



## **Kleine Anfrage**

des Abgeordneten Karl-Martin Hentschel (Bündnis 90 / DIE GRÜNEN)

und

## **Antwort**

**der Landesregierung** – Minister für Wissenschaft, Wirtschaft und Verkehr

### **Unfallgefährdung und Lärmbelästigung durch Rennboote in der Lübecker Bucht**

Vorbemerkung des Fragestellers:

Am 03.09.2005 ist ein 250 PS starkes Speedboat in der Nähe der Seebrücke Timmendorfer Strand mit hoher Geschwindigkeit in eine Welle gefahren und hat sich daraufhin gedreht. Beide Insassen des Rennbootes wurden durch die Wucht des Aufpralls aus dem Boot geschleudert und schwer verletzt. Das DLRG-Unfall-Protokoll gibt an, dass sich der Unfall 310 m ab Ufer, also 10 m hinter den Begrenzungsbojen für Badende, ereignete.

Unabhängig davon gibt es eine kleine Gruppe von Menschen, die mit ihren hochmotorisierten röhrenden Rennbooten seit mehreren Jahren mit hohen Geschwindigkeiten in Küstennähe der Lübecker Bucht das Meer durchpflügen. Dabei werden Badende, Strandbesucher und Anlieger durch Lärm und Abgase belästigt.

1. Wie sind zukünftig Unfälle von Rennbooten in Küstennähe zu verhindern, die durch hohe Geschwindigkeiten verursacht werden?

Im vorliegenden Sachverhalt galt für den Bootsführer nach § 26 Abs. 4 Seeschiff-fahrtsstraßen-Ordnung eine vorgeschriebene Geschwindigkeitsbeschränkung von 8 Km/h. Bei Einhaltung dieser Geschwindigkeit wäre es nicht zu dem Unfall gekommen. Auch wenn der Geltungsbereich der Geschwindigkeitsbegrenzung ausgedehnt oder eine Beschränkung der Motorstärke eingeführt würde, können

Unfälle, die durch eine Überschreitung der zulässigen Grenzen verursacht werden, nicht völlig ausgeschlossen werden.

Zur Frage der Überwachung der Geschwindigkeitsbegrenzungen wird auf die Antwort zu der Kleinen Anfrage vom 25. November 2004 (Drucksache 15/3807) verwiesen.

2. Besteht die Möglichkeit, der EU-Richtlinie 2003/44, die eine Schallemissionsbegrenzung nur für jene Motorboote vorsieht, die ab dem 01.01.2005 in den Verkehr gebracht wurden, eine rückwirkende Geltung zu verschaffen?

Die EU-Richtlinie 2003/44 wurde mit der Verordnung über das Inverkehrbringen von Sportbooten – Zehnte Verordnung zum Geräte- und Produktsicherheitsgesetz vom 9. Juli 2004 (BGBl. I S. 1605) – umgesetzt. Eine rückwirkende Änderung einer europäischen Richtlinie ist mangels Kompetenz durch den deutschen Gesetzgeber nicht möglich.

Möglich ist aber, dass der deutsche Gesetzgeber weitergehende Regelungen als von der Richtlinie vorgegeben beschließt oder gesetzliche Bestimmungen schafft bzw. ändert, die die Schallemission oder die Geschwindigkeit begrenzen. Die Befugnis zur Gesetzgebung obliegt dafür gemäß Artikel 72 Abs. 1 in Verbindung mit Art. 74 Abs. 1 Nr. 24 GG (Lärmbekämpfung) und Art. 74 Nr. 1 Nr. 21 GG (Hochsee und Küstenschifffahrt) dem Bund, da er von seiner Gesetzgebungszuständigkeit (konkurrierende Gesetzgebung) in beiden Bereichen –wie zum Beispiel durch das Geräte- und Produktsicherheitsgesetz (BGBl. I 2004, S. 2 (219)) und der Seeschifffahrtsstraßen-Ordnung (BGBl. I 1998, S. 3209) ersichtlich - Gebrauch gemacht hat.

3. Was kann in diesem Zusammenhang in unserem, dem wohl meist betroffenen Bundesland Schleswig-Holstein verfügt werden?

Nach § 1 Nr. 2 des Gesetzes über die Aufgaben des Bundes auf dem Gebiet der Seeschifffahrt (Seeaufgabengesetz) in der Neufassung vom 26. Juli 2002 (BGBl. I S. 2876), zuletzt geändert durch Gesetz vom 21. Juni 2005 (BGBl. I S. 1818) obliegt dem Bund die Zuständigkeit für die Abwehr von Gefahren für die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs sowie die Verhütung von der Seeschifffahrt ausgehender Gefahren (Schifffahrtspolizei) und schädlicher Umwelteinwirkungen im Sinne des Bundes-Immissionsschutzgesetzes auf den Seewasserstraßen und den nach § 9 Abs. 1 Nr. 1 begrenzten Binnenwasserstraßen sowie den an ihnen gelegenen bundeseigenen Häfen.

Eine Ausdehnung des Bereichs der Geschwindigkeitsbeschränkungen in Ufernähe wäre mittels einer schifffahrtspolizeilichen Anordnung seitens der Bundeswasserstraßenverwaltung möglich. Zur Frage, inwieweit hierdurch Unfälle künftig vermieden werden können, wird auf die Antwort zu Frage 1. verwiesen.

4. Über welche Eingriffsmöglichkeiten verfügen Landes- und Bundesbehörden, bestehende Geschwindigkeitsbegrenzungen so weit auf die offene See hinaus auszudehnen, dass Geräuschbelästigungen für die Küstenbewohner vermindert und oben beschriebene Risiken für Badende minimiert werden?

Seitens des Landes bestehen keine Eingriffsmöglichkeiten; seitens des Bundes wird auf die Antwort zu Frage 3. verwiesen.