseinheitlichen Maßstäben. Darüber hinaus ist eine Auswertung der Daten sehr aufwändig, da sie zum einen nur händisch und anforderungsspezifisch ausgewertet werden können und zum anderen die sieben Wasser- und Schifffahrtsdirektionen einzeln abgefragt werden müssen. Eine einheitliche, durchgängige, systematische und bundesweite Auswertung der Unfallzahlen und -ursachen ist daher bisher nicht möglich.

Dieser Problematik soll nun mit der Errichtung der Schiffsunfalldatenbank entgegengewirkt werden und die statistische Erhebung, Bearbeitung und Auswertung von Schiffsunfällen erheblich verbessern. Darüber hinaus soll die Datenbank auch der Unfallforschung sowie der Erteilung von Auskünften z. B. bei Ordnungswidrigkeiten dienen. Die aus der Datenbank gewonnenen Erkenntnisse ermöglichen es insbesondere, das Unfallgeschehen im Hinblick auf Gefahrenpotentiale, Unfallschwerpunkte und Mängel an Verkehrswegen, Schiffen und am Regelwerk zu erfassen und als Grundlage für verkehrspolitische Entscheidungen des Bundes zu nutzen.

Erfüllungsaufwand

Das Regelungsvorhaben hat keine Auswirkungen auf den Erfüllungsaufwand von Bürgerinnen und Bürger sowie Wirtschaft.

Verwaltung

Für die Bundesverwaltung (Wasser- und Schifffahrtsdirektion des Bundes) entsteht einmaliger Umstellungsaufwand (Programmierung der webbasierten Lösung, Schulung von Mitarbeitern, Personalkosten für die vorübergehende notwendige zentrale Eingabestelle bis zur Einführung der voll-elektronischen Datenbank voraussichtlich 2014) in Höhe von rund 520 000 Euro über einen Zeitraum von zwei Jahren aufgrund der Errichtung einer Schiffsunfalldatenbank. Es entstehen jährliche Kosten in Höhe rund 30 000 Euro ab dem Jahr 2015 für die Pflege der Software (für das Jahr 2014 entstehen jahresanteilig für die Pflege der Software Kosten in Höhe von rund 15 000 Euro).

Nach der Einführung der vollelektronischen Datenbank erfolgt eine Entlastung der datenbankführenden Behörde in Höhe von rund 11 500 Euro aufgrund des Wegfalls der manuellen Eingabe der Daten in die Datenbank. Darüber hinaus ist dann eine erhebliche Reduzierung des Verwaltungsaufwands aufgrund der erleichterten Auswertung der Schiffsunfälle zu erwarten.

Für die Landesverwaltung (Wasserschutzpolizeien) ist nach Auskunft des Ressorts kein veränderter Aufwand von der händischen Erfassung der Unfalldaten zu der elektronischen Erfassung zu verzeichnen. Weiterhin ergeben sich nach dem derzeitigen Stand keine Umstellungskosten für die Anpassung der Software. Eine Übersendung der elektronischen Formulare ist mit den vorhandenen Systemen möglich.

Der Nationale Normenkontrollrat hat im Rahmen seines gesetzlichen Prüfauftrages keine Bedenken gegen das Regelungsvorhaben.

Anlage 3

Stellungnahme des Bundesrates

Der Bundesrat hat in seiner 908. Sitzung am 22. März 2013 beschlossen, zu dem Gesetzentwurf gemäß Artikel 76 Absatz 2 des Grundgesetzes wie folgt Stellung zu nehmen:

1. Zu § 1 Absatz 1 Nummer 4 – neu –

In § 1 Absatz 1 Nummer 3 ist der abschließende Punkt durch ein Komma zu ersetzen und folgende Nummer ist anzufügen:

„4. für Unfälle mit Seeschiffen unter deutscher Flagge außerhalb des deutschen Küstenmeeres.“

Begründung

Der im § 1 SchUnfDatG definierte Geltungsbereich ist nicht ausreichend. Der Anwendungsbereich des Gesetzes sollte auf Unfälle mit Seeschiffen unter deutscher Flagge außerhalb des deutschen Küstenmeeres erweitert werden, da die Wasserschutzpolizei auch für die Ermittlungen im Zusammenhang mit derartigen Unfällen zuständig ist.

2. Zu § 1 Absatz 2 Nummer 2

In § 1 Absatz 2 Nummer 2 ist das Wort „Bundes,“ durch die Wörter „Bundes und der Länder,“ zu ersetzen.

Begründung

Ebenso wie bei Wasserfahrzeugen des Bundes werden auch mit Wasserfahrzeugen der Länder Einsätze zum Teil verdeckt durchgeführt. Neben Einsatzfahrten gilt dies auch für Trainingseinsätze der polizeilichen Sonder-einsatzkräfte auf Wasserfahrzeugen der Länder. Durch die im SchUnfDatG-E vorgesehene Datenerhebung würden auch bei Unfällen mit Beteiligung von Behördenfahrzeugen der Länder unerwünschte Schlussfolgerungen über die sicherheitsbehördlichen Tätigkeiten ermöglicht.

3. Zu § 3 Absatz 2 Nummer 1a – neu –, § 6 Absatz 1

a) In § 3 Absatz 2 ist nach Nummer 1 folgende Nummer einzufügen:

„1a. Feststellung von Regelungs- und Handlungsbedarf an Schifffahrtswegen oder Kreuzungsbauwerken,“.

b) § 6 Absatz 1 ist wie folgt zu ändern:

aa) In Satz 1 sind nach dem Wort „Hydrographie“ die Wörter „und zu den in § 3 Absatz 2 Nummern 1 und 1a genannten Zwecken an die Stra-

ßenbaulastträger von Wasserstraßen überführenden Kreuzungsbauwerken“ einzufügen.

bb) In Satz 2 sind die Wörter „Wasserbau sowie“ durch das Wort „Wasserbau,“ zu ersetzen und nach dem Wort „Hydrographie“ sind die Wörter „sowie von Straßenbaulastträgern von Wasserstraßen überführenden Kreuzungsbauwerken“ einzufügen.

Begründung

Kreuzungsbauwerke über Bundeswasserstraßen sind durch Schiffskollisionen gefährdet. Die zur Sicherung der Bauwerke gegen Schiffsanprall erforderlichen Maßnahmen werden mittels statistischer Auswertung von Unfalldaten festgelegt. Die Schiffsunfalldatenbank schafft die hierfür erforderliche Datenbasis.

4. Zu § 5 Absatz 2 Satz 1 und 2

§ 5 Absatz 2 ist wie folgt zu ändern:

a) In Satz 1 sind die Wörter „Zugriff gespeichert“ durch die Wörter „Zugriff erhoben, gespeichert“ zu ersetzen.

b) In Satz 2 sind die Wörter „nur gespeichert“ durch die Wörter „nur erhoben, gespeichert“ zu ersetzen.

Begründung

Bezüglich des Zugriffs der in § 5 Absatz 2 SchUnfDatG-E ermächtigten Behörden auf die Daten der Schiffsunfalldatenbank geht der Gesetzentwurf offenbar davon aus, dass die einmal durch die zuständigen Behörden nach § 4 SchUnfDatG-E erhobenen und an die datenbankführende Stelle übermittelten Daten bei einem Abruf durch diese Behörden aus der Datenbank von ihnen nicht erneut erhoben werden. § 5 Absatz 2 SchUnfDatG-E enthält daher lediglich die Befugnis zur Speicherung und Nutzung durch diese Behörden (im Rahmen ihrer gesetzlichen Aufgaben und der Erforderlichkeit).

Der Abruf aus dieser Datenbank durch eine Behörde stellt jedoch – auch wenn diese Behörde grundsätzlich zu den erhebungs- und übermittlungspflichtigen Stellen gemäß § 4 gehört – eine Datenerhebung dar. Auch dafür muss das SchUnfDatG eine Rechtsgrundlage schaffen. Diese Ansicht wird durch den Gedanken gestützt, dass sich der Abruf nicht auf die von der abrufenden Behörde selbst übermittelten Daten beschränkt, sondern gerade Daten betreffen kann, die eine andere Behörde an die datenbankführende Stelle übermittelt hatte.

Anlage 4**Gegenäußerung der Bundesregierung**

Die Bundesregierung äußert sich zu der Stellungnahme des Bundesrates wie folgt:

Zu Nummer 1 (§ 1 Absatz 1 Nummer 4 – neu –)

Dem Vorschlag wird nicht zugestimmt. Dem Anliegen des Bundesrates, den in § 1 Absatz 2 definierten Geltungsbereich des Gesetzes auf Unfälle mit Seeschiffen unter deutscher Flagge auch außerhalb des deutschen Küstenmeeres auszudehnen, kann nach Auffassung der Bundesregierung aus folgenden Gründen nicht Rechnung getragen werden:

Unfälle auf hoher See können mangels gesetzlicher Zuständigkeiten nicht lückenlos von den Eingabeberechtigten (Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes und Wasserschutzpolizeien der Länder) erfasst werden, was eine unvollständige und verzerrte Statistik zur Folge hätte. Zudem wäre für wesentliche Gesetzeszwecke (Verbesserung der nationalen Verkehrsvorschriften und Verkehrsinfrastruktur) kein Erkenntnisgewinn mit der Erfassung von Unfällen auf hoher See verbunden. Schließlich besteht für die Zwecke der maritimen Unfallforschung bereits eine weltweite Unfallfasserfassung durch die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung.

Zu Nummer 2 (§ 1 Absatz 2 Nummer 2)

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag zu.

Zu Nummer 3 (§ 3 Absatz 2 Nummer 1a – neu –, § 6 Absatz 1)

Die Bundesregierung greift den Vorschlag des Bundesrates auf. Dabei erachtet sie die Aufnahme einer Klarstellung in den §§ 3 und 6 betreffend die Nutzungsmöglichkeit der Unfalldatenbank für Straßenbaulasträger von Kreuzungsbauwerken über Bundeswasserstraßen als zweckmäßig. Den Vorschlag des Bundesrates möchte die Bundesregierung im weiteren parlamentarischen Verfahren wie folgt umsetzen:

a) § 3 Absatz 2 wird wie folgt geändert:

aa) Nach Nummer 2 wird folgende Nummer 3 eingefügt:

„3. Feststellung von Regelungs- und Handlungsbedarf an Wasserstraßen und Kreuzungsbauwerken.“

bb) Die bisherigen Nummern 3 bis 9 werden die Nummer 4 bis 10.

b) In § 5 Absatz 2 wird

aa) in Satz 1 die Angabe „§ 3 Absatz 2 Nummer 5 bis 8“ durch die Angabe „§ 3 Absatz 2 Nummer 6 bis 9“ ersetzt und

bb) in Satz 2 die Angabe „§ 3 Absatz 2 Nummer 1 bis 4“ durch die Angabe „§ 3 Absatz 2 Nummer 1 bis 5“

ersetzt.

c) § 6 Absatz 1 wird wie folgt gefasst:

„(1) Die datenbankführende Stelle ist befugt, die Daten nach § 4 Absatz 1 Satz 1, soweit es sich nicht um personenbezogene Daten handelt, zu den in § 3 Absatz 2 Nummer 1, 2, 4 und 5 genannten Zwecken an das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, die Bundesanstalt für Wasserbau, an das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie und zu den in § 3 Absatz 2 Nummern 1 und 3 genannten Zwecken an die für Wasserstraßen überführende Kreuzungsbauwerke nach Landesrecht zuständigen Behörden zu übermitteln, soweit dies für deren jeweilige Aufgabenerfüllung erforderlich ist. Die nach Satz 1 übermittelten Daten dürfen zu den dort genannten Zwecken vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, der Bundesanstalt für Wasserbau, vom Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie und den für Wasserstraßen überführende Kreuzungsbauwerke nach Landesrecht zuständigen Behörden gespeichert und genutzt werden, soweit dies für deren jeweilige Aufgabenerfüllung erforderlich ist.“

Zu Nummer 4 (§ 5 Absatz 2 Satz 1 und 2)

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag zu.

Des Weiteren wird die Bundesregierung den in der Protokollklärung zu Bundesratsdrucksache 110/13 enthaltenen Hinweis des Innenausschusses aufgreifen und darauf hinwirken, dass die wegen eines Redaktionsversehens in § 8 enthaltenen Wörter „ohne Zustimmung des Bundesrates“ gestrichen werden.