



# Schutzgemeinschaft Deutsche Nordseeküste e. V.

Vorsitzer

Bundesminister  
für Verkehr, Bau und Wohnungswesen  
Herrn Reinhard Klimmt  
Krausenstr. 17

Husum, August 2000

10117 Berlin

Betr.: Neuordnung der Seeunfalluntersuchung gemäß Empfehlung Nr. 24 des Berichtes der Grob-ecker-Kommission

Sehr geehrter Herr Minister!

Als nationaler Dachverband an der deutschen Nordseeküste, in dem Landkreise, Städte und Gemeinden, Vereine und Verbände seit über 26 Jahren organisiert sind, wenden wir uns heute an Sie, um auf eine äußerst ärgerliche Angelegenheit hinzuweisen mit der Bitte, von Ihrer Weisungskompetenz Gebrauch zu machen.

Anlässlich verschiedener Pressemeldungen in der vergangenen Woche über die Neuordnung der Seeämter sind Einzelheiten über den Gesetzentwurf zum neuen Seesicherheits-Untersuchungs-Gesetz bekannt geworden. Der Inhalt dieses Referentenentwurfes zeigt, dass eine grundlegende Veränderung des bestehenden Seeunfall-Untersuchungs-Systems geplant ist. Dabei fällt auf, dass den Seeämtern die Aufgabe der Seeunfalluntersuchung vollständig entzogen werden soll und künftig durch eine Zentrale Bundesstelle in Hamburg wahrgenommen werden soll. Das System der Einbindung von ehrenamtlichen Beisitzern in die Entscheidungsfindung wird aufgegeben, und auf die Vorermittlungen der Wasserschutzpolizeien soll künftig verzichtet werden.

Das geplante Konzept erzeugt bei der Schutzgemeinschaft Deutsche Nordseeküste (SDN) erhebliche Bedenken, so dass eine vertiefende Diskussion über die geplante Neuregelung dringend erforderlich ist. Die Analyse von Seeunfällen und die Auswertung der Ergebnisse berührt die Interessen der Schifffahrtskreise und Umweltverbände gleichermaßen, wie der Fall "Pallas" und andere Schiffsunglücke gezeigt haben. Die Seeunfalluntersuchung ist ein entscheidendes Element nicht nur der Analyse sondern auch der Gefahrenvorsorge, weil aus den Ergebnissen für die Zukunft gelernt werden soll. Vor diesem Hintergrund erscheint es uns unverständlich, dass das Bundesverkehrsministerium eine grundlegende Änderung offensichtlich ohne kritische Auseinandersetzung mit den betroffenen Küstenlän-

dem oder den um die Sicherheit an der Küste besorgten Schifffahrts- und Umweltverbänden durchsetzen will. Die Tendenz weitgehend ohne vertiefte Abstimmung mit den Betroffenen wird schon daran deutlich, dass der Gesetzentwurf in der Haupturlaubszeit Ende Juli an die einschlägigen Behörden und Küstenländer mit einer Fristsetzung zum 5. September zur Stellungnahme verschickt wurde. Das kann kein Zufall sein. Die Eilbedürftigkeit wird mit dem Hinweis auf eine EG-Richtlinie (Richtlinie 1999/35/EG des Rates vom 29. April 1999 über ein System verbindlicher Überprüfungen im Hinblick auf den sicheren Betrieb von Ro-Ro-Fahrgastschiffen und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen im Linienverkehr) begründet, die bis zum Jahresende in nationales Recht umgesetzt werden soll. Man muss kein Jurist sein, um zu erkennen, dass die einschlägige Vorschrift in Artikel 12 dieser EG-Richtlinie nicht von den EG-Staaten die komplette Veränderung ihrer nationalen Seeunfall-Untersuchungs-Gesetze verlangt, sondern lediglich auf den Einzelfall für Unfälle mit Ro-Ro-Fahrgastschiffen und Fahrgasthochgeschwindigkeitsfahrzeuge abstellt. Im Rahmen der jeweiligen Rechtsordnung sollen die Mitgliedstaaten einen Rechtsstatus schaffen, der anderen Staaten, die ein begründetes Interesse an der Aufklärung des Seeunfalles haben, eine Beteiligung am Verfahren ermöglicht. Ob überhaupt ein förmliches Gesetz erforderlich ist, einen solchen "Rechtsstatus" zu schaffen, wird von der SDN bezweifelt. Die EG-Richtlinie verlangt das jedenfalls nicht. Sollte dies aber wirklich notwendig sein, so mag dies durch eine entsprechende Ergänzungsregelung im Seeunfalluntersuchungsrecht geregelt werden. Ein Zwang zur vollständigen Veränderung des gesamten Verfahrens ist damit jedenfalls nicht verbunden.

Die Empfehlung Nr. 24 der Grobecker-Kommission nimmt Bezug auf diese EG-Richtlinie und fordert deshalb eine "unverzügliche" Anpassung an den "internationalen Standard" und die Regeln des Flugunfall-Untersuchungsgesetzes. Weder die Empfehlung noch die einschlägigen Begründungen dazu im Grobecker-Bericht lassen erkennen, dass sich diese Expertenkommission mit dem in der Welt vorherrschenden internationalen Standard oder den Regelungen des Flugunfall-Untersuchungsgesetzes ernsthaft auseinandergesetzt hat. Ob die Abhandlung dieses Themas wirklich von Expertensachverstand geprägt war, darf deshalb bezweifelt werden.

Zu den Bedenken ist von der SDN im einzelnen folgendes anzumerken:

1. Durch die geplante Zentralisierung in Hamburg geht der unmittelbare Bezug vor Ort zu den Schiffsrevieren verloren. Eine schnelle Ermittlung vor Ort, wie sie bislang durch die zuständigen Wasserschutzpolizeien und die Seeämter gewährleistet wurde, wird dadurch erheblich erschwert oder geht gänzlich verloren. Gerade in den Schiffsrevieren ist aber die Unfallhäufigkeit am größten. Dem Vernehmen nach soll dies künftig von den zuständigen Mitarbeitern in einer Personalstärke von 11 Mitarbeitern (inklusive Schreibkräften) gewährleistet werden. Es liegt auf der Hand, dass eine umfassende Vor-Ort-Präsenz, wie sie durch die dezentralen Seeämter und die Wasserschutzpolizeien gewährleistet wird, künftig nicht mehr möglich sein wird.
2. Durch die Einbindung der ehrenamtlichen Beisitzer, die alle mit gleichem Stimmrecht ausgestattet sind, wurde bislang gewährleistet, dass sich nautischer und technischer Sachverstand nicht ausschließlich aus Behördenvertretern rekrutiert. Durch die ständige Erneuerung der Listen der ehrenamtlichen Beisitzer wächst nicht nur kontinuierlich aufgefrischter Sachverstand aus den Schifffahrt und Technik nach, sondern wird zugleich sichergestellt, dass die Akzeptanz der Untersuchungsergebnisse, insbesondere in solchen Fällen, in denen die Behörden selbst auf dem Prüfstand stehen, in der Öffentlichkeit erreicht wird. Das neue Konzept sieht offenbar ein geschlossenes Behördensystem vor, in dem grundsätzlich nur noch die Mitarbeiter der Behörde die Unfallergebnisse analysieren. Nur in Fällen von "besonderer Bedeutung und Schwere" ist eine Kammerentscheidung mit externen Fachleuten möglich. Wann ein Unfall eine "besondere Bedeutung und Schwere" hat, entscheiden die Behördenvertreter.
3. Das Widerspruchsverfahren soll nach dem neuen Gesetzentwurf abgeschafft werden. Dadurch wird den Betroffenen jede Möglichkeit genommen, sich gegen zweifelhafte Unfallanalysen zur Wehr zu setzen. Kommt die neue Untersuchungsbehörde zum Beispiel zu dem Ergebnis, dass die Hauptsache das Verhalten des Kapitäns war, liegen aber die wahren Ursachen in einer mangelhaft durchgeführten Ausbaggerung der Fahrwasserwege, und damit die Hauptverantwortung im Geschäftsbe-

reich des Bundesverkehrsministers, so muss sich der Kapitän das später veröffentlichte Ergebnis gefallen lassen, ohne dass er sich dagegen vor einer neuen Fachkommission ( Bundesoberseeamt ) wehren kann. Es ist unstrittig notwendig, dass Untersuchungsergebnisse veröffentlicht werden – das ist auch nach dem jetzigen System so geregelt -, aber dann ist es ein Gebot der Fairness, dass die Betroffenen die Behördenentscheidung überprüfen lassen können. Ein direkter Weg zu den Verwaltungsgerichten ist offenbar nicht vorgesehen. Selbst wenn eine Klagemöglichkeit besteht, so muss man sich fragen, ob es sinnvoll ist, die Betroffenen gleich zur gerichtlichen Klage zu zwingen. In der Öffentlichkeit werden schon seit längerem Diskussionen geführt, die Gerichte neu zu strukturieren und vor Überlastung zu schützen. Deshalb müssten eigentlich auch die Justizressorts der Länder der geplanten Neuregelung kritisch gegenüberstehen.

4. Die Öffentlichkeit wird von dem Verfahren in Zukunft vollständig ausgeschlossen. Dies steht im Widerspruch zu der vom Bundesverkehrsminister in seiner Entwurfsbegründung propagierten "Bürgerorientierung". Die Öffentlichkeit will nicht nur die Ergebnisse zur Kenntnis nehmen, sondern sie hat auch ein Interesse daran, zu verfolgen, wie diese Ergebnisse zustande kommen. Das ist besonders bei der Seeamtsverhandlung im Fall "Pallas" in Cuxhaven deutlich geworden. Das neue System setzt sich dem Verdacht aus, unbequeme Kritik am Verfahrensablauf von vornherein ausschließen zu wollen.
5. Fragwürdig ist auch die Übernahme der Regelung in § 26 Abs. 4 FLUUG, wonach künftig auch personenbezogene Daten an Flaggenstaaten übermittelt werden können, die keinen angemessenen Datenschutz gewährleisten sofern dies zur Verhütung von Unfällen erforderlich ist. Einerseits möchte der Bundesverkehrsminister mit seinem Gesetz mehr Anonymität und Schutz der Betroffenen erreichen (vgl. Entwurfsbegründung: "Sündenbocksyndrom"), andererseits setzt er die Betroffenen einer unkalkulierbaren Gefahr aus. Denn niemand weiß, wie im Ausland mit diesen Daten umgegangen wird und welche Konsequenzen es für den Kapitän hat, wenn er bei seiner nächsten Reise im Hoheitsbereich eines solchen Staates vor Anker geht.
6. Künftig gehören der Leitungsebene des Mitarbeiterstabes offenbar keine Juristen mehr an. Bei der Komplexität des gesamten nationalen und internationalen Rechts, dass die Seeunfalluntersuchung künftig noch stärker beherrschen soll, muss bezweifelt werden, ob das eine sachgerechte Entwicklung ist.

Abschließend ist festzuhalten, dass die geplante Neuregelung die Interessen der um die Sicherheit bemühten Schifffahrts- und Umweltkreise und der Küstenländer erheblich berührt. Deshalb darf es nicht zugelassen werden, dass diese Angelegenheit quasi im "Schnellverfahren" durchgesetzt wird, ohne den Sachverstand der Küste ernsthaft einzubinden. Es ist auffällig, dass sich das Bundesverkehrsministerium bei der Umsetzung der Grobecker-Empfehlungen im Hinblick auf die Neuorganisation der Küstenwache sehr viel Zeit lässt, bei der Umsetzung der Seeunfalluntersuchung sich so verhält, als sei "Gefahr in Verzug".

Es ist deshalb dringend erforderlich, dass die Küstenländer und Umweltverbände mehr Zeit für eine fachliche Auseinandersetzung bekommen.

Sehr geehrter Herr Minister, Verbesserungen in der Seeunfalluntersuchung sollen nicht verhindert werden bei gleichzeitigem Erhalt des international anerkannten hohen Standards der deutschen Seeunfalluntersuchung. Dies darf aber nicht im Alleingang des Bundesverkehrsministeriums – vorbei an den maritimen Sicherheitsinteressen der Küste – geschehen.

Mit freundlicher Hochachtung

Dr. Volkert Dethlefsen  
Vorsitzer der SDN

Rudolf-Eugen Kelch  
stellv. Vorsitzer SDN