

Terminbericht: 44. Deutscher Verkehrsgerichtstag 2006

Veranstalter: Deutsche Akademie für Verkehrswissenschaft

Ort, Datum: Goslar, 25. – 27. Januar 2006

Die Veranstaltung ist mit inzwischen 1.700 Teilnehmern aus allen Bereichen der juristischen Belange des Verkehrswesens die wichtigste Institution zur Entwicklung des Verkehrsrechts. Die Ergebnisse der Arbeitskreise sind bundesweit anerkannte Vorlagen für viele Gesetzesänderungen.

Von den acht Arbeitskreisen beschäftigt sich nur einer mit den Themen des Seeverkehrs, alle anderen behandeln ausschließlich den Straßenverkehr. Dieser Arbeitskreis VIII ist mit ca. 50 Teilnehmern der kleinste, aber auch anerkannt einer der effektivsten. Das diesjährige Thema lautete „Eignungskriterien und Alkoholgrenzwerte in der Berufs- und Sportschiffahrt“. Geleitet wurde der Arbeitskreis von Prof. Dr. Ehlers (Präsident BSH), die Abstimmung mit dem Beirat des Verkehrsgerichtstages übernimmt seit diesem Jahr Herr Scholz (BMVBS, LS 22).

Zu Beginn wurde in Eingangsstatements Folgendes dargestellt:

- Von Prof. Dr. med. Dr. jur. Hans-Jürgen Kaatsch (Institut für Rechtsmedizin, Kiel) wurde in einem eindrucksvollen Vortrag über die neuesten Forschungsergebnisse zur alkoholbedingten Verminderung der Steuerungs- und Reaktionsfähigkeit sowie zur Frage entsprechender Grenzwerte für die Schifffahrt berichtet.
- Herr RegDir Escherich (BMVBS, LS 23) stellte die Maßnahmen der Bundesregierung insbesondere auf Grundlage der Änderung des § 3 der SeeSchStrO dar. Dazu gehörte auch die kritische Anmerkung über die unklare Aussage in Absatz (5), die einer Klarstellung bedürfe (0,0 oder 0,3 Promille?). Zusätzlich wies er darauf hin, dass es einer zusätzlichen Regelung für die Lotsen bedürfe, weil diese nicht Mitglied der Schiffsführung seien.
- Herr LtD Polizeidirektor Spöntjes (Waschpo HH) erläuterte die Möglichkeiten und Probleme, die sich bei Alkoholkontrollen in der Praxis ergeben.

In der folgenden umfangreichen Diskussion wurde herausgearbeitet, welche Gesetzesinitiativen als Empfehlung ausgesprochen werden sollten; am zweiten Tag wurde an dem genauen Wortlaut der Empfehlungen so lange „gefeilt“, bis diese möglichst einvernehmlich zu verabschieden waren. Im Folgenden stelle ich die für uns Lotsen relevanten Empfehlungen mit persönlichen Anmerkungen dar:

Empfehlung 1:

„Der Begriff „Alkoholverbot“ soll dahingehend klargestellt werden, dass das Schiffsführungspersonal nicht unter der Wirkung von Alkohol stehen darf.“

Mit dieser Formulierung sollen die beiden im Missverhältnis stehenden Tatbestände des §3 (5) SeeSchStrO (Zum Einen „Nicht unter der Wirkung von Alkohol“ entsprechend 0,3 ‰, zum anderen „Keinen Alkohol zu sich nehmen“ entsprechend 0,0 ‰) klargestellt werden, d.h. es würde faktisch auf eine 0,3 ‰-Regelung hinauslaufen.

Ich fand persönlich in der Diskussion enttäuschend, dass man sich gescheut hat, die Unterschiede für Frachter mit 0,5 ‰ bzw. die Schiffsführung von Tankern und Fahrgastschiffen mit 0,3 ‰ komplett in Frage zu stellen. Außerdem hat man sich um die klare Definition des Begriffes „Dienstzeit“ für die Schiffsführung „gedrückt“. Es wurde also für die Seeleute nur das Minimalziel erreicht.

Empfehlung 2:

„See- und Hafenslotsen dürfen während ihrer Einsatzzeit nicht unter der Wirkung von Alkohol stehen“. Dies war natürlich für uns der bedeutendste Diskussionspunkt. Mir war in den Statements vor allem wichtig, dass der „unglückliche Terminus“ der *Dienstzeit* nicht auf die Lotsen übertragen wird. Mit dem Begriff *Einsatzzeit* ist nach Ansicht der Juristen ausreichend klargestellt, dass unsere Freizeit zwischen den Einsätzen, die sogenannte *Bereitschaftsdienstzeit*, von den Regelungen unangetastet bleibt. Für die Lotsen wäre damit während des Einsatzes die 0,3 ‰-Regelung wirksam. Die Unterscheidung zwischen den Grenzwerten in Abhängigkeit vom zu lotsenden Schiffstyp macht natürlich keinen Sinn, wenn die-

ser erst bei Einsatzbeginn bekannt ist. Angesichts der Ausführungen der Gerichtsmediziner, wonach „bereits Blutalkoholkonzentrationen ab 0,4 ‰ ein erhebliches Risiko für den Schiffsverkehr darstellen“, wäre eine generelle 0,5 ‰-Regelung für Lotsen nicht durchsetzbar gewesen. Ich meine, dass wir insbesondere angesichts der oben genannten Unklarheiten der SeeSchStrO die Übertragung dieser Formulierung in das Seelotsgesetz unterstützen können.

Empfehlung 6:

„Als Präventionsmaßnahme zur Feststellung der Verkehrstüchtigkeit soll den schiffahrtspolizeilichen Vollzugsbehörden die Befugnis zu anlassunabhängigen Kontrollen eingeräumt werden.“

Bereits heute gibt die Rechtslage die Möglichkeit solcher Kontrollen für die Berufsschiffahrt her. Insofern ist hiermit in erster Linie an eine abschreckende Wirkung für die Sportschiffahrt gedacht. Trotzdem muss noch einmal darauf hingewiesen werden, dass bei einer Umsetzung auch der Lotse jederzeit mit einer Kontrolle rechnen muss bzw. diese nicht ablehnen kann.

Empfehlung 10:

„Der Gesetzgeber wird um Prüfung gebeten, wie der behördliche Datenaustausch über alkoholbedingte Auffälligkeiten verbessert werden kann. Dazu gehört auch die Bestimmung von geeigneten Laborparametern zur Feststellung von chronischem Alkoholmissbrauch und deren Mitteilung an den Seeärztlichen Dienst der See-Berufsgenossenschaft.“

Ich möchte hier auf meine erheblichen persönlichen Bedenken dieser zentralen Forderung der SeeBG hinweisen. Dort ist man der Meinung, dass auch jeder Führerscheinentzug aufgrund eines Alkoholdeliktes inklusive der Blut-Laborwerte von den Straßenverkehrsbehörden an den Seeärztlichen Dienst weitergeleitet werden müsste, damit der auf Seediensttauglichkeit untersuchende Arzt „vorgewarnt“ ist. Diese zunächst als Empfehlung formulierte Forderung wurde aufgrund der Datenschutzbedenken und des Verwaltungsaufwandes noch mit dem abschwächenden Zusatz „um Prüfung gebeten“ versehen!

Insgesamt bleibt festzuhalten, dass von allen Experten eine „Null-Toleranz-Politik“ der zuständigen Behörden gegenüber allen Beteiligten im Schiffsverkehr nachhaltig unterstützt wird und keinerlei Verständnis für „Alkoholgenuss als Kavaliersdelikt“ besteht! Es kann in der heutigen Situation gegenüber der Öffentlichkeit nur dringend vor laxem Umgang mit dem Thema gewarnt werden. Auch wenn keine Regelung für unsere Freizeit zwischen den Einsätzen erfolgen sollte, wird von den Behörden nachdrücklich darauf hingewiesen, dass es sich bei den vorliegenden Fällen von Alkoholmissbrauch meist um den Nachweis von „Restalkohol“ handelte.

In der Anlage ist der genaue Wortlaut des gesamten Ergebnisses des Arbeitskreis VIII des 44. Deutschen Verkehrsgerichtstages wiedergegeben.

G. Immens

Arbeitskreis VIII:

"Eignungskriterien und Alkoholgrenzwerte in der Berufs- und Sportschifffahrt"

Der AK begrüßt die Absenkung der Promillegrenze für die Besatzung von Seeschiffen einschließlich Sportfahrzeugen auf den Grenzwert von 0,5 Promille BAK bzw. von 0,25 mg/l AAK und die Einführung eines Alkoholverbots für das Schiffsführungspersonal von Fahrgastschiffen und bestimmten Gefahrguttransporten. Er schlägt folgende zusätzliche Maßnahmen vor:

1. Der Begriff „Alkoholverbot“ soll dahingehend klargestellt werden, dass das Schiffsführungspersonal nicht unter der Wirkung von Alkohol stehen darf.
2. See- und Hafenslotsen dürfen während ihrer Einsatzzeit nicht unter der Wirkung von Alkohol stehen.
3. Auch für die Schifffahrt soll der Grenzwert für die absolute Fahrunsicherheit bei 1,1 Promille BAK liegen.
4. Es ist erforderlich, niedrige Alkoholgrenzwerte im Rahmen der Internationalen Seeschifffahrts-Organisation als weltweite Standards verbindlich festzulegen.
5. Die Kriterien für die Erteilung und Entziehung von Fahrerlaubnissen und Befähigungszeugnissen bei Alkoholmissbrauch sollen in der Sport- und Berufsschifffahrt harmonisiert werden.
6. Als Präventionsmaßnahme zur Feststellung der Verkehrstüchtigkeit soll den schiffahrtspolizeilichen Vollzugsbehörden die Befugnis zu anlassunabhängigen Kontrollen eingeräumt werden.
7. Auch in der Berufsschifffahrt soll bei Alkoholmissbrauch die Möglichkeit eines Fahrverbots eingeführt werden, auch wenn keine konkrete Gefährdung vorgelegen hat.
8. Bei Trunkenheitsfahrten soll in gravierenden Fällen die Möglichkeit eingeräumt werden, zur Klärung von Eignungszweifeln das sofort vollziehbare Ruhen des Befähigungszeugnisses, bei Ausländern ein vorläufiges Fahrverbot für deutsche Gewässer anzuordnen.
9. Das zentrale Seeleutebefähigungsverzeichnis soll für die Vollzugsbehörden online zugänglich sein und um alle Fahrverbote und vorläufige Maßnahmen erweitert werden.
10. Der Gesetzgeber wird um Prüfung gebeten, wie der behördliche Datenaustausch über alkoholbedingte Auffälligkeiten verbessert werden kann. Dazu gehört auch die Bestimmung von geeigneten Laborparametern zur Feststellung von chronischem Alkoholmissbrauch und deren Mitteilung an den Seeärztlichen Dienst der See-Berufsgenossenschaft.