

Antrag

der Abgeordneten Patrick Döring, Hans-Michael Goldmann, Horst Friedrich (Bayreuth), Jan Mücke, Joachim Günther (Plauen), Jens Ackermann, Dr. Karl Addicks, Christian Ahrendt, Uwe Barth, Rainer Brüderle, Angelika Brunkhorst, Ernst Burgbacher, Mechthild Dyckmans, Jörg van Essen, Dr. Edmund Peter Geisen, Miriam Gruß, Heinz-Peter Haustein, Elke Hoff, Birgit Homburger, Dr. Werner Hoyer, Michael Kauch, Hellmut Königshaus, Gudrun Kopp, Heinz Lanfermann, Sibylle Laurischk, Harald Leibrecht, Ina Lenke, Horst Meierhofer, Patrick Meinhardt, Burkhardt Müller-Sönksen, Hans-Joachim Otto (Frankfurt), Cornelia Pieper, Jörg Rohde, Frank Schäffler, Dr. Max Stadler, Carl-Ludwig Thiele, Christoph Waitz, Dr. Volker Wissing, Hartfrid Wolff (Rems-Murr), Dr. Guido Westerwelle und der Fraktion der FDP

Obligatorische Haftpflichtversicherung für gewerbliche Binnenschiffe beim Transport gefährlicher Güter

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Nach geltendem Recht gibt es für auf deutschen Gewässern verkehrende bzw. in Deutschland registrierte gewerblich genutzte Binnenschiffe keine gesetzliche Pflicht zum Abschluss einer Haftpflichtversicherung. Verantwortungsbewusste Eigner und Verloader legen zwar, insbesondere bei Gefahrguttransporten, Wert auf eine Haftpflichtversicherung bzw. machen eine solche zur Voraussetzung für eine Auftragsvergabe. Dennoch kommt es in Einzelfällen zu Havarien, in denen der Schiffseigner nicht durch eine Haftpflichtversicherung abgesichert ist. Die Erfüllung der Haftungspflichten kann in diesem Fall den Konkurs des Unternehmens und die Nicht- oder nur Teilerfüllung der Haftungspflichten gegenüber den Geschädigten bedeuten. Dies kann insbesondere bei größeren Unfällen und Umweltschäden für diesen zu Ausfällen in Millionenhöhe führen. Hinzu kommt, dass gegenwärtig kein Direktanspruch gegen den Versicherer gegeben ist, so dass selbst im Falle einer bestehenden Versicherung es nicht zu einer Auszahlung kommt, wenn das versicherte Unternehmen Konkurs anmelden muss.

Diese Probleme könnten durch die Einführung einer Pflichthaftpflichtversicherung für gewerbliche Binnenschiffe gelöst werden, die nach § 158c des Versicherungsvertragsgesetzes (VVG) auch einen Anspruch des Geschädigten gegenüber der Versicherung begründet, wenn der Versicherer von der Verpflichtung zur Leistung dem Versicherungsnehmer gegenüber ganz oder teilweise frei ist.

Durch einen nationalen Rechtsakt zur Schaffung einer Pflichthaftpflichtversicherung ist dieses Problem allein allerdings nur bedingt zu beheben. Zum einen, da eine große Zahl der auf deutschen Wasserstraßen verkehrenden gewerblichen Binnenschiffe unter ausländischer Flagge verkehren und von dieser Vorschrift

zumindest im Geltungsbereich internationaler Abkommen nicht erfasst würden, zum anderen, weil eine einseitige Regelung für deutsche Unternehmen einen Kostennachteil bedeuten würde.

Aus diesem Grund gab es in den vergangenen Jahren bereits verschiedene Vorschläge, um dieses Problem im Zuge einer Harmonisierung von Haftungsregelungen in der gewerblichen Binnenschifffahrt im Rahmen internationaler Abkommen zu lösen. So hat die UN-Wirtschaftskommission für Europa (UNECE) eine Konvention erarbeitet (Convention on Civil Liability for Damage Caused During Carriage of Dangerous Goods by Road, Rail and Inland Navigation Vessel, CRTD), die auch die Schaffung einer Pflichtversicherung beim Transport gefährlicher Güter vorsah. Allerdings wurde die Konvention bisher nur von Marokko und Deutschland ratifiziert und wird nach Einschätzung der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt mangels weiterer Unterstützung vermutlich nicht in Kraft treten.

Ein weiterer Entwurf zu einem Europäischen Übereinkommen über die Haftung und Entschädigung für Schäden bei der Beförderung schädlicher und gefährlicher Stoffe auf Binnenwasserstraßen (CRDNI), der 2001 durch die Verbände der Binnenschifffahrtsunternehmen und der Versicherungswirtschaft (Internationale Vereinigung zur Wahrnehmung der gemeinsamen Interessen der Binnenschifffahrt und der Versicherung und zur Führung des Binnenschiffsregisters in Europa (IVR), Verein für europäische Binnenschifffahrt und Wasserstraßen e. V. (VBW)) vorgelegt wurde, bot einen weiteren viel versprechenden Ansatz zur Schaffung einer Pflichthaftpflichtversicherung bei der Beförderung schädlicher und gefährlicher Stoffe auf Binnenwasserstraßen. Die weitere Behandlung des Entwurfes im Rahmen diplomatischer Kontakte unter dem Dach der Zentralkommission für Rheinschifffahrt (ZKR) blieb jedoch ohne Ergebnis. Auch ein Appell des europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses aus dem Jahr 2004 (2004/C 10/13), ein solides und rechtlich ausgewogenes internationales Übereinkommen über die Haftung für Schäden und/oder Ladungsverlust beim Transport schädlicher Stoffe auf Binnenwasserstraßen auf der Grundlage der CRDNI zu entwickeln, blieb bisher ohne Folge.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

1. sich für die Harmonisierung der Regelungen zur Haftung und Entschädigung für Schäden bei der Beförderung schädlicher und gefährlicher Stoffe auf Binnenwasserstraßen durch gewerbliche Binnenschiffe auf Grundlage der CRDNI im Rahmen bestehender internationaler Abkommen (Mannheimer Akte, Budapester Übereinkunft) einzusetzen;
2. sich dabei an den Grundprinzipien der CRDNI zu orientieren:
 - Kanalisierung der Haftung,
 - verschuldensunabhängige Haftung,
 - Versicherungspflicht;
3. sofern eine solche Regelung im Rahmen bestehender Abkommen nicht zu erreichen ist, eine europäische Regelung anzustreben;
4. zu prüfen, ob und inwieweit vergleichbare Regelungen auch bei der Beförderung nichtschädlicher und ungefährlicher Stoffe auf Binnenwasserstraßen durch gewerbliche Binnenschiffe erstrebenswert sind;
5. dem Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung des Deutschen Bundestages über die Umsetzung dieses Beschlusses zu berichten.

Berlin, den 27. September 2007

Dr. Guido Westerwelle und Fraktion