

**Antwort
der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage des Abgeordneten Sauermilch und der Fraktion DIE GRÜNEN
— Drucksache 10/3036 —**

Ölpest und Vogelsterben

Der Bundesminister für Verkehr – See 15/00.02/11/85 – hat mit Schreiben vom 25. April 1985 namens der Bundesregierung die Kleine Anfrage wie folgt beantwortet:

Das verantwortungslose Vergiften der Meere durch eine Unzahl und durch Unmengen der verschiedensten Stoffe nimmt kein Ende. Einen traurigen Höhepunkt der Vergiftung durch Öl erleben wir zur Zeit in der Nordsee. Das derzeitige Massensterben von Seevögeln im Raum zwischen Helgoland, der Halbinsel Eiderstedt und den nordfriesischen Inseln scheint alles bisher Erlebte zu übertreffen.

Die Zahl der durch Ölverschmutzung eingegangenen Seevögel an der deutschen Nordseeküste ist seit dem Winter 1982/1983 rückläufig.

Nach wie vor wird jedoch von der Schiffahrt Öl ins Meer eingeleitet. Es handelt sich dabei nach geltenden internationalen und nationalen Vorschriften um unerlaubte Einleitungen, die Straftaten darstellen. Die Bundesregierung wird mit allem Nachdruck ihre bereits auf der Internationalen Nordseeschutz-Konferenz eingeleiteten Aktivitäten fortsetzen, um die Schiffahrt zur Einhaltung der Einleitungsverbote zu veranlassen. Sie wird u. a. die nationale Überwachung weiter intensivieren. Ihre vielfältigen Bemühungen hat die Bundesregierung im einzelnen in ihrer Antwort vom 28. März 1984 (Drucksache 10/1192) auf die Kleine Anfrage betreffend Auffanganlagen für Chemiewaschwässer aus Tankern, ihrer Antwort vom 20. Juli 1984 (Drucksache 10/1770) auf die Kleine Anfrage betreffend Ölverschmutzung in der Nordsee und in der Zweiten Fortschreibung des Berichts über Maßnahmen zur Verhinderung von Tankerunfällen und zur Bekämpfung von

Ölverschmutzungen der Meere und Küsten vom 3. Januar 1985
(Drucksache 10/2690) dargelegt.

Die Bundesregierung hat im übrigen mit der 1. Internationalen Nordseeschutzkonferenz in Bremen wichtige Beschlüsse zum Schutz der Nordsee erreicht, die nicht nur die Verschmutzung durch die Schiffahrt, sondern insbesondere die Schadstoffeinträge vom Lande aus, die Luftverschmutzung, die Abfallbeseitigung und den Meeresbergbau betreffen. Derzeit werden die Beschlüsse in den dafür zuständigen internationalen Gremien, wie z. B. in der Pariser Kommission, Oslo-Kommission und IMO zügig umgesetzt. Die Bundesregierung wird mit Nachdruck darauf hinwirken, daß auf der vorgesehenen 2. Internationalen Nordseeschutzkonferenz die strikte Beachtung dieser Beschlüsse geprüft und ggf. weitere notwendige Maßnahmen beschlossen werden.

1. Warum setzt die Bundesregierung nicht längst mehr Überwachungsflugzeuge ein?

Ein niederländisches Flugzeug auf Mietbasis, Hubschrauber des Bundesgrenzschutzes, der Wasserschutzpolizei, der Bundeswehr, Flugzeuge der Bundesmarine und Lotsenversetzhubschrauber überwachen schon jetzt den Küsten-See-Bereich.

Das niederländische Überwachungsflugzeug wird seit Mitte 1983 für die Überwachung von Ölverschmutzungen im deutschen Küstengebiet eingesetzt. Im Jahre 1984 wurden im Bereich der deutschen Küsten insgesamt 307 Flugstunden für Überwachungsflüge durchgeführt. Ein Vergleich mit den Zahlen des Vorjahres macht deutlich, daß die Ölverschmutzungen mit Einführung der Luftüberwachung deutlich zurückgegangen sind.

So wurden im zweiten Halbjahr 1983 bei 70 Flugstunden 104 und im zweiten Halbjahr 1984 bei 157 Flugstunden 51 Ölverschmutzungen festgestellt.

Diese positive Entwicklung wird durch die für das I. Quartal dieses Jahres vorliegenden Zahlen bestätigt; Anfang Januar bis Ende März 1985 wurden insgesamt elf Ölverschmutzungen registriert, gegenüber 46 im gleichen Zeitraum des Vorjahres.

2. Warum „leiht“ sich die Bundesregierung zwei Flugzeuge in den Niederlanden für diesen Zweck, obwohl längst eigene Maschinen hierfür entwickelt sind und zur Verfügung stehen?

Der Einsatz des niederländischen Flugzeuges erfolgt im Rahmen eines darüber zwischen dem Bundesverkehrsministerium und den niederländischen Stellen abgeschlossenen Vertrages. Dieser Vertrag läuft Ende 1985 aus. Es trifft nicht zu, daß eigene, mit Sensoren für eine sichtunabhängige Überwachung ausgerüstete Flugzeuge für diesen Zweck zum gegenwärtigen Zeitpunkt bereits zur Verfügung stehen.

3. Warum sollen die geplanten zusätzlichen Flugzeuge erst ab 1986 und dann nur für 300 Flugstunden eingesetzt werden?

Für die Einrichtung eines eigenen Luftüberwachungssystems wurde die Umrüstung von zwei Flugzeugen der Bundesmarine Ende 1984 in Auftrag gegeben. Die Flugzeuge werden voraussichtlich ab Ende 1985 für Einsätze im deutschen Küstengebiet zur Verfügung stehen. Eine frühere Auftragerteilung war nicht möglich, weil in den technischen, betrieblichen und wirtschaftlichen Bereichen umfangreiche Voruntersuchungen durchgeführt werden mußten. Im Hinblick auf die Dringlichkeit wurde die Umbauzeit bereits auf das geringstmögliche Maß begrenzt. Eine weitere Reduzierung ist nicht möglich, da an den Flugzeugen umfangreiche Umbauarbeiten vorgenommen werden müssen und es sich bei der einzubauenden Zusatzausrüstung um eine z. T. hochempfindliche Elektronik handelt. Das eigene Luftüberwachungssystem soll nicht – wie in der Fragestellung angenommen – 300, sondern etwa 600 Flugstunden jährlich eingesetzt werden.

4. Auf welche Weise wird sichergestellt, daß bei schlechter Sicht und bei Nacht die Aufklärung und Identifizierung funktioniert?

Durch entsprechende elektronische Einrichtungen an Bord der Flugzeuge.

Die Flugzeuge werden mit elektronischen Ölerkennungssensoren (Seitensichtradar, Infrarot-/Ultraviolett-Sensoren, Mikrowellenradiometer) ausgerüstet, die eine von der optischen Sicht weitgehend unabhängige Erkennung von Ölverschmutzungen ermöglichen, d. h. auch nachts und bei schlechter Sicht. Zur Identifizierung der Verursacher ist u. a. ein besonderes Kamerasytem vorgesehen, das auch eine Identifizierung bei Nacht ermöglicht. Damit ist sichergestellt, daß die Möglichkeit des Entdecktwerdens für Verursacher von Ölverschmutzungen nicht mehr berechenbar ist.

5. Welche Funktion sollen dabei die BGS-Hubschrauber übernehmen?

Die Hubschrauber des Bundesgrenzschutzes fliegen, wie bisher auch die Hubschrauber der Wasserschutzpolizei, der Bundeswehr und die Hubschrauber im Lotsenversetzdienst, weiter ergänzende Überwachungseinsätze und entnehmen, wenn notwendig, Öl-Wasser-Proben zur Überführung der Täter. Sofern die haushaltsmäßigen Voraussetzungen für die vorgesehene Verbesserung der technischen Ausstattung der BGS-Hubschrauber geschaffen werden – dazu zählen u. a. Tageslicht und weitgehend witterungsunabhängige Navigationshilfen und Flugregelanlagen –, können diese Hubschrauber noch effektiver eingesetzt werden. Im übrigen geht die Bundesregierung davon aus, daß die Küstenländer

entsprechend ihren Zusagen für eine wirksame Kontrolle des ihrer Zuständigkeit unterliegenden Seeabschnitts Sorge tragen und die erforderlichen präventiven oder repressiven Maßnahmen einleiten.

6. Warum sind nicht längst verschärfte Bestimmungen und Überprüfungen der Schiffsbücher eingeführt?

Um unerlaubte Einleitungen zu ermitteln, mißt die Bundesregierung dem nach dem Internationalen Übereinkommen vom 2. November 1973 zur Verhinderung der Meeresverschmutzung durch Schiffe und dem Protokoll vom 17. Februar 1978 zu diesem Übereinkommen (Gesetz vom 23. September 1981 – BGBl. 1982 II S. 2 – MARPOL-Übereinkommen) vorgeschriebenen Öltagebuch besondere Bedeutung bei. Der Ausschuß für den Schutz der Meeresumwelt der Internationalen Schiffahrtsorganisation hat am 7. September 1984 durch Entschließung MEPC 14 (20) verschiedene Änderungen der Anlage I zum MARPOL-Übereinkommen u. a. betreffend das Öltagebuch beschlossen. Die Änderungen dienen dazu, in der Praxis aufgetretene Unklarheiten und Schwierigkeiten zu beseitigen, um eine wirksame Anwendung der Regeln zur Verhütung der Verschmutzung durch Öl im Interesse des Meeresumweltschutzes zu gewährleisten. Die Änderungen treten Anfang 1986 völkerrechtlich in Kraft, werden aber jetzt schon von der Schifffahrt weitestgehend berücksichtigt. Dem Ausschuß für den Schutz der Meeresumwelt liegen inzwischen weitere Verbesserungsvorschläge der Bundesregierung vor, um das Öltagebuch zu einem noch wirksameren Kontrollinstrument zu machen. Über diese Vorschläge wird der Ausschuß noch in diesem Jahr entscheiden.

7. Warum sind nicht schon längst mehr preiswürdige und zahlreiche Landentnahmestellen für Olrückstände angeboten und mit Benutzungzwang versehen?

In der Bundesrepublik Deutschland haben die Küstenländer sicherzustellen, daß der internationalen Seeschiffahrt ausreichende Auffanganlagen für ölhaltige Gemische und Rückstände zur Verfügung stehen. Daß dieser Verpflichtung in den Häfen an der deutschen Nordseeküste entsprochen wird, geht aus der Anlage zur Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage betreffend Auffanganlagen für Chemiewaschwasser aus Tankern – Drucksache 10/1770 – hervor.

Nach dem MARPOL-Übereinkommen kann die Schifffahrt nicht verpflichtet werden, die Auffanganlagen in Hafenstaaten in Anspruch zu nehmen. Einen Benutzungzwang ausschließlich in den deutschen Seehäfen einzuführen, würde nach Ansicht der hierfür zuständigen Küstenländer die Wettbewerbslage dieser Häfen verschlechtern, wenn nicht zumindest alle Nordsee-anliegerstaaten ebenso verfahren. Dies ist aber nach derzeitiger Sach-

lage aufgrund der Ergebnisse der Internationalen Nordseeschutz-Konferenz zur Zeit nicht zu erwarten.

8. Wäre die Bundesregierung bereit, Initiativen zu ergreifen, um die gesetzlichen Voraussetzungen dafür zu schaffen, daß die Bestrafungspraxis der Gerichte es ermöglicht, über die Beseitigung der ökologischen Folgeschäden hinaus eine Abschreckungswirkung zu erzielen?

§ 324 StGB ermöglicht es heute schon den Gerichten, die Verunreinigung eines Gewässers mit einer Freiheitsstrafe bis zu fünf Jahren oder Geldstrafe zu belegen. Besonders schwere Fälle können nach § 330 StGB mit Freiheitsstrafe bis zu zehn Jahren belegt werden. Bei Ausschöpfung dieses Strafrahmens ist dem Abschreckungsgedanken hinreichend Genüge getan. Gerade bei der Strafzumessung wird auch die Abschreckungswirkung bedacht.

9. Warum sind nicht längst Vorschriften über die Art der Tankreinigung und deren Überprüfung erlassen worden?

Für neue Rohöl-Tankschiffe mit einem Bruttoraumgehalt von 20 000 und mehr RT schreibt das MARPOL-Übereinkommen ein Reinigungssystem für das Tankwaschen mit Rohöl vor. Vorhandene Schiffe sind je nach Größe nachzurüsten. In Ausführung dieser Regelungen hat die See-Berufsgenossenschaft im März 1984 im Auftrag des Bundesministers für Verkehr Richtlinien über die Anforderungen an den Entwurf, den Betrieb und die Überwachung von Systemen für Tankwaschen mit Rohöl erlassen. Die Überprüfung der Tankreinigung erfolgt im Rahmen der schiffahrtspolizeilichen Kontrollen.

10. Welche weiteren Überprüfungsmethoden plant die Bundesregierung?

Die Bundesregierung bemüht sich derzeit international, die Kontrollen der Öltagebücher zu intensivieren. Gegenwärtig werden auch Richtlinien für die schiffahrtspolizeilichen Vollzugsorgane erarbeitet. Geplant ist, diese Richtlinien auch international einzuführen.

11. Welche Rolle spielen in dieser Angelegenheit die sog. Billigflaggen?

Nach der Pariser Vereinbarung vom 16. Januar 1982 über die Hafenstaatkontrolle (BGBl. 1982 II S. 585) nebst späteren Ände-

rungen vom 10. September 1983 (BGBl. II S. 693), vom 14. März 1984 (BGBl. 1984 II S. 533) und vom 14. Juni 1984 (BGBl. II S. 948) werden alle fremdflaggigen Schiffe in den europäischen Häfen nach den verschärften Bedingungen des Hafenstaatabkommens einheitlich kontrolliert. Es gibt keine Erkenntnisse darüber, daß Billigflaggen-Schiffe mehr als andere Schiffe gegen Einleitvorschriften verstößen.

12. Wie beurteilt die Bundesregierung die Möglichkeit, zur Überwachung von Tankern grundsätzlich im Raum der deutschen Nordsee speziell ausgebildete und ausgestattete Lotsen auf den Schiffen selbst einzusetzen?
13. Wie ist die Kostenrelation zwischen der aufwendigen Flugüberwachung und der Lotsenüberwachung?
14. Kann die Lotsenüberwachung wegen ihrer permanenten und wirkungsvollen Kontrolle ohne großen technischen Aufwand die Luftüberwachung ggf. ersetzen?

Da der Seelotse voll und ganz mit der Beratung der Schiffsleitung beschäftigt ist, kann er neben seinen navigatorischen Aufgaben keine polizeilichen Überwachungsaufgaben mehr wahrnehmen. Außerdem könnte der Seelotse die Kontrolle neben seiner Beratungsfunktion nicht mit gleicher Effektivität durchführen wie die Luftüberwachung, die auch einen größeren Raum umfaßt. Ein Kostenvergleich zwischen der Luftüberwachung und einer Lotsenüberwachung liegt daher nicht vor.

15. Wie beurteilt die Bundesregierung die Möglichkeit, in den Küstenzonen Bürgerinitiativen mit in die Überwachung einzubeziehen?
16. Wie beurteilt die Bundesregierung die Möglichkeit der Einbeziehung privater Flugzeuge in die Überwachung?

Die Bundesregierung begrüßt jede private Initiative, um Umweltverstöße festzustellen. Entsprechende Anzeigen werden von den zuständigen Strafverfolgungsbehörden (im Küstenbereich Wasserschutzpolizei, Bundesgrenzschutz, Zoll, Wasser- und Schiffahrtsverwaltung) verfolgt. Durch den koordinierten Einsatz der Vollzugskräfte des Bundes und der Länder ist die schiffahrtspolizeiliche Überwachung des Küstenvorfeldes bereits wesentlich intensiviert worden. Unter Einbeziehung der Luftüberwachung ist der Seebereich damit weitgehend abgedeckt.

Für die Einbeziehung privater Flugzeuge besteht kein Bedarf. Diese könnten auch nur bei gutem Wetter eingesetzt werden, ohne daß ihnen polizeiliche Befugnisse übertragen werden könnten.

17. Welche neuesten Erkenntnisse liegen der Bundesregierung vor über den Anteil der Ölexplorations- und Ölförderanlagen an der

Ölpest in der Nordsee, und was gedenkt sie dagegen zu unternehmen?

Der durch den Betrieb von Erdöl-/Erdgas-, Bohr- und Förderanlagen bedingte Anteil an der Ölverunreinigung der Nordsee kann – trotz der in den letzten Jahren zu konstatierenden ansteigenden Tendenz verfahrensbedingter Öleinleitungen – gegenüber den übrigen bekannten Ursachen von Ölverunreinigungen nach wie vor als weit nachrangig eingestuft werden. Nach Untersuchungen des Deutschen Hydrographischen Instituts beruhen über 90 % aller sichtbaren Ölverschmutzungen auf der unerlaubten Einleitung von Rückständen aus dem normalen Schiffsbetrieb (vorwiegend Rückstände aus der Kraftstoffaufbereitung).

Gleichwohl war eine Verminderung bzw. Verhütung von Ölverschmutzungen durch Plattformen Gegenstand intensiver Beratungen und Entscheidungen auf der von der Bundesregierung initiierten Internationalen Nordseeschutzkonferenz (Teil H i. V. m. den Anhängen 10 bis 14 der im Bulletin der Bundesregierung Nr. 113 vom 6. November 1984 veröffentlichten Konferenzbeschlüsse).

Die Konferenzbeschlüsse werden für den Bereich des deutschen Festlandsockel in Kürze durch eine zur Zeit vorbereitete „Bergverordnung für den Festlandsockel“ umgesetzt.

