

28.10.03**Empfehlungen
der Ausschüsse**Vk - In - Uzu **Punkt** der 793. Sitzung des Bundesrates am 7. November 2003

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Internationalen Übereinkommens von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See und zum Internationalen Code für die Gefahrenabwehr auf Schiffen und in Hafenanlagen

A.

Der federführende Verkehrsausschuss

empfiehlt dem Bundesrat, zu dem Gesetzentwurf gemäß Artikel 76 Abs. 2 des Grundgesetzes wie folgt Stellung zu nehmen:

1. Zu Artikel 3 Satz 2 - neu -

Dem Artikel 3 ist folgender Satz 2 anzufügen:

"Werden durch die Änderungen die Zuständigkeiten der Länder berührt, ist vor Inkraftsetzung der Änderung die Zustimmung des Bundesrates erforderlich."

Begründung:

Der Bundesrat begrüßt im Grundsatz die Gesetzesvorlage mit der Zielsetzung, eine Verbesserung der Gefahrenabwehr im Seeverkehr zu erreichen.

Der Bundesrat hat allerdings Bedenken gegen die in dem Gesetzentwurf vorgesehene Ermächtigung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, künftige Änderungen ohne vorherige Beteiligung des Bundesrats in Kraft zu setzen.

...

(noch Ziffer 1)

Dies beruht darauf, dass die heutigen und künftigen Veränderungen des Internationalen Übereinkommens von 1974 (SOLAS) Auswirkungen auf die bundesdeutschen Häfen und Hafenanlagen haben. Derartige Regelungen unterliegen gemäß Artikel 74 Abs. 1 Nr. 21 des Grundgesetzes der konkurrierenden Gesetzgebung, so dass die Länder, sofern sie von den Änderungen betroffen sein sollten, über den Bundesrat zu beteiligen sind.

2. Zum Gesetzentwurf allgemein:

Der Gesetzentwurf enthält zahlreiche Unklarheiten in Bezug auf den Geltungsbereich der vorgesehenen Regelungen. Deswegen bittet der Bundesrat die Bundesregierung, in ihrer Gegenäußerung

- a) zu erklären, ob in die Geltungsbereiche des neuen Kapitels XI-2 des internationalen Übereinkommens von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See und des Internationalen Codes für die Gefahrenabwehr auf Schiffen und in Hafenanlagen auch Hafenanlagen einbezogen sind, die sich im Binnenbereich befinden und in denen Fahrzeuge im Sinne der Regel 2 Absatz 2 des o. g. Kapitels XI-2 abgefertigt werden,
- b) darzustellen, wie die übrigen Mitgliedstaaten in der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt die Einbeziehung von entsprechenden Hafenanlagen in den Geltungsbereich der o. g. neuen Regeln beurteilen;
- c) die Binnenländer über die aktuellen Entwicklungen der Europäischen Union, anderer internationaler Gremien und der Bundesregierung auf dem Gebiet der Gefahrenabwehr zu informieren, soweit davon Belange der drei Landverkehrsträger Schiene, Straße und Binnenwasserstraße sowie der Binnenhäfen berührt sind.

Begründung (gegenüber dem Plenum):

Zu a):

SOLAS ist ein internationales Abkommen, das ausschließlich die „Hochseeschifffahrt“ zum Regelungsbereich hat. Nach „Kapitel XI-2, Besondere Maßnahmen zur Verbesserung der Gefahrenabwehr in der Schifffahrt“ bezeichnet der Begriff „Hafenanlage“ eine „von der Vertragsregierung oder von der zuständigen Behörde bestimmte Örtlichkeit, wo das Zusammenwirken von Schiff und Hafen stattfindet. Dieser Ausdruck

(noch Ziffer 2)

schließt Reeden, Warteplätze und seewärtige Hafenzufahrten ein". Unter „seewärtig“ wird man zwar nach allgemeinem Sprachgebrauch die unmittelbare Anbindung an Küstengewässer zu verstehen haben. Jedoch ist unklar, ob damit auch Hafenanlagen, die im Binnenland bis zu 800 km von der Küste entfernt sind, noch als „seewärtig“ bezeichnet werden können.

Zu b):

Sowohl SOLAS als auch der ISPS-Code geben eine Vielzahl von Pflichten für die Schifffahrt, die am Umschlag Beteiligten und die Behörden vor. Für die Wettbewerbsfähigkeit der Häfen am Rhein ist es daher von großer Bedeutung, ob sie auch für die Häfen in den Binnenländern anzuwenden sind und in welcher Form die übrigen Rheinanliegerstaaten und Belgien den Bereich der Binnenhäfen in den Geltungsbereich der neuen Vorschriften einbeziehen.

Zu c):

Es gibt auf dem Gebiet der Gefahrenabwehr eine Vielzahl von internationalen Ansätzen, Verkehre sicherer zu gestalten.

Soweit SOLAS und der ISPS-Code auch für die Häfen in den Binnenländern anzuwenden sind, muss eine entsprechende Koordinierung zwischen den zuständigen Behörden des Bundes und der Länder erfolgen. So sind u. a. entsprechende Informationswege zwischen der Bundeswasserstraßenverwaltung und den für die Binnenhäfen zuständigen Länderbehörden aufzubauen.

Die Binnenländer haben daher beim Thema Gefahrenabwehr ein erhebliches Interesse, aktuelle Informationen über den Sachstand und die weiteren Planungen auf nationaler, internationaler und europäischer Ebene sowie über den Stand der Umsetzungen der einschlägigen Vorschriften in entsprechende Maßnahmen der zuständigen Behörden des Bundes und der übrigen Anrainerstaaten des Rheins zu erhalten, soweit von diesen Vorschriften die drei Landverkehrsträger Schiene, Straße und Binnenwasserstraße sowie die Binnenhäfen betroffen sind.

B.

3. Der Ausschuss für Innere Angelegenheiten und

der Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit

empfehlen dem Bundesrat, gegen den Gesetzentwurf gemäß Artikel 76 Abs. 2 des Grundgesetzes keine Einwendungen zu erheben.