

Antrag

der Abgeordneten Annette Faße, Anke Hartnagel, Uwe Beckmeyer, Gerd Andres, Dr. Hans-Peter Bartels, Sören Bartol, Bernhard Brinkmann (Hildesheim), Hans-Günter Bruckmann, Dr. Michael Bürsch, Edelgard Bulmahn, Dr. Peter Danckert, Sebastian Edathy, Karin Evers-Meyer, Rainer Fornahl, Iris Gleicke, Monika Griefahn, Gabriele Groneberg, Achim Großmann, Hans-Joachim Hacker, Bettina Hagedorn, Hubertus Heil, Monika Heubaum, Gabriele Hiller-Ohm, Iris Hoffmann (Wismar), Brunhilde Irber, Jann-Peter Janssen, Johannes Kahrs, Hans-Ulrich Klose, Rolf Kramer, Ernst Kranz, Volker Kröning, Gabriele Lösekrug-Möller, Götz-Peter Lohmann, Dr. Christine Lucyga, Dirk Manzewski, Lothar Mark, Caren Marks, Ulrike Mehl, Angelika Mertens, Gesine Mulhaupt, Volker Neumann (Bramsche), Holger Ortel, Heinz Paula, Dr. Wilhelm Priesmeier, Karin Rehbock-Zureich, Dr. Carola Reimann, Reinhold Robbe, Dr. Ernst Dieter Rossmann, Ortwin Runde, Thomas Sauer, Siegfried Scheffler, Horst Schild, Wilhelm Schmidt (Salzgitter), Olaf Scholz, Brigitte Schulte (Hamel), Dr. Martin Schwanholz, Dr. Cornelia Sonntag-Wolgast, Wolfgang Spanier, Ludwig Stiegler, Dr. Peter Struck, Joachim Stünker, Franz Thönnies, Hans-Jürgen Uhl, Hedi Wegener, Petra Weis, Reinhard Weis (Stendal), Inge Wettig-Danielmeier, Dr. Margrit Wetzels, Dr. Wolfgang Wodarg, Heidi Wright, Franz Müntefering und der Fraktion der SPD sowie der Abgeordneten Rainer Steenblock, Dr. Reinhard Loske, Cornelia Behm, Franziska Eichstädt-Bohlig, Hans-Josef Fell, Winfried Hermann, Peter Hettlich, Ulrike Höfken, Michaela Hustedt, Undine Kurth (Quedlinburg), Friedrich Ostendorff, Albert Schmidt (Ingolstadt), Ursula Sowa, Dr. Antje Vogel-Sperl, Katrin Dagmar Göring-Eckardt, Krista Sager und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Seeschiffahrtssicherheit verbessern – Ölkatastrophen vermeiden

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Durch die Havarie des Öltankers „Prestige“ ist erneut eine europäische Küste von einer Ölpest mit gravierenden ökologischen und wirtschaftlichen Schäden betroffen, deren Ursachen vor allem in unzureichenden Sicherheitsstandards und fahrlässigem Verhalten seitens der verantwortlichen Reeder und Auftraggeber liegen. Die neuerliche Havarie belegt, dass immer noch umweltgefährdende Produkte wie Öl und Chemikalien unter Missachtung der Anforderungen an den Schutz von Mensch und Umwelt mit unsicheren Schiffen auch in der Nähe von Küsten und sensiblen Gebieten transportiert werden.

Der Deutsche Bundestag beobachtet mit großer Sorge, dass der Transport von Ölprodukten aus dem östlichen Baltikum – wie im Fall der „Prestige“ – erheb-

lich zugenommen hat. Die Gefahr von Verschmutzungen der Nord- und Ostsee und der angrenzenden Küsten durch Öl und andere Schadstoffe und somit die Gefahr der Zerstörung von einzigartigen Ökosystemen ist dadurch ebenfalls gestiegen.

Deutschland ist wie andere Industriestaaten derzeit auf den Import von Erdöl und Erdölprodukten auf dem Seeweg angewiesen; im letzten Jahr wurden 139,8 Mio. Tonnen Erdöl importiert; davon wurden ca. 74 % per Schiff angeliefert. Ein Höchstmaß an Sicherheit vor Tankerkatastrophen kann es erst geben, wenn neben verbesserter Seeschiffahrtssicherheit auch der Anteil des Erdöls an der Energieversorgung drastisch reduziert wird. Im Grundsatz ist zwar der Schiffstransport ein sicheres und umweltverträgliches Transportmittel. Dennoch hat nicht zuletzt die jüngste Tankerkatastrophe vor der spanischen Atlantikküste erneut deutlich gemacht, dass zur Vermeidung von Tankerhavarien und zum Schutz der Meere und Küsten die Schiffssicherheit deutlich erhöht werden muss.

Um dieses Ziel zu erreichen, bedarf es sowohl nationaler als auch internationaler Anstrengungen.

Die Havarie des Holzfrachters „Pallas“ im Herbst 1998 war konkreter Anlass für die Bemühungen der rot-grünen Bundesregierung und der deutschen Küstenländer, das Sicherheits- und Notfallkonzept für die Nord- und Ostsee umfassend auf den Prüfstand zu stellen. Die „Pallas“-Havarie hat gezeigt, dass sowohl national wie auch europaweit/international erheblicher Optimierungsbedarf bei der Prävention von Schiffsunfällen und beim Unfallmanagement besteht.

Die Bundesregierung hat als unmittelbare Konsequenz aus der Havarie der „Pallas“ eine unabhängige Expertenkommission eingesetzt, die ein Bündel von Vorschlägen zur Verbesserung des bestehenden Sicherheits- und Notfallkonzepts vorgelegt hat. Zwischenzeitlich wurden u. a. folgende Vorschläge umgesetzt bzw. deren Umsetzung eingeleitet:

- Am 1. Januar 2003 wird ein „Havariekommando“ in Cuxhaven seine Arbeit aufnehmen, das die bislang bestehenden Stellen koordiniert und auf die Einsatzkräfte von Bund, Ländern und Kommunen zurückgreifen kann.
- Zur Einbeziehung vorhandener Brandschutzstrukturen bei der Schiffsbrandbekämpfung auf der Ostsee wurde im August 2002 zwischen dem Bund sowie den Ländern Mecklenburg-Vorpommern und Schleswig-Holstein eine trilaterale Verwaltungsvereinbarung getroffen.
- Von und zu den deutschen Nordseehäfen an Ems, Jade, Weser und Elbe wurde von der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes zur Abwehr von Gefahren für die Sicherheit des Seeverkehrs ein küstennahes und ein küstenfernes Verkehrstrennungsgebiet eingerichtet.
- In der westlichen Ostsee sind zur Sicherung des Verkehrs ebenfalls Verkehrstrennungsgebiete, Tiefwasserwege und andere Schifffahrtswege eingerichtet worden.
- Zur Verbesserung der Verkehrsführung in der kritischen Ostsee-Passage der Kadetrinne wurde zusammen mit Dänemark der Vorschlag für eine Weiterführung des von Nordosten kommenden Tiefwasserweges in Richtung Süden durch das Verkehrstrennungsgebiet in der Kadetrinne abgestimmt. Die neue Wegführung ist Anfang 2002 in Kraft getreten; sie gewährleistet, dass Schiffe mit großen Tiefgängen das bestehende enge Fahrwasser besser erkennen und einhalten. Die Gefahr von Grundberührungen wird dadurch minimiert.

- Mit der Republik Polen wurde im November 2001 als erste bilaterale Kooperationsvereinbarung über die gegenseitige Information und Hilfeleistung bei Seeunfällen in der Pommerschen Bucht abgeschlossen. Diese Vereinbarung wird die Handlungsfähigkeit des Havariekommandos in diesem Bereich der Ostsee deutlich erhöhen.
- Mit dem neuen Notschleppkonzept werden erstmals für die Ostsee Notschlepper mit den Standorten Kiel, Rostock-Warnemünde und in Saßnitz bereitgestellt. Im Umbau ist das Schadstoffbekämpfungsschiff „Scharhorn“ mit eigener Notschleppkapazität; für 2004 ist der Neubau eines Schadstoffbekämpfungsschiffes für die Ostsee vorgesehen. Für die Nordsee stehen die beiden Mehrzweckschiffe „Mellum“, „Neuwerk“ und auf Charterbasis die „Oceanic“ zur Verfügung.
- Im Vorgriff auf internationale Regelungen hat die Bundesregierung bereits ein umfassendes Konzept für die Zuweisung von Notliegeplätzen im Rahmen der maritimen Notfallvorsorge erarbeitet, die derzeit mit den deutschen Küstenländern abschließend abgestimmt wird. Danach werden rund 40 Notliegeplätze ausgewiesen.
- Mit dem am 20. Juni 2002 in Kraft getretenen Seesicherheits-Untersuchungsgesetz (SUG) hat die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung ihre Arbeit aufgenommen. Die Bundesstelle hat umfassende Befugnisse bei der Ermittlung der objektiven Ursachen von Schiffsunfällen im In- und Ausland. Die Ermittlungsergebnisse der Bundesstelle werden künftig die Grundlage für die Unfallprävention auf See bilden.

Angesichts der weltweit weiter zunehmenden maritimen Verkehrsströme und der Überalterung der Schiffe bei gleichzeitiger Verschärfung der Preiskonkurrenz unter den Transporteuren müssen die einschlägigen Sicherheitsstandards aber auch international weiterentwickelt und insbesondere hinsichtlich ihrer Durchsetzbarkeit und Sanktionsfähigkeit erheblich verbessert werden. Im Vordergrund der Diskussion über die Sicherheit im internationalen Seeverkehr steht die beschleunigte Aussonderung von Einhüllen-Öltankern. Nach der Änderung des „Internationalen Übereinkommens zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe“ (MARPOL), das die „International Maritime Organization“ (IMO) am 6. März 1992 verabschiedet hat, müssen alle am 6. Juli 1996 abgelieferten Öltankschiffe eine Doppelhülle aufweisen oder gleichwertige Konstruktionsanforderungen erfüllen.

Nach dem Unfall des Tankers „Erika“ im Herbst 1999 wurden folgende EU-weite Maßnahmen (Erika I- und Erika II-Pakete) bzw. internationale Maßnahmen beschlossen:

- Frühzeitige Aussonderung von Einhüllen-Öltankern, weltweit beginnend ab dem 1. Januar 2003. Nach 2015 ist der Anlauf aller Häfen der EU-Mitgliedstaaten durch Einhüllen-Öltanker verboten.
- Mit der vorgezogenen Aussonderung von Einhüllen-Tankern ist weltweit ein verschärftes Besichtigungsprogramm (Condition Assessment Scheme – CAS –) verbunden, das auf solche Einhüllen-Tanker anzuwenden ist, die noch nach 2005 (Kategorie 1) bzw. noch nach 2010 (Kategorie 2) eingesetzt werden sollen.
- EU-weite Verschärfungen der Überwachung der Klassifikationsgesellschaften einschließlich einer einheitlichen Haftung dieser Gesellschaften.
- EU-weit optimierte und verschärfte Bestimmungen der Hafenstaatkontrolle mit einer Konzentration auf Schiffe mit besonderem Risiko.
- Verstärkte Überwachung der Seeschifffahrt vor den europäischen Küsten u. a. durch Einführung eines Gemeinschaftlichen Überwachungs- und Infor-

mationssystems für den Seeverkehr (AIS) in allen Mitgliedstaaten der Europäischen Union.

- Gründung einer Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs (European Maritime Safety Agency – EMSA).
- Einrichtung eines ergänzenden Fonds mit höheren Haftungssummen zur Entschädigung bei Unfällen mit Öltankern (Ölschäden).

Derzeit wird der weltweite Öltransport über See nach Angaben des Instituts für Seeverkehrswirtschaft und Logistik in Bremen mit 3 203 Tankern (mit einer Tragfähigkeit größer als 10 000 tdw) durchgeführt. Von diesen Schiffen haben bisher ca. 42 % eine Doppelhülle. Unter Berücksichtigung auch der kleinen Tanker ab 300 BRZ besteht die Welttankerflotte aus 7 560 Schiffen, von denen lediglich 1 660 (22 %) eine Doppelhülle haben.

Die Kontrolle darüber, dass die Schiffe den einheitlichen internationalen Normen für die Sicherheit im Seeverkehr und die Verhütung der Meeresverschmutzung entsprechen, obliegt in erster Linie den Flaggenstaaten und daneben den Hafenstaaten. Diese sind für die Ausstellung der vorgesehenen internationalen Sicherheits- und Verschmutzungsverhütungszeugnisse sowie für die Durchführung der Übereinkommen verantwortlich. Die kürzlich von der Europäischen Kommission veröffentlichte „schwarze Liste“ von besonders gefährlichen Schiffen kann dabei helfen, die besondere Verantwortung der Flaggenstaaten deutlich zu machen.

Im Einklang mit diesen Übereinkommen können die Staaten aber auch Klassifikationsgesellschaften ermächtigen, die Einhaltung der entsprechenden Vorschriften zu kontrollieren. Durch die Ausstellung von Klassen-Zertifikaten sichern sie die Voraussetzungen für die staatliche Zulassung eines Schiffes und gewährleisten dessen Betriebssicherheit gegenüber den Versicherungsgesellschaften, den Hafen- und Schifffahrtsbehörden und den Verladern.

Elf Klassifikationsgesellschaften, im Wesentlichen aus den westlichen Industriestaaten, haben sich zu der „International Association of Classification Societies“ (IACS) zusammengeschlossen. Um weltweit vergleichbare Sicherheitsstandards für Seeschiffe zu gewährleisten, haben sich die IACS-Gesellschaften umfangreichen Qualitätssicherungskriterien unterworfen. Bei den IACS-Gesellschaften sind zurzeit rund 90 % aller Seeschiffe registriert. Neben den IACS-Mitgliedern gibt es weitere Klassifikationsgesellschaften mit meist nur regionaler Bedeutung. Vor allem diesen Gesellschaften wird vorgeworfen, dass sie Zertifikate nicht mit der notwendigen Sorgfalt ausstellen und so dazu beitragen, dass die Meeresumwelt durch zum Teil spektakuläre Schiffsunfälle beeinträchtigt wird.

Um die technische Überwachung der Schiffe als Ursache für Schiffsunfälle und der Meeresverschmutzung zu verbessern, hat die IMO bereits im Jahre 1993 einen Katalog über die an Klassifikationsgesellschaften zu stellenden Mindestanforderungen verabschiedet, die durch die „Richtlinie 94/57/EG des Rates vom 22. November 1994 über gemeinsame Vorschriften und Normen für Schiffsüberprüfungs- und -besichtigungsorganisationen und die einschlägigen Maßnahmen der Seebehörden“ ergänzt wurde. Diese Richtlinie ist inzwischen grundlegend überarbeitet worden. Kernpunkte der Novelle sind:

- Verschärfung der Kriterien zur Anerkennung von Klassifikationsgesellschaften, wobei das Verfahren selbst weitgehend durch die EU-Kommission und damit harmonisiert durchgeführt wird;
- Erhöhung der Anforderungen an die anerkannten Klassifikationsgesellschaften, die in der Richtlinie genannten qualitativen und quantitativen Kriterien sind nunmehr verbindlich;

- Harmonisierung der Haftung auf einem Mindestniveau, das die Mitgliedstaaten zu einer unbegrenzten Haftung erhöhen können.

Die Tankerunfälle der letzten Jahre und auch der aktuelle Unfall lassen den Schluss zu, dass trotz gestiegenen Umweltbewusstseins beim Öltransport auf den Meeren die Interessen zur Minimierung der Transportkosten auch unter Inkaufnahme des Verlustes der gesamten Ladung immer noch erste Priorität genießen. Hierfür ist offensichtlich der verhältnismäßig geringe monetäre Wert der Ladung, deren Verlust über eine entsprechend günstige Versicherung abgedeckt werden kann, ausschlaggebend. Im Gegensatz hierzu können die bei einem Tankerunfall hinterlassenen Schäden an Natur und Umwelt außer den Kosten für Wiederherstellungsmaßnahmen bis heute nicht geltend gemacht werden.

Auf dem Gebiet des Öltransportes besteht bisher kein ökonomischer Anreiz für eine Modernisierung der Tankerflotte.

Wie der Unfall des Schweröltankers „Erika“ zeigt auch der aktuelle Unfall, dass die verbindliche Bestimmung und Einrichtung von Schutzhäfen für in Not geratene Tanker und andere Schiffe unbedingt erforderlich ist, um die meeresgefährdende Ladung vor Austritt in die Meeresumwelt zu sichern.

Auch im Bewusstsein der Dimension der Schäden, die an Natur und Umwelt eingetreten wären, wenn der aus Riga kommende Tanker „Prestige“ bereits in der Ost- oder Nordsee havariert wäre und zur Verhinderung künftiger Tankerunfälle sind nunmehr schnell wirkende Maßnahmen zur Erhöhung der Tankersicherheit erforderlich.

Der Deutsche Bundestag begrüßt vor diesem Hintergrund die in 2002 verabschiedete Regelung der Europäischen Union, dass ab 2004 Nothäfen für havarierte Schiffe einzurichten sind. Der Deutsche Bundestag unterstützt die Bundesregierung in ihrem Bemühen, von Öl-Katastrophen betroffenen Küsten schnell und effektiv Hilfe zu gewähren.

Der Deutsche Bundestag unterstützt die gemeinsame Initiative von Bundeskanzler Gerhard Schröder und dem französischen Präsidenten Jacques Chirac, auf dem EU-Gipfel in Kopenhagen im Dezember 2002 die deutliche Verkürzung der bisherigen Übergangs- und Auslaufregelungen für Einhüllen-Tanker zu erreichen.

Der Deutsche Bundestag unterstützt auch die „Nieklitzer Erklärung zur Sicherheit des Seeverkehrs mit Öltankschiffen“, die die 39. Umweltministerkonferenz Norddeutschland am 4. Dezember 2002 verabschiedet hat.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

- (1) in der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO) und in der EU
 - a) auf ein beschleunigtes, weltweites bzw. EU-weites Verbot des Transports von Schweröl und von besonders gefährlichen Gütern entsprechend den Anlagen 2 und 3 des „Internationalen Übereinkommens zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe“ (MARPOL) mit Einhüllen-Tankern und
 - b) auf ein Verbot des Einsatzes von Einhüllen-Tankern, die mehr als 20 Jahre alt sind, für den Transport von Erdöl und den übrigen Erdölprodukten nachdrücklich zu drängen;
 - c) parallel dazu sollten in der IMO Verhandlungen zur Änderung des „Verschärften Besichtigungsprogramms“ mit der Maßgabe aufgenommen werden, dass dieses Besichtigungsprogramm ab dem frühestmöglichen Zeitpunkt auf alle Tankschiffe anzuwenden und in regelmäßigen kurzfristigen Abständen durchzuführen ist;

- (2) die getroffenen Verschärfungen bei der Überwachung der Klassifikationsgesellschaften sowie bei der Hafenstaatkontrolle, ferner die Festlegungen zur Überwachung der Küsten mit moderner Technik konsequent und zügig umzusetzen und sich dafür einzusetzen, dass die Inspektionsdichte für Seeschiffe, die 2001 in Deutschland bei 22 % lag (zum Vergleich: Frankreich 10 %, Italien 44 %), sich signifikant erhöht;
- (3) sich in der IMO für die Einführung eines zusätzlichen Entschädigungsfonds für ökologische und ökonomische Schäden einzusetzen. Die strikte Anwendung des Verursacherprinzips, die konsequente Verankerung des Vorsorgeprinzips, eine umfassende Gefährdungshaftung und die Versicherungspflicht von ökologischen Risiken müssen in den entsprechenden internationalen Rechtsinstrumenten verankert werden;
- (4) in Kontakten mit den EU-Beitrittsländern Polen, Estland, Lettland und Litauen auf vorzeitige Übernahme der mit den Erika-Paketen getroffenen Maßnahmen zu drängen und auch mit Russland eine einheitliche Vorgehensweise zum Schutz der europäischen Küsten vor Ölunfällen abzustimmen, insbesondere um den Risiken durch die zunehmende Schiffsdichte auch des Tankerverkehrs in der Ostsee zu begegnen;
- (5) Verhandlungen mit anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union und den EU-Beitrittsländern Polen, Estland, Lettland und Litauen sowie mit der Russischen Föderation über den Abschluss von Kooperationsvereinbarungen über die gegenseitige Information und Hilfeleistung bei Seeunfällen in der Nord- und Ostsee zu führen;
- (6) ergänzend hierzu im Rahmen der HELCOM-Zusammenarbeit (Helsinki Kommission zum Schutz der Ostsee) gegenüber allen Vertragsstaaten auf die unverzügliche Umsetzung der anlässlich der HELCOM-Extra-Sitzung im September 2001 getroffenen Beschlüsse zu drängen; zu der in der entsprechenden „Kopenhagen Deklaration“ zusammengefassten Maßnahmen gehört unter anderem die Verbesserung der Verkehrsführung in der Kadetrinne, die Verbesserung der Lotsenannahme und die Sicherstellung angemessener Bekämpfungsmaßnahmen auf See;
- (7) entsprechend dem Beschluss von HELCOM vom März 2002 und den Bestrebungen der IMO, die Ausrüstungsfristen für Schiffe mit AIS-Ortungssystemen auf 2004 zu verkürzen, vor allem bei den Ostseeanrainerstaaten für die zügige Einrichtung der landseitigen Voraussetzungen für die AIS-Anwendung einzutreten;
- (8) für gefährliche Bereiche in der Ostsee, z. B. der Kadetrinne, Sonderzonen einzurichten, in denen sich Seeschiffe, vor allem Öltanker, nicht mehr ohne Seelotsen bewegen dürfen;
- (9) sich auf EU-Ebene für die schnelle Umsetzung der Verordnung (EG) 1406/2002 vom 27. Juni 2002 zur Errichtung einer Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs einzusetzen;
- (10) die schnelle Aufnahme des vollen Wirkbetriebs des Havariekommandos in Cuxhaven sicherzustellen und darauf hinzuwirken, so weit wie möglich in Zusammenarbeit mit den Küstenländern die Einsatzfahrzeuge von Bundesgrenzschutz, Zoll und Fischereiaufsicht in den Alltagsbetrieb des Havariekommandos als Seewache einzugliedern; darüber hinaus so schnell wie möglich im Rahmen der finanzpolitischen Leitlinien mit der Einrichtung der Nothäfen entsprechend dem Konzept der Bundesregierung für die Zuweisung von Notliegeplätzen zu beginnen;
- (11) sich auf europäischer und internationaler Ebene für die zügige Umsetzung der Einrichtung von Nothäfen und Notliegeplätzen für havarierte Schiffe an strategisch wichtigen Stellen einzusetzen;

- (12) als Übergangsregelung zwischen den europäischen Nachbarländern analog der US-amerikanischen Regelung ein europaweites Hafeneinlaufverbot für Gefahrgutfrachtschiffe mit mangelhaften und damit umweltgefährlichen Sicherheitsvorkehrungen zu vereinbaren. Ökologisch besonders empfindliche Meeresregionen sollten generell von der Befahrung durch einwandige Öltanker ausgenommen werden.

Berlin, den 17. Dezember 2002

Franz Müntefering und Fraktion

Katrin Dagmar Göring-Eckardt, Krista Sager und Fraktion

