



(Auszug)

Plenarprotokoll

39. Sitzung

Kiel, Donnerstag, 27. September 2001

Schleswig-Holsteinischer Landtag (15. WP) - 39. Sitzung - Donnerstag, 27. September 2001

2895

Rainer Steenblock [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN].....	2968
Lars Harms [SSW].....	2969
Jürgen Feddersen [CDU].....	2970
Beschluss: Überweisung an den Agrar- ausschuss.....	2971

Zweites Seeschiffahrtsanpassungsgesetz - Sicherheitsuntersuchungsgesetz (SUG).....

2971

Antrag der Fraktionen von SPD, CDU,
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und der Ab-
geordneten des SSW
Drucksache 15/1185 (neu)

Änderungsantrag der Fraktion der FDP
Drucksache 15/1208

Wilhelm-Karl Malerius [SPD]	2971
Heinz Maurus [CDU].....	2972, 2976
Joachim Behm [FDP]	2973
Rainer Steenblock [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN].....	2974
Lars Harms [SSW].....	2975
Dr. Bernd Rohwer, Minister für Wirt- schaft, Technologie und Verkehr.....	2976
Beschluss: Annahme des Antrages Druck- sache 15/1185 (neu).....	2977

Dann eröffne ich die Aussprache. Das Wort für die Fraktion der SPD hat Frau Abgeordnete Jutta Schümann.

(Widerspruch - Zurufe: Malerius!)

- Entschuldigung, Herr Abgeordneter Malerius, Sie haben für die SPD-Fraktion das Wort.

Wilhelm-Karl Malerius [SPD]:

Jutta, ich kann dir die Seefahrt ein bisschen beibringen und dann übernimmst du das beim nächsten Mal, kein Problem.

(Heiterkeit)

Herr Präsident! Sehr geehrte Damen und Herren! Die **Erhöhung der Schiffssicherheit** ist ein ständiger Prozess - national, bilateral und international. Auf jeder Ebene gibt es Handlungsbedarf. Es ist unser aller Anliegen, die Vorsorge für die Sicherheit und den Umweltschutz auf See sowie den Schutz der deutschen Küsten zu verbessern. Es steht außer Frage, dass sich Deutschland hier keine Defizite leisten darf. Die **Seeunfalluntersuchung** ist ein entscheidendes Element, nicht nur der Analyse, sondern auch der **Gefahrenvorsorge**, weil aus den Ergebnissen für die Zukunft gelernt werden soll.

(Beifall)

Vor diesem Hintergrund ist es unverständlich, dass die Bundesregierung den Gesetzentwurf zur Anpassung bestimmter Bedingungen in der Seeschifffahrt an den internationalen Standard - Zweites Seeschifffahrtsanpassungsgesetz - ohne kritische Auseinandersetzung mit den betroffenen Küstenländern oder den um die Sicherheit an der Küste besorgten Schifffahrts- und Umweltverbänden durchsetzen will.

Kern des vorgelegten Gesetzentwurfs ist die **erstmalige Trennung der Ursachenfeststellung** eines Unfalls von der Untersuchung **individueller Fehler** und dem Patentenzug. Die von der Bundesregierung vorgetragene Begründung über die Notwendigkeit der grundsätzlichen Abkehr vom bestehenden System der Seeunfalluntersuchung ist objektiv falsch und weder aus dem IMO-Code noch der entsprechenden EU-Richtlinie zu ersehen. Der **IMO-Code** von 1997 beziehungsweise die Richtlinie 1999/35 EG des Rates vom 29. April 1999 verlangen keine Trennung von Ursachenermittlung und der Feststellung eines Fehlverhaltens. Im Gegenteil, in Abschnitt 4 der IMO-Empfehlung ist auch das Feststellen von Fehlverhalten technischer und menschlicher Sachverhalte ausdrücklich enthalten.

Die Feststellung fehlerhaften Verhaltens ist bei einer konsequenten Unfallanalyse in zirka 80 % aller

Zweites Seeschifffahrtsanpassungsgesetz - Sicherheitsuntersuchungsgesetz (SUG)

Antrag der Fraktionen von SPD, CDU, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und der Abgeordneten des SSW
Drucksache 15/1185 (neu)

Änderungsantrag der Fraktion der FDP
Drucksache 15/1208

(Unruhe)

Meine sehr verehrten Damen und Herren, es ist fünf nach halb sechs. Ich weiß, dass das eine anstrengende und teilweise auch sehr unterhaltsame Sitzung war, trotzdem sollten wir noch bis zum Schluss, bis 18:00 Uhr, die notwendige Aufmerksamkeit für die zu behandelnden Punkte aufbringen.

Wird das Wort zur Begründung des gemeinsamen Antrages von SPD, CDU, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und der Abgeordneten des SSW gewünscht? - Das ist nicht der Fall.

(Wilhelm-Karl Malerius)

Seeunfälle unvermeidbar, eben weil 90 % der Unfälle auf menschliches Versagen zurückzuführen sind. Der Seeunfall „Lucky Fortune“ war dafür ein typisches Beispiel. Der anfängliche Verdacht eines technischen Mangels am Regler stellte sich in der Seeamtsverhandlung als fehlerhafte Bedienung der Reglertechnik durch das Personal heraus.

Mit dem Regierungsentwurf erfolgen zukünftig drei unterschiedliche Verfahren. Die **Bundesstelle** ist ausschließlich in der Ursachenermittlung tätig, die **Wasserschutzpolizei** in Bezug auf Strafverfolgung und Ursachenermittlung und die **Seeämter** hinsichtlich der Prüfung der Patententziehung und Ursachenermittlung. In der Praxis wird es zwangsläufig zu Kollisionen kommen. Die Wasserschutzpolizei muss zur Sicherung des Strafverfahrens gegebenenfalls Maßnahmen der Bundesstelle unterbinden. Dies kann zur Verzögerung des Aufhebens eines Auslaufverbotes mit möglichen Schadenersatzansprüchen an das Land oder den Bund kommen.

Im Gegensatz zum Regierungsentwurf gewährleistet das bestehende System die einheitliche Ermittlung beziehungsweise Untersuchung durch die Wasserschutzpolizei, Seeämter und Staatsanwaltschaften, die nach rechtsstaatlichen Grundsätzen handeln, aber unterschiedlichen Ressorts angehören.

Die Öffentlichkeit soll in Zukunft von dem Verfahren ausgeschlossen werden. Die Öffentlichkeit will nicht nur die Ergebnisse zur Kenntnis nehmen. Sie hat auch ein Interesse daran zu verfolgen, wie diese Ergebnisse zustande kommen.

(Beifall bei FDP und SSW)

Das ist besonders bei der Seeamtsverhandlung im Fall „Pallas“ in Cuxhaven deutlich geworden. Das **Widerspruchverfahren** soll nach dem neuen Gesetzentwurf abgeschafft werden. Dadurch wird den Betroffenen jede Möglichkeit genommen, sich gegen zweifelhafte Unfallanalysen zur Wehr zu setzen.

Die **Eilbedürftigkeit** dieses Gesetzentwurfs wird von der Bundesregierung mit dem Hinweis auf die **EG-Richtlinie** über ein System verbindlicher Überprüfungen im Hinblick auf den sicheren Betrieb von Ro-Ro-Fahrgastschiffen und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen im Linienverkehr begründet. Diese Richtlinie verlangt von den EG-Staaten nicht die komplette Veränderung ihres nationalen Seeunfalluntersuchungsgesetzes. Im Rahmen der jeweiligen Rechtsordnung sollen die Mitgliedsstaaten einen Rechtsstatus schaffen, der anderen Staaten, die ein begründetes Interesse an der Aufklärung des Seeunfalls haben, eine Beteiligung am Verfahren ermöglicht. Ob überhaupt ein förmliches Gesetz erforderlich ist, um einen solchen

Rechtsstatus zu schaffen, muss bezweifelt werden. Das bestehende Seeunfalluntersuchungsgesetz entspricht grundsätzlich den IMO-Empfehlungen, bedarf aber einer Modifizierung. Die IMO greift nicht in national- und rechtsstaatliche Verfahrensgrundsätze beziehungsweise Organisationsstrukturen ein. Dies würde jeder Nationalstaat im Grundsatz strikt ablehnen.

Alle Küstenländer, Hafenstädte und Experten sind gegen diesen vorgelegten Gesetzentwurf. Dieses hohe Haus sollte sich solidarisch zeigen. Wir beantragen Abstimmung in der Sache.

(Beifall bei SPD, CDU und SSW)

Vizepräsident Thomas Stritzl:

Für die Fraktion der CDU erteile ich Herrn Abgeordneten Heinz Maurus das Wort.

Heinz Maurus [CDU]:

Herr Präsident! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Seit der Havarie der „Pallas“ beschäftigen wir uns in diesem Haus verstärkt mit der Sicherheit auf See. Mit großer Spannung haben wir die Empfehlungen der unabhängigen Expertenkommission zur Havarie zur „Pallas“ erwartet. Wir haben das mit der Hoffnung verbunden, ein verbessertes **Sicherheitskonzept** für Ost- und Nordsee mit konkreten Maßnahmen zu erhalten. Gegenwärtig hat es den Anschein, als wenn tatsächlich keine wirkungsvollen Schritte für ein Schutzkonzept unternommen werden, obwohl in verschiedenen Konferenzen ihre Notwendigkeit immer wieder eingefordert wird. Dies erfüllt uns mit großer Sorge.

Sicherheitsrelevante Forderungen - wie zum Beispiel die dringend notwendige dauerhafte Stationierung eines leistungsfähigen Sicherheitsschleppers oder die Schaffung einer effizienten Küstenwachstruktur - werden bislang nur halbherzig oder gar nicht umgesetzt. Darüber lassen auch nicht die da oder dort - wie in der Kadetrinne - eingeleiteten ersten Schritte hinwegtäuschen. Von daher ist es für uns unverständlich, dass sich das Bundesverkehrsministerium als Konsequenz aus dem „Pallas“-Unfall vordringlich auf ein neues **Seeunfalluntersuchungsgesetz** konzentriert, statt auf die zentralen Sicherheitsbedürfnisse einzugehen. Ich kann hier nur dem Kollegen Wolfgang Börnsen zustimmen, der im Deutschen Bundestag erklärt hat:

„Wenn die Bundesregierung schon keine wirksame Unfallprävention betreibt, muss sie wenigstens die Unfalluntersuchung so organisieren, dass diese Schwäche niemand merkt.“

(Beifall bei CDU und SSW)

(Heinz Maurus)

Lieber Herr Kollege Malerius, ich danke Ihnen, dass Sie hier die Initiative ergriffen haben, die Landesregierung aufzufordern, im Bundesrat darauf zu dringen, dass das derzeitige Seeunfalluntersuchungsgesetz novelliert wird, gleichzeitig aber darauf hinzuwirken, dass dem am 27. Juni 2001 vorgelegten **Entwurf des Zweiten Seeschiffahrtsanpassungsgesetzes** nicht zugestimmt wird. Dieser Gesetzentwurf ist in der vorliegenden Fassung, die sie schon ausgeführt haben, absolut praxisfremd und führt nicht zu einer Verbesserung, sondern zu einer Verschlechterung des Verfahrens. Ich nenne die Gründe:

Erstens. Das **Untersuchungsverfahren** ist nicht mehr öffentlich. Das heißt, dass alle Beteiligten separat vernommen werden. Sie haben keine Kenntnis des Untersuchungsablaufs und somit nicht die Gelegenheit, der Gegenseite zu antworten und damit Widersprüchen zu begegnen.

Zweitens. Nur das **Untersuchungsergebnis** wird veröffentlicht, nicht die Aufzeichnungen sowie die einzelnen Aussagen. Die Einleitung vorbeugender Maßnahmen und eine damit verbundene Verbesserung der Sicherheit auf See wird erschwert.

Drittens. Die Zweistufigkeit des Verfahrens wird aufgegeben. Damit entfällt die Möglichkeit, das Untersuchungsergebnis von einer weiteren Instanz überprüfen zu lassen. Ein in jedem anderen rechtsstaatlichen Verfahren eingeräumtes **Widerspruchsrecht** entfällt.

Viertens. Es kann zu **Interessenkollisionen** innerhalb einer Behörde kommen. Die Fachaufsicht über die Seeämter im Bundesverkehrsministerium sollte so geregelt werden, dass nicht mehr ein Fachreferat gleichzeitig die Fachaufsicht für die Schiffsdezernate in den Wasser- und Schifffahrtsdirektionen und die Seeämter ausübt. Das ist mit dem Gedanken unabhängiger Seeämter nicht zu vereinbaren.

Fünftens. Die Anlehnung von Seeunfalluntersuchungen an Flugunfalluntersuchungen ist verfehlt. Eine Anpassung der Seeunfalluntersuchung an die Vorschriften des Flugunfalluntersuchungsgesetzes trägt in keiner Weise der Unterschiedlichkeit von **Schiffsunfällen** und **Flugunfällen** Rechnung.

Man könnte jetzt noch auf die Besetzungen eingehen und viele weitere Punkte aufzählen. Dafür aber fehlt die Zeit. Lassen Sie mich abschließend feststellen: Die internationale Zusammenarbeit ist selbstverständlich verbesserungsfähig und eine Novellierung der gesetzlichen Grundlagen ist angebracht. Dies heißt nicht, dass gleich das gesamte bewährte System geändert werden müsste. Es wäre sicherlich auch möglich, die bestehenden Regelungen des § 24 a SeeUG auf die Seeämter zu übertragen.

Darüber hinaus sollte der **IMO-Code** für die Untersuchung von Seeunfällen als Verfahrensregelung für internationale Untersuchungen als Zusatz des § 24 a Seeunfallgesetz eingeführt werden. Dieser Zusatz sollte allerdings nur für andere interessierte Flaggenstaaten gelten, die ihrerseits ebenfalls eine verbindliche Möglichkeit zur gemeinsamen Untersuchung nach dem IMO-Code geregelt haben. Vielleicht könnte man das auch über eine Durchführungsverordnung regeln und sicherstellen.

Ich hoffe, dass es uns gelingt, mit unserem gemeinsamen Antrag über den Bundesrat eine bedarfsgerechte und praktikable Lösung zu erreichen, die den Bedürfnissen tatsächlich gerecht wird.

(Beifall im ganzen Haus)

Vizepräsident Thomas Stritzl:

Für die FDP-Fraktion erteile ich Herrn Abgeordneten Joachim Behm das Wort.

Joachim Behm [FDP]:

Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Die FDP-Fraktion begrüßt die im uns hier vorliegenden Antrag aufgestellte Aufforderung an die Landesregierung, dem **Zweiten Seeschiffahrtsanpassungsgesetz** im Bundesrat nicht zuzustimmen. Die Aufforderung stellt klar, dass der von der Bundesregierung vorgelegte Gesetzentwurf verfehlt ist. Er ist so verfehlt, dass man gleich ein Gesetz mit dem Inhalt verabschieden könnte, dass Schiffsunfälle zukünftig verboten werden.

Würde nämlich der von der Bundesregierung vorgelegte Entwurf durchstehen, dann wäre in Zukunft das **Untersuchungsverfahren** nach Schiffsunfällen nicht mehr öffentlich. Lediglich das **Untersuchungsergebnis** würde veröffentlicht werden. Das **Widerspruchsverfahren** würde abgeschafft und somit die Zweistufigkeit des Untersuchungsverfahrens nicht mehr gewährleistet.

Das bisherige Verfahren der Einbindung der ehrenamtlichen Beisitzer soll abgeschafft werden, was zur Folge hätte, dass beim Untersuchungsverfahren erheblicher Sachverstand fehlen würde. So ist es dann auch nicht verwunderlich, dass sich erheblicher Protest gegen den Gesetzentwurf der Bundesregierung - und zwar von sachverständiger Stelle - breit machte. Allen voran sprach sich der Verband deutscher Schiffsingenieure vehement gegen die geplanten Regelungen aus.

Wir haben dieser Kritik nichts hinzuzufügen. Daher ist der vorliegende Antrag in seiner Intention absolut richtig. Wir wurden von dem Kollegen Malerius gebeten, diesen Antrag mitzustellen, und hätten dies auch fast getan. Allerdings stolperten wir dann doch über

(Joachim Behm)

den ersten Spiegelstrich in der Begründung, der besagt, dass das derzeitige Seeunfalluntersuchungsgesetz grundsätzlich den IMO-Empfehlungen entspricht. Das ist schlichtweg eine falsche Aussage und wir könnten nicht etwas mit beantragen, wenn die Begründung falsch ist. Deswegen haben wir unseren Änderungsantrag gestellt. Wir beantragen, den ersten Spiegelstrich aus der Begründung zu streichen.

Ich werde ihnen kurz erläutern, warum das Seeunfalluntersuchungsgesetz nicht grundsätzlich den IMO-Empfehlungen entspricht. Das fängt bereits bei der Definition des Begriffs Seeunfall an und geht weiter über die Regelungen, ab wann ein Seeunfall zu untersuchen ist. Nicht jeder Seeunfall wird nämlich untersucht. Seeunfälle nach § 1 des heutigen Seeunfalluntersuchungsgesetzes werden gemäß § 2 untersucht, wenn ein öffentliches Interesse vorliegt. In Nummer 4 des Codes der International Maritime Organization für die Untersuchung von Unfällen und Vorkommnissen auf See werden verschiedene Definitionen von Seeunfällen aufgeführt.

Dabei wird zwischen einem sehr schweren Seeunfall, einem schweren Seeunfall, einem Seeunfall und einem Vorkommnis auf See differenziert. Liegt ein sehr schwerer oder ein schwerer Seeunfall vor, müssen nach den IMO-Bestimmungen zwingend Untersuchungen angestellt werden. Bei Seeunfällen und Vorkommnissen auf See wird zusätzlich ein öffentliches Interesse verlangt. Da also schon gravierende Unterschiede bei der Definition von Seeunfällen und Untersuchungspflicht zwischen dem Seeunfalluntersuchungsgesetz und den IMO-Bestimmungen herrschen, kann nicht mehr davon gesprochen werden, dass das heutige Gesetz grundsätzlich dem IMO-Code entspricht.

Dafür spricht übrigens auch die Tatsache, dass den Bund eine Klage aus Europa erwartet, weil die Bundesrepublik die europäische Richtlinie 99/35 noch nicht umgesetzt hat. Diese Richtlinie besagt, dass die Definition von Seeunfällen und Untersuchungspflicht und die Zusammenarbeit der deutschen Seeunfalluntersuchungsbehörden mit den Untersuchungsorganisationen anderer Staaten entsprechend dem IMO-Code in das nationale Recht zu implementieren ist. Dies hat die Bundesregierung bisher versäumt.

Die FDP-Fraktion im Deutschen Bundestag ist der Bundesregierung einen weiten Schritt voraus. Die Liberalen haben bereits einen Gesetzentwurf eingebracht, der sowohl die bewährten Regelungen des Seeunfalluntersuchungsgesetzes enthält und sie entsprechend den internationalen Verpflichtungen ergänzt.

Wir stellen also den Antrag, aus der Begründung zu dem gemeinsamen Antrag von SPD, CDU, BÜNDNIS

90/DIE GRÜNEN und SSW den ersten Spiegelstrich zu streichen. Ansonsten stimmen auch wir diesem Antrag zu.

(Beifall bei FDP und CDU)

Vizepräsident Thomas Stritzl:

Das Wort für die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN hat jetzt Herr Abgeordneter Rainer Steenblock.

Rainer Steenblock [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]:

Herr Präsident! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Vielleicht sollten wir uns, was das Verfahren angeht, einmal darauf verständigen, ob wir Begründungen mitbeschließen oder nicht. Normalerweise beschließen wir nur Anträge und die Begründungen werden in der Regel mündlich gegeben. Deshalb würde ich es vom Verfahren her für ausgesprochen gut halten, wenn wir nur den Antrag beschließen würden, zumal wir uns da alle einig sind.

(Beifall bei CDU, FDP und SSW)

Da wir uns im Wesentlichen auch hinsichtlich der Begründung einig sind, will ich nur noch zwei Sachen darstellen.

Ich bin bei diesem Themenkomplex ja nicht so ganz unbefangen und habe in diesem Bereich Erfahrungen gemacht. Zu dem, was Herr Maurus hier zu Recht angemahnt hat, will ich sagen: Wir sind uns darin einig, dass Maßnahmen auf Bundesebene nicht in der Geschwindigkeit umgesetzt werden, wie wir es aufgrund unserer Erfahrungen hier in Norddeutschland gern hätten. Da sollten wir gemeinsam weiter Druck machen. Auch das, was Sie zum Thema Schlepper gesagt haben, ist richtig. Ich habe mit großer Sorge zur Kenntnis genommen, dass die niedersächsische Landesregierung wieder gesagt hat, die beiden Mehrzweckschiffe ersetzen eigentlich einen Hochseeschlepper. Ich halte das für völlig falsch. Wir brauchen eine dauerhafte Sicherung von Hochseeschlepperkapazitäten.

(Beifall im ganzen Haus)

Mich ärgert an diesem Gesetzentwurf ganz besonders - dies halte ich auch aufgrund meiner Erfahrung für völlig falsch -, dass die Beteiligung der **Öffentlichkeit** in diesen Verfahren abgeschafft wird und auch Experten ausgeschlossen werden. Ich halte es für völlig falsch, die Beteiligungsmöglichkeiten an solchen Stellen einzuschränken. Nicht akzeptieren kann ich vor allem die Begründung, die die Bundesregierung - auch wenn es meine Bundesregierung ist - dazu gegeben hat, nämlich dass öffentliche Verhandlungen die Unabhängigkeit der Untersuchungsbehörden gefährden

(Rainder Steenblock)

würden. Man muss sich einmal vorstellen, welche Konsequenzen das zum Beispiel für parlamentarische Untersuchungsausschüsse hätte. Die Begründung, dass die Untersuchungsbehörden durch den Einfluss der Öffentlichkeit in ihrer Unabhängigkeit gefährdet werden könnten, widerspricht meinem demokratischen Verständnis zutiefst.

(Beifall im ganzen Haus)

Gerade in den Fragen, die einen hohen Grad an öffentlicher Aufmerksamkeit haben, brauchen wir transparente Verfahren, Verwaltungsverfahren, durch die den Bürgerinnen und Bürgern Vertrauen und das Gefühl gegeben wird, dass sie ernst genommen werden. Nicht alles, was die Bürgerinnen und Bürger sagen, ist in Ordnung. Darum geht es hier auch nicht. Durch die Möglichkeit, solche Verfahren im Ablauf zu begleiten, wird erst das Verständnis dafür geschaffen, was dort passiert, und verhindert, dass man nur das Ergebnis kennt, das am Ende dabei herauskommt. Darüber besteht also großer Konsens.

Was die anderen Punkte angeht, etwa die Abschaffung von **Widerspruchsverfahren**, so führt dies in der Tendenz letztlich zu einem Abbau von rechtsstaatlichen Strukturen an einer hochsensiblen Stelle. Deshalb sollten wir als Küstenland ganz entschieden sagen: So geht es nicht. Ich glaube, die Anhörung in Berlin bietet, da unsere Kritik von anderen geteilt wird, eine gute Möglichkeit, die Bundesregierung in eine andere Richtung zu lenken. Darum sollten wir uns gemeinsam bemühen.

(Beifall im ganzen Haus)

Vizepräsident Thomas Stritzl:

Ich bedanke mich für den Beitrag.

Da wir etwas über 18 Uhr tagen werden, möchte ich für den Fall, dass jemand schon vor Ende der Sitzung gehen muss, weil er andere Termine hat, kurz sagen, welche Tagesordnungspunkte wir am morgigen Vormittag behandeln werden. Die Parlamentarischen Geschäftsführer haben sich auf folgende Reihenfolge verständigt: Tagesordnungspunkt 23 verbunden mit Tagesordnungspunkt 49, Tagesordnungspunkt 26, Tagesordnungspunkt 27, Tagesordnungspunkt 30 und Tagesordnungspunkt 24. Es folgt dann der Tagesordnungspunkt 33, für den keine Aussprache vorgesehen ist. Sofern noch Zeit zur Verfügung steht, wird Tagesordnungspunkt 34 noch vor der Mittagspause behandelt werden.

(Dr. Ekkehard Klug [FDP]: Tagesordnungspunkt 24 muss vor Tagesordnungspunkt 26 behandelt werden!)

- Das ist die dem Präsidium bekannte Reihenfolge. Für den Fall, dass es morgen noch zu anderen Absprachen zwischen den Geschäftsführern kommt, bittet das Präsidium rechtzeitig um Mitteilung.

Wir fahren in der Beratung fort. Ich erteile für den SSW dem Abgeordneten Lars Harms das Wort.

Lars Harms [SSW]:

Herr Präsident! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Wer die Entwicklung zum **Zweiten Seeschiff-fahrtsanpassungsgesetz** verfolgt hat, weiß, dass der Gesetzentwurf der Bundesregierung nicht überall Zustimmung gefunden hat. Aber - da sind sich meines Erachtens Bundesregierung und Bundesrat einig - das derzeitige Seesicherheitsuntersuchungsgesetz muss geändert werden, da der **IMO-Code** von 1997 und die vorhin schon erwähnte EU-Richtlinie eine Aktualisierung notwendig machen.

Was viele Probleme bei der Novellierung aufwirft, ist die Frage, wie das Gesetz letztendlich umgesetzt werden soll. Zwischen dem Gesetzentwurf der Bundesregierung und den Wünschen des Bundesrates bestehen derzeit noch erhebliche Unterschiede.

Um die Verwirrung perfekt zu machen, hat auch die FDP-Bundestagsfraktion noch einen Gesetzentwurf in den Ring geworfen. In diesem Zusammenhang ist es jedoch zu begrüßen, dass der FDP-Bundestagsabgeordnete Goldmann eine **Expertenanhörung** gefordert hat, um die Mängel des **Entwurfs der Bundesregierung** aufzudecken.

(Beifall bei der FDP)

Ich gehe davon aus, dass eine solche Expertenanhörung die Kritik des Bundesrates teilen wird.

Jeder, der die Problematik der Seeschifffahrt kennt, weiß, dass ein wichtiges Element für die Sicherheit des Schiffsverkehrs die Nähe zum Schiffsrevier ist. Gleiches gilt natürlich auch für die Untersuchungen von Seeunfällen. Je näher man am Geschehen ist und je besser man die Verhältnisse vor Ort kennt, desto besser kann man sich im Falle eines Unfalls ein Bild vom Geschehen machen und ermitteln.

Gerade aus diesem Grund ist es unverständlich, dass die **Unfalluntersuchung** zentralisiert werden soll und die Möglichkeiten zur Untersuchung für die Wasserschutzpolizei eingeschränkt werden sollen. Es ist überaus wichtig, dass gerade die, die entsprechende Ortskenntnisse haben, ein Untersuchungsverfahren einleiten können. Da die Seeämter vor Ort und die Wasserschutzpolizei über diese Kenntnisse verfügen, müssen ihnen Möglichkeiten eingeräumt werden, Untersuchungen einzuleiten. Darüber hinaus bin ich mir

(Lars Harms)

sicher, dass so auch die Wahrnehmung der Interessen aller Beteiligten besser gewährleistet wäre als bei einer zentralen Stelle, die über eine geringere Orts- und Revierkenntnis verfügt.

Ähnliches gilt auch für den Rückgriff auf **Sachverständige**. Die Bundesregierung möchte zwar auf dem Papier die Kenntnisse und den Sachverstand von sachverständigen Bürgern an der Küste mit einbeziehen, hat hierfür aber nur vage Formulierungen parat. Der Wunsch des Bundesrates und damit der norddeutschen Küstenländer ist es, festzulegen, dass die Aufnahme von Sachverständigen mit revierspezifischen Kenntnissen in die Untersuchungskommission sichergestellt werden muss. Wir wollen also die Sicherheit haben, dass Sachverstand von der Küste in den Untersuchungsgremien fest verankert wird. Ich glaube, dass dies für die jeweiligen Verfahren sehr hilfreich sein kann.

Des Weiteren muss natürlich sichergestellt werden, dass das Seeunfalluntersuchungsverfahren öffentlich ist. Es gibt ein erhebliches öffentliches Interesse an diesen Verfahren und es gibt keinen triftigen Grund, solche Verfahren von vornherein unter Ausschluss der **Öffentlichkeit** durchzuführen. Wie wichtig die Beteiligung der Öffentlichkeit ist, hat die Havarie der „Pallas“ in Schleswig-Holstein sehr deutlich gezeigt.

Auch gehört es zu einem normalen Verfahren, dass **Widerspruchsrechte** gegen eine Entscheidung möglich sein müssen. Diese Widerspruchsmöglichkeiten wären nach dem Vorschlag der Bundesregierung so nicht mehr gegeben. Das kann nicht angehen.

So gesehen muss man sagen, dass die Vorschläge der Bundesregierung eindeutig einen Schritt zurück darstellen und wir als Nordlichter einmal mehr für Erleuchtung auf den Fluren der Bundesregierung sorgen müssen.

Daher möchte ich mich auch noch einmal ganz herzlich für die Initiative des Abgeordneten Malerius bedanken.

(Beifall im ganzen Haus)

Vizepräsident Thomas Stritzl:

Das Wort für die Landesregierung erteile ich dem Wirtschaftsminister, Herrn Professor Bernd Rohwer.

Dr. Bernd Rohwer, Minister für Wirtschaft, Technologie und Verkehr:

Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Das meiste ist gesagt worden; es muss nicht alles doppelt gesagt werden. Ich werde mich auf wenige Anmerkungen beschränken.

Es ist richtig, dass das **internationale Seesicherheits-system** neue Anpassungen erforderlich macht. Deswegen ist es richtig, dass die Bundesregierung einen Vorschlag macht.

(Unruhe - Glocke des Präsidenten)

Womit wir überhaupt nicht leben können, sind einige Regelungen, die wir auch mit Ihrer Unterstützung korrigieren wollen. Insbesondere ist das die **Einschränkung der Untersuchungen**. Nach den Vorstellungen des Bundes sollen ja nur noch solche Unfälle amtlich untersucht werden, die voraussichtlich für eine Fortentwicklung der Sicherheitsvorschriften von Belang sind. Das ist nicht akzeptabel. Hierzu habe ich auch hier einheitliche Meinung festgestellt.

Ebenfalls lehnen wir eine Abschaffung der **Öffentlichkeit** bei den Untersuchungen ab. Gerade die Transparenz des Verfahrens über bis zu zwei Instanzen hat ja zu einer Akzeptanz der Ergebnisse geführt, was dann eine rasche Regelung der zivilrechtlichen Ansprüche mit ermöglicht hat. Wir streben deswegen gemeinsam mit den anderen Küstenländern an, dass weiterhin öffentlich untersucht wird und nicht im stillen Kämmerlein.

Wir haben - das wissen Sie - die Argumente und Vorstellungen in das **Gesetzgebungsverfahren** im Bundesrat eingebracht. Wir haben immerhin erreicht, dass der Bundestagsausschuss für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen hierzu demnächst eine formelle **Anhörung** durchführt. Ich bin zuversichtlich, dass es uns gemeinsam gelingt - auch mit dem Rückenwind des heutigen Antrages -, dafür zu sorgen, dass diese Korrekturen noch vorgenommen werden können, und bedanke mich für Ihre Unterstützung.

(Beifall im ganzen Haus)

Vizepräsident Thomas Stritzl:

Weitere Wortmeldungen liegen nicht vor.

Damit treten wir in die Abstimmung ein. Es ist Abstimmung in der Sache beantragt worden. Ich lasse zuerst über den Änderungsantrag der Fraktion der FDP abstimmen.

(Wortmeldung des Abgeordneten Heinz Maurus [CDU])

- Zur Geschäftsordnung, Herr Abgeordneter Maurus!

Heinz Maurus [CDU]:

Herr Präsident! Ich möchte empfehlen, dass wir auf den Vorschlag des Kollegen Steenblock eingehen. Der Änderungsantrag bezieht sich in seinen Ausführungen auf die Begründung. Die Begründung ist nicht Gegen-

(Heinz Maurus)

stand des Antrages. Wenn der Antragsteller seinen Änderungsantrag für erledigt erklärte, könnte über den Antrag so abgestimmt werden.

(Beifall der Abgeordneten Frauke Tengler [CDU] - Holger Astrup [SPD]: Das ist eine gute Idee!)

Vizepräsident Thomas Stritzl:

Ich stelle fest, dass der Änderungsantrag der Fraktion der FDP, Drucksache 15/1208, für erledigt erklärt wird. Damit liegt uns nur noch ein Antrag vor, und zwar der gemeinsame Antrag der Fraktionen von SPD, CDU, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und der Abgeordneten des SSW bei nunmehrigem Beitritt der FDP;

es ist jetzt ein gemeinsamer Antrag aller Fraktionen. Wer dem seine Zustimmung geben will, den bitte ich in der Sache um seine Stimme. - Gegenstimmen? - Stimmenthaltungen? - Damit ist dieser Antrag Drucksache 15/1185 (neu) vom Haus einstimmig angenommen worden.

Das ist ein versöhnlicher Ausklang des heutigen Sitzungstages. Ich wünsche allen einen guten Nachhauseweg, eine gesunde Wiederkehr. Morgen geht es um 10 Uhr weiter.

Die Sitzung ist geschlossen.

Schluss: 18:05 Uhr