

Antrag

der Abgeordneten Michel Brandt, Ulla Jelpke, Heike Hänsel, Gökay Akbulut, Christine Buchholz, Sevim Dağdelen, Dr. Diether Dehm, Anke Domscheit-Berg, Dr. Gregor Gysi, Dr. André Hahn, Matthias Höhn, Andrej Hunko, Ulla Jelpke, Caren Lay, Stefan Liebich, Cornelia Möhring, Zaklin Nastic, Dr. Alexander S. Neu, Thomas Nord, Petra Pau, Tobias Pflüger, Martina Renner, Eva-Maria Schreiber, Helin Evrim Sommer, Alexander Ulrich, Kathrin Vogler und der Fraktion DIE LINKE.

Schiffssicherheitsverordnung rückgängig machen – Blockade ziviler Rettungsschiffe durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur aufheben

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Die zum 3. März 2020 in Kraft getretene 19. Schiffssicherheitsanpassungsverordnung, mit der unter anderem Änderungen der Schiffssicherheitsverordnung und der See-Sportbootverordnung vorgenommen wurden, soll humanitäre Rettungseinsätze auf dem Mittelmeer erschweren. Das belegten interne Dokumente des Bundesministeriums für Verkehr und Infrastruktur (BMVI), die Ende August 2020 vom Transparenzportal „Frag den Staat“ veröffentlicht wurden.

Vor der Änderung der Verordnung waren kleinere Schiffe (Sportboote und sogenannte Kleinfahrzeuge), die zu Sport- und Freizeitzwecken eingesetzt wurden, von bestimmten Anforderungen ausgenommen, die an die gewerbliche Schifffahrt gestellt werden. Sie benötigten beispielsweise kein Schiffssicherheitszeugnis. Seit Verabschiedung der Anpassungsverordnung fallen nur noch Schiffe unter den Begriff der „Freizeitboote“, die ausschließlich zu Sport- oder Erholungszwecken eingesetzt werden. Zuvor war von „Freizeit“- statt „Erholungs“-Zwecken die Rede, was nach der Rechtsprechung auch die Seenotrettungsschiffe mit umfasste. Nach der geänderten Verordnung des BMVI fallen Missionen mit humanitärem Zweck nicht mehr unter die enger gefasste Freizeitkategorie. Somit sind zivile Rettungsschiffe seit März 2020 an strengere Sicherheitsanforderungen gebunden und müssen ein aufwendiges Sicherheitszeugnis vorweisen. Der damit verbundene technische, administrative und finanzielle Aufwand bedeutet, dass Organisationen wie Mare Liberum e. V., Mission Lifeline e. V. und RESQSHIP e. V. die sicherheitstechnischen Anforderungen praktisch nicht erfüllen können. Bei Verstößen drohen Bußgelder bis zu 50.000 Euro.

Laut Begründung sollen durch die Verordnungsänderung Schiffe als gewerblich behandelt und mit neuen Sicherheitsanforderungen belegt werden, die im Bereich des Umweltschutzes, der Seenotrettung inklusive Beobachtungsmissionen, oder anderer humanitärer Zwecke eingesetzt werden. Welche Schiffe etwa aus dem Bereich des Umweltschutzes betroffen sein könnten, ist noch völlig unklar.

Belegt ist durch die Auswertung interner Dokumente, dass das BMVI, gebilligt und beauftragt vom Bundesminister Horst Seehofer (CSU), die Schiffssicherheitsverordnung änderte, um den Seenotrettungsorganisationen, konkret in Bezug auf die Beobachtungsschiffe von „Mare Liberum e. V.“ und die „Rise Above“ von Mission LifeLine, Sicherheitszeugnisse abzuverlangen, die diese absehbar nicht erbringen konnten. Die daraus resultierende Festsetzung von NGO-Schiffen wurde im Ministerium explizit einkalkuliert. Praktisch werden seit dem 19. August 2020 beide Schiffe von Mare Liberum e. V. per Festhalteverfügung am Auslaufen gehindert. Es geht der Bundesregierung offensichtlich nicht um Schiffssicherheit, sondern um die „staatliche Kontrolle“ und systematische Behinderung der Flüchtlingsrettung im Mittelmeer. Damit nimmt der Bundesminister Horst Seehofer bewusst in Kauf, dass noch mehr Schutzsuchende im Mittelmeer ertrinken. Er stellt sich gezielt gegen engagierte Menschen der Zivilgesellschaft, die auf dem Mittelmeer humanitäre Hilfe leisten und Leben retten.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

1. die durch die 19. Schiffssicherheitsanpassungsverordnung vorgenommene Definitionsänderung in der Schiffssicherheitsverordnung (SchSV) und der See-Sportbootverordnung (SeeSpbootV) insofern rückgängig zu machen, dass die Wörter „für Sport- und Erholungszwecke“ wieder durch die Wörter „für Sport- oder Freizeitwecke“ ersetzt werden;
2. sich grundsätzlich dafür einzusetzen, dass zivile Rettungsschiffe ohne unnötige Hürden humanitäre Hilfe auf dem Mittelmeer leisten können sowie der Kriminalisierung ziviler Seenotretter*innen gezielt entgegenzuwirken;
3. gemeinsam mit anderen EU-Staaten eine zivile, nicht-militärische und staatlich finanzierte Seenotrettungsmission einzusetzen, deren Ziel es ist, auf der zentralen, östlichen und westlichen Mittelmeerroute geeignete Schiffe mit einem klaren Mandat zur Rettung von Menschen in Seenot einzusetzen, um das Sterben zehntausender Schutzsuchender an den Außengrenzen der EU zu beenden.

Berlin, den 6. Oktober 2020

Amira Mohamed Ali, Dr. Dietmar Bartsch und Fraktion

Begründung

Hintergrund des Vorgehens von BMI und BMVI ist ein verlorener Rechtsstreit gegen die NGO Mare Liberum e. V. Die Behörde hatte das Schiff der Organisation bereits im April 2019 rechtswidrig festsetzen lassen, als es den griechischen Hafen verlassen wollte. Grundlage war eine Weisung des BMVI, nach der der Begriff des Freizeitwecks so ausgelegt werden sollte, dass Schiffe mit humanitärem Einsatzzweck nicht darunter fallen. Das Obergericht (OVG) Hamburg stellte daraufhin klar, dass humanitäre Maßnahmen, wie die Überwachung der Menschenrechte oder die Rettung auf See, unter den Freizeitweck fallen können und das Schiff kein Schiffssicherheitszeugnis benötige. Infolge von Anfragen nach dem Informationsfreiheitsgesetz wurden interne Dokumente bekannt, die zeigen, dass das BMVI eine mögliche Reaktion auf den verlorenen Rechtsstreit diskutierte und sich dazu entschloss, die Rechtsprechung zum Nachteil zivilen der Seenotrettung zu ändern

Unmittelbar danach begann das BMVI auf Veranlassung des BMI mit der Änderung der Rechtsgrundlagen, auf welche sich das OVG bezog. Um die Voraussetzung für eine Änderung der Verordnung zu erfüllen, wurde der Umstand einer Gefahrenabwehr für den Seeverkehr und Schiffsbetrieb als Begründung angegeben. Auf einer Bundespressekonferenz im Juni konnte der Vertreter des Ministeriums jedoch keine Anhaltspunkte für eine solche Gefahr, die von NGO Schiffen ausgehen soll, nennen. Seit Beginn der zivilen Seenotrettung im Jahr 2015 hat es keinen einzigen Unfall auf einem zivilen Rettungsschiff gegeben.

Die Anhörung betroffener zivilgesellschaftlicher Akteure (wie beispielsweise betroffene NGOs), wie in gesetzgeberischen Verfahren üblich, wurde umgangen. Nur solche Verbände wurden angehört, die nicht oder geringfügig betroffen sind – mit einer Frist von drei Wochen. Die Ministerien hatten vier Wochen Zeit, die Bundestagsfraktionen lediglich neun Tage. Vor diesen kurzen Fristen warnte sogar das Auswärtige Amt. Die geplante Rechtsänderung hielt das BMVI gegenüber den betroffenen Seenotrettungsorganisationen geheim, um, wie aus einem E-Mail-Verkehr hervorgeht, deutlich zu machen, dass nicht die „Flüchtlingsrettung“, sondern die „Herstellung von Rechtssicherheit“ bei der Zeugnispflicht im Grenzbereich von privatem und gewerblichem Schiffsbetrieb im Vordergrund stehe.

Die Brisanz dieses Vorgehens und der absolute Mangel an Rechtstaatlichkeit und Transparenz waren dem Ministerium dabei bewusst. So findet sich in einer frühen E-Mail die entlarvende Klarstellung: „Eine Spezialregelung nur für Boote, die zur Beobachtung und Rettung von Flüchtlingen eingesetzt werden, würde das BMVI in den Fokus der allgemeinpolitischen Flüchtlingsdebatte ziehen und würde auch weit über den Zuständigkeitsbereich des BMVI hinausgehen“ (<https://fragdenstaat.de/anfrage/anderungen-von-schiffssicherheitsverordnung-und-schiffssicherheitsgesetz/>).

