

Gewässer- verunreinigung und CDNI



»Revidirte Rheinschiffahrts-Acte« von 1868, Foto: ZK

Der Betrieb eines Fahrgastschiffes ohne Abwassersammelvorrichtung erfüllt den Tatbestand der Gewässerverunreinigung nach § 324 I StGB in mittelbarer Täterschaft, wenn der Schiffseigner duldet, dass häusliche Abwässer in den Fluss geleitet werden, bzw. seine Schiffsführer dazu anweist. Die Tat kann auch durch Unterlassen begangen werden, da der Schiffseigner entsprechend § 1 III des Ausführungsgesetzes zum CDNI eine Garantenstellung hat.

Das Verbot der Einleitung von häuslichen Abwässern nach CDNI für Fahrgastschiffe mit einer Beförderungskapazität von mehr als 50 Personen, ist in Deutschland seit dem Jahre 2010 in Kraft, nach dem die Übergangsfrist des deutschen Ausführungsgesetzes zum CDNI vom 13. Dezember 2013 abgelaufen ist.

Angesichts der Übergangsfrist von sieben Jahren kann es keinen Rechtfertigungstatbestand darstellen, wenn eine erforderliche Umrüstung der betroffenen Schiffe aus technischen, organisatorischen oder finanziellen Gründen nicht möglich ist.

Die Strafbarkeit besteht selbst dann, wenn die Kommunen keine Abwassersammelstellen einrichten, weil zu dieser Einrichtung die Betreiber der Anlegestellen und nicht die Kommunen nach CDNI verpflichtet sind und weil mit Abwassertanks ausgestattete Schiffe auch mit Grubenentleerungsfahrzeugen oder durch landwirtschaftliche Betriebe geleert und die Abwässer abtransportiert werden können.

Eine zu verhängende Geldstrafe kann zur Bewährung ausgesetzt werden, wenn die gesetzlichen Voraussetzungen vorliegen, insbesondere, wenn es angezeigt erscheint, den Schiffseigner nicht zusätzlich finanziell zu stark zu belasten, um ihm Gelegenheit zu geben, die erforderlichen Investitionen zu tätigen und zu finanzieren.

Urteil des Schifffahrtsgerichts St. Goar vom 14. März 2019 (rechtskräftig).

1. Der Angeklagte ist der vorsätzlichen Gewässerverunreinigung in Tateinheit mit unbefugter Abfallbeseitigung in vier Fällen schuldig. Er wird deshalb verurteilt.
2. Die Verhängung einer Gesamtgeldstrafe von 180 Tagessätzen zu je 60,- € wird zur Bewährung ausgesetzt.

Gründe:

Der Angeklagte ist 65 Jahre alt, deutscher Staatsbürger und ledig.

Ausweislich des in der Hauptverhandlung verlesenen Auszugs aus dem Bundeszentralregister vom 20.12.2018 ist der Angeklagte strafrechtlich bisher nicht in Erscheinung getreten.

Die Hauptverhandlung vom 14.03.2019 führte zu folgenden Feststellungen:

Der Angeklagte ist ... in der Firmengruppe X für den Geschäftsbereich Traben-Trarbach – Bernkastel-Kues (Mittelmosel) zuständig. Die dort betriebenen Fahrgastschiffe unterliegen seiner Regie.

Dem Angeklagten ist bereits seit mehr als 10 Jahren bekannt, dass Fahrgastschiffe mit einer Beförderungskapazität von mehr als 50 Personen häusliche Abwässer, wozu auch die Toilettenabwässer gehören, nicht mehr ungeklärt in das Fahrwasser einleiten dürfen. Dieses Verbot beruht auf dem Ausführungsgesetz zu dem völkerrechtlichen Vertrag ... (CDNI). Die Bundesrepublik Deutschland hat dazu am 13.12.2003 ein Ausführungsgesetz erlassen. Danach trat das Einleitungsverbot für häusliche Abwässer von Fahrgastschif-

fen mit einer Beförderungskapazität von mehr als 50 Personen am 01.01.2010 in Kraft. In § 1 Abs. 3 des Gesetzes ist zudem vorgeschrieben, dass die Betreiber von Stammliegeplätzen für Fahrgastschiffe auf eigene Kosten Annahmestellen für häusliche Abwässer von Fahrgastschiffen zu errichten und zu betreiben haben.

In einem undatierten Schreiben der Fa. X an das Wasser- und Schifffahrtsamt in Trier ... wird deutlich, dass die einzubauenden Abwassertanks für häusliche Abwässer im Jahr 2009 bei den Fahrgastschiffen der Fa. X noch kaum installiert waren. ... Mithin wurde um Fristverlängerung gebeten, um angeblich sieben Fahrgastschiffe, die noch nicht umgerüstet seien, noch fertigstellen zu können.

In der Folgezeit geschah offenbar nicht viel. Seitens des Wasser- und Schifffahrtsamtes in Trier wurde im Frühjahr 2018 das Personenschiffahrtsunternehmen X erneut auf die Problematik der Entsorgung von häuslichen Abwässern ihrer Fahrgastschiffe angesprochen. Seitens der Fa. X wurde dem Wasser- und Schifffahrtsamt Trier eine Liste übergeben (Stand 03.04.2014), wonach die Fa. X in Cochem, Traben-Trarbach und Bernkastel-Kues eine CDNI-Annahmestelle für häusliche Abwasser für Kabinen- und Fahrgastschiffe betreibt. Eine weitere Annahmestelle in Trier sei in Planung. Tatsächlich stellte sich aber durch Ermittlungen der Wasserschutzpolizei in Trier heraus, dass lediglich in Cochem eine intakte Annahmestelle für häusliches Abwasser existierte. Die Annahmestelle in Traben-Trarbach war zwar im Rohbau fertig aber noch nicht einsatzbereit, es fehlt die An-

schlussmöglichkeit vom Land zur Steganlage. Die Annahmestelle in Kues wird von einem Herrn D und nicht von der Fa. X betrieben und Fahrgastschiffe der Fa. X würden diese Annahmestelle nur selten nutzen.

Aufgrund dieser Erkenntnisse ermittelte die Wasserschutzpolizei weiter und führte sowohl im Mai wie auch im August 2018 Kontrollen auf verschiedenen Schiffen der Fa. X im Bereich Bernkastel-Kues durch. Dabei stellte sich heraus, dass die Fahrgastschiffe ... alle nicht über die vorgeschriebenen Abwassersammeltanks verfügten, sondern häusliche Abwässer aus der Küche, dem Bordrestaurant und den Toiletten jeweils ungeklärt und ungefiltert in die Mosel einleiteten. Dies war allen Schiffsführern bekannt und auch dem Angeklagten, der für den Einsatz der vor bezeichneten Schiffe verantwortlich zeichnete.

... Schließlich hat auch der Angeklagte eingeräumt, dass keines der vor bezeichneten Schiffe über einen Abwassertank verfügte und sämtliche häuslichen Abwässer seit je her und auch noch in 2018 regelmäßig ungefiltert in die Mosel eingeleitet wurden. ...

Er hat sich demnach entsprechend den aus dem Urteilstenor ersichtlichen Vorschriften strafbar gemacht.

Der Tatbestand der Gewässerverunreinigung nach § 324 Abs. 1 StGB ist erfüllt, weil der Angeklagte, der insofern in mittelbarer Täterschaft handelte, duldet bzw. seine Schiffsführer angewiesen hat, das häusliche Abwasser aus Küche, Bistro und Toilette in die Mosel zu leiten. ... Dies

war auch unbefugt, denn das ursprüngliche Gewohnheitsrecht, wonach Schiffe ihre Abwässer unmittelbar in Flüsse einleiten durften, war nach dem völkerrechtlichen Vertrag (CDNI) aus dem Jahre 1996 für die beteiligten Staaten, darunter auch die Bundesrepublik Deutschland, aufgehoben. ...

Soweit der Angeklagte meint, dieses Verbot richte sich nur an Schiffsführer, irrt er, denn § 324 StGB macht insofern keinen Unterschied zwischen Schiffsführer und sonstigen Verantwortlichen für ein Fahrgastschiff. Außerdem nimmt Artikel 12 Abs. 3 CDNI bei der Abfallbeseitigung auch stets den Schiffseigner mit in die Verantwortung und § 1 Abs. 3 des Ausführungsgesetzes zum CDNI macht die Betreiber von Schiffsanlegestellen für die ordnungsgemäße Annahme und Entsorgung von häuslichem Abwasser verantwortlich.

Selbst wenn man vorliegend ein aktives Tun des Angeklagten in Bezug auf die Abwassereinleitung verneinen wollte, hindert dies seine Strafbarkeit nicht, denn in diesem Fall käme immer noch die Begehung durch Unterlassen nach § 13 StGB in Betracht, denn der Angeklagte als Schiffs-eigner oder Miteigner ist verantwortlich dafür, dass seine Schiffe, wenn er sie in den Verkehr bringt, den gesetzlichen Vorschriften entsprechen. Seine entsprechende Garantenstellung ergibt sich aus § 1 Abs. 3 des Ausführungsgesetzes zum CDNI ...

Durch die Einleitung von häuslichem Abwasser und insbesondere durch die Einleitung von Urin und Fäkalien aus den Toilettenanlagen wurde die Mosel auch verunreinigt. Die Toilettenabwässer erhöhen mithin den Stickstoffgehalt der Mosel. ... Dies bestätigte auch der Bundesgerichtshof in seiner Entscheidung vom 20.02.1991 (2 StR 478/90) in der es heißt: »Eine nachteilige Veränderung der Gewässereigenschaften (Verunreinigung) kann selbst bei einem Fluss von einer Größe des Rheins schon dann vorliegen, wenn die Abwassereinleitung zu einer Schadstoffbelastung an der Wasseroberfläche führt.« Dies ist bereits bei der Einleitung von Toilettenabwässern hinsichtlich der Fäkalanteile zweifelsfrei gegeben. Aus demselben Grund liegt eine unerlaubte Abfallbeseitigung nach § 326 Abs. 1 Nr. 4a StGB vor. ...

Der Angeklagte hat die Straftatbestände der §§ 324 und 326 auch rechtswidrig erfüllt. Insbesondere lag kein Rechtfertigungsgrund vor. Das Einleiten von häuslichen Abwässern war ab dem Jahr 2010 für Fahrgastschiffe mit einer Beförderungskapazität von mehr als 50 Personen nicht mehr erlaubt. Er kann sich auch nicht darauf berufen, dass eine frühere Umrüstung seiner Schiffe aus technischen, organisatorischen oder finanziellen Gründen nicht möglich gewesen sei. Das deutsche Ausführungsgesetz zum CDNI Vertrag wurde

im Dezember 2003 erlassen. Das Verbot für die Einleitung häuslicher Abwässer trat erst im Jahr 2010 in Kraft. Dem Angeklagten blieben mithin 7 Jahre Zeit, um die technischen Voraussetzungen für das Auffangen von häuslichen Abwässern bei seinen Schiffen zu schaffen. Es wäre zweifelsfrei möglich gewesen, durch die Einschaltung von Fremdbetrieben in allen 23 Schiffen innerhalb von 7 Jahren Abwassersammeltanks zu installieren. Wenn die eigenen finanziellen Mittel dafür nicht ausgereicht hätten, hätte der Angeklagte entweder einen Kredit aufnehmen oder das ein oder andere Schiff verkaufen müssen, um sich die entsprechenden Geldmittel zu beschaffen. ... Hinzu kommt aber auch, dass der Angeklagte nicht gleich nach Ablauf des Jahres 2010, sondern erstmals im Jahr 2018 kontrolliert wurde. Er hatte also weitere 8 Jahre Zeit, seine Schiffe umzurüsten. Ihm blieben also effektiv 15 Jahre Zeit, seine Schiffe gesetzeskonform umzurüsten, bevor strafrechtliche Ermittlungen eingeleitet wurden. ...

Es liegt aber auch kein Entschuldigungsgrund vor. ...

Der Angeklagte kann auch nicht mit dem Argument gehört werden, er sei davon ausgegangen, dass die Kommunen Abwassersammelstellen einrichten müssten. In § 1 Absatz 3 des Ausführungsgesetzes zum CDNI ist ausdrücklich erwähnt, dass die Betreiber der Anlegestellen und nicht die Kommunen Annahmestellen für häusliche Abwässer einzurichten und zu betreiben haben ... Hier ist auch noch darauf hinzuweisen, dass in Bernkastel-Kues die Fa. D eine Abnahmestation für häusliche Abwässer betreibt. Nach den polizeilichen Ermittlungen könnte die Fa. X dort regelmäßig alle ihre in diesem Bereich fahrenden Schiffe entleeren, wenn diese Abwassersammeltanks hätten ... Im Übrigen gibt es für den Fall, dass keine Abwassersammelstelle im Bereich einer Anlegestelle vorhanden ist, auch noch andere Möglichkeiten Abwassersammeltanks zu entleeren. Bereits in der Übersicht über CDNI Annahmestellen für häusliches Abwasser vom Wasser- und Schifffahrtsamt Trier (Stand 03.04.2014) ist unter Anmerkung 1 erwähnt, dass zum Beispiel im Bereich Speyer die Abwasserentsorgung der Schiffe durch ein Grubenentleerungsfahrzeug erfolgt, das die Abwassersammeltanks der Schiffe leert und dann in die nächste kommunale Kläranlage bringt. Dasselbe wäre auch an der Mosel möglich, selbst wenn es dort keine Grubenentleerungsfahrzeuge geben sollte. Es gibt aber überall in den nahegelegenen Höhenorten zur Mosel genügend Landwirte, die ein Güllefass besitzen und die froh wären, wenn sie sich durch den Abtransport von Schiffsabwässern in die nächste Kläranlage ein Zubrot verdienen könnten. Der Angeklagte kann sich deshalb auch nicht mit dem Argument heraus reden, dass an Land nicht ausreichend Abwas-

seraufnahmeverrichtungen vorhanden gewesen seien.

Die §§ 324 u.326 StGB haben denselben Strafraumen, nämlich Freiheitsstrafe bis zu fünf Jahren oder Geldstrafe.

Das Gericht hielt vorliegend mit der Staatsanwaltschaft die Verhängung von Geldstrafen für Tat und Schuld angemessen.

Dabei hat das Gericht zu Gunsten des Angeklagten berücksichtigt, dass er zumindest nach durchgeführter Beweisaufnahme seine Verantwortlichkeit für das Einleiten der Abwässer in die Mosel von den 4 überprüften Schiffen eingeräumt hat ... Letztlich musste zu seinen Gunsten berücksichtigt werden, dass er – wenn auch sehr zögerlich – darum bemüht ist, mit eigenen Mitteln seine Schiffe nach und nach umzurüsten, um auf Dauer dem Entsorgungsgebot doch nachzukommen.

Zu Lasten des Angeklagten musste hingegen berücksichtigt werden, dass er leichtsinnig viele Jahre hat verstreichen lassen, ohne das Abwassereinleitungsverbot zu beachten. ...

Für das Schiff »A« 100 Tagessätze, für das Fahrgastschiff »B« 80 Tagessätze, für das Fahrgastschiff »C« 50 Tagessätze und für das Fahrgastschiff »D« 80 Tagessätze. Die Unterschiede richten sich nach den unterschiedlichen Abwassermengen, die pro Schiff und Woche angefallen sind.

Unter nochmaliger Berücksichtigung der vorgenannten Strafbemessungsgesichtspunkte hat das Gericht dann nach § 53, 54 StGB eine Gesamtgeldstrafe von 180 Tagessätzen gebildet.

Diese Gesamtgeldstrafe konnte gemäß § 59 StGB – wenn auch mit Bedenken – zur Bewährung ausgesetzt werden ... Daneben ist das Gericht bei einer Gesamtwürdigung von Tat und Persönlichkeit des Täters zu der Überzeugung gekommen, dass hier besondere Umstände vorliegen, die die Verhängung einer Strafe entbehrlich machen, denn der Angeklagte hat versucht, durch beträchtliche Eigenleistungen alle eigenen Schiffe innerbetrieblich umzurüsten. Dies hat er innerhalb der vorgegebenen Zeit nicht geschafft und die Dringlichkeit der Maßnahme nicht erkannt. Dies wurde ihm durch den Strafprozess ausführlich verdeutlicht und so schien es sinnvoller, ihn finanziell nicht zu stark zu belasten, so dass er das Geld lieber in die Abwassersammelbehälter seiner Schiffe investieren kann, zumal er zusätzlich die Auflage erhalten hat, die kontrollierten Fahrgastschiffe erst dann wieder einzusetzen, wenn ein Abwassersammelbehälter installiert ist und das Abwasser auch ordnungsgemäß entsorgt werden kann. Die bis zum Wiedereinsatz der Schiffe entstehenden Einnahmeverluste muss die Fa. X nämlich ebenfalls verschmerzen.

Mitgeteilt durch Moselschifffahrtsrichter
Klaus Behrendt

Urteil des Schifffahrtsgerichts St. Goar vom 14. März 2019 (rechtskräftig).

hat das Schifffahrtsgericht beim Amtsgericht St. Goar aufgrund der Hauptverhandlung vom 14.03.2019, an der teilgenommen haben:

Direktor des Amtsgerichts Behrendt als Strafrichter

Staatsanwalt S als Vertreter der Staatsanwaltschaft

Von der Zuziehung eines Urkundsbeamten wurde gemäß § 226 Abs. 2 StPO abgesehen.

f ü r R e c h t e r k a n n t :

1. Der Angeklagte ist der vorsätzlichen Gewässerverunreinigung in Tateinheit mit unbefugter Abfallbeseitigung in vier Fällen schuldig. Er wird deshalb verwarnet.

2. Die Verhängung einer Gesamtgeldstrafe von 180 Tagessätzen zu je 60,- € wird zur Bewährung ausgesetzt.

3. Der Angeklagte hat die Kosten des Verfahrens zu tragen.

Angewendete Vorschriften: §§ 324 Abs. 1, 326 Abs. 1 Nummer 4a, 52, 53 StGB

Gründe:

Der Angeklagte ist 65 Jahre alt, deutscher Staatsbürger und ledig. Er lebt allerdings mit einer erheblich jüngeren Frau zusammen und hat mit dieser einen gemeinsamen Sohn, der derzeit 5 Jahre alt ist. Von Beruf ist der Angeklagte Schiffsführer, er ist allerdings in der Reederei X, einem Familienunternehmen an der Mosel, das im wesentlichen Fahrgastschiffahrt betreibt, auch in der Geschäftsleitung tätig und verantwortlich für den Schiffsbetrieb im Bereich der Mittelmosel (Bernkastel-Kues und Umgebung). Nach eigenen Angaben erhält der Angeklagte für seine Tätigkeit von der Reederei K ein monatliches Nettoeinkommen von 1.800,00 €. Seine Lebensgefährtin ist ebenfalls in dieser Firma geringfügig beschäftigt und kümmert sich im Übrigen um den Haushalt und das gemeinsame Kind.

Ausweislich des in der Hauptverhandlung verlesenen Auszugs aus dem Bundeszentralregister vom 20.12.2018 ist der Angeklagte strafrechtlich bisher nicht in Erscheinung getreten.

Die Hauptverhandlung vom 14.03.2019 führte zu folgenden Feststellungen:

Der Angeklagte ist – wie bereits erwähnt – in der Firmengruppe X für den Ge-

schäftsbereich Traben-Trarbach – Bernkastel-Kues (Mittelmosel) zuständig. Die dort betriebenen Fahrgastschiffe unterliegen seiner Regie.

Dem Angeklagten ist bereits seit mehr als 10 Jahren bekannt, dass Fahrgastschiffe mit einer Beförderungskapazität von mehr als 50 Personen häusliche Abwässer, wozu auch die Toilettenabwässer gehören, nicht mehr ungeklärt in das Fahrwasser einleiten dürfen. Dieses Verbot beruht auf dem Ausführungsgesetz zu dem völkerrechtlichen Vertrag zwischen der Bundesrepublik Deutschland, dem Königreich Belgien, der französischen Republik, dem Großherzogtum Luxemburg, dem Königreich der Niederlande und der schweizerischen Eidgenossenschaft aus dem Jahre 1996 und dient der Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschiffahrt (CDNI). Die Bundesrepublik Deutschland hat dazu am 13.12.2003 ein Ausführungsgesetz erlassen. Danach trat das Einleiterverbot für häusliche Abwässer von Fahrgastschiffen mit einer Beförderungskapazität von mehr als 50 Personen am 01.01.2010 in Kraft. In § 1 Abs. 3 des Gesetzes ist zudem vorgeschrieben, dass die Betreiber von Stammliegeplätzen für Fahrgastschiffe auf eigene Kosten Annahmestellen für häusliche Abwässer von Fahrgastschiffen zu errichten und zu betreiben haben.

In einem undatierten Schreiben der X an das Wasser- und Schifffahrtsamt in Trier (vermutlich aus dem Jahr 2009) wird deutlich, dass die einzubauenden Abwassertanks für häusliche Abwässer im Jahr 2009 bei den Fahrgastschiffen der X noch kaum installiert waren. So heißt es dort: »Da zwei Drittel der Flotte keine Sammel-tanks besitzen, sind wir nicht in der Lage, diese bis zu dem Stichtag 01.01.2010 zu installieren. Außerdem ist an keiner Station der Mosel eine Abgabestelle für die häuslichen Abwässer installiert. In einem weiteren Schreiben der X aus dem Jahr 2012 wurde behauptet, dass eine Aus-rüstung der Fahrgastschiffe mit Abwassertanks innerhalb kurzer Zeit unmöglich durchgeführt werden könne. Mithin wurde um Fristverlängerung gebeten, um angeblich sieben Fahrgastschiffe, die noch nicht umgerüstet seien, noch fertigstellen zu können.

In der Folgezeit geschah offenbar nicht viel. Seitens des Wasser- und Schifffahrtsamtes in Trier wurde im Frühjahr 2018 das Personenschiffahrtsunternehmen X erneut auf die Problematik der Entsorgung von häuslichen Abwässern ihrer Fahrgastschiffe angesprochen. Seitens der X wurde dem Wasser- und Schifffahrtsamt Trier eine Liste übergeben (Stand 03.04.2014), wonach die X in Cochem, Traben-Trarbach und Bernkastel-Kues eine CDNI-Annahmestelle für häusliche Abwasser für Kabinen- und

Fahrgastschiffen betreibe. Eine weitere Annahmestelle in Trier sei in Planung. Tatsächlich stellte sich aber durch Ermittlungen der Wasserschutzpolizei in Trier heraus, dass lediglich in Cochem eine intakte Annahmestelle für häusliches Abwasser existierte. Die Annahmestelle in Traben-Trarbach war zwar im Rohbau fertig aber noch nicht einsatzbereit, es fehlt die Anschlussmöglichkeit vom Land zur Steganlage. Die Annahmestelle in Kues wird von einem Herrn D und nicht von der X betrieben und Fahrgastschiffe der X würden diese Annahmestelle nur selten nutzen.

Aufgrund dieser Erkenntnisse ermittelte die Wasserschutzpolizei weiter und führte sowohl im Mai wie auch im August 2018 Kontrollen auf verschiedenen Schiffen der X im Bereich Bernkastel-Kues durch. Dabei stellte sich heraus, dass die Fahrgastschiffe »A«, »B«, »C« und »D« alle nicht über die vorgeschriebenen Abwassersammeltanks verfügten, sondern häusliche Abwässer aus der Küche, dem Bordrestaurant und den Toiletten jeweils ungeklärt und ungefiltert in die Mosel einleiteten. Dies war allen Schiffsführern bekannt und auch dem Angeklagten, der für den Einsatz der vor bezeichneten Schiffe verantwortlich zeichnete.

Diese Feststellungen beruhen auf der Vernehmung der Wasserschutzpolizei-beamten E, F, G, H, den Schiffsführern der X, J, K und L sowie dem sich aus der Akte ergebendem Ermittlungsergebnis. Schließlich hat auch der Angeklagte eingeräumt, dass keines der vor bezeichneten Schiffe über keinen Abwassertank verfügte und sämtliche häuslichen Abwässer seit je her und auch noch in 2018 regelmäßig ungefiltert in die Mosel eingeleitet wurden. Er wies zwar darauf hin, dass der Einbau von Abwassertanks von den X durchgeführt werde, er sei aber auch dort Gesellschafter. Der Angeklagte ist damit für den Zustand der überprüften Schiffe und die Einleitung von häuslichen Abwässern in die Mosel verantwortlich.

Er hat sich demnach entsprechend den aus dem Urteilstenor ersichtlichen Vorschriften strafbar gemacht.

Der Tatbestand der Gewässerverunreinigung nach § 324 Abs. 1 StGB ist erfüllt, weil der Angeklagte, der insofern in mittelbarer Täterschaft handelte, duldete bzw. seine Schiffsführer angewiesen hat, das häusliche Abwasser aus Küche, Bistro und Toilette in die Mosel zu leiten. Den Schiffsführern blieb gar keine andere Möglichkeit, denn ein Abwassersammelbecken war auf den Fahrgastschiffen »A«, »B«, »C« und »D« nicht vorhanden. Die Abwasserleitungen waren so verlegt, dass sie unmittelbar in die Mosel mündeten. Dies war auch unbefugt, denn das ursprüngliche Gewohnheitsrecht, wonach Schiffe ihre Abwässer unmittelbar

in Flüsse einleiten durften, war nach dem völkerrechtlichen Vertrag (CDNI) aus dem Jahre 1996 für die beteiligten Staaten, darunter auch die Bundesrepublik Deutschland, aufgehoben. Durch das Ausführungsgesetz zum CDNI aus dem Jahre 2003 wurde der Vertrag auch in deutsches Recht umgesetzt und untersagte allen Fahrgastschiffen mit einer Beförderungskapazität von mehr als 50 Personen die Einleitung der sogenannten häuslichen Abwässer.

Soweit der Angeklagte meint, dieses Verbot richte sich nur an Schiffsführer, irrt er, denn § 324 StGB macht insofern keinen Unterschied zwischen Schiffsführer und sonstigen Verantwortlichen für ein Fahrgastschiff. Außerdem nimmt Artikel 12 Abs. 3 CDNI bei der Abfallbeseitigung auch stets den Schiffseigner mit in die Verantwortung und § 1 Abs. 3 des Ausführungsgesetzes zum CDNI macht die Betreiber von Schiffsanlegestellen für die ordnungsgemäße Annahme und Entsorgung von häuslichem Abwasser verantwortlich.

Selbst wenn man vorliegend ein aktives Tun des Angeklagten in Bezug auf die Abwassereinleitung verneinen wollte, hindert dies seine Strafbarkeit nicht, denn in diesem Fall käme immer noch die Begehung durch Unterlassen nach § 13 StGB in Betracht, denn der Angeklagte als Schiffseigner oder Miteigner ist verantwortlich dafür, dass seine Schiffe, wenn er sie in den Verkehr bringt, den gesetzlichen Vorschriften entsprechen. Seine entsprechende Garantenstellung ergibt sich aus § 1 Abs. 3 des Ausführungsgesetzes zum CDNI, weil er Betreiber oder Mitbetreiber der Anlegestellen der Firma K im Bereich der Mittelmosel und Eigentümer bzw. Miteigentümer der hier beanstandeten Fahrgastschiffe ist.

Durch die Einleitung von häuslichem Abwasser und insbesondere durch die Einleitung von Urin und Fäkalien aus den Toilettenanlagen wurde die Mosel auch verunreinigt. Es ist allgemein bekannt, dass Urin und Fäkalien stickstoffhaltig sind. Aus diesem Grunde verwenden Landwirte den Urin ihrer Tiere oder auch Klärschlamm aus Kläranlagen gerne zum Düngen ihrer Wiesen und Felder. Die Toilettenabwässer erhöhen mithin den Stickstoffgehalt der Mosel. Die wirkt sich gerade im Sommer und im besonderen Ausmaß in dem trockenen Sommer 2018 auch erheblich auf das Wasser der Mosel aus. Im Sommer 2018 kam es stärker noch als 2017 zu einem starken Blaualgenbefall der Mosel. Dies wurde wiederholt in den Medien berichtet. Die Wasserschutzpolizei Trier hat sogar einen Presseartikel aus der Rheinzeitung vom 17.08.2017 und eine Pressemitteilung von RPR1 vom 10.08.2017 beigelegt. Daraus ergibt sich, dass der Blaualgenbefall giftig ist und Menschen, Tieren

und der Umwelt gefährlich werden kann. Ursächlich dafür sollen insbesondere der Klimawandel und die Nährstoffbelastung der Mosel sein. Nährstoffe sind insbesondere Düngemittel, sprich Stickstoff und somit auch Toilettenabwässer. Die Verunreinigung der Mosel durch die Toilettenabwässer aus den Schiffen der X liegt mithin zweifelsfrei auf der Hand. Dies bestätigte auch der Bundesgerichtshof in seiner Entscheidung vom 20.02.1991 (2 StR 478/90) in der es heißt: »Eine nachteilige Veränderung der Gewässereigenschaften (Verunreinigung) kann selbst bei einem Fluss von einer Größe des Rheins schon dann vorliegen, wenn die Abwassereinleitung zu einer Schadstoffbelastung an der Wasseroberfläche führt.« Dies ist bereits bei der Einleitung von Toilettenabwässern hinsichtlich der Fäkalanteile zweifelsfrei gegeben.

Aus demselben Grund liegt eine unerlaubte Abfallbeseitigung nach § 326 Abs. 1 Nr. 4a StGB vor. Auch hier ist aus den bereits dargelegten Gründen das Tatbestandsmerkmal »unbefugt« gegeben und häusliche Abwässer sind auch Abfälle im Sinne dieser Vorschrift. Genauso ist die nachteilige Gewässerveränderung im Sinne des Abs 1 Nr. 4a aus dem bereits dargelegten Gründen gegeben.

Der Angeklagte hat die Straftatbestände der §§ 324 und 326 auch rechtswidrig erfüllt. Insbesondere lag kein Rechtfertigungsgrund vor. Das Einleiten von häuslichen Abwässern war ab dem Jahr 2010 für Fahrgastschiffe mit einer Beförderungskapazität von mehr als 50 Personen nicht mehr erlaubt. Er kann sich auch nicht darauf berufen, dass eine frühere Umrüstung seiner Schiffe aus technischen, organisatorischen oder finanziellen Gründen nicht möglich gewesen sei. Das deutsche Ausführungsgesetz zum CDNI Vertrag wurde im Dezember 2003 erlassen. Das Verbot für die Einleitung häuslicher Abwässer trat erst im Jahr 2010 in Kraft. Dem Angeklagten blieben mithin 7 Jahre Zeit, um die technischen Voraussetzungen für das Auffangen von häuslichen Abwässern bei seinen Schiffen zu schaffen. Es wäre zweifelsfrei möglich gewesen, durch die Einschaltung von Fremdbetrieben in allen 23 Schiffen innerhalb von 7 Jahren Abwassersammeltanks zu installieren. Wenn die eigenen finanziellen Mittel dafür nicht ausgereicht hätten, hätte der Angeklagte entweder einen Kredit aufnehmen oder das ein oder andere Schiff verkaufen müssen, um sich die entsprechenden Geldmittel zu beschaffen. Bei dieser langen Vorlaufzeit besteht auch kein Verständnis dafür, dass die Umrüstung organisatorisch nicht möglich gewesen sein soll. Möglicherweise liegen hier Managementfehler vor. Hinzu kommt aber auch, dass der Angeklagte

nicht gleich nach Ablauf des Jahres 2010, sondern erstmals im Jahr 2018 kontrolliert wurde. Er hatte also weitere 8 Jahre Zeit, seine Schiffe umzurüsten. Ihm blieben also effektiv 15 Jahre Zeit, seine Schiffe gesetzeskonform umzurüsten, bevor strafrechtliche Ermittlungen eingeleitet wurden. Bei dieser Sachlage kann erst Recht kein Verständnis aufgebracht werden, dass einige Schiffe des Angeklagten heute noch ohne Abwassersammeltanks herumfahren und die Mosel verunreinigen. Ein Rechtfertigungsgrund dafür ist jedenfalls nicht ansatzweise ersichtlich.

Es liegt aber auch kein Entschuldigungsgrund vor. Der Angeklagte wusste ganz genau, dass er ab 2010 verpflichtet war, auf seinen Fahrgastschiffen mit einer Beförderungskapazität von mehr als 50 Personen häusliche Abwässer zu sammeln und zu entsorgen. Das Gericht geht davon aus, dass dies in der Schifffahrt bereits kurz nach in Kraft treten des CDNI Vertrages bekannt wurde. Spätestens aber durch den Erlass des deutschen Ausführungsgesetzes wurde dies in der Schifffahrt bekannt gemacht. Aus der Korrespondenz der X mit dem Wasser- und Schifffahrtsamt Trier ergibt sich zudem, dass spätestens im Jahr 2009 von der X Kontakt aufgenommen wurde, um mit dem Wasser- und Schifffahrtsamt Trier eine Fristverlängerung für den Einbau von Abwassersammeltanks auszuhandeln.

Der Angeklagte kann auch nicht mit dem Argument gehört werden, er sei davon ausgegangen, dass die Kommunen Abwassersammelstellen einrichten müssten. In § 1 Absatz 3 des Ausführungsgesetzes zum CDNI ist ausdrücklich erwähnt, dass die Betreiber der Anlegestellen und nicht die Kommunen Annahmestellen für häusliche Abwässer einzurichten und zu betreiben haben. Von einer Kostenbeteiligung Dritter ist ebenfalls keine Rede. Außerdem rechtfertigt dies keinesfalls die weitere Einleitung von Abwässern in die Mosel. Hier ist auch noch darauf hinzuweisen, dass in Bernkastel-Kues die Fa. D eine Abnahmestation für häusliche Abwässer betreibt. Nach den polizeilichen Ermittlungen könnte die X dort regelmäßig alle ihre in diesem Bereich fahrenden Schiffe entleeren, wenn diese Abwassersammeltanks hätten. Selbst das Schiff »Undine«, welches mit einem Abwassersammeltank ausgerüstet ist, entsorgt diese nur gelegentlich bei dem Betrieb D in Kues. Dies ergibt sich insbesondere aus dem Bericht der Wasserschutzpolizeistation Trier vom 21.06.2018. Im Übrigen gibt es für den Fall, dass keine Abwassersammelstelle im Bereich einer Anlegestelle vorhanden ist, auch noch andere Möglichkeiten Abwassersammeltanks zu entleeren. Bereits in der Übersicht

über CDNI Annahmestellen für häusliches Abwasser vom Wasser- und Schiffsfahrtsamt Trier (Stand 03.04.2014) ist unter Anmerkung 1 erwähnt, dass zum Beispiel im Bereich Speyer die Abwasserentsorgung der Schiffe durch ein Grubenentleerungsfahrzeug erfolgt, das die Abwassersammeltanks der Schiffe leert und dann in die nächste kommunale Kläranlage bringt. Dasselbe wäre auch an der Mosel möglich, selbst wenn es dort keine Grubenentleerungsfahrzeuge geben sollte. Es gibt aber überall in den nahegelegenen Höhenorten zur Mosel genügend Landwirte, die ein Güllefass besitzen und die froh wären, wenn sie sich durch den Abtransport von Schiffsabwässern in die nächste Kläranlage ein Zubrot verdienen könnten. Der Angeklagte kann sich deshalb auch nicht mit dem Argument heraus reden, dass an Land nicht ausreichend Abwasseraufnahmeverrichtungen vorhanden gewesen seien.

Die §§ 324 u. 326 StGB haben denselben Strafraum, nämlich Freiheitsstrafe bis zu fünf Jahren oder Geldstrafe.

Das Gericht hielt vorliegend mit der Staatsanwaltschaft die Verhängung von Geldstrafen für Tat und Schuld angemessen.

Dabei hat das Gericht zu Gunsten des Angeklagten berücksichtigt, dass er zumindest nach durchgeführter Beweisaufnahme seine Verantwortlichkeit für das Einleiten der Abwässer in die Mosel von den 4 überprüften Schiffen eingeräumt hat. Außerdem ist der Angeklagte bislang strafrechtlich noch nicht in Erscheinung getreten. Schließlich wurde durch das eingeleitete Abwasser keine totale Zerstörung der Natur und auch keine akute Gesundheitsgefährdung für Mensch und Tier verursacht. Letztlich musste zu seinen Gunsten berücksichtigt werden, dass er – wenn auch sehr zögerlich – darum bemüht ist, mit eigenen Mitteln seine Schiffe nach und nach umzurüsten, um auf Dauer dem Entsorgungsgebot doch nachzukommen.

Zu Lasten des Angeklagten musste hingegen berücksichtigt werden, dass er leichtsinnig viele Jahre hat verstreichen lassen, ohne das Abwassereinleitungsverbot zu beachten. Er hat das Einleitungsverbot einfach nicht hinreichend ernst genommen und anders als ein Großteil der Mitbewerber in der Fahrgastschiffahrt Investitionen für die Abwasserbeseitigung gespart. Lediglich mit den vorhandenen Mitteln an Arbeitskräften und Geld hat er nach und nach die Umrüstung durchgeführt. Berücksichtigt man dabei die Abwassermengen, die tatsächlich noch ungeklärt in die Mosel geflossen sind, so kommen mit Sicherheit einige hunderttausend Liter zusammen. Unter Berücksichtigung dessen, hielt das Gericht im Ergebnis, mit der Staatsanwaltschaft Koblenz, die Verhängung von

folgenden Geldstrafen für angebracht: Für das Schiff »A« 100 Tagessätze, für das Fahrgastschiff »B« 80 Tagessätze, für das Fahrgastschiff »C« 50 Tagessätze und für das Fahrgastschiff »D« 80 Tagessätze. Die Unterschiede richten sich nach den unterschiedlichen Abwassermengen, die pro Schiff und Woche angefallen sind.

Unter nochmaliger Berücksichtigung der vorgenannten Strafbemessungsgesichtspunkte hat das Gericht dann nach § 53, 54 StGB eine Gesamtgeldstrafe von 180 Tagessätzen gebildet.

Diese Gesamtgeldstrafe konnte gemäß § 59 StGB – wenn auch mit Bedenken – zur Bewährung ausgesetzt werden, denn es ist zu erwarten, dass der Angeklagte zukünftig auch ohne Verurteilung zu einer zu zahlenden Geldstrafe keine Straftaten mehr begehen wird, und die Verteidigung der Rechtsordnung gebietet die Verurteilung zur Strafe auch nicht. Daneben ist das Gericht bei einer Gesamtwürdigung von Tat und Persönlichkeit des Täters zu der Überzeugung gekommen, dass hier besondere Umstände vorliegen, die die Verhängung einer Strafe entbehrlich machen, denn der Angeklagte hat versucht, durch beträchtliche Eigenleistungen alle eigenen Schiffe innerbetrieblich umzurüsten. Dies hat er innerhalb der vorgegebenen Zeit nicht geschafft und die Dringlichkeit der Maßnahme nicht erkannt. Dies wurde ihm durch den Strafprozess ausführlich verdeutlicht und so schien es sinnvoller, ihn finanziell nicht zu stark zu belasten, so dass er das Geld lieber in die Abwassersammelbehälter seiner Schiffe investieren kann, zumal er zusätzlich die Auflage erhalten hat, die kontrollierten Fahrgastschiffe erst dann wieder einzusetzen, wenn ein Abwassersammeltank installiert ist und das Abwasser auch ordnungsgemäß entsorgt werden kann. Die bis zum Wiedereinsatz der Schiffe entstehenden Einnahmeverluste muss die X nämlich ebenfalls verschmerzen.

Schließlich hat der Angeklagte auch die Kosten des Verfahrens nach § 465 StPO zu tragen.