

Antrag

der Abgeordneten Dietmar Schütz, Dr. Margrit Wetzel, Michael Müller (Düsseldorf), Klaus Daubertshäuser, Gerd Andres, Robert Antretter, Friedhelm Julius Beucher, Lieselott Blunck (Uetersen), Dr. Ulrich Böhme (Unna), Ursula Burchardt, Marion Caspers-Merk, Dr. Marliese Dobberthien, Freimut Duve, Carl Ewen, Elke Ferner, Monika Ganseforth, Norbert Gansel, Dr. Liesel Hartenstein, Klaus Hasenfratz, Reinhold Hiller (Lübeck), Lothar Ibrügger, Gabriele Iwersen, Dr. Ulrich Janzen, Dr. Uwe Jens, Susanne Kastner, Siegrun Klemmer, Dr. Karl-Heinz Klejdzinski, Volkmar Kretkowski, Horst Kubatschka, Dr. Klaus Kübler, Robert Leidinger, Klaus Lennartz, Heide Mattischeck, Ulrike Mehl, Albrecht Müller (Pleisweiler), Jutta Müller (Völklingen), Dr. Rolf Niese, Siegfried Scheffler, Otto Schily, Dietmar Schütz, Ernst Schwanhold, Dr. Peter Struck, Margitta Terborg, Wolfgang Weiermann, Berthold Wittich, Reinhard Weis (Stendal), Dr. Axel Wernitz, Hans-Ulrich Klose und der Fraktion der SPD

Notwendige Maßnahmen zur Vermeidung von Öltankerunfällen und deren katastrophale Folgen für Mensch und Natur

Der Bundestag wolle beschließen:

1. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Die Serie der Tankerunfälle, zuletzt der „Aegean Sea“ vor Spanien im Dezember 1992, der „Braer“ vor der Südküste der Shetlandinsel Mainland am 5. Januar 1993 und der „Maersk Navigator“ in der Straße von Malakka am 21. Januar 1993 haben zu katastrophalen Schäden an den Küsten geführt, ohne daß bisher wirksame Maßnahmen zur Vermeidung dieser Öltankerunfälle durchgesetzt worden sind. 3 000 Tanker, die z. T. wegen ihres Alters, ihrer Bauweise, ihres Wartungszustandes und der Zahl und Ausbildung der Besatzung als schwimmende Zeitbomben angesehen werden müssen, transportieren rd. 1,4 Mrd. Tonnen Öl jährlich übers Meer. 25 514 Mio. Tonnen Rohöl und 16 959 Mio. Tonnen Ölprodukte wurden 1991 in deutschen Häfen entladen. Die deutsche Nord- und Ostseeküste mit dem unter Naturschutz stehenden Watten- und Boddenmeer und ihre Fauna werden durch Ölverschmutzungen schon jetzt hochgradig gefährdet und würden durch einen Öltankerunfall für Jahrzehnte zerstört werden.

Die Menschen an der Küste werden durch eine Tankerkatastrophe wie vor Spanien und jetzt vor den Shetlandinseln in ihrer wirtschaftlichen und gesundheitlichen Existenz gefährdet.

Wirtschaftsinteressen haben bisher wirksamere Regelungen zur Vermeidung von Öltankerunfällen verhindert. Es müssen endlich auf nationaler, europäischer und internationaler Ebene wirksame Maßnahmen zur Vermeidung der Öltankerunfälle durchgesetzt werden. Die jetzige Haltung der Ölgesellschaften, Reedereien und Handelsgesellschaften, die Profit vor Sicherheitsinteressen stellen, muß durch weitergehende Sicherheits-, Haftungs- und Strafvorschriften grundlegend geändert werden.

Die Abhängigkeit vom billigen Öl muß durch Förderung von Einsparen und einer umweltverträglichen Energieversorgung systematisch verringert werden, um aus Vorsorge die gefährlichen Öltransporte zu verringern und die zerstörerischen Folgen der Ölverschmutzung der Meere zu vermindern. Im Grundsatz muß in der Energieversorgung eine Politik der Risikominimierung gezielt gefördert werden. Dazu gehört ein ganzes Bündel von Maßnahmen zur Neuordnung von Energie- und Verkehrsleistungen.

2. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf, folgende Maßnahmen zur Vermeidung von Öltankerunfällen und deren Folgen durchzusetzen:
 - 2.1 Im Rahmen der EG und in Zusammenarbeit mit den übrigen Nordsee- und Ostseeanliegerstaaten müssen verbesserte und verschärfte Haftungs- bzw. Sicherheitsvorschriften für die Schiffe, Besatzungen und Fahrtrouten möglichst schnell durchgesetzt werden. Dabei sollten die Regelungen des 1990 in den USA beschlossenen Oil Pollution Act zum Vorbild genommen werden.
 - 2.2 Eine unbegrenzte, verschuldensabhängige Haftung der Reeder, Ladungseigner und Ölgesellschaften sollte gesamtschuldnerisch für alle Schäden nach Öltankerunfällen geregelt werden. Die Haftungshöchstgrenzen für eine verschuldensunabhängige Haftung müssen auf 20 000 DM pro Tonne Öl festgesetzt werden. Die Flaggenstaaten müßten in die Haftungs- und Schadensersatzfonds einbezogen werden. Die Schadensersatzpflicht muß die Bekämpfung der Umweltschäden, die Sanierung betroffener Regionen und den Aufbau neuer beruflicher Existenzen für die betroffene Bevölkerung umfassen.
 - 2.3 Im Falle eines Unfalls müssen die Versicherungsnehmer von Öltankerschiffen, die als Folge eines Unfalles Öl verlieren, unverzüglich über ihre Versicherungen 20 000 DM pro Tonne verlorener Ladung hinterlegen, daß sofort alle Hilfsmaßnahmen anlaufen können.
 - 2.4 Die Sicherheit der Öltanker und deren Kontrollen müssen schnellstmöglich verbessert werden. Doppelhüllen oder gleichwertige Konstruktionen, redundante Betriebssy-

steme und Tankergrößenbegrenzungen müssen aufgrund von Gefährdungs- und Wirtschaftlichkeitsanalysen vorgeschrieben und durch wirksame Kontrollen durchgesetzt werden. Die weitere Laufzeit nicht nachrüstbarer Tanker muß auf höchstens fünf Jahre verkürzt werden. Es sollte geprüft werden, ob nicht wie in Finnland je nach eingehaltenem Sicherheitsstandard gestaffelt eine Umweltschutzabgabe von 1 DM plus x je Tonne Öl erhoben werden sollte.

- 2.5 Eine besondere Qualifikation der Schiffsbesatzung der Öltanker muß vorgeschrieben und kontrolliert werden, um die aufgrund von unzureichender Qualifikation der Schiffsbesatzungen hohen Unfallraten drastisch zu verringern.

Dazu gehören:

- Aus- und Weiterbildung der Besatzung gemäß technischem Fortschritt;
- einheitliche Arbeitssprache an Bord und in der Schiff-Land-Kommunikation;
- Gewährleistung bordseitiger Wartung und Pflege der Betriebseinrichtungen;
- obligatorische Schulung in Sicherheitsbereichen/-einrichtungen;
- verbindliche Qualitätssicherung des Managements.

- 2.6 Die Wirksamkeit der Klassifikationsgesellschaften („Schiffs-TÜV“) und ihrer Kontrollen sind unzureichend und müssen verbessert werden.

Erforderlich sind:

- Einsatz von Besichtigungsteams (Versicherer, Regierung, Reeder), um deren Unabhängigkeit zu sichern;
- erhöhte Qualifizierung der Besichtiger;
- Stärkung der Kompetenz der Besichtiger gegenüber den Reedern;
- Reduzierung der Kompetenz der Besichtiger gegenüber den Hafenstaatenkontrollen.

- 2.7 Die Hafenstaatenkontrollen sind so zu verschärfen und auszuweiten, daß das Auslaufen unsicherer, unzureichend gewarteter Schiffe mit unzureichender Besatzung verhindert wird, bis die Schiffe instand gesetzt und alle Schäden und Mißstände behoben sind.

Dazu sind erforderlich:

- tatsächliche Besatzungskontrollen;
- Überprüfung der Schiffsbesetzungsvorschriften der jeweiligen Flaggenstaaten;
- weitreichende Kompetenzen zur Verhängung von hohen Bußgeldern und Auslaufverboten bei Sicherheits-, Wartungs-, Instandsetzungsmängeln;
- schnelle Informationsübermittlung in europäischen Häfen;

- Führung „schwarzer Listen“ zur Verhängung von Einlaufverboten.
- 2.8 Das Anlaufen europäischer Häfen muß EG-einheitlich für Öltankschiffe, die technisch überaltert, unzureichend ausgestattet und schlecht gewartet sind und auf sogenannten „schwarzen Listen“ geführt werden, verboten werden.
- 2.9 Für Supertanker ab einer bestimmten Größe ist für europäische Hoheitsgewässer ein Fahrverbot zu verfügen. Die Hoheitsgewässer sind auf zwölf Seemeilen auszudehnen und eine europäische Wirtschaftszone (200 sm) ist einzurichten, damit entsprechende Sperrzonen ausgewiesen werden können.
- 2.10 Öltankschiffe und sonstige Schiffe mit erheblichem Gefährdungspotential müssen durch Festlegung von internationalen Schifffahrtsrouten gekoppelt mit Meldepflichten von den Küsten und von besonders geschützten, empfindlichen oder gefährlichen Küstenbereichen ferngehalten werden. Durch land- und satellitengestützte Überwachungssysteme muß die Einhaltung der Routen kontrolliert und sichergestellt werden.
- 2.11 In Küstennähe und Gefahrenzonen ist eine obligatorische Lotsenannahmepflicht verbindlich vorzuschreiben, um insbesondere Unfälle in Hafeneinfahrten zu vermeiden.
- 2.12 Für Tankschiffe muß eine Weisungsbefugnis staatlicher Stellen zur Beauftragung leistungsfähiger, von den Regierungen als solche anerkannte und zugelassene Institutionen geregelt werden, die in der Lage sind, alle notwendigen von staatlicher Seite angeordneten Maßnahmen zur Vermeidung von Ölverschmutzungen oder zu deren Bekämpfung unverzüglich durchzuführen. Für die Kosten haben der Ladungseigner, die Reederei, die Charterfirma oder der Importeur ersatzweise aufzukommen, um das Verursacherprinzip durchzusetzen.
3. Die Bundesregierung wird aufgefordert, auf europäischer Ebene die Zusammenarbeit bei der Kontrolle der Öl- und Gefahrguttransporte sowie bei der Verfolgung und Ahndung von Verkehrs- und Umweltverstößen auf See noch wirksamer zu organisieren.
- Dazu sind notwendig:
- die Einrichtung eines gemeinsamen europäischen Schiffsregisters;
 - die Einrichtung eines European Board of Maritime Transport Safety;
 - eine europäische Seeunfalluntersuchungskommission;
 - eine Unfallfolgenanalyse hinsichtlich der ökologischen, sozialen, wirtschaftlichen Auswirkungen.
4. Die im Rahmen der IMO getroffenen Vereinbarungen zur Sicherheit der Öltanker und zu verschärften Besichtigungs-

und Kontrollverfahren sollten durch Verkürzung der Fristen schnell durchgesetzt und durch evtl. notwendige Maßnahmen zur Organisation eines sicheren Schiffsbetriebs und der Verhütung der Meeresverschmutzung möglichst schnell ergänzt werden. Insbesondere muß eine international einheitliche Arbeitssprache wie im Luftverkehr vereinbart werden. Der Umfang der Haftung für Schäden auch am Naturhaushalt muß den Risiken entsprechend ausgeweitet werden.

Die Einlaufvoraussetzungen in europäische Häfen müssen analog dem Oil Pollution Act der USA festgeschrieben werden.

Eine Verpflichtung aller Flaggenstaaten auf IMO-Standards und deren Überprüfung müssen durchgesetzt werden.

Bonn, den 3. Februar 1993

Dietmar Schütz

Dr. Margrit Wetzel

Michael Müller (Düsseldorf)

Klaus Daubertshäuser

Gerd Andres

Robert Antretter

Friedhelm Julius Beucher

Lieselott Blunck (Uetersen)

Dr. Ulrich Böhme (Unna)

Ursula Burchardt

Marion Caspers-Merk

Dr. Marliese Dobberthien

Freimut Duve

Carl Ewen

Elke Ferner

Monika Ganseforth

Norbert Gansel

Dr. Liesel Hartenstein

Klaus Hasenfratz

Reinhold Hiller (Lübeck)

Lothar Ibrügger

Gabriele Iwersen

Dr. Ulrich Janzen

Dr. Uwe Jens

Susanne Kastner

Siegrun Klemmer

Dr. Karl-Heinz Klejdzinski

Volkmar Kretkowski

Horst Kubatschka

Dr. Klaus Kübler

Robert Leidinger

Klaus Lennartz

Heide Mattischeck

Ulrike Mehl

Albrecht Müller (Pleisweiler)

Jutta Müller (Völklingen)

Dr. Rolf Niese

Siegfried Scheffler

Otto Schily

Dietmar Schütz

Ernst Schwanhold

Dr. Peter Struck

Margitta Terborg

Wolfgang Weiermann

Berthold Wittich

Reinhard Weis (Stendal)

Dr. Axel Wernitz

Hans-Ulrich Klose und Fraktion

