

Antrag

der Abgeordneten Gila Altmann (Aurich), Ulrike Höfken, Michaelae Hustedt, Steffi Lemke, Alibert Schmidt (Hitzhofen), Rainer Steenblock, Helmut Wilhelm (Amberg), Dr. Jürgen Rochlitz, Marina Steindor, Halo Saibold, Dr. Manuel Kiper, Kristin Heyne, Franziska Eichstädt-Bohlig und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Bedrohung der Meere und Zerstörung der Küsten durch Ölkatastrophen

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Die Havarie der Sea Empress vor Wales, bei der mit über 70 000 t Öl das Meer und die Küste verseucht wurden, bestätigt zum wiederholten Mal die mangelnde Sicherheit des internationalen Tankerverkehrs. Die Katastrophe hat gezeigt, daß die europäischen Küsten aufs höchste durch die unzureichenden Sicherheitsstandards, technische und personelle Mängel sowie durch Fahrlässigkeit der Behörden bei internationalen Gefahrguttransporten gefährdet sind. Vor Wales wurden unersetzbare Ökosysteme zerstört, der Tourismus- und die Fischfangindustrie als wichtige regionale Wirtschaftszweige wurden nachhaltig geschädigt. Eine ähnliche Havarie an der deutschen Nordseeküste wäre gleichbedeutend mit der Vernichtung des weltweit einmaligen Wattenmeeres. Bislang betreiben die EU und auch die Bundesregierung eine völlig unzureichende Sicherheitsvorsorge für derartige Unfälle: Weder gibt es, wie in den USA, eine Regelung, daß nur noch doppelwandig gebaute Schiffe in europäischen Häfen festmachen dürfen noch werden ausreichende Schlepperkapazitäten für den Fall von Schiffshavarien vorgehalten. Trotz der Erfahrungen aus der Braer-Katastrophe vor den Shetland-Inseln sind nicht die notwendigen Konsequenzen gezogen worden. Die Entwicklung angemessener Notfall- und Katastrophenpläne und neuer Bergungs- und Ölbekämpfungsverfahren ist in den letzten Jahren nicht in dem notwendigen Maße vorangetrieben worden.

Statt dessen wird die sicherheitsgefährdende internationale Konkurrenz durch Billigtransporteure – unter Umgehung der notwendigen hohen Sicherheits- und Sozialstandards – aus ökonomischen Gründen in Kauf genommen. Die International Maritime Organization (IMO) schätzt, daß bereits ein Drittel der Tankerflotte unter Billigflagge fährt, die an drei Viertel aller Unfälle beteiligt sind. Die Lage wird sich in den nächsten Jahren noch verschärfen: Die meisten der rd. 3 000 Großtanker

wurden in den Jahren zwischen 1967 und 1974 gebaut, nur ca. 10 % entsprechen z. Z. den neuesten internationalen Standards.

Um die gefährlichen Öltransporte zu verringern und das Risiko von Unfällen zu minimieren, muß die Abhängigkeit von Ölimporten durch konsequente Energieeinsparung und Umbau der Energieversorgung verringert werden.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf, angesichts der katastrophalen ökologischen und ökonomischen Folgen von Tankerunglücken auf nationaler Ebene folgende Maßnahmen zu ergreifen:

1. Für eine Verbesserung der Sicherheitsstandards zu sorgen insbesondere durch

- Einführung eines wirksamen Schiffs-TÜV, der ein Auslaufverbot bewirken kann, und Einführung entsprechender „Schwarzer Listen“ zur Verhängung von Einlaufverboten für deutsche Häfen;
- Verbesserung der Sicherheitskontrollen in bezug auf Personal und technische Ausstattung der Schiffe sowie die Verhängung deutlicher Bußgelder bei Verstößen;
- Sicherstellung hoher Qualifikations- und Sozialstandards der Schiffsbesatzungen und ausreichender Besetzung. Hierzu ist die Kontrolle der Einhaltung der Schiffsbesetzungsvorschriften in bezug auf die fachliche und sprachliche Qualifikation der Mannschaften sowie die Gewährleistung der ausreichenden personellen Besetzung dringend erforderlich;
- das ganzjährige Vorhalten eines Hochseeschleppers von 130 bis 160 t Pfahlzug (Erno-Studie) im Erstregister für das Einsatzgebiet Deutsche Bucht und Bereitstellung entsprechender finanzieller Mittel im Bundeshaushalt.

2. Die Fahrtroutenregelungen zu verbessern durch

- die Ausweisung sicherer Schifffahrtstraßen mit Lotsenannahmepflicht in Küstennähe und Begleitung durch Eskortschlepper in kritischen Gewässern;
- ein Durchfahrtsverbot für ökologisch besonders sensible Gebiete;
- ein Durchfahrtsverbot für technisch veraltete und unzureichend ausgestattete Tanker in deutschen und europäischen Hoheitsgewässern.

III. Darüber hinaus wird die Bundesregierung aufgefordert, auf EU-Ebene wirkungsvolle Maßnahmen einzufordern sowie internationale Vereinbarungen zum Schutz vor derartigen Unfällen voranzutreiben:

1. die von der IMO international festgeschriebenen Vereinbarungen zu Gefahrguttransporten auf See durchzusetzen und wirksam zu kontrollieren;

2. eine EU-weite Initiative für eine Verordnung über die Einführung verbindlicher Sicherheitsstandards für Gefahrguttransporte auf See i. S. des Vorsorgeprinzips zu ergreifen. Die Sicherheitsstandards sind zu gewährleisten durch
 - technische Sicherheitsstandards, nach denen entsprechend den Regelungen des in den USA 1990 beschlossenen „oil pollution act“ nur noch doppelwandige Schiffe europäische Häfen anlaufen dürfen,
 - Einführung eines wirksamen Schiffs-TÜV, der ein Auslaufverbot bewirken kann, und Einführung entsprechender „Schwarzer Listen“ zur Verhängung von Einlaufverboten für alle europäischen Häfen,
 - das Abwracken veralteter einwandiger Schiffe bei gleichzeitiger Einführung den modernen Sicherheitsstandards entsprechender Einheiten durch Verkürzung der Restlaufzeiten für Einwand-Tanker bis maximal zum Jahre 2000;
3. eine Verschärfung des Haftungsrechts durch:
 - Erhöhung der Haftungssummen auf Grundlage bereits bestehender internationaler Übereinkommen, z. B. des Zusatzprotokolls von 1984 zum „Internationalen Übereinkommen über die Errichtung eines internationalen Fonds zur Entschädigung von Ölverschmutzungsschäden“,
 - Änderung der Haftungsbegrenzungsklauseln, damit die volle Versicherungsdeckung gewährleistet ist, um sowohl die Folgekosten im wirtschaftlichen Bereich als auch die ökologischen Schäden nach dem Verursacherprinzip analog zum US-amerikanischen Umweltrecht abzudecken,
 - Aufnahme des Kompensationskonzeptes (nature swap clauses) in den internationalen Ölschadenfonds, um damit eine ökologische Schadensberechnung möglich zu machen.

Bonn, den 27. Februar 1996

Gila Altmann (Aurich)

Ulrike Höfken

Michael Hustedt

Steffi Lemke

Alibert Schmidt (Hitzhofen)

Rainer Steenblock

Helmut Wilhelm (Amberg)

Dr. Jürgen Rochlitz

Marina Steindor

Halo Saibold

Dr. Manuel Kiper

Kristin Heyne

Franziska Eichstädt-Bohlig

Joseph Fischer (Frankfurt), Kerstin Müller (Köln) und Fraktion

