

Beschlußempfehlung und Bericht

**des Ausschusses für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit
(16. Ausschuß)**

- 1. zu dem Antrag der Abgeordneten Dietmar Schütz (Oldenburg), Annette Faße, Konrad Kunick, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der SPD
– Drucksache 13/5155 –**

Schutz vor Öltankerunfällen und Umweltschäden in europäischen Gewässern

- 2. zu dem Antrag der Abgeordneten Dietmar Schütz (Oldenburg), Annette Faße, Konrad Kunick, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der SPD
– Drucksache 13/5756 –**

Schutz der Nordsee durch Schiffsölentsorgung in Seehäfen

A. Problem

Mit den Anträgen soll die Bundesregierung u. a. aufgefordert werden, eine Reihe näher bezeichneter Maßnahmen zum Schutz vor Öltankerunfällen und Umweltschäden in europäischen Gewässern zu ergreifen und sich dafür einzusetzen, daß die Nordsee als „Sondergebiet“ nach MARPOL eingestuft wird, damit die heute außerhalb der 12-Meilen-Zone von der Küste in begrenztem Umfang immer noch legalen Öleinleitungen im gesamten Nordseegebiet verboten werden.

B. Lösung

1. Ablehnung der Anträge.

Mehrheitsentscheidung

2. Annahme einer Entschließung, in der u. a. begrüßt wird, daß es der Bundesregierung als treibender Kraft auf der 4. Internationalen Nordsee-Schutzkonferenz gelungen ist, eine gemeinsame Initiative der Nordseeanrainer zur Schaffung eines Sondergebietes Nordsee für ölhaltige Schiffsabfälle zu erreichen.

Einstimmiger Beschluß des Ausschusses

C. Alternativen

Annahme der Anträge der Fraktion der SPD.

D. Kosten

Wurden nicht erörtert.

Beschlußempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen,

1. den Antrag der Fraktion der SPD – Drucksache 13/5155 – abzulehnen,
2. den Antrag der Fraktion der SPD – Drucksache 13/5756 – abzulehnen,
3. folgende EntschlieÙung anzunehmen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Durch nationale, europäische und internationale Maßnahmen ist anhaltend dafür zu sorgen, daß das Ökosystem Nordsee geschützt und gesichert wird. Öleinleitungen durch illegale Schiffsöleentsorgungen sind kriminelle Akte.

II. Der Deutsche Bundestag begrüÙt, daß

es besonders durch die treibende Kraft der Bundesregierung auf der 4. Internationalen Nordsee-Schutzkonferenz gelungen ist, eine gemeinsame Initiative der Nordseeanrainerstaaten zur Schaffung eines Sondergebietes Nordsee für ölhaltige Schiffsabfälle zu erreichen. Die Erhöhung der jährlichen Luftüberwachungsstunden von 1000 auf 1600, besonders bei den Hauptschiffahrtsrouten, ist eine wichtige Verdichtung der Kontrolle. Die Sanktionsmöglichkeiten bei illegalen Öleinleitungen mit Geldbußen bis zu 100000 DM sind beispielhaft für die Intensivierung des Schutzes von Nord- und Ostsee.

Weitere eingeleitete bzw. bereits in den vergangenen Monaten beschlossene Maßnahmen im Gesamtkonzept zum Schutz unserer Meere gegen Ölverschmutzung sind:

- Schaffung einer Einsatzkoordinierung „Küstenwache“ der Vollzugskräfte des Bundes mit zur Zeit 28 Seefahrzeugen, 7 Hubschraubern des BGS und 2 Flugzeugen und mit der Option einer Beteiligung der Küstenländer an dieser Einsatzkoordinierung.
- Überwachungs Kooperation mit Dänemark und den Niederlanden und Zusammenarbeit mit allen Nord- und Ostseestaaten bei der Prävention von illegalen Öleinleitungen und der Bekämpfung von Ölverschmutzungen.
- Unterrichtungspflicht der EU-Mitgliedstaaten über fremdflaggige Substandardschiffe entsprechend der Hafenstaatenkontrollrichtlinie der EU vom 19. Juni 1995, so daß damit die „schwarzen Listen“ faktisch gegeben sind.

Mit dieser Richtlinie sind vereinheitlichte Regeln für Überprüfungen und Kriterien u. a. für das Festhalten von Schiffen oder für gründliche Überprüfungen, z. B. von alten Öltankern, verbunden.

- Weitere Verbesserungen der Sicherheitskontrollen für Personen und Sachen auf Schiffen mit internationaler Wirkung am 1. Februar 1997.
- Sicherstellung der Revierlotsenverordnung in kritischen Gewässern, die selbstverständlich auch für Tankschiffe gilt.
- Verbindliche Benutzung des küstenfernen Verkehrswegesystems in der südlichen Nordsee von Ostausgang des Englischen Kanals bis in die Deutsche Bucht für beladene Öl- und Gastanker ab 10 000 BRZ und für Chemiekalientanker ab 5 000 BRZ ab dem 2. Juni 1997. In den Nationalparks Wattenmeer findet Tankerverkehr nicht statt. In der Deutschen Bucht stehen zwei Notfallschlepper mit 189 t bzw. 110 t Pfahlzug zur Verfügung.
- Erhöhung der Höchstsummen nach dem Internationalen Haftungs- und Entschädigungssystem für Bekämpfungs- und Beseitigungsmaßnahmen bei Ölunfällen und ggf. bei illegalen Einleitungen auf derzeit 297 Mio. DM (seit Mai 1996) und in einem zweiten Schritt auf 440 Mio. DM.
- Einigung von Bund und Küstenländern Ende Januar 1997 auf einen deutschen Vorschlag zur internationalen Umsetzung der HELCOM-Empfehlung zur Schiffsentsorgung in allen Häfen der Ostsee und in Häfen der Nordsee. Der Vorschlag berücksichtigt, daß die Wettbewerbsfähigkeit deutscher Häfen nicht beeinträchtigt wird.

III. Der Deutsche Bundestag erwartet:

1. Die im Rahmen des Helsinki-Abkommens eingesetzte Arbeitsgruppe zur Einführung des „No-special-Fee-System“ als Grundlage für die Finanzierung der Ölent-sorgung im gesamten Ostseeraum und im Bereich der Nordsee sollte ihre Gespräche forcieren.
2. Als ein erster vordringlicher Schritt sollte die Schaffung eines harmonisierten Gebührensystems in den Häfen von Nord- und Ostsee angestrebt werden. Unabhängig hiervon ist durch die Bundesregierung mit Nachdruck für eine EG-Richtlinie für eine europaweite Bekämpfung der illegalen Schiffsölent-sorgung mit dem Ziel einer Zwangsentsorgung für Altöl zu sorgen.
3. Die Bundesregierung sollte eine Überprüfung des IMO-Zeitplans, der die Lebensdauer für Öltankerschiffe (Einhüllenschiffe), die vor 1982 ausgeliefert wurden,

auf 25 Lebensjahre festlegt, mit dem Ziel erwirken, eine deutliche Verkürzung zu erreichen, um zu einer früheren Einführung der Doppelhüllentanker zu kommen.

Bonn, den 12. März 1997

Der Ausschuß für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit

Hans-Peter Schmitz (Baesweiler)

Vorsitzender

Kurt-Dieter Grill

Berichterstatter

Dietmar Schütz (Oldenburg)

Berichterstatter

Dr. Jürgen Rochlitz

Berichterstatter

Günther Bredehorn

Berichterstatter

Bericht der Abgeordneten Kurt-Dieter Grill, Dietmar Schütz (Oldenburg), Dr. Jürgen Rochlitz und Günther Bredehorn

I.

Die Anträge auf den Drucksachen 13/5155 und 13/5756 wurden in der 131. Sitzung des Deutschen Bundestages am 17. Oktober 1996 zur federführenden Beratung an den Ausschuß für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit und zur Mitberatung an den Ausschuß für Verkehr überwiesen.

Der Antrag auf Drucksache 13/5155 wurde zur Mitberatung zusätzlich an den Ausschuß für Fremdenverkehr und Tourismus, der Antrag auf Drucksache 13/5756 an den Ausschuß für Wirtschaft sowie nachträglich in der 145. Sitzung des Deutschen Bundestag an den Haushaltsausschuß überwiesen.

Der Haushaltsausschuß und der Ausschuß für Fremdenverkehr und Tourismus haben jeweils mehrheitlich empfohlen, die ihnen überwiesenen Anträge abzulehnen.

Der Ausschuß für Wirtschaft hat mehrheitlich empfohlen, den Antrag auf Drucksache 13/5756 abzulehnen. Einvernehmlich wurde bei Stimmenthaltung der Mitglieder der Fraktion der SPD und der Gruppe der PDS sowie bei Abwesenheit der Mitglieder der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN empfohlen, eine Entschließung anzunehmen, die inhaltlich weitgehend der in der Beschlußempfehlung wiedergegebenen Entschließung entspricht, in Abschnitt III 2. das Schwergewicht der Forderung aber auf die Verabschiedung einer EG-Richtlinie legt, mit der europaweit die illegale Schiffsölsorgung mit dem Ziel einer Zwangsentsorgung für Altöl bekämpft wird.

Der Ausschuß für Verkehr hat mehrheitlich empfohlen, die Anträge auf den Drucksachen 13/5155 und 13/5756 abzulehnen.

II.

Mit dem Antrag auf Drucksache 13/5155 soll die Bundesregierung aufgefordert werden, eine Reihe von Maßnahmen zum Schutz von Öltankerunfällen und Umweltschäden in europäischen Gewässern zu ergreifen. So soll im Rahmen der EU und anderer internationaler Organisationen ein europaweit einheitliches Sicherheitskonzept für den Tankerverkehr erstellt werden, in dessen Mittelpunkt die Prävention von Öltankerunglücken stehe. Gemeinsam mit den Partnern in der EU und den anderen Nord- und Ostseeanrainerstaaten sei ein Einlaufverbot für Tanker zu verhängen, die nicht dem geltenden IMO-Standard für Neubauten entsprächen. Das von der Internationalen Schifffahrtsorganisation (IMO) vorgesehene Höchstalter vorhandener Tanker von 25/30 Jahren müsse deutlich auf 15 Jahre reduziert werden. Ökologisch besonders sensible Küstengewässer

von Nord- und Ostsee außerhalb der Hauptschiffahrtsrouten müßten für Supertanker ab einer bestimmten festzulegenden Größe völlig gesperrt werden. Die geltenden Haftungs- und Versicherungsregelungen seien analog dem 1990 in den USA beschlossenen Oil Pollution Act im Rahmen der EU und in Zusammenarbeit mit den übrigen Nord- und Ostseeanrainerstaaten weiterzuentwickeln. Zur Begründung wird auf die nicht absehbaren langfristigen Folgen von Havarien von Tankern, insbesondere des Supertankers „Sea Empris“ hingewiesen. Solche Unglücke könnten sich z. B. auch in der deutschen Bucht ereignen und zu einer ökologischen wie auch ökonomischen Katastrophe mit unabsehbaren Folgen für Nordseeküste und das Wattenmeer führen.

Der Antrag auf Drucksache 13/5756 weist zunächst darauf hin, daß das Ökosystem Nordsee seit Jahren zunehmend durch Öleinleitungen aus illegaler Schiffsölsorgung belastet wird. Im Juni des Jahres 1976 sei die deutsche Nordseeküste im Bereich der ostfriesischen Inseln von einer der bislang schwersten Ölverschmutzungen heimgesucht worden, als deren Ursache die illegale Tankwäsche auf der Nordsee gelte. Zum Schutz der Nordsee vor illegalen Öleinleitungen seien daher nationale und internationale Maßnahmen zur Neuordnung der Schiffsölsorgung zu ergreifen. Deshalb soll die Bundesregierung aufgefordert werden, sich mit Nachdruck bei der IMO dafür einzusetzen, daß die Nordsee – wie bereits die Ostsee – als „Sondergebiet“ nach MARPOL eingestuft wird. Weiter sei die Überwachung der Nordsee und hier insbesondere die Luftüberwachung der Hauptschiffahrtsrouten deutlich zu verbessern. Schließlich seien in Zusammenarbeit mit Nordseeanrainern in der EU und mit Norwegen Verhandlungen über ein Abkommen zur einheitlichen Entsorgung von Schiffsölen aufzunehmen. Mit den Partnerstaaten der EU sei zudem in Verhandlungen mit dem Ziel einer europaweit einheitlichen Richtlinie zur Schiffsölsorgung einzutreten, um auch die Belastung der anderen europäischen Meere und Gewässer durch illegale Schiffsöleinleitungen besser bekämpfen zu können.

III.

Der Ausschuß für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit hat die Anträge auf den Drucksachen 13/5155 und 13/5756 zusammen mit zwei weiteren zur federführenden Beratung an den Ausschuß für Verkehr überwiesenen Vorlagen (Anträge der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN auf den Drucksachen 13/3884 und 13/4237) in seiner 51. Sitzung am 13. März 1997 beraten.

Von seiten der Fraktion der SPD wurde ausgeführt, man sei sich wohl einig, daß es im Bereich der

Nordsee keine Schiffsölkontamination geben dürfe. Letztlich habe dieses Verbot generell für alle Meere zu gelten. Um die Schiffsölkontamination auf See zu verhindern, müsse dafür gesorgt werden, daß sowohl eine Pflicht zur Ablieferung als auch eine Pflicht zur Annahme in vergleichbaren Häfen bestehe. Hierfür dürften dann auch keine speziellen Hafengebühren verlangt werden. Es sei allerdings darauf zu achten, daß man im Interesse der Wettbewerbsfähigkeit zu vergleichbaren Hafengebühren in vergleichbaren Häfen komme, und es eine gegenseitige Anerkennung der Entsorgungsnachweise gebe. Die entsprechenden Verhandlungen seien von den betroffenen Staaten zu führen. Der Deutsche Bundestag könne diesen Prozeß nur durch eine Resolution unterstützen und die Bundesregierung auffordern, diesen Prozeß voranzutreiben. Wichtig erscheine aber, sich zunächst auf den Nord- und Ostseebereich zu konzentrieren und nicht in dieser Phase schon das Mittelmeer mit einzubeziehen, da dann die Gefahr bestehe, daß es überhaupt nicht zu einer Regelung komme. Was den Schutz vor Öltankerunfällen anbelange, so sei ein Ausbau des Haftungsdurchgriffs auf die Kapitäne und besonders auch die Reeder und Betreiber von großer Bedeutung, da sich nur so deren Eigeninteresse an entsprechenden Maßnahmen mobilisieren lasse. Die Forderung, zu einer deutlich früheren Einführung von Doppelhüllentankern zu

kommen, entspreche den eigenen Vorstellungen. Man werde sich daher beim Antrag der Fraktionen der CDU/CSU und F.D.P. der Stimme enthalten.

Von seiten der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN wurde festgestellt, man unterstütze die Position der Fraktion der SPD.

Von seiten der Fraktionen der CDU/CSU und F.D.P. wurde auf den eigenen Entschließungsantrag verwiesen, der an die aktuelle Situation angepaßt sei. Insbesondere habe man den Gedanken in den Vordergrund gestellt, zunächst in Nord- und Ostsee ein harmonisiertes Gebührensystem zu schaffen, das die illegale Schiffsölkontamination verhindere.

Der Ausschuß beschloß mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und F.D.P. gegen die Stimmen der Fraktion der SPD und der Gruppe der PDS bei Stimmenthaltung der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, dem Deutschen Bundestag zu empfehlen, die Anträge auf den Drucksachen 13/5756 und 13/5155 abzulehnen.

Der Ausschuß beschloß einstimmig mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und F.D.P. bei Stimmenthaltung der Fraktionen SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN sowie der Gruppe der PDS, dem Deutschen Bundestag zu empfehlen, der Entschließung (s. Beschlußempfehlung) zuzustimmen.

Bonn, den 17. April 1997

Kurt-Dieter Grill

Berichterstatter

Dietmar Schütz (Oldenburg)

Berichterstatter

Dr. Jürgen Rochlitz

Berichterstatter

Günther Bredehorn

Berichterstatter

