

Antrag

der Abgeordneten René Bochmann, Dr. Dirk Spaniel, Wolfgang Wiehle, Dirk Brandes, Thomas Ehrhorn, Dr. Rainer Kraft, Mike Moncsek, Leif-Erik Holm, Barbara Benkstein, Dr. Malte Kaufmann, Jörn König, Tobias Matthias Peterka, Jan Wenzel Schmidt, Kay-Uwe Ziegler und der Fraktion der AfD

Einführung einer gesetzlichen Haftpflichtversicherung für die Binnenschifffahrt

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Die Binnenschiffe auf deutschen Bundeswasserstraßen sind nicht verpflichtet, eine Haftpflichtversicherung abzuschließen, die für Schäden aufkommt, die Binnenschiffe verursachen durch Kollisionen mit Brücken, Schleusen, Wehren und Kaimauern, durch Kollisionen mit anderen Binnenschiffen, durch Grundberührungen, Wasserverschmutzungen durch Ölaustritte (Leckagen). Für die Binnenschiffe besteht keine gesetzliche Haftpflichtversicherung, die für die genannten Schäden aufkommen würde.

Am 6. Februar 2024 sank beispielsweise ein 80 Meter langes und fast 6 Meter breites Binnenschiff namens „Alster“ das am Kali-Kai im Blumensandhafen in Hamburg-Wilhelmsburg festgemacht hatte. An Bord waren rund 3.500 Liter Diesel sowie etwa 1.400 Tonnen Kaliumchlorid (Kalisalz).

Wie groß die Schäden für die Umwelt sind, steht nicht fest. „Es ist Diesel ins Gewässer gelaufen. Rund 5.000 Quadratmeter Gewässer wurden verunreinigt. Die Gesamtkosten sind schwer abschätzbar“.¹

Die Häufung von Schiffshavarien auf dem Main und der Donau hingegen bereiten dem Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt (BDB), laut Hauptgeschäftsführer Gerhard von Haus laut Presseberichten, große Sorgen. Auf der Donau: Dort sei die Unfallhäufigkeit 7-mal so hoch wie auf dem Rhein. Bei 3 Prozent der Verkehrsleistung werden dort 11 Prozent aller Verkehrsunfälle registriert. Auf dem Main stehen 6 Prozent Beteiligung an den Verkehrsleistungen einem Anteil von 17 Prozent am Unfallgeschehen gegenüber. Im Vergleich zur ebenfalls kanalisierten Mosel ist die Unfallhäufigkeit damit doppelt so hoch.²

Ob das Vermögen des Schiffseigners oder Reeders die nötige Reparatur einer havarierten Brücke wie beim Binnenschiff-Unfall bei Oldenburg an der betroffenen Huntebrücke in Elsfléth abdeckt, ist nicht vorhersehbar.³

¹ www.ndr.de/nachrichten/hamburg/Nach-Havarie-im-Hamburger-Hafen-Binnenschiff-geborgen,havarie676.html

² www.verbaende.com/news/pressemitteilung/havarie-haeufungen-auf-main-und-donau-almierend-9093/

³ www.t-online.de/region/bremen/id_100351688/elsfleth-huntebruecke-nach-unfall-mit-schiff-auf-unbestimmte-zeit-gesperrt.html

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

alle Binnenschiffe auf Bundeswasserstraßen gesetzlich dazu zu verpflichten, eine Haftpflichtversicherung abzuschließen, die im Falle von verursachten Schäden diese finanziell reguliert.

Berlin, den 18. März 2024

Dr. Alice Weidel, Tino Chrupalla und Fraktion

Begründung

Allein im Jahr 2023 kam es in 234 Fällen innerhalb der Binnenschifffahrt zu Kollisionen oder Anfahrungen, in 65 Fällen zu Grundberührungen (Antwort der Bundesregierung auf die Schriftliche Frage 122 des Abgeordneten René Bochmann auf Bundestagsdrucksache 20/10665). Die Binnenschiffe sind nicht verpflichtet, eine Haftpflichtversicherung abzuschließen, die im Falle von verursachten Schäden diese dann reguliert (Antwort der Bundesregierung auf die Schriftliche Frage 163 des Abgeordneten René Bochmann auf Bundestagsdrucksache 20/10565). Eine Haftpflichtversicherung, wie sie im Straßenverkehr für jedes Fahrzeug gesetzlich vorgeschrieben ist, ist für Binnenschiffe nicht gesetzlich vorgeschrieben. Damit trägt der Steuerzahler das Betriebsrisiko, das vom in den Verkehr bringen eines Binnenschiffes ausgeht. Dem soll dieser Antrag Abhilfe schaffen.