

Entschließungsantrag

der Abgeordneten Gila Altmann (Aurich), Marieluise Beck (Bremen), Steffi Lemke, Dr. Manuel Kiper, Kristin Heyne, Antje Hermenau, Egbert Nitsch (Rendsburg), Werner Schulz (Berlin) und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

zu der Großen Anfrage der Abgeordneten Wolfgang Börnsen (Bönstrup), Ulrich Adam, Dietrich Austermann, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der CDU/CSU sowie der Abgeordneten Hildebrecht Braun (Augsburg), Paul K. Friedhoff, Horst Friedrich, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der F.D.P.
– Drucksachen 13/4085, 13/5596 –

Maritime Wirtschaft

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Vor dem Hintergrund der wirtschaftlichen Entwicklung der deutschen maritimen Industrie und der von der internationalen Seeschifffahrt ausgehenden Gefahren für Mensch, Umwelt und Natur zieht die Bundesregierung in ihrer maritimen Politik bisher die falschen Konsequenzen. Sie baut Sozialstandards für die Beschäftigten auf See sowie der Werften- und Zulieferindustrie ab, um damit die Kostenbelastung der Unternehmen zu senken. Sie setzt damit auf einen Wettlauf, der national nicht zu gewinnen ist, anstatt auf europäischer und internationaler Ebene für die Schaffung von Standards auf höchstmöglichem Niveau einzutreten. Die von ihr dadurch geförderte Strategie der Verlagerung von hochqualifizierten Arbeitsplätzen in Niedriglohnländer trägt zum Verlust der internationalen Wettbewerbsfähigkeit der deutschen maritimen Wirtschaft bei.

Auch im Bereich der technologischen Innovation führt die von der Bundesregierung verfolgte Politik ins Abseits. Die konsequente Verfolgung ökologischer Ziele, wie die Ausweisung der Nordsee als Sonderschutzgebiet, die Festsetzung von Sicherheitsstandards und Grenzwerten für Schadstoffemissionen aus dem Schiffsbetrieb, höhere Mineralölsteuern zur Verbesserung der Konkurrenzsituation und zur Förderung der Verlagerung "from road to sea", vor allem aber ein wirkungsvolles Haftungsrecht, das bei Unfällen die Reeder haftbar macht, würden die Erneuerung der Weltschiff-

fahrtsflotte erzwingen und ökologische Innovation im Schiffbau nachhaltig fördern.

Die fehlende Unterstützung der Bundesregierung für eine Diversifikation der Produktpalette der deutschen Werftenindustrie führt dazu, daß Chancen im Bereich der Umwelttechnik und des Motorenbaus versäumt werden und dadurch die Konjunkturabhängigkeit der Werften verschärft wird. Aufgrund dieser falschen Rahmenbedingungen und der falschen Subventionspolitik stehen die nord- und ostdeutschen Werften vor der Pleite. Wirtschaftlich wie ökologisch fortschrittliche Konzepte können hier die Wende einleiten und eine Perspektive für die Werften schaffen.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung zu folgendem 7-Punkte-Programm zur Sicherung der maritimen Wirtschaft auf:

1. Auf internationaler Ebene Initiativen zur Einführung des Verursacherprinzips analog zum US-amerikanischen Umweltrecht zu ergreifen und das Haftungs- und Versicherungsrecht dementsprechend anzupassen. Im einzelnen sollen
 - a) die Haftungsbegrenzungsklauseln dergestalt geändert werden, daß im Schadensfall die volle Versicherungsdeckung gewährleistet ist, um sowohl die Folgekosten im wirtschaftlichen Bereich als auch die ökologischen Schäden nach dem Verursacherprinzip abzudecken,
 - b) die 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“, erneut massiv erhöht werden,
 - c) das Kompensationskonzept (nature swap clauses) in den internationalen Ölschadensfonds aufgenommen werden, um damit eine ökologische Schadensberechnung möglich zu machen,
 - d) das Abwracken veralteter einwandiger Schiffe bei gleichzeitiger Einführung den modernen Sicherheitsstandards entsprechender Einheiten durch Verkürzung der Restlaufzeiten für Einwand-Tanker bis maximal zum Jahr 2000 forciert werden.
2. Auf europäischer Ebene dafür einzutreten, daß eine drastische Erhöhung der technischen Sicherheitsstandards für Schiffe, die deutsche und europäische Häfen anlaufen dürfen, erfolgt. Eine Regelung, nach der nur noch doppelwandige und hochsichere Schiffe europäische Häfen anlaufen dürfen („Oil Pollution Act“, USA seit 1990) ist längst überfällig. Hierzu zählen im einzelnen:
 - a) ein Einlaufverbot für „Eierschalen“-Tanker in allen europäischen Häfen,

- b) die Einführung eines wirksamen Schiffs-TÜV, der ein Auslaufverbot bewirken kann, und die Einführung entsprechender „Schwarzer Listen“ zur Verhängung von Einlaufverboten für alle deutschen und europäische Häfen,
 - c) die Ausweisung sicherer Schiffsstraßen mit Lotsenannahmepflicht in Küstennähe und Begleitung durch Eskortschlepper in kritischen Gewässern,
 - d) die Verhängung eines Durchfahrtsverbots für technisch veraltete und unzureichend ausgestattete Tanker in deutschen und europäischen Hoheitsgewässern, darüber hinaus ein vollständiges Durchfahrtsverbot für ökologisch besonders sensible Gebiete. Zusätzlich Ausweisung der Nordsee als Sonderschutzgebiet,
 - e) Verschärfung und Vereinheitlichung der Sicherheitskontrollen zur technischen Ausstattung der Schiffe im Rahmen der Hafenstaatenkontrolle,
 - f) Verhängung deutlicher Bußgelder bei Verstößen.
3. Auf europäischer Ebene durch eine Förderung von Hafenkooperationen dafür einzutreten, daß derartige Bestrebungen unterstützt werden. Gegenstand dieser Hafenkooperation sind u. a.:
- a) die Abstimmung gemeinsamer Umwelt- und Sicherheitsstandards,
 - b) ökologische Anreize bei der Erhebung von Hafengebühren nach dem Vorbild der 'Green Award'-Foundation in Rotterdam mit dem Ziel, daß Schiffe mit niedrigen Umwelt- und Sicherheitsstandards höhere Hafengebühren zu entrichten haben,
 - c) sinngemäße Ausdehnung der 'Green Award'-Anerkennung auf andere Schiffstypen als Öltanker und schrittweise Anhebung der Anforderungen des 'Green Award',
 - d) die Schaffung fairer Wettbewerbsbedingungen durch die harmonisierte Anlastung von Wegekosten und gemeinsamer Konzepte für die Entsorgung von Altölen und Schiffsabfällen,
 - e) die gemeinsame Förderung von Forschung- und Entwicklung im Bereich der Hafentechnologien durch Pilotprojekte für neue Umschlagsysteme im Rahmen des 'road to sea'-Verkehrs sowie des Kombinierten Verkehrs,
 - f) die Vorlage eines gemeinsamen Transparenzberichts der Hafenstädte zur Schaffung gleicher Wettbewerbsbedingungen.
4. Auf nationaler Ebene durch die Förderung von Forschung und Entwicklung Arbeitsplätze zu schaffen und dauerhaft zu sichern. Hierzu dienen vor allem die
- a) Konzentration der Förderungsmaßnahmen auf die Forschung und Entwicklung im maritimen Umweltschutzbereich,

- b) vorrangige Förderung neuer Schiffstypen, die den Bedingungen des küstennahen Verkehrs unter dem Blickpunkt der ökologischen Angepaßtheit (flachgehende Küstenschiffe u. ä.) besonders entsprechen,
 - c) Einstellung der Schiffsbauförderung nach dem Gießkannenprinzip und von Forschungsprojekten für maritime Hochgeschwindigkeitsprojekte wie Bodeneffektfahrzeuge. An deren Stelle Förderung von Schiffskonzepten, die an technischen und ökologischen Standards orientiert sind, wie z. B. neuartigen Segeltechnologien sowie stärkere Berücksichtigung im BMFB-Programm zur Meeres- und Polarforschung,
 - d) Entwicklung verbrauchs- und emissionsoptimierter Schiffsantriebe,
 - e) Entwicklung und Förderung von Konversionskonzepten zur Umwandlung von maritimer Rüstungsproduktion in zivilen Schiffbau. Gleichzeitig muß der notwendige Stop des Exports von Kriegsschiffen und anderen Rüstungsgütern in Spannungsgebiete (z. B. Indonesien) durchgesetzt werden.
5. Um die Sicherheit auf See zu erhöhen, sind neben technischen Standards und der Schaffung von qualifizierten Arbeitsplätzen auf See und an Land soziale Mindeststandards durchzusetzen. Dies soll geschehen durch
- a) die konsequente Durchsetzung der Schiffsbesetzungsverordnung hinsichtlich Besatzungsstärken und Qualifikation der Besatzung,
 - b) die Verbesserung und Sicherstellung der seemännischen Aus- und Fortbildung sowie die Schaffung von Ausbildungsplätzen auf Schiffen unter deutscher Flagge,
 - c) die Verbesserung der Qualifikation im Kontrollbereich an Land sowie Verschärfung und Erweiterung der Kompetenzen der Kontrolleure.
6. Durch die Wiederaufnahme des Pilotvorhabens zur kostenlosen Entsorgung von Ölschlämmen nach MARPOL auch in diesem Bereich vorbeugenden Umweltschutz zu betreiben und entsprechende Standards zu setzen. Dazu gehört u. a.:
- a) auf nationaler Ebene die kurzfristige Bereitstellung von Zugschlußmitteln für die kostenlose Entsorgung an Land,
 - b) auf europäischer Ebene die Schaffung einer Rücknahmeverpflichtung für Ölschlämme analog zur Ölentsorgung an Land,
 - c) eine Initiative im Rahmen der europäischen Gemeinschaft zur harmonisierten Kostenanlastung nach dem Verursacherprinzip
 - d) und eine langfristige internationale Initiative zum Verbot minderwertiger Schweröle als Treibstoff.
7. Auf europäischer Ebene verstärkt dafür einzutreten, daß durch die Internalisierung der externen Kosten im Transportbereich

gleiche Wettbewerbsvoraussetzungen zwischen den Verkehrsträgern LKW, Bahn und Küsten- und Binnenschiff geschaffen werden und dadurch die Bevorzugung des Straßengüterverkehrs beendet wird. Vorrangige Mittel sind hierzu die

- a) Einführung von Ökosteuern im Verkehr,
- b) Erhebung einer Schwerverkehrsabgabe für LKW.

Die Bundesregierung kann und muß durch nationale Verordnungen vorangehen. Über diesen Weg muß die bislang schwelende Diskussion auf EU-Ebene vorangetrieben und mit höchster Priorität auf die Brüsseler Tagesordnung gesetzt werden.

Bonn, den 15. Oktober 1996

Gila Altmann (Aurich)

Marieluise Beck (Bremen)

Steffi Lemke

Dr. Manuel Kiper

Kristin Heyne

Antje Hermenau

Egbert Nitsch (Rendsburg)

Werner Schulz (Berlin)

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

