

Antrag

der Abgeordneten Dietmar Schütz (Oldenburg), Annette Faße, Konrad Kunick, Michael Müller (Düsseldorf), Hermann Bachmaier, Wolfgang Behrendt, Friedhelm Julius Beucher, Lilo Blunck, Ursula Burchardt, Marion Caspers-Merk, Dr. Marliese Dobberthien, Ludwig Eich, Lothar Fischer (Homburg), Arne Fuhrmann, Norbert Gansel, Dr. Liesel Hartenstein, Monika Heubaum, Reinhold Hiller (Lübeck), Jann-Peter Janssen, Volker Jung (Düsseldorf), Susanne Kastner, Horst Kubatschka, Dr. Uwe Küster, Eckart Kuhlwein, Klaus Lennartz, Dieter Maaß (Herne), Christoph Matschie, Ulrike Mehl, Jutta Müller (Völklingen), Manfred Opel, Georg Pfannenstein, Wilhelm Schmidt (Salzgitter), Richard Schuhmann (Delitzsch), Reinhard Schultz (Everswinkel), Dr. Angelica Schwall-Düren, Ernst Schwanhold, Dr. Cornelia Sonntag-Wolgast, Dr. Dietrich Sperling, Antje-Marie Steen, Dr. Peter Struck, Dr. Bodo Teichmann, Jella Teuchner, Franz Thönnies, Reinhard Weis (Stendal), Dr. Wolfgang Wodarg, Rudolf Scharping und der Fraktion der SPD

Schutz der Nordsee durch Schiffsöleentsorgung in Seehäfen

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Das Ökosystem Nordsee wird seit Jahren zunehmend durch Öleinleitungen aus illegaler Schiffsöleentsorgung belastet. Im Juni dieses Jahres wurde die deutsche Nordseeküste im Bereich der Ostfriesischen Inseln von einer der bislang schwersten Ölverschmutzungen heimgesucht, als deren Ursache die illegale Tankwäsche auf der Nordsee gilt.

Zur Bekämpfung der permanenten Ölverseuchung der Nordsee durch die Einleitung von Schiffsölen hat das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (BMU) mit den Ländern 1988 ein auf drei Jahre befristetes Demonstrationsvorhaben „Kostenlose Schiffsentsorgung“ initiiert. Mit diesem Pilotprojekt wurden bis 1991 in den deutschen Seehäfen die vom MARPOL-Übereinkommen vorgeschriebenen Voraussetzungen für eine effektive Entsorgung der betriebsbedingten Ölrückstände geschaffen.

Durch die Übernahme der Schiffsöleentsorgungskosten durch das BMU und die Länder wurde der finanzielle Anreiz der illegalen Entsorgung auf See verringert. Erwartungsgemäß nahmen in diesem Zeitraum die Zahl der entsorgten Schiffe und

die Menge der entsorgten Schiffsöle deutlich zu. Gleichzeitig verringerte sich signifikant die Anzahl der registrierten Öleinleitungen, der verölten Seevögel und anderer Meereslebewesen, was als sicherer Indikator für die Wirksamkeit dieses Entsorgungskonzeptes bewertet werden kann.

Mit dem Auslaufen des Demonstrationsvorhabens 1991 zog sich der Bund aus der Finanzierung der Schiffsölentsorgung zurück. Mittlerweile werden nur noch in Niedersachsen die Entsorgungskosten in voller Höhe übernommen. Hamburg bezuschußt bis 1600 DM pro Schiff, Mecklenburg-Vorpommern mit 50 Prozent der Kosten bei voller Übernahme von Summen unter 500 DM, Schleswig-Holstein und Bremen geben keinerlei Zuschüsse mehr.

Erwartungsgemäß nahmen mit dem schrittweisen Ende der kostenlosen Entsorgung seit 1992 die Entsorgungsmengen von 160 000 Kubikmetern in 1990 auf 90 000 Kubikmeter in 1995 ab, während die Zahl der registrierten Öleinleitungen und der Verölungen deutlich zunahm und mittlerweile neue Höchststände erreicht hat. So ist z.B. bei der Verölungsrates von Seevögeln eine Verdreifachung zwischen 1991 und 1995 zu verzeichnen.

Es besteht unstrittig ein kausaler Zusammenhang zwischen den durch das Auslaufen des Demonstrationsvorhabens veränderten Finanzierungsbedingungen der Entsorgung und der Verunreinigung der Nordsee durch Schiffsöle. Die Attraktivität der illegalen Entsorgung hat in dem Maße ab- bzw. zugenommen, wie die Kosten für den individuellen Entsorgungsvorgang angelastet wurden. Die Schiffsölentsorgung ist damit ein Beispiel dafür, daß das im allgemeinen sinnvolle und zu bevorzugende Verursacherprinzip derzeit nicht greifen kann, da die bestehenden internationalen Vereinbarungen zum Schutz der Nordsee vor Öleinleitungen nicht ausreichen, diese unzulänglichen Vorschriften nicht hinlänglich überwacht werden und der Sanktionsvollzug gegenüber festgestellten Verstößen aufgrund rechtlicher Schwierigkeiten oftmals nicht möglich ist.

Zum Schutz der Nordsee vor illegalen Öleinleitungen sind daher nationale und internationale Maßnahmen zur Neuordnung der Schiffsölentsorgung mit dem Ziel zu ergreifen, eine europaweit einheitliche Regelung der Schiffsölentsorgung zu schaffen. Es besteht jedoch auch kurzfristig akuter Handlungsbedarf, um bis zum Wirksamwerden solcher internationalen Vereinbarungen die zunehmende Ölverseuchung der Nordsee wirksamer als bislang zu bekämpfen.

Diese Maßnahmen können nicht allein den politischen und finanziellen Möglichkeiten der Länder anheimgestellt werden. Vielmehr ist hier auch der Bund als Verantwortlicher für den Nordseeschutz und Verhandlungs- und Vertragspartner der relevanten internationalen Organisationen und Organe (IMO, Eu, INK-Staaten) sowie als Nutznießer der Wirtschaftsfaktoren Nordsee und Hafenwirtschaft mit in der Pflicht.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

1. sich mit Nachdruck und durch geeignete hochrangige Regierungsvertreter bei der Internationalen Schifffahrtsorganisation (IMO) dafür einzusetzen, daß die Nordsee – wie bereits die Ostsee – als „Sondergebiet“ nach MARPOL eingestuft wird, damit die heute außerhalb der Zwölfmeilenzone von der Küste in begrenztem Umfang immer noch legalen Öleinleitungen im gesamten Nordseegebiet verboten werden, wie heute bereits die Einleitung von Schiffsabfällen. Diese Sondergebietsregelung muß sich auch auf Chemikalieneinleitungen erstrecken;
2. die Überwachung der Nordsee und hier insbesondere die Luftüberwachung der Hauptschifffahrtsrouten deutlich zu verbessern und in Zusammenarbeit mit der Deutschen Küstenwache geeignete Programme durch Verbesserung der Überwachungseffizienz und -frequenz aus der Luft zu entwickeln. Die Kontrolltätigkeit in den Häfen ist hinsichtlich der Überwachung der geregelten Entsorgung durch geeignete Maßnahmen zu verstärken;
3. den Überwachungsvollzug und die Sanktionsmöglichkeiten bei illegalen Öleinleitungen drastisch zu verbessern und geeignete Maßnahmen zu besseren gerichtlichen Verfolgung von Vergehen zu ergreifen. Insbesondere muß die finanzielle Höchststrafe für illegale Öleinleitungen deutlich auf mindestens 100 000 DM erhöht werden, wobei im Regelfall davon auszugehen ist, daß der Reeder verantwortlich für die Öleinleitung haftet und nicht das Personal auf den Schiffen;
4. unverzüglich in Zusammenarbeit mit den Nordseeanrainern in der Europäischen Union und mit Norwegen Verhandlungen über ein Abkommen zur einheitlichen Entsorgung von Schiffsölen aufzunehmen. Ziel eines solchen Abkommens muß es sein, ein Wettbewerbsverzerrungen und Umweltdumping vermeidendes, harmonisiertes Gebührensystem zu schaffen, das die Kosten der Entsorgung im Hafen unabhängig vom konkreten Entsorgungsvorgang in die Hafengebühr integriert und damit den finanziellen Anreiz der kostenfreien illegalen Entsorgung auf See beseitigt. Als Vorbild für eine solche Regelung kann der Beschluß der Helsinki-Kommission vom März 1996 (HELCOM 17/11) dienen, der für die Ostsee die Einführung eines harmonisierten „no specialfee“-Systems (eine vom Entsorgungsvorgang unabhängige Gebühr) vorsieht;
5. zusammen mit den Partnerstaaten der Europäischen Union in Verhandlungen einzutreten mit dem Ziel einer europaweit einheitlichen Richtlinie zur Schiffsöleentsorgung, um auch die Belastung der anderen europäischen Meere und Gewässer durch illegale Schiffsöleinleitungen besser bekämpfen zu können;
6. bis zum Inkrafttreten dieser europäischen bzw. internationalen Vereinbarungen unverzüglich eine Übergangsrege-

lung zusammen mit den deutschen Küstenländern zu treffen, die an die nachweislich positiven Erfahrungen des Demonstrationsvorhabens 1988 bis 1991 anknüpft. Im Zuge eines Bund-Länder-Sofortprogramms zum Nordseeschutz wird die kostenlose Ölentsorgung für diesen befristeten Zeitraum wiederaufgenommen. Die Kosten für die Entsorgung werden hälftig von den Küstenländern und vom Bund aufgebracht;

7. zu prüfen, in welcher Weise auch bei dieser Interimslösung die Reeder gemäß dem Verursacherprinzip an den Kosten für die Schiffsölentsorgung zu beteiligen sind.

Bonn, den 9. Oktober 1996

Dietmar Schütz (Oldenburg)
Annette Faße
Konrad Kunick
Michael Müller (Düsseldorf)
Hermann Bachmaier
Wolfgang Behrendt
Friedhelm Julius Beucher
Lilo Blunck
Ursula Burchardt
Marion Caspers-Merk
Dr. Marliese Dobberthien
Ludwig Eich
Lothar Fischer (Homburg)
Arne Fuhrmann
Norbert Gansel
Dr. Liesel Hartenstein
Monika Heubaum
Reinhold Hiller (Lübeck)
Jann-Peter Janssen
Volker Jung (Düsseldorf)
Susanne Kastner
Horst Kubatschka
Dr. Uwe Küster

Eckart Kuhlwein
Klaus Lennartz
Dieter Maaß (Herne)
Christoph Matschie
Ulrike Mehl
Jutta Müller (Völklingen)
Manfred Opel
Georg Pfannenstein
Wilhelm Schmidt (Salzgitter)
Richard Schuhmann (Delitzsch)
Reinhard Schultz (Everswinkel)
Dr. Angelica Schwall-Düren
Ernst Schwanhold
Dr. Cornelia Sonntag-Wolgast
Dr. Dietrich Sperling
Antje-Marie Steen
Dr. Peter Struck
Dr. Bodo Teichmann
Jella Teuchner
Franz Thönnies
Reinhard Weis (Stendal)
Dr. Wolfgang Wodarg
Rudolf Scharping und Fraktion