



Änderung der Haftungsbeschränkung in der Binnenschifffahrt - richtig und notwendig

Rede von Herbert Behrens, 28. April 2016

28. April 2016, TOP 21

Zweites Gesetz zur Änderung der
Haftungsbeschränkung in der Binnenschifffahrt

Herbert Behrens (DIE LINKE)

Protokollrede

Sehr geehrte Damen und Herren,

Sicherheit auf den Flüssen und Kanälen, saubere Transporte und eine Binnenschifffahrt mit Zukunft. Das sind die politischen Ziele der Linksfraktion. Mit dem Gesetz zur Änderung der Haftungsbeschränkung kommen wir dem Ziel näher. Denn mit diesem Gesetz bekommt die Binnenschifffahrt mehr Sicherheit, wenn denn doch mal was passiert. Binnenschiffer und Schifffahrtsunternehmen müssen nicht fürchten, im Falle einer Havarie um Kopf und Kragen gebracht zu werden. Das begrüßen wir und stimmen deshalb dem Gesetz zu.

Wir reden heute über eine Änderung eines bestehenden Gesetzes. Mit der Änderung werden die

Regelungen des „Straßburger Übereinkommens von 2012 über die Beschränkung der Haftung in der Binnenschifffahrt“ – abgekürzt CLNI 2012 – in das bestehende Binnenschifffahrts-Gesetz eingefügt. Das führt zu mehr rechtlicher Klarheit im Binnenschifffahrtsrecht. Und es führt auch dazu, dass bestehendes Recht einfacher gehandhabt werden kann – eine wichtige Voraussetzung dafür, dass der umweltfreundliche Verkehrsträger Binnenschiff bessere Chancen erhält, mehr Transporte über das Wasser abzuwickeln.

Haftungsbeschränkung in der Binnenschifffahrt ist keine neue Erfindung. Sie galt bisher aber im Wesentlichen für die Schifffahrt auf dem Rhein und auf der Mosel. Das war im Straßburger Übereinkommen von 1998 so geregelt, das von Deutschland ratifiziert worden ist, und in den vier Staaten Deutschland, Luxemburg, Niederlande und der Schweiz angewendet wird. Das Übereinkommen von 2012 soll das einheitlich Haftungsbeschränkungssystem der CLNI 2012 für einen größeren Kreis von Staaten attraktiver machen. So soll es dann auch für alle Binnengewässer sowie für Donau, Elbe, Oder und Save gelten. Das ist ein Fortschritt.

Desweiteren waren Haftungshöchstgrenzen gültig, die nicht mehr ganz auf die heutige Wirklichkeit passen. Es ist notwendig, dass Versicherungssummen so hoch angesetzt werden, dass sie auch die möglichen Schadensfälle abdecken. Dazu ist eine Anpassung erforderlich. Die Erhöhung fällt aber deftig aus: Bei den Ansprüchen wegen Personen- und Sachschäden werden die Höchstbeträge verdoppelt, bei den Höchstbeträgen für Ansprüche von Reisenden auf Passagierschiffen sind es 66 Prozent mehr. Das bringt die Gefahr mit sich, dass die Versicherungsbeiträge ebenfalls deutlich steigen könnten. Bisher gibt es dafür keine Anzeichen.

Aber die Position der Versicherungswirtschaft ist eindeutig. Als vor vier Jahren die Revision des CLNI diskutiert wurde, gab es eine prompte Reaktion. „Die deutsche Versicherungswirtschaft erkennt keine Notwendigkeit die bisherigen Haftungsbegrenzungen zu erhöhen“, kommentierte der Gesamtverband der deutschen Versicherungswirtschaft (GDV). Und er kündigte vorsorglich an, dass sich „wesentlich erhöhte Haftungsrisiken sich deutlich höheren Versicherungsprämien niederschlagen“ werden.

Die Binnenschifffahrt gehört jedoch zu den sichersten Verkehrsträgern. Laut einer Studie der PLANCO Consulting GmbH entfielen in den Jahren 2000 bis 2015 lediglich 1,1 Prozent der gesamtwirtschaftlichen Unfallfolgen auf die Binnenschifffahrt. Und vom Grundsatz her richten sich die Versicherungsprämien nach dem Risiko des Versicherungsnehmers. Bei gleich bleibendem Risiko dürfen deshalb die Prämien nicht überproportional steigen.

Die Bundesregierung schätzt das Risiko einer spürbaren Erhöhung der Versicherungsprämien als gering ein. Wir sagen hier aber ganz klar und deutlich: Wenn die Linksfraktion dem Gesetz zustimmt, dann heißt das, dass wir sehr genau darauf schauen werden, dass die Versicherungswirtschaft die Anhebung der Höchstgrenzen nicht zur Abzocke der Versicherungsnehmer missbraucht.

Darüber hinaus muss vermieden werden, dass in der Zukunft erneut so extreme Anhebungen der Haftungsgrenzen vorgenommen werden, weil man versäumt, sie rechtzeitig anzupassen. Es ist sinnvoll, dass künftig alle fünf Jahre die Haftungshöchstbeträge anhand der Inflationsrate überprüft werden. Das macht es für die Versicherungsnehmer kalkulierbar und den Versicherer werden Vorwände genommen, bei den Prämien zuzuschlagen.

