

## **Beschlussempfehlung und Bericht**

**des Ausschusses für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (14. Ausschuss)**

- 1. zu dem Antrag der Abgeordneten Annette Faße, Uwe Beckmeyer, Gerd Andres, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der SPD sowie der Abgeordneten Rainer Steenblock, Albert Schmidt (Ingolstadt), Volker Beck (Köln), weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN  
– Drucksache 15/4942 –**

**Verkehrssicherheit in der Seeschifffahrt verbessern – Alkoholmissbrauch konsequent bekämpfen**

- 2. zu dem Antrag der Abgeordneten Wolfgang Börnsen (Bönstrup), Dr. Ole Schröder, Dirk Fischer (Hamburg), weiterer Abgeordneter und der Fraktion der CDU/CSU  
– Drucksache 15/4383 –**

**Promillegrenze in der Seeschifffahrt**

- 3. zu dem Antrag der Abgeordneten Hans-Michael Goldmann, Horst Friedrich (Bayreuth), Daniel Bahr (Münster), weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP  
– Drucksache 15/3725 –**

**Bessere Möglichkeiten im Kampf gegen Trunkenheitsfahrten in der Seeschifffahrt schaffen**

### **A. Problem**

Zu Nummer 1

Da Schiffsunfälle häufig gravierende Folgen für Mensch und Umwelt mit hohen Kosten bei der Schadensbeseitigung haben, sind hohe Sicherheitsstandards für die Seeschifffahrt vor der deutschen Küste von großer Bedeutung. Deshalb gibt die Zunahme von Trunkenheitsfahrten in der Seeschifffahrt Anlass zur Besorg-

nis. In den Jahren 2001 bis 2003 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).

Zu Nummer 2

Die Antragsteller haben einen Antrag eingebracht, dessen Ziel es vor allem ist, die Bundesregierung aufzufordern, umgehend wirksame Maßnahmen zur Bekämpfung von Trunkenheitsfahrten in der Seeschifffahrt zu ergreifen und bekannte Schwachstellen zu beseitigen.

Zu Nummer 3

Die Antragsteller haben einen Antrag eingebracht, dessen Ziel es vor allem ist, die Bundesregierung aufzufordern, eine Initiative zur Bekämpfung von Trunkenheitsfahrten in der Seeschifffahrt zu starten, welche unter anderem die Schaffung einer Rechtsgrundlage für vorläufige Patententziehung und vorläufiges Fahrverbot, die Verbesserung der Kontrolldichte, die Abschaffung der Voruntersuchungsstelle nach § 22 SUG, eine wissenschaftliche Untersuchung zu Alkoholmissbräuchen, Untersuchungen auf Drogen- und Alkoholabhängigkeit im Rahmen der Seediensstauglichkeitsuntersuchungen sowie eine Absenkung der Promillegrenze auf 0,5 ‰ Blutalkoholkonzentration beinhaltet.

## **B. Lösung**

Zu Nummer 1

Die Bundesregierung soll aufgefordert werden, eine Initiative zur Bekämpfung von Trunkenheitsfahrten in der Seeschifffahrt zu starten. Diese soll unter anderem eine Verbesserung der präventiven Maßnahmen durch Kontrollen in den Häfen und die Prüfung der Möglichkeit von Untersuchungen auf Alkoholabhängigkeit im Rahmen der regelmäßigen Gesundheitsuntersuchungen zur Seediensstauglichkeit beinhalten. Vor allem soll diese Initiative zu einer Herabsetzung der Promillegrenze für das Schiffs-Führungspersonal einschließlich der Besatzung während der Dienstzeit für das Befahren deutscher Seeschifffahrtsstraßen und weltweit für deutsche Seeschiffe auf 0,5 ‰ Blutalkoholkonzentration und zu einer weitergehenden Herabsetzung der Promillegrenze für die Beförderung von gefährlichen Gütern auf Seeschifffahrtsstraßen auf 0,0 ‰ führen. Zudem sollen die Rechtsgrundlagen geschaffen werden, um ein zentrales Überwachungsregister einzurichten, in dem alle Patententziehungen und Fahrverbote erfasst werden. Weiterhin sollen die rechtlichen Voraussetzungen für die vorläufige Anordnung des Ruhens von Befähigungszeugnissen (Fahrerlaubnissen) durch die Erlaubnisbehörden zur Klärung von Eignungszweifeln geschaffen werden.

**Annahme des Antrags auf Drucksache 15/4942 in geänderter Fassung mit den Stimmen der Fraktionen SPD, CDU/CSU und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktion der FDP**

Zu Nummer 2

**Erledigterklärung des Antrags auf Drucksache 15/4383**

Zu Nummer 3

**Ablehnung des Antrags auf Drucksache 15/3725 mit den Stimmen der Fraktionen SPD, CDU/CSU und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktion der FDP**

**C. Alternativen**

Zu Nummer 1

Ablehnung des Antrags.

Zu Nummer 2

Keine

Zu Nummer 3

Annahme des Antrags.

**D. Kosten**

Wurden nicht erörtert.

## Beschlussempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen,

1. den Antrag auf Drucksache 15/4942 in der folgenden Fassung anzunehmen:

Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Hohe Sicherheitsstandards sind für die Seeschifffahrt vor der deutschen Küste von großer Bedeutung, da Schiffsunfälle häufig gravierende Folgen für Mensch und Umwelt mit hohen Kosten bei der Schadensbeseitigung haben. Deshalb gibt die Zunahme von Trunkenheitsfahrten in der Seeschifffahrt Anlass zur Besorgnis. Die Havarie der ENA 2 am 28. Juni 2004 ist ein aktuelles Beispiel dafür wie folgenreich Alkoholmissbrauch am Ruder sein kann. Damals liefen 960 Tonnen Schwefelsäure in die Elbe aus. In den Jahren 2001 bis 2003 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).

Vor diesem Hintergrund und dem potenziell hohen Schadensrisiko infolge von Seeunfällen besteht Handlungsbedarf, um schon das Risiko von alkoholbedingten Seeunfällen deutlich zu vermindern und damit die Verkehrssicherheit auf See zu erhöhen.

Wegen des hohen Schadensrisikos durch Trunkenheitsfahrten auf See ist es zwingend erforderlich, dem Alkoholmissbrauch beim Führen von Seeschiffen bereits präventiv zu begegnen. Durch Änderung des Fahrerlaubnisrechts für die Berufsschifffahrt sollten die Kriterien für die Erteilung und Entziehung von Befähigungszeugnissen konkretisiert werden. „Zuverlässigkeit“ und „persönliche Eignung“ sollten für die Erteilung und Fortdauer der Befähigungszeugnisse stärker berücksichtigt werden. Dies sollte insbesondere gelten für das Verhalten des Inhabers der Erlaubnis im Verkehr und bei so genannten „Eignungszweifeln“ wegen Alkoholmissbrauchs, die bei den regelmäßigen Gesundheitsuntersuchungen zur Seediensttauglichkeit und bei Kontrollen – sofern ein konkreter Verdacht besteht – festgestellt werden (z. B. Anzeigen bei Trunkenheit, trunkenheitsbedingte Auffälligkeiten).

Derzeit gilt für das Befahren deutscher Seeschifffahrtsstraßen eine Promillegrenze von 0,8 ‰ (Blutalkoholkonzentration). Demgegenüber liegt die Alkoholgrenze in der Binnenschifffahrt bei 0,5 ‰. Die Beeinträchtigung der Fahrtauglichkeit durch Alkoholgenuß ist in der Seeschifffahrt nicht anders zu beurteilen als im Straßenverkehr und in der Binnenschifffahrt. Die Herabsetzung der Promillegrenze für die Seeschifffahrt auf 0,5 ‰ ist daher geboten. Um dies zu erreichen, ist die Seeschifffahrtsstraßen-Ordnung, die Verordnung zur Einführung der Schifffahrtsordnung Emsmündung und die Verordnung zu den Internationalen Regeln von 1972 zur Verhütung von Zusammenstößen auf See zu ändern.

Mit Rücksicht auf das gesteigerte Gefahrenpotential, das nicht nur im Fall ENA 2, sondern auch bei zahlreichen anderen Tankerhavarien deutlich geworden ist, ist insbesondere bei Tankschiffen, die besonders gefährliche Gefahrgüter befördern, eine Verschärfung auf 0,0 ‰ geboten. In der Praxis haben viele Tankschiffreedereien (und auch andere Reedereien) diesen Schritt längst durch arbeitsvertragliche Regelungen und Betriebsanordnungen vollzogen. Aber der Fall ENA 2 hat gezeigt, dass die betrieblichen Kontrollmechanismen nicht immer ausreichend sind. Die besondere Verantwortung, die mit dem Transport von Gefahrgütern verbunden ist, rechtfertigt auch die Zumutbarkeit für das betroffene Betriebspersonal.

Das absolute Alkoholverbot sollte für Gefahrguttransporte mit hohem Risikopotential gelten, die bereits jetzt verkehrsrechtlichen Fahrbeschränkungen und Fahrverboten oder Auflagen nach Maßgabe der Seeschiffahrtsstraßen-Ordnung (§ 30 SeeSchStrO) und der Anlaufbedingungsverordnung unterliegen. Im Einzelnen sind dies:

- Tankschiffe, die verflüssigte Gase, flüssige Chemikalien nach Maßgabe Internationaler IMO-Codes sowie umweltschädliche Güter nach Anlagen I und II des MARPOL-Übereinkommens als Massengut befördern;
- Schiffe, die radioaktive Stoffe oder Abfälle nach Maßgabe des INF-Codes befördern.

Im geltenden Recht sind vorläufige Anordnungen, insbesondere die zeitlich bis zu einer endgültigen Entscheidung befristeten Fahrverbote bei Trunkenheitsfahrten, nicht ausdrücklich geregelt. Dies kann bedeuten, dass ein Kapitän nach einer Ausnüchterung sein Schiff weiter führen darf, obwohl z. B. hohe festgestellte Alkoholwerte oft auf eine Alkoholabhängigkeit hindeuten.

Die Grenzen zwischen einem Beinaheunfall oder einem leichten Unfall einerseits und einer reinen Trunkenheitsfahrt andererseits sind oft fließend. Reine Trunkenheitsfahrten – auch ohne konkrete Gefährdung der Schiffsicherheit oder der Meeresumwelt – sollten künftig ebenfalls mit einem Fahrverbot sanktioniert werden können. Bei Trunkenheitsfahrten ohne konkreten Unfall oder Beinaheunfall mangelt es an geeigneten Rechtsgrundlagen. Die Schiffsoffizier-Ausbildungsverordnung deckt in bestimmten Fällen das präventive Sicherheitsbedürfnis nicht hinreichend ab oder geht andererseits z. T. auch zu weit, da sie kein zeitlich befristetes Fahrverbot bei Erfüllung von Auflagen zulässt.

Da eine vorläufige Maßnahme durch eine Verwaltungsbehörde – z. B. durch Beschlagnahme des Führerscheins oder des Berufspatents – unmittelbar nach der Trunkenheitsfahrt in den Schutzbereich der Berufsausübungsfreiheit (Artikel 12 GG) eingreift, sollte sie nur getroffen werden, wenn das Schiff trotz alkoholbedingter Fahrunsicherheit geführt wird oder zu einer konkreten Gefährdung Dritter geführt hat. Sonstige nautische Verstöße sollten weiterhin erst im Hauptsacheverfahren entweder durch das Seeamt oder durch die Bußgeldbehörde (bei einem noch zu regelndem Fahrverbot als Nebenfolge einer Bußgeldentscheidung) verfolgt bzw. durch die Erlaubnisbehörden als Kriterium der Nichteignung berücksichtigt werden.

Über eine vorläufige Anordnung des Ruhens der Erlaubnis oder des Patents zwecks Klärung von Eignungszweifeln sollte die Erlaubnisbehörde entscheiden. Die patentausstellende Behörde (WSD Nord) sollte diese Aufgabe künftig übernehmen. Eignungszweifel ergeben sich bei einer Trunkenheitsfahrt im Zustand der Fahrunsicherheit unabhängig davon, ob eine Beteiligung an einem konkreten „schaden- oder gefahrverursachenden Vorkommnis“ im Sinne des Seesicherheits-Untersuchungs-Gesetzes (SUG) festgestellt wird oder eine rein abstrakte Gefährdung vorliegt. Nur die Erlaubnisbehörde ist zu einer umfassenden und differenzierten Prüfung über das Ruhen des Befähigungszeugnisses (Fahrerlaubnis) und unabhängig vom Eintritt eines Seeunfalles in der Lage. Es ist erforderlich, die vorläufige Maßnahme – mit der Möglichkeit einer Verlängerung – zu befristen.

Ein zentrales Seeleute-Befähigungs-Verzeichnis ist bereits nach § 9f des Seeaufgabengesetzes beim Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie eingerichtet. Dieses Register enthält Angaben über erteilte oder entzogene Befähigungszeugnisse deutscher Seeleute. Zusätzlich sind die Rechtsgrundlagen – nach Vorliegen der datenschutzrechtlichen Voraussetzungen – dafür zu schaffen, auch von den zuständigen Seeverkehrsbehörden verhängte Fahrverbote und vorläufige Patententziehungen in diesem Register zu erfassen.

Die endgültige Entscheidung über die Entziehung der Erlaubnis richtet sich nach den jeweiligen Spezialnormen und den unterschiedlichen Verwaltungsverfahren des Seesicherheits-Untersuchungs-Gesetzes (SUG) oder der Sportbootführerscheinverordnung-See/Schiffsoffizier-Ausbildungsverordnung (bei festgestellter Ungeeignetheit auch außerhalb einer Unfallbeteiligung).

Da eine wirksame Bekämpfung des Alkoholmissbrauchs keine rein nationale Aufgabe ist, erscheint es darüber hinaus sinnvoll, auch auf der Ebene der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO) dafür einzutreten, dass die daraus entstehenden Gefahren für die Sicherheit der Seeschifffahrt minimiert werden. Nach einer gründlichen Bestandsaufnahme und Ursachenanalyse sollten von der Bundesregierung Initiativen in den Gremien der EU und IMO mit dem Ziel ergriffen werden, weltweit geltende einheitliche Bestimmungen für den Alkoholkonsum auf See festzulegen.

Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

eine Initiative zur Bekämpfung von Trunkenheitsfahrten in der Seeschifffahrt zu starten, die u. a. folgende Maßnahmen umsetzt:

- Verbesserung der präventiven Maßnahmen durch Kontrollen in den Häfen sowie Prüfung der Möglichkeit, bei den regelmäßigen Gesundheitsuntersuchungen zur Seediensttauglichkeit auch Untersuchungen hinsichtlich einer möglichen Alkoholabhängigkeit durchzuführen und ggf. in diesen Fällen die erforderlichen Rechtsgrundlagen für erweiterte Maßnahmen der Erlaubnisbehörde zu schaffen.
- Herabsetzung der Promillegrenze für das Schiffs-Führungspersonal einschließlich der Besatzung während der Dienstzeit für das Befahren deutscher Seeschiffahrtsstraßen und weltweit für deutsche Seeschiffe – unabhängig von der Fahrzeugart – von derzeit 0,8 ‰ auf den für die Binnenschifffahrt bereits geltenden Wert von 0,5 ‰ BAK bzw. einer Atemalkoholkonzentration von 0,25 mg/l und damit Erfassung aller Verkehrsteilnehmer der Berufs- und Sportschifffahrt auf deutschen Seeschiffahrtsstraßen unabhängig von der Flagge.
- Weitergehende Herabsetzung der Promillegrenze für die Beförderung von gefährlichen Gütern auf Seeschiffahrtsstraßen auf 0,0 ‰. Dieses absolute Alkoholverbot hat für Gefahrguttransporte mit hohem Risikopotential zu gelten, insbesondere für Tankschiffe und Seeschiffe, die radioaktive Stoffe befördern.
- Schaffung von Rechtsgrundlagen zur Einrichtung eines zentralen Überwachungsregisters, in dem alle endgültigen und vorläufigen Patententziehungen und Fahrverbote registriert werden. Die zuständigen Vollzugsbehörden müssen die Möglichkeit haben, die notwendigen Daten bei dringendem Tatverdacht sofort einzuholen, um feststellen zu können, ob gegen ausländische oder deutsche Schiffsoffiziere ein Fahrverbot verhängt oder ob deutschen Schiffsoffizieren das Befähigungszeugnis entzogen wurde.
- Schaffung der rechtlichen Voraussetzungen für die vorläufige Anordnung des Ruhens von Befähigungszeugnissen (Fahrerlaubnissen) durch die Erlaubnisbehörden zur Klärung von Eignungszweifeln, wie dies bereits der Praxis in der Binnenschifffahrt entspricht. Die vorläufigen Maßnahmen sind unmittelbar nach einer Trunkenheitsfahrt oder nach einem alkoholbedingten Seeunfall zu treffen.;

2. den Antrag auf Drucksache 15/4383 für erledigt zu erklären;
3. den Antrag auf Drucksache 15/3725 abzulehnen.

Berlin, den 12. Mai 2005

**Der Ausschuss für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen**

**Eduard Oswald**  
Vorsitzender

**Annette Faße**  
Berichterstatterin

**Wolfgang Börnsen (Bönstrup)**  
Berichterstatter

## Bericht der Abgeordneten Annette Faße und Wolfgang Börnsen (Bönstrup)

### I. Überweisung

Zu Nummer 1

Der Deutsche Bundestag hat den Antrag auf **Drucksache 15/4942** in seiner 160. Sitzung am 24. Februar 2005 beraten und an den Ausschuss für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen zur federführenden Beratung sowie an den Innenausschuss, den Rechtsausschuss, den Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit und den Ausschuss für Tourismus zur Mitberatung überwiesen.

Zu Nummer 2

Der Deutsche Bundestag hat den Antrag auf **Drucksache 15/4383** in seiner 145. Sitzung am 2. Dezember 2004 beraten und an den Ausschuss für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen zur federführenden Beratung sowie an den Innenausschuss, den Rechtsausschuss, den Ausschuss für Wirtschaft und Arbeit und den Ausschuss für Tourismus zur Mitberatung überwiesen.

Zu Nummer 3

Der Deutsche Bundestag hat den Antrag auf **Drucksache 15/3725** in seiner 135. Sitzung am 28. Oktober 2004 beraten und an den Ausschuss für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen zur federführenden Beratung sowie an den Innenausschuss und den Rechtsausschuss zur Mitberatung überwiesen.

### II. Wesentlicher Inhalt der Vorlagen

Zu Nummer 1

Ziel des Antrags auf Drucksache 15/4942 ist es unter anderem, die Bundesregierung aufzufordern, eine Initiative zur Bekämpfung von Trunkenheitsfahrten in der Seeschifffahrt zu starten. Diese soll unter anderem eine Verbesserung der präventiven Maßnahmen durch Kontrollen in den Häfen sowie die Prüfung der Möglichkeit, bei den regelmäßigen Gesundheitsuntersuchungen zur Seefähigkeit auch Untersuchungen hinsichtlich einer möglichen Alkoholabhängigkeit durchzuführen und gegebenenfalls in diesen Fällen die erforderlichen Rechtsgrundlagen für erweiterte Maßnahmen der Erlaubnisbehörde zu schaffen. Vor allem soll diese Initiative die Herabsetzung der Promillegrenze für das Befahren deutscher Seeschifffahrtsstraßen auf 0,5 ‰ Blutalkoholkonzentration bzw. eine Atemalkoholkonzentration von 0,25 mg/l und eine weitergehende Herabsetzung der Promillegrenze für die Beförderung von gefährlichen Gütern auf Seeschifffahrtsstraßen auf 0,0 ‰ beinhalten. Zudem sollen die rechtlichen Voraussetzungen für die vorläufige Anordnung des Ruhens von Befähigungszeugnissen (Fahrerlaubnissen) durch die Erlaubnisbehörden zur Klärung von Eignungszweifeln geschaffen werden.

Zu Nummer 2

Ziel des Antrags auf Drucksache 15/4383 ist es vor allem, die Bundesregierung aufzufordern, umgehend wirksame

Maßnahmen zur Bekämpfung von Trunkenheitsfahrten in der Seeschifffahrt zu ergreifen und bekannte Schwachstellen zu beseitigen.

Zu Nummer 3

Ziel des Antrags auf Drucksache 15/3725 ist es vor allem, die Bundesregierung aufzufordern, eine Initiative zur Bekämpfung von Trunkenheitsfahrten in der Seeschifffahrt zu starten, welche unter anderem die Schaffung einer Rechtsgrundlage für vorläufige Patententziehung und vorläufiges Fahrverbot, die Verbesserung der Kontrolldichte, die Abschaffung der Voruntersuchungsstelle nach § 22 SUG, eine wissenschaftliche Untersuchung zu Alkoholmissbräuchen, Untersuchungen auf Drogen- und Alkoholabhängigkeit im Rahmen der Seefähigkeitsuntersuchungen und eine Absenkung der Promillegrenze auf 0,5 ‰ Blutalkoholkonzentration beinhaltet.

### III. Stellungnahmen der mitberatenden Ausschüsse

Zu Nummer 1

Der **Innenausschuss** hat den Antrag auf Drucksache 15/4942 in seiner 57. Sitzung am 9. März 2005 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktionen CDU/CSU und FDP dessen Annahme.

Der **Rechtsausschuss** hat den Antrag auf Drucksache 15/4942 in seiner 73. Sitzung am 9. März 2005 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktion der CDU/CSU bei Stimmenthaltung der Fraktion der FDP dessen Annahme. Nachdem dieses Votum des Rechtsausschusses am 14. März 2005 an die Mitglieder des Ausschusses für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen verteilt worden war, hat der Rechtsausschuss am 13. April 2005 ein geändertes Votum übermittelt, in dem mit den Stimmen der Fraktionen SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und der Fraktion der CDU/CSU bei Stimmenthaltung der Fraktion der FDP die Annahme des Antrags auf Drucksache 15/4942 in der Fassung des im federführenden Ausschuss eingebrachten Änderungsantrags der Fraktionen SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und der Fraktion der CDU/CSU auf Ausschussdrucksache 15(14)1624 empfohlen wird.

Der **Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit** hat den Antrag in seiner 62. Sitzung am 16. März 2005 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktion der FDP bei Stimmenthaltung der Fraktion der CDU/CSU dessen Annahme.

Der **Ausschuss für Tourismus** hat den Antrag in seiner 60. Sitzung am 13. April 2005 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und der Fraktion der CDU/CSU gegen die Stimmen der Fraktion der FDP dessen Annahme in der Fassung des Änderungsantrags der Fraktionen SPD und BÜNDNIS

90/DIE GRÜNEN und der Fraktion der CDU/CSU auf Ausschussdrucksache 15(14)269 (entsprechende Ausschussdrucksache 15(14)1624 des federführenden Ausschusses).

Zu Nummer 2

Der **Innenausschuss** hat den Antrag auf Drucksache 15/4383 in seiner 57. Sitzung am 9. März 2005 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktion der CDU/CSU bei Stimmenthaltung der Fraktion der FDP dessen Ablehnung.

Der **Rechtsausschuss** hat den Antrag in seiner 73. Sitzung am 9. März 2005 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktion der CDU/CSU bei Stimmenthaltung der Fraktion der FDP dessen Ablehnung.

Der **Ausschuss für Wirtschaft und Arbeit** hat den Antrag in seiner 88. Sitzung am 13. April 2005 beraten und empfiehlt durch die einstimmige Annahme des Änderungsantrags zu dem Antrag der Fraktionen SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN auf Drucksache 15/4942 (Ausschussdrucksache 15(9)1859) den Antrag für erledigt zu erklären.

Der **Ausschuss für Tourismus** hat den Antrag in seiner 56. Sitzung am 16. Februar 2005 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktionen CDU/CSU und FDP dessen Ablehnung.

Zu Nummer 3

Der **Innenausschuss** hat den Antrag auf Drucksache 15/3725 in seiner 57. Sitzung am 9. März 2005 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und der Fraktion der CDU/CSU gegen die Stimmen der Fraktion der FDP dessen Ablehnung.

Der **Rechtsausschuss** hat den Antrag in seiner 73. Sitzung am 9. März 2005 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und der Fraktion der CDU/CSU gegen die Stimmen der Fraktion der FDP dessen Ablehnung.

#### IV. Beratungsverlauf im federführenden Ausschuss

Der **Ausschuss für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen** hat die Anträge auf den Drucksachen 15/4942, 15/4383 und 15/3725 in seiner 68. Sitzung am 9. März 2005 und in seiner 70. Sitzung am 13. April 2005 beraten.

In der 68. Sitzung am 9. März 2005 wurde vereinbart, zu prüfen, ob ein gemeinsamer Antrag aller Fraktionen möglich sei.

Die Fraktionen SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und die Fraktion der CDU/CSU haben für die 70. Sitzung einen Änderungsantrag mit einer Neufassung des Antrags der Fraktionen SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN auf Drucksache 15/4942 eingebracht (Ausschussdrucksache 15(14)1624), dessen Inhalt sich aus Nummer 1 der Beschlussempfehlung ergibt.

Die **Fraktion der SPD** begrüßte, dass nun – anders als in der Vergangenheit – bei dem Thema des Alkoholmissbrauchs in

der Seeschifffahrt von Allen Handlungsbedarf gesehen werde. In der Vergangenheit gegen eine solche Initiative vorgebrachte Einwände hätten sich als gegenstandslos erwiesen. Der gemeinsame Änderungsantrag der Fraktionen SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und der Fraktion der CDU/CSU ergänze den Antrag der Fraktionen SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN auf Drucksache 15/4942 in einigen Punkten sehr sinnvoll. Es seien dabei einzelne Punkte aus dem Antrag der Fraktion der CDU/CSU übernommen worden. Unter anderem solle eine Lösung gefunden werden, damit das Register beim Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie künftig auch die vorläufige Entziehung von Befähigungszeugnissen dokumentiere. Dass für den Transport von Gefahrgut eine Regelung mit einer 0,0 Promille-Grenze vorgesehen werden solle, halte sie in Anbetracht des immer größer werdenden Risikopotenzials für richtig. Der gemeinsame Antrag der Fraktionen SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und der Fraktion der CDU/CSU setze ein Zeichen für die Küste, dass man zumindest in diesem Punkt gemeinsam handle. Der Antrag setze ganz wesentlich auf Prävention. Ähnliche Regelungen gebe es bereits in der Binnenschifffahrt. Man gebe mit dem Antrag klare politische Signale an die Bundesregierung, die jetzt die Forderungen aus dem gemeinsamen Antrag durch Gesetzesentwürfe vorbereiten solle.

Die **Fraktion der CDU/CSU** bemerkte, wenn man die 126 entdeckten Trunkenheitsfälle aus den letzten drei Jahren betrachte, stelle man fest, was es bedeute, wenn Kapitäne und Schiffsbesatzung betrunken ein Schiff führten und zu welchen Katastrophen für Mensch und Meer das führen könne. Deshalb sei es begrüßenswert, dass sich alle Fraktionen der Thematik angenommen hätten und über das Ziel alle einig seien. Es müsse auch auf dem Meer zu mehr Sicherheitsbewusstsein kommen. Dazu gehöre auch, dass sich Schiffsführer und Besatzung in der Frage des Alkohols disziplinierten. In den letzten Jahren habe man festgestellt, dass der Alkoholmissbrauch immer mehr zunehme. Alle Fraktionen seien sich einig, dass die Promillegrenze von 0,8 auf 0,5 ‰ Blutalkoholkonzentration gesenkt werden müsse. Gefahrguttransporte auf See bräuchten einen besonderen Schutz. Bei diesen sei man für die Beschränkung der Blutalkoholkonzentration auf 0,0 ‰ für die gesamte Besatzung während der Dienstzeit. Man könne sich nicht nur auf den Kapitän konzentrieren, sondern man müsse auch die Besatzung miteinbeziehen. Durch diese Maßnahme stärke man auch die Reedereien, die bereits jetzt durch vertragliche Maßnahmen Alkoholmissbrauch bekämpften. Es müsse auch ein Register angelegt werden, um Wiederholungen zu verhindern. Solche seien leider in der Vergangenheit mehrfach festgestellt worden. Sie plädierte für die Öffentlichkeit der Seeamtsverhandlungen.

Die **Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN** betonte, es bestehe ein hohes Gefährdungspotenzial für die Küsten insgesamt. Hier müsse man soweit wie möglich vorbeugen. Die Festsetzung einer Grenze von 0,0 ‰ Blutalkoholkonzentration bei Gefahrguttransporten sei nicht nur ein Anliegen der Politik, sondern die Reedereien hätten diese Vorgabe bereits in ihre Arbeitsverträge aufgenommen. Man müsse im Interesse der Sicherheit für die deutschen Küsten mit Alkoholverboten auf den Schiffen schnell vorankommen. Sie begrüßte den Kompromiss, den man mit der Fraktion der CDU/CSU gefunden habe; der Antrag der

Fraktionen SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN sei dadurch nicht schlechter geworden. Der Antrag Sorge für mehr Sicherheit, mache deutlich, was die Politik in diesem Bereich wolle und sei in der Praxis gut umsetzbar.

Die **Fraktion der FDP** bekannte sich zu der Notwendigkeit, in dem hoch komplexen System der Seeschifffahrt die Sicherheit zu verbessern und den Alkoholmissbrauch zu bekämpfen. Sie kritisierte aber die von den anderen Fraktionen vorgesehene Grenze von 0,0 ‰ für Gefahrguttransporte. Sie kritisierte auch die in dem Antrag der Fraktionen SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN vorgesehene Verteilung der Aufgaben zwischen den Wasser- und Schifffahrtsdirektionen und den Seeämtern. Kernprobleme seien die unterschiedlichen Zuständigkeiten für Sofortvollzug und Verfahren in der Hauptsache sowie der Umgang mit ausländischen Patentinhabern, bei denen man durch die Zuordnung an die ausstellende Patentbehörde im Grunde genommen dann keinen Zugriff mehr habe. Daher könne sie, trotz einer Übereinstimmung bei den Zielen, den Weg der hier besprochen werden solle, nicht mitgehen.

Der **Ausschuss für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen** nahm den Änderungsantrag der Fraktionen SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und der Fraktion der CDU/CSU auf Ausschussdrucksache 15(14)1624 mit den Stimmen der Fraktionen SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und der Fraktion der CDU/CSU gegen die Stimmen der Fraktion der FDP an.

Er nahm den Antrag der Fraktionen SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN auf Drucksache 15/4942 in der Fassung des Änderungsantrags auf Ausschussdrucksache 15(14)1624 mit den Stimmen der Fraktionen SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und der Fraktion der CDU/CSU gegen die Stimmen der Fraktion der FDP an.

Den Antrag der Fraktion der CDU/CSU auf Drucksache 15/4383 hat der Ausschuss für erledigt erklärt.

Den Antrag der Fraktion der FDP auf Drucksache 15/3725 lehnte der Ausschuss mit den Stimmen der Fraktionen SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und der Fraktion der CDU/CSU gegen die Stimmen der Fraktion der FDP ab.

Berlin, den 12. Mai 2005

**Eduard Oswald**  
Vorsitzender

**Annette Faße**  
Berichterstatteerin

**Wolfgang Börnsen (Bönstrup)**  
Berichterstatte



