
Vorwort

Wissenschaftliches Symposium „Alkohol, Drogen, Verkehrseignung – Kreuzschiffahrt“

Die Deutschen sind in den letzten Jahrzehnten zu einer ‚Seefahrernation‘ geworden, Kreuzfahrten sind so beliebt wie nie¹. Das Passagieraufkommen hat sich vom Jahr 2000 mit 400.000 Passagieren bis zum Jahr 2018 mit 2,2 Millionen Passagieren um 450 % erhöht. Mehr als 2/3 der Passagiere sind älter als 40 Jahre, erwartet wird für die Zukunft ein jüngerer Durchschnittsalter der Passagiere. Die Kreuzfahrtschiffe sind immer größer geworden, bei einem bekannten deutschen Anbieter passen 5.000 Passagiere an Bord ihres neuesten Schiffs. Größere Unfälle sind zwar nicht bekannt geworden, doch sollte es dazu kommen, wären sehr viele Menschen betroffen. Im Kleinen kommt es immer wieder zu Zwischenfällen, z. B. Person über Bord: 14 Vorfälle wurden für 2017 gemeldet, 11 davon endeten tödlich.

Welchen Einfluss hatten Alkohol- oder Drogeneinfluss? Vielen ist noch die spektakuläre Havarie der Costa Concordia vor der italienischen Insel Giglio in Erinnerung, wo durch das gerichtlich festgestellte Fehlverhalten des Kapitäns 32 Menschen ums Leben gekommen sind. Laut Angaben in der Presse könnten bei der verhängnisvollen Entscheidung des Kapitäns auch Alkohol und Drogen eine Rolle gespielt haben. Passagiere müssen darauf vertrauen können, dass nicht nur das Schiff technisch in Ordnung ist, sondern dass auch die Besatzung ihre Arbeit an Bord kompetent, gesund und im Kopf klar verrichtet.

¹ Frankfurter Allgemeine Sonntagszeitung vom 25.11.2018

Im Rahmen seiner satzungsgemäßen Ziele umfasst der Präventionsanspruch des Bund gegen Alkohol und Drogen im Straßenverkehr e.V. nicht mehr ausschließlich den Straßenverkehr, sondern alle Verkehrsträger zu Lande, zu Wasser und in der Luft. In 2018 fand in Hamburg ein Symposium zum Thema ‚Alkohol, Drogen, Verkehrseignung in der Schifffahrt‘ statt. Die inhaltliche Auseinandersetzung haben die 5 norddeutschen Landessektionen unter Federführung der Landessektion Mecklenburg-Vorpommern im Jahr 2019 mit der erneuten Durchführung eines wissenschaftlichen Symposiums, diesmal gemeinsam mit der Rechtsmedizin der Universität Rostock, fortgesetzt.

Als Themenschwerpunkt wurde die Kreuzschifffahrt ausgewählt. In Rostock trafen sich am 20. Februar 2019 ca. 70 Interessierte aus Politik, Verwaltung, Rechtsprechung, Medizin und der Wirtschaft, und wurden vom Rektor der Universität, Prof. Dr. Wolfgang Schareck, in der beeindruckend restaurierten Alten Aula der Universität Rostock, die eine der ältesten Universitäten Europas ist, begrüßt. Anschließend wurde das Tagungsthema in sechs Beiträgen und diversen Posterpräsentationen kontrovers beleuchtet.

Die Vorträge und Poster des Symposiums, ergänzt um zwei weitere interessante Beiträge, werden in diesem Band vorgelegt. Wir erwarten damit auch breitere Resonanz für das Thema in der Öffentlichkeit zu erzeugen.

Paul Brieler, Andreas Büttner, Klaus Püschel

Grußwort

Tagung Schifffahrt am 20. Februar 2019

Peter Gerhardt

Sehr geehrter Herr Prof. Dr. Klaus Püschel, sehr geehrter Herr Prof. Dr. Andreas Büttner, sehr geehrter Herr Dr. Paul Brieler, sehr geehrter Herr Prof. Dr. Wolfgang Schareck, meine Damen und Herren.

Bereits ein Jahr nach dem ersten wissenschaftlichen Symposium der Küsten anliegenden Landessektionen des BADS Bremen, Hamburg, Mecklenburg-Vorpommern, Niedersachsen und Schleswig-Holstein zum Thema Alkohol, Drogen, Verkehrseignung beim Schiffsverkehr in Hamburg findet heute das zweite Symposium zu dieser Thematik in der alten Hansestadt Rostock statt. Dieses Mal steht die Kreuzschifffahrt im Mittelpunkt. Ich freue mich, Sie alle heute zu diesem Symposium begrüßen zu dürfen.

Wegen des großen Echos des Symposiums 2018 in Hamburg hat der BADS inzwischen seine satzungsgemäßen Ziele in Artikel 1 erweitert. Er widmet sich nicht mehr nur der Bekämpfung des Alkohols und anderer berauschender Mittel im Straßenverkehr, sondern auch im Schiffs-, Schienen- und Luftverkehr.

Konkrete Zahlen, welche Gefahren vom Alkohol und berauschenden Mitteln für die Fahreignung ausgehen, kann ich Ihnen als Binnenländler nur für den Straßenverkehr nennen. Für 2018 hat das statistische Bundesamt noch keine genauen Zahlen veröffentlicht. 2017 hatten wir einen Anstieg der erfassten Verkehrsunfälle auf 2.643.089, 2016 waren es knapp 60.000 weniger. Nach einem langen Trend eines Rückgangs der Verkehrstoten und Schwerverletzten trotz gestiegener Verkehrsdichte führte dies leider zu einem leichten Anstieg der zu beklagenden Unfallopfer. Wir hatten 2017 insgesamt 3.180 Verkehrstote, 66.513 Schwerverletzte und 232.799 Leichtverletzte im Straßenverkehr zu beklagen. Der Anteil der

Alkohol- und Drogenopfer betrug dabei bei den Toten 222, bei den Schwerverletzten 5.025 und bei den Leichtverletzten 13.648 Personen. Die Unfallursache Alkohol und berauschende Mittel ging damit zurück auf gerundet 7 – 8 %, nachdem sie in den siebziger Jahren noch über 20 % gelegen war. Man muss in diesem Zusammenhang aber immer darauf hinweisen, dass auch nach Auffassung des Statistischen Bundesamtes ein großes Dunkelfeld besteht, da nicht jeder schwere Unfall genau nach seiner Ursache aufgeklärt wird.

Das statistische Bundesamt geht in seiner Prognose für 2018 leider von einem erneuten leichten Anstieg bei den Verkehrstoten und Schwerverletzten aus. Die umfassende Aufklärungsarbeit des BADS in den letzten Jahrzehnten darf daher nicht nachlassen. Zu unserer Aufklärungstätigkeit gehören auch wissenschaftliche Symposien wie die heutige Veranstaltung.

Von den vielen Anwesenden kann ich leider aus Zeitgründen nicht jeden Einzelnen begrüßen. Ich beschränke mich deshalb auf zwei Persönlichkeiten und begrüße den Herrn Generalstaatsanwalt von Mecklenburg-Vorpommern Helmut Tost und den Präsidenten der Gesellschaft für Verkehrsmedizin Prof. Matthias Graw.

Ich danke den Organisatoren der Veranstaltung Prof. Püschel, Prof. Büttner und Dr. Brieler für ihren großen Einsatz. Wir werden die Ergebnisse entweder in unserer 1961 gegründeten Zeitschrift Blutalkohol veröffentlichen oder wie beim letzten Mal in einem eigenen Buch. Wir erreichen beim heutigen Symposium zwar nicht die sehr hohe Teilnehmerzahl der Veranstaltung in Hamburg. Durch die Veröffentlichung aller Referate sind die Ergebnisse aber allen an dieser Problematik Interessierten zugänglich.

Mein Dank gilt ferner dem Vorsitzenden der gastgebenden Landessektion Mecklenburg-Vorpommern, dem Leitenden Oberstaatsanwalt a. D. Dr. Jürgen Garbe, der seit einem Jahr auch unser Schatzmeister ist.

Mein Dank gilt aber vor allem dem Rektor der Universität Rostock, dass er uns für die Veranstaltung die ehrwürdige alte Aula zur Verfügung gestellt hat. Die Universität Rostock ist, was viele nicht wissen, die älteste Universität Nordeuropas.

Zum Schluss möchte ich mich bei der Dekra für das Sponsoring des Caterings bedanken. Als gemeinnütziger Verein müssen wir selbst bei derartigen Ausgaben immer sehr zurückhaltend sein.

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit. Ich wünsche der Tagung einen interessanten und informativen Verlauf und warte als Münchner und Binnenangehöriger mit Spannung auf die Referate.

Grußwort

Alkohol, Drogen, Verkehrseignung – Schifffahrt 20. Februar 2019

Grußwort durch den Rektor Prof. Dr. Wolfgang Schareck

Sehr geehrte Damen und Herren,

ich freue mich, Sie hier in der Aula der Universität Rostock willkommen zu heißen. Zum nunmehr 8. Mal richten Sie dieses Symposium aus. Zum 2. Mal steht Schiffsverkehr im Mittelpunkt.

Die Teilnehmer werden eine Darstellung des aktuellen Stands der Forschung erhalten. Zugleich erfolgt eine Bestandsaufnahme zu speziellen Problemen in der Kreuzschifffahrt.

Alkohol- und Drogendelikte sind in der internationalen Seeschifffahrt an der Tagesordnung. Im Speziellen werden Alkohol und Drogenkonsum an Bord von Kreuzfahrtschiffen von den Reedereien eher bagatellisiert.

Diese Fragen stehen im Mittelpunkt Ihres wissenschaftlichen Symposiums. Mitarbeitende auf Kreuzfahrtschiffen berichten immer wieder, dass Alkoholexzesse an der Tagesordnung seien, auch Drogen spielen eine nicht untergeordnete Rolle. Die Kombination von Alkohol und Seefahrt ist kein neues Phänomen.

„What shall we do with the drunken sailor?“ – Der Mythos der trinkenden Seeleute ist allgemein bekannt – denken wir an den Seefahrer Odysseus oder auch an den „Oberwikinger“ Odin, der als Freund des Zechens gilt.

Wenngleich die Problematik im Vergleich zum Straßenverkehr gering erscheint, ist die Schwere der herbeigeführten Unfälle in der Schifffahrt sehr hoch. – Umso

wichtiger sind Veranstaltungen wie diese! Ich wünsche Ihrem Symposium einen guten Verlauf und Ihnen einen intensiven, informativen Austausch.

Beiträge

Verfolgung von Alkohol- und Drogendelikten in der Internationalen Seeschifffahrt

Ewald Brandt

Die nachfolgenden Ausführungen, die sich mit der Verfolgung von Alkohol- und Drogendelikten in der Internationalen Seeschifffahrt befassen, bauen auf die Referate und Diskussionen des im Februar 2018 in Hamburg durchgeführten Symposiums „Alkohol, Drogen und Verkehrseignung in der Schifffahrt“¹ auf.

I. Einleitung

Das in Hamburg 2018 durchgeführte Symposium befasste sich im Schwerpunkt mit der polizeilichen Ermittlung von Alkohol- und Drogendelikten in der Schifffahrt, veranschaulichte spektakuläre Einzelfälle, zeigte die Hamburger Rechtsprechung dazu auf, ging aber auch auf psychophysische Belastungen an Bord ein und widmete sich Tauglichkeitsuntersuchungen der Schiffsbesatzungen. Während des Verlaufs der Veranstaltung und auch in der abschließenden Zusammenfassung der Ergebnisse wurde wiederholt geltend gemacht, dass nicht genügend aussagekräftige Zahlen über Gesetzesverstöße präsentiert worden seien. Vereinzelt wurde gemutmaßt, das Symposium befasse sich mit einem Problem, für dessen angeblich beträchtliches Ausmaß es keine hinreichenden Belege gebe. In Nachbetrachtungen zur Tagung wurde teils sogar vom „Mythos des trinkenden Seemanns“ gesprochen.² Bei der Vorbereitung auf diese Tagung habe ich leider feststellen müssen, dass auch international keine genügend aussagekräftigen Statistiken geführt werden. Häufig wird – mit Blick auf national und international verfügbare Daten zum Alkohol- und Drogenkonsum in der Bevölkerung – generell festgestellt, dass von einem nicht unerheblichen Dunkelfeld des Alkohol- und Drogenmissbrauchs in der Seeschifffahrt auszugehen sei, jedoch nur geringe Möglichkeiten bestünden, dieses aufzuhellen. Hier zeigt sich sowohl für die zuständigen staatlichen Stellen in der differenzierten Delikterfassung als auch für die empirische Forschung ein wichtiges, bisher zu sehr vernachlässigtes Aufgabengebiet.

¹ Siehe insoweit den Tagungsband von Brieler/Püschel (Hrsg.): Alkohol, Drogen und Verkehrseignung in der Schifffahrt, 2018

² Vgl. u.a. <https://www.deutsche-flagge.de/de/aktuelles/nachrichten-archiv/nachrichten-2018/der-mythos-des-trinkenden-seemanns>

Auch wenn das Ergebnis der mangelnden statistischen Erfassung von Alkohol- und Drogenmissbrauch in der Seeschifffahrt jedenfalls kurzfristig weiterhin bestehen bleiben wird, sind die zuständigen staatlichen Stellen nicht ihrer Verantwortung enthoben, diesem Deliktsfeld hohe Aufmerksamkeit zu widmen und wirksame Präventions- und bei Verstößen angemessene Sanktionsmaßnahmen zu ergreifen. Denn eines hat das Hamburger Symposium klar vor Augen geführt: Gelangen Fälle von Alkohol- und Drogenmissbrauch in der deutschen Schifffahrt ins sog. Hellfeld, sind die Folgen oft dramatisch. Die auf dem Symposium behandelten alkoholbedingten Schiffsunfälle haben dies eindrucksvoll verdeutlicht.³

Hier in Rostock gehen wir nun noch einen Schritt weiter und wenden uns vornehmlich der Kreuzschifffahrt zu. Mir ist in meiner jahrzehntelangen Hamburger Strafverfolgungspraxis noch kein einziger Fall eines Alkohol- oder Drogendelikts des Führers eines Kreuzfahrtschiffes begegnet. Dies könnte daran liegen, dass der Boom der Kreuzschifffahrt erst in den letzten Jahren auch in Deutschland deutlich zugenommen hat. Viel wahrscheinlicher ist jedoch, dass in diesem Bereich mit hohen Passagierzahlen besonderer Wert auf Präventionsmaßnahmen gelegt wird, von deren Effizienz selbstverständlich auch der wirtschaftliche Erfolg für die Reedereien und Veranstalter abhängt. Sich näher mit Drogen- und Alkoholmissbrauch in der internationalen Kreuzschifffahrt zu befassen, heißt nicht, von einem verbreiteten Phänomen in diesem Bereich auszugehen, sondern ist entscheidend dem Umstand geschuldet, dass Fehlverhalten in erheblich stärkerem Maße als in der sonstigen Schifffahrt zu immensen Personen- und Sachschäden führen kann. Unverzichtbar ist es daher, das rechtliche Instrumentarium zur Bekämpfung von Alkohol- und Drogenmissbrauch sowie die Umsetzung in der Praxis in den Blick zu nehmen und ggf. Defizite anzusprechen.

Staatliche Aufgabe zur Vermeidung von Alkohol- und Drogendelikten in der Seeschifffahrt ist es, effiziente Präventions- und Repressionsmaßnahmen zu installieren.⁴ In den nachfolgenden Ausführungen stehen repressive Aspekte im Vordergrund. Während die Strafjustiz, d.h. Staatsanwaltschaften und Strafgerichte, für den repressiven Bereich der Deliktbekämpfung zuständig ist, sind der Polizei, die als maßgebliche Ermittlungsperson der Staatsanwaltschaft bei der Verfolgung von Alkohol- und Drogendelikten tätig ist, demgegenüber sowohl präven-

³ Vgl. Beiträge von Püschel/Lehmann, Schiffsunfälle, in Brieler/Püschel (Fn. 1), S. 85 ff, sowie Kollra/Brieler, Alkohol und Drogen an Bord: 15 spektakuläre Schiffsunfälle, in Brieler/Püschel (Fn.1), S. 95 ff

⁴ Zur staatlichen Aufgabe, den Bürger vor Straftaten zu schützen, Joecks in Münchener Kommentar zum Strafgesetzbuch, 3. Auflage, 2017, Einleitung RdNr. 19 m.w.N.; Weigend in Leipziger Kommentar zum Strafgesetzbuch, 12. Auflage, 2007, Einleitung, Rz. 1 ff m.w.N.; Kinzig in Schönke/Schröder, StGB, Kommentar, 30. Auflage, 2019, Vorbemerkungen zu §§ 38 ff, Rz. 1 ff m.w.N.