

## „Das muss zu Konflikten führen...“

Rot-Grün will die Seeunfall-Untersuchung neu regeln – gegen Küstenländer und viele maritime Experten

Von unserem Redakteur  
Burkhard Rechner

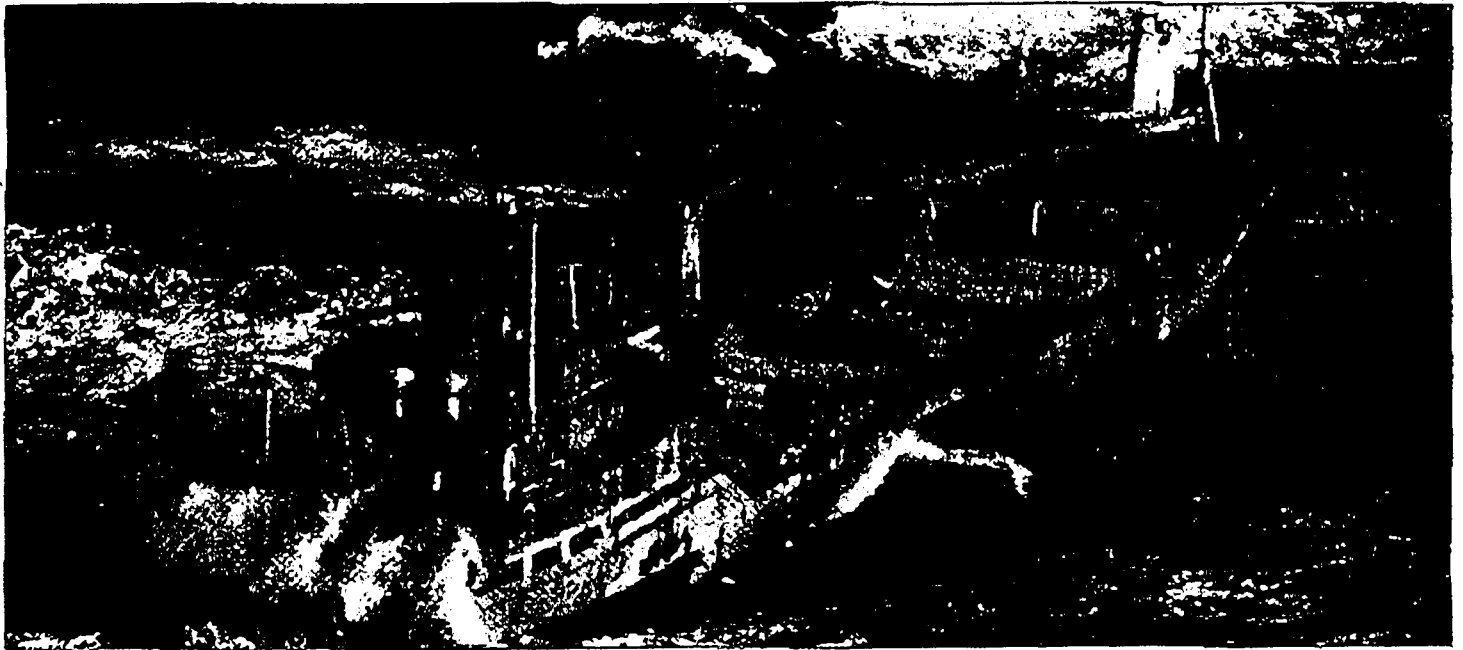
Bremen. Die Bundesregierung ist dafür, die Opposition dagegen. Ganz einfach? Nein: Beim Regierungsentwurf eines „Zweiten Seeschiffahrtsanpassungsgesetzes“, über den der Bundestag kommende Woche abschließend berät, verlaufen die gewohnten Fronten anders. Denn außer bei der Opposition grummelt es – vereinzelt, aber deutlich – auch in den Koalitionsparteien. Und außerhalb des Parlaments stehen Umweltverbände, Arbeitgeber (Reeder), Gewerkschaften und maritime Verbände als Gegner in einer Reihe, und das auch noch mit teilweise denselben Argumenten. Es geht um die Zukunft der so genannten Seeämter. Rot-Grün behauptet, die See-Unfalluntersuchung modernisieren und internationalen Normen anpassen zu wollen. Die Gegner

Bremerhaven, Hamburg, Kiel und Rostock. Die Seeämter setzen sich zusammen aus hauptberuflichen und ehrenamtlichen Fachleuten aus den Regionen, die vor allem gute Revierkenntnisse haben müssen, und wirken als unabhängige Untersuchungsausschüsse. Betroffene können gegen deren Entscheidungen Widerspruch beim Bundesoberseeamt in Hamburg einlegen oder auch dessen zweitinstanzlichen Beschluss vor dem Verwaltungsgericht Hamburg anfechten. Grundsätzlich sind Seeamts-Sprüche keine Urteile im juristischen Sinne, sondern gutachterliche Äußerungen, die aber ihrerseits für nachfolgende zivil- oder strafrechtliche Verfahren entscheidend sein können.

Besonders wichtig: Mündliche Verhandlungen vor einem Seeamt sind – bislang – grundsätzlich öffentlich. Vor allem dieser Aspekt ernt viele Gegner des aktuellen Regierungsentwurfs über Lager-Grenzen hin-

zufolge zwar nicht geschlossen, aber durch Neuordnung ihrer Aufgaben quasi beschnitten werden: Da sie kein eigenes Personal mehr haben würden, sprechen Kritiker bereits hämisch von „reinen Briefkasten-Ämtern mit einem eigenen Schild an der Tür“. Nur Kiel behält sein Seeamt, es soll künftig bundesweit für Fragen wie Patententzug zuständig sein – allerdings nicht mehr mit eigener Ermittlungsbefugnis: Die Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nordwest in Aurich, eine direkt dem Bundesverkehrsminister unterstehende Behörde, erteilt im Einzelfall entsprechende Weisungen.

Das bisherige Bundesoberseeamt in Hamburg wird umgewandelt zu einer zentralen „Bundesstelle für Seeunfall-Untersuchung“ (BSU), laut Anspruch der Koalition eine unabhängige Behörde. Kritiker melden auch hier Zweifel an, sehen in der direkten Fachaufsicht des Bundesverkehrsministers eine



Die Havarie des brennenden Holzfrachters „Pallas“ vor Amrum Ende 1998: In den Empfehlungen des „Pallas“-Untersuchungsausschusses war erstmals die Rede von einer Neuordnung der Seeunfall-Untersuchung. Aber der rot-grüne Entwurf dazu stößt an der Küste auf breite Ablehnung. Foto: ap

halten die geplante Neuordnung indes für undemokratisch und riskant

Seeämter – fälschlich oft mit klassischen Gerichten gleichgesetzt – sind zuständig für die Untersuchung von Seeunfällen. Allerdings weniger nach dem Prinzip „Schuld und Sühne“ als vielmehr im Sinne von Ursachenforschung, von Gefahrenvorsorge: Erkenntnisse aus Seeamtsverfahren werden von Politik und Verwaltung, Seerberufsgenossenschaft, Klassifikationsgesellschaften oder Forschungseinrichtungen ausgewertet, um technische oder nautische Vorschriften sowie das Ausbildungsniveau zu verbessern. Natürlich können Seeämter bei schweren Verfehlungen der Schiffsführung (wie Alkohol am Ruder) auch Patente einziehen. Aber das war immer nur ein Nebenaspekt.

Derzeit gibt es an der deutschen Küste fünf Seeämter als regionale erste Instanzen der Seeunfall-Untersuchung – in Emden,

weg: Die künftige Seeunfall-Untersuchung soll nämlich gerade dieses Prinzips beraubt werden. Abgrenzend zum jetzigen Verfahren heißt es in der amtlichen Begründung wörtlich: „Die öffentliche Verhandlung ... ist Teil einer von alters her überkommenen, staatlich geordneten, als konfrontativ verstandenen Streitkultur“, die Abschaffung dieses Prinzips hingegen sei „Teil einer modernen kooperativen Sicherheitskultur“.

Man erinnere sich: Gerade die Regierung Schröder/Fischer hat während des Kohl-Spenden-Skandals jedwede Geheimniskrämerlei vehement angeprangert – und Öffentlichkeit als wesentliches Element demokratischer Kontrolle gefordert. Dass Rot-Grün sich bei der Seeunfall-Untersuchung von diesem Prinzip so radikal verabschiedet, hat vielfach Verwunderung ausgelöst.

Die Seeämter in Emden, Bremerhaven, Hamburg und Rostock sollen dem Entwurf

Gefahr eben für die Unabhängigkeit der BSU. Zudem sei die Bundesstelle verwaltungstechnisch angesiedelt beim Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie, ebenfalls eine Behörde des Ministeriums. Auch die Tatsache, dass künftig ausschließlich Hauptamtliche mit der Untersuchung befasst sein sollen, ruft Protest hervor: Bislang galt die Struktur der Seeämter, die Kombination von Ehrenamtlichen und Beamten, als ein Stück Unabhängigkeits-Garantie. Die BSU hingegen entscheidet selbst, ob sie externen Sachverständigen hinzuzieht – in nur beratender Funktion und ohne Stimmrecht. Und schließlich: Auch die bisherigen Widerspruchsmöglichkeiten sollen abgeschafft werden, für Kritiker ein weiteres Stück Entdemokratisierung.

Für viele Fachleute schiffahrtstnahe Bereiche ist nicht nachvollziehbar, warum die Bundesregierung mit ihrer geplanten Neure-

gelung solche Eile an den Tag legt. Offiziell heißt es, man sei gemeinschaftsrechtlich, also gegenüber der EU, dazu verpflichtet. Dem widersprechen Kritiker energisch: Brüssel arbeite ohnehin am Projekt einer EU-Agentur für Schiffssicherheit, die Kriterien für ein einheitliches Seeunfall-Untersuchungsverfahren erarbeiten sollte. Prompt *empfehl* der *Verband Deutscher Reederei* (VDR) der Regierung, diese EU-Erlegung abzuwarten und bis dahin das gewohnte Seamisverfahren fortzuführen. Bei verbesserter finanzieller Ausstattung der Seeämter, so die Reeder, ließen sich deren Untersuchungsergebnisse sogar „optimieren“.

Mit den Reedern stehen, wie erwähnt, etliche andere Interessenverbände in einer Kritiker-Phalanx: Lotsenkammern, Wasserschutzpolizei, Umweltschützer wie die Aktionskonferenz Nordsee, Greenpeace oder die Schutzgemeinschaft Deutsche Nordseeküste, Seglerverbände, Nautische Vereine, Schiffingenieure, Fischereiverbände, Seerechtsanwälte, Betriebs- und Personalräte der maritimen Wirtschaft und Verwaltung – sie alle und etliche mehr haben sich deutlich gegen die Neuregelung ausgesprochen. Die fünf Küstenländer haben in einer gemeinsamen Empfehlung einen Verzicht auf die Neuregelung – bei gleichzeitiger Anpassung des bestehenden Verfahrens an internationale Normen – verlangt, die EU-einheitliche Regelung sollte abgewartet werden. Einzelne Politiker der Koalitionsparteien stützen diese Proteste: Grüne wie der Bürgerschaftsabgeordnete Manfred Schramm (Bremerhaven) oder sein niedersächsischer Landtagskollege Hans-Jürgen Klein, SPD-Bundestagsabgeordnete wie Margrit Welzel (Stade) oder Manfred Opel (Husum). Trotzdem hat die Vorlage bisher alle parlamentarischen Hürden genommen, zuletzt hat Ende Januar der Verkehrsausschuss des Bundestages mit allen Stimmen der Koalitionfraktionen zugestimmt.

Am 21. Februar soll das Parlament sich abschließend mit dem Thema befassen, der Bundesrat hat das Thema am 1. März auf der Tagesordnung. Im Juni 2001 noch hatte die Länderkammer sich in einem einstimmigen Beschluss unter anderem deutlich zu den Prinzipien Revierkenntnis, Öffentlichkeit und Widerspruchsrecht bekannt. Der Landeshafenausschuss der Bremischen Bürgerschaft will, wie Ausschussvize Jörg Kastendiek erläuterte, dass das Landesparlament sich des Themas annimmt und eine Bremer Ablehnung im Bundesrat auf den Weg bringt. So wie in Schleswig-Holstein: Die rot-grüne Koalition unter Heide Simonis wird die Vorlage am 1. März ablehnen, das hat der Kieler Landtag der Regierung in einer einstimmig verabschiedeten Resolution aufgegeben. Wie schrieb doch der Husumer Sozialdemokrat *Manfred Opel* an Staatssekretärin Angelika Mertens beim Bundesverkehrsministerium: „Was uns bedrückt, ist die Tatsache, dass offenbar sämtliche Bundesländer und insbesondere die betroffenen Küstenländer eine entgegengesetzte Position vertreten. Dies muss zu Konflikten führen, die der Bundesregierung und auch der sie tragenden Koalition schaden.“