

Alkoholmissbrauch am Ruder: SDN fordert deutliche Konsequenzen Präventive Sofortmaßnahmen wie im Straßen- Luft- und Bahnverkehr anordnen

(Husum/Cuxhaven/Varel i.O.) Die gesetzlichen Defizite und Schwachstellen, die zuletzt anlässlich des Unfalls des Tankschiffes „ENA 2“ im Juli 2004 im Hamburger Hafen in der Öffentlichkeit bekannt wurden, haben die Schutzgemeinschaft Deutsche Nordseeküste SDN dazu veranlasst, erneut eine Nachbesserung des Seesicherheitsuntersuchungsgesetzes (SUG) zu fordern.

Die Seeämter und Wasserschutzpolizeien warnten schon seit einigen Jahren vor der Zunahme von Alkoholmissbräuchen am Ruder, nicht nur im Bereich der Berufsschifffahrt, sondern auch in der Sportschifffahrt. „Aber die Bundesregierung scheint bei dem Thema „Alkohol am Ruder“ nicht zugeben zu wollen, dass das vor 2 Jahren in Kraft getretene SUG dringend nachgebessert werden muss“, so SDN-Sprecher Hans von Wecheln. Das Gesetz war seinerzeit trotz massiver Kritik von Seerechtsexperten sowie Umwelt- und Berufsverbänden mit rotgrüner Mehrheit beschlossen worden. Die Bundesregierung lobte das neue Gesetz damals als „bahnbrechenden Meilenstein für eine neue Sicherheitskultur“.

„Was wir beobachten, ist das Gegenteil von Sicherheitskultur“ so die SDN, und der Umweltverband fordert daher umgehend eine Anpassung an die EU-Sicherheitsstandards.

Die Möglichkeit zur vorläufigen Anordnung zum Entzug von Berechtigungsbefugnissen müsse sofort wieder eingeführt werden, damit die Seeämter nach Alkoholmissbräuchen im Interesse der Sicherheit wieder schnell handeln können. Das alte Seeunfalluntersuchungsgesetz enthielt mit seinem § 14 Absatz 6 eine geeignete Regelung, die trotz zahlreicher Warnungen von Fachleuten anlässlich einer Expertenanhörung im Verkehrsausschuss des Bundestages durch die Bundesregierung gestrichen wurde.

Auch vergingen bis zur Seeamtsverhandlung oft einige Monate. Bis dahin können die nicht selten hochgradig alkoholisierten Schiffsoffiziere weiterfahren. Abgesehen von dem Zwang zur kurzfristigen Ausnüchterung, den die Wasserschutzpolizei an Bord verfügen kann, gibt es mit dem neuen SUG kein geeignetes Mittel mehr, präventive Sofortmaßnahmen, wie sie im Straßen- Luft- und Bahnverkehr selbstverständlich sind, anzuordnen.

Die Kompetenzen der Seeämter müssen auch auf alle Fälle erweitert werden, in denen deutsche oder ausländische Schiffsoffiziere während ihres Dienstes im alkoholisierten Zustand ermittelt wurden, auch wenn sie in diesem Zustand keinen Unfall oder Beinahe-Unfall verursacht hätten. Es sei oft nur eine Frage des Zufalls, ob es unter Alkoholeinfluss zu einem Seeunfall käme oder nicht.

Der Fall „ENA 2“ habe gezeigt, dass es auch Missstände im Personalmanagement gäbe. Offenbar war das Alkoholproblem des Schiffsführers schon seit Monaten bekannt. Deshalb müssten auch Reeder oder sonst verantwortliche Firmen und Behörden wieder den Beteiligtenstatus bekommen, wie das im alten SeeUG unter § 4 geregelt war. Sonst sei eine gründliche Untersuchung aller Ursachen nicht möglich. Außerdem gehöre das Verhalten des Kollisionsgegners auf den Prüfstand des Seeamtes. Alkoholmissbrauch sei nicht immer automatisch die Alleinursache eines Unfalls.

Daher sei eine Kompetenz- und Zuständigkeitsbündelung in Bezug auf alle Verfahren zum Entzug von Berechtigungen erforderlich. Das derzeitige Wirrwahr von Zuständigkeiten sei teuer und führe zu einer uneinheitlichen Verwaltungspraxis.

„Die Ursachen von Alkoholmissbrauch ist auch die soziale Vereinsamung der immer kleiner werdenden Besatzungen an Bord. Es ist schon bewundernswert, dass unter solchen Lebens- und Arbeitsbedingungen die meisten Kapitäne und Schiffsoffiziere der Versuchung des Alkohols widerstehen und ihren Dienst vorbildlich durchführen“, unterstreicht abschließend die SDN.

Hans von Wecheln, Vorstandssprecher SDN