

Beschlußempfehlung und Bericht

des Ausschusses für Verkehr (15. Ausschuß)

- 1. zu dem Antrag der Abgeordneten Gila Altmann (Aurich), Ulrike Höfken, Michaelae Hustedt, Steffi Lemke, Albert 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 – Drucksache 13/3884 –**

Bedrohung der Meere und Zerstörung der Küsten durch Ölkatastrophen

- 2. zu dem Antrag der Abgeordneten Gila Altmann (Aurich), Angelika Beer, Kristin Heyne, Steffi Lemke, Dr. Jürgen Rochlitz, Halo Saibold, Ursula Schönberger, Rainer Steenblock, Helmut Wilhelm (Amberg) und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Drucksache 13/4237 –**

Sofortmaßnahmen gegen die Verseuchung der Meere durch illegale Öleinleitungen – Maßnahmen zur überwachten Entsorgung von Altölen und Ölschlämmen an Land

A. Problem

Die Antragsteller gehen in dem Antrag – Drucksache 13/3884 – davon aus, daß eine kürzlich stattgefundene Schiffshavarie zum wiederholten Mal die mangelnde Sicherheit des internationalen Tankerverkehrs bestätigt habe, und fordern die Bundesregierung auf, angesichts der katastrophalen ökologischen und ökonomischen Folgen von Tankerunglücken auf nationaler Ebene verschiedene Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheitsstandards und zur Verbesserung der Fahrtroutenregelungen zu ergreifen. Darüber hinaus soll die Bundesregierung aufgefordert werden, auf EU-Ebene wirkungsvolle Maßnahmen einzufordern sowie internationale Vereinbarungen zum Schutz vor derartigen Unfällen voran-

zutreiben. In dem Antrag – Drucksache 13/4237 – fordern die Antragsteller, angesichts der Ölverseuchung der Nord- und Ostsee und der Zahl der ölverseuchten Seevögel ein zeitlich abgestuftes Programm auf dem Weg zu einer verursachergerechten Kostenanlastung umzusetzen, und den Deutschen Bundestag darüber zu informieren. Als Maßnahmen schlagen sie u. a. vor, die kostenlose Altöl- und Ölschlammmentsorgung nach MARPOL unverzüglich wieder aufzunehmen und finanziell abzusichern, in den Bundeshaushalt Mittel zur Aufrechterhaltung der Ölschlammmentsorgung einzustellen, bis auf europäischer Ebene Maßnahmen greifen, ferner eine mittelfristige Fortführung und Finanzierung der Entsorgungsmöglichkeiten durch eine Entsorgungspauschale usw.

B. Lösung

Der Ausschuß empfiehlt, die Anträge abzulehnen.

Mehrheit im Ausschuß**C. Alternativen**

Keine

D. Kosten

Bei Annahme der Anträge würden erhebliche Kosten für den Bund und die Länder entstehen. Nach Auffassung der Ausschußmehrheit müsse man es aber ablehnen, die Ölentorgung in den Häfen zu 50 % vom Bund zu finanzieren, da es sich um eine alleinige Länderaufgabe handele.

Beschlußempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen:

1. Die Anträge – Drucksachen 13/3884, 13/4237 – werden abgelehnt.

2. 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 ein krimineller Akt.

3. Der Deutsche Bundestag begrüßt,

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 1 000 auf 1 600, besonders bei den Hauptschiffahrtsrouten, ist eine wichtige Verdichtung der Kontrolle. Die erhöhten Sanktionsmöglichkeiten bei illegalen Öleinleitungen mit Geldbußen bis zu 100 000 DM sind beispielhaft für die Intensivierung des Schutzes der Nordsee.

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

- Schaffung eines Koordinierungsverbundes Küstenwache mit zur Zeit 28 Seefahrzeugen, 7 Hubschraubern des BGS und 2 Flugzeugen, und dem mittelfristigen Ziel, zu einem Amt, zu einer nationalen Coast Guard, zu kommen;
- Überwachungs Kooperation mit den Nordseeanrainern Dänemark und den Niederlanden;
- 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;
- weitere Verbesserung der Sicherheitskontrollen für Personen und Sachen auf Schiffen mit internationaler Wirkung ab 1. Februar 1997;
- Sicherstellung der Revierlotsenverordnung in kritischen Gewässern, die selbstverständlich auch für Tankschiffe gilt;
- Klarstellung, daß es bereits ein Durchfahrverbot für Tanker in ökologisch kritischen Gewässern (z. B. Nationalpark Wattenmeer) gibt;
- Bestätigung, daß es bereits vor wenigen Monaten eine drastische Verschärfung des Haftungsrechtes für Schiffseigner von bisher 31 Mio. DM auf 132 Mio. DM und beim Entschädigungsbetrag von 132 Mio. DM über zwei Stufen auf 440 Mio. DM gegeben hat.

4. Der Deutsche Bundestag erwartet:

1. Die im Rahmen des Helsinki-Abkommens eingesetzte Arbeitsgruppe zur Einführung des „No-special-Fee-Systems“ als Grundlage für die Finanzierung von Ölentsorgungsanlagen im gesamten Ostseeraum sollte ihre Gespräche forcieren;
2. die nationale Bund-Küstenländer-Arbeitsgruppe, die u. a. eine Umsetzung des Ostseemodells zur Ölentsorgung auf die Nordsee untersucht, sollte ihre Arbeit auch auf die Umsetzung internationaler Maßnahmen auf deutsche Häfen mit der Vorgabe untersuchen, daß die Wettbewerbsfähigkeit nicht beeinträchtigt wird. Eine dauerhafte finanzielle Beteiligung des Bundes an der Finanzierung der Schiffsentsorgung kommt aus grundsätzlichen Erwägungen nicht in Betracht;
3. mit Nachdruck ist durch die Bundesregierung für eine EG-Richtlinie für eine europaweite Bekämpfung der illegalen Schiffsölentsorgung mit dem Ziel einer Zwangsentsorgung für Altöl zu sorgen. Dazu gehört die Schaffung eines harmonisierten EG-weiten Gebührensystems für die Schiffsentsorgung. Vorab sollte ein einheitliches Gebührensystem in den Häfen von Nord- und Ostsee mit den Anliegerstaaten vereinbart werden;
4. die Bundesregierung wird zur Überprüfung des IMO-Zeitplanes, der die Lebensdauer für Öltankerschiffe (Einhüllenschiffe), die vor 1982 abgeliefert wurden, auf 25 Lebensjahre festlegt, mit dem Ziel ersucht, eine Verkürzung schnellstmöglich zu erreichen, um zu einer früheren Einführung der Doppelhüllentanker zu kommen.

Bonn, den 15. Januar 1997

Der Ausschuß für Verkehr

Dr. Dionys Jobst
Vorsitzender

Heinz-Günther Bargfrede
Berichterstatter

Bericht des Abgeordneten Heinz-Günther Bargfrede

I.

Der Deutsche Bundestag hat in seiner 131. Sitzung am 17. Oktober 1996 den Antrag auf Drucksache 13/3884 beraten und federführend an den Ausschuß für Verkehr sowie zur Mitberatung an den Ausschuß für Wirtschaft, den Ausschuß für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit sowie den Ausschuß für Fremdenverkehr und Tourismus überwiesen sowie den Antrag auf Drucksache 13/4237 federführend an den Ausschuß für Verkehr und mitberatend an den Ausschuß für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit, den Finanzausschuß, den Ausschuß für Wirtschaft, den Ausschuß für Fremdenverkehr und Tourismus sowie den Haushaltsausschuß überwiesen.

Der Ausschuß für Wirtschaft hat am 4. Dezember 1996 mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und F.D.P. gegen die Stimmen der Gruppe der PDS bei Enthaltung der Fraktion der SPD und bei Abwesenheit der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN empfohlen, den Antrag abzulehnen. Zugleich legte er einen Entschließungsantrag vor, der sich auf die beiden Anträge (Drucksachen 13/3884 und 13/4237) sowie auf den – federführend dem Ausschuß für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit überwiesenen – Antrag auf Drucksache 13/5756 bezog. Der Ausschuß für Fremdenverkehr und Tourismus schlug am 13. November 1996 mit den Stimmen der Mitglieder der Fraktionen der CDU/CSU und F.D.P. gegen die Stimme des Mitglieds der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Mitglieder der Fraktion der SPD Ablehnung vor. Der Ausschuß für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit schlug am 12. März 1997 mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und F.D.P. gegen die Stimmen der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und der Gruppe der PDS sowie bei Stimmenthaltung der Fraktion der SPD Ablehnung vor.

Zum Antrag auf Drucksache 13/4237 verzichtete der Finanzausschuß am 6. November 1996 auf ein Mitberatungsvotum mangels Zuständigkeit. Der Ausschuß für Wirtschaft empfahl mit den Stimmen der Mitglieder der Fraktionen der CDU/CSU, SPD und F.D.P. gegen die Stimmen der Gruppe der PDS und bei Abwesenheit der Mitglieder der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, den Antrag abzulehnen. Darüber hinaus empfahl er einvernehmlich, den oben erwähnten Entschließungsantrag anzunehmen. Der Haushaltsausschuß hat am 15. Januar 1996 mit den Stimmen der Koalitionsfraktionen gegen die Stimmen der Fraktion der SPD, der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und der Gruppe der PDS Ablehnung empfohlen.

Der Ausschuß für Fremdenverkehr und Tourismus empfahl am 13. November 1996 mit den Stimmen der Mitglieder der Fraktionen der CDU/CSU, SPD und

F.D.P. gegen die Stimme des Mitglieds der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Abwesenheit des Mitglieds der Gruppe der PDS Ablehnung. Der Ausschuß für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit empfahl am 12. März 1997 mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und F.D.P. gegen die Stimmen der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und der Stimmen der Gruppe der PDS sowie bei Stimmenthaltung der Fraktion der SPD Ablehnung.

Der Ausschuß für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit legte zu den beiden Entschließungsanträgen zugleich einen Entschließungsantrag der Fraktionen der CDU/CSU und F.D.P. vor, der mit den Stimmen der Koalitionsfraktionen bei Stimmenthaltung der Fraktionen SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN sowie der Gruppe der PDS angenommen worden war. Er entspricht inhaltlich im wesentlichen der Beschlußempfehlung des Ausschusses für Verkehr.

II.

Beide Anträge fordern Maßnahmen, die der Ölverschmutzung der Nord- und Ostsee entgegenwirken sollen. In dem Antrag auf Drucksache 13/3884 soll der Deutsche Bundestag feststellen, daß die Havarie der „Sea Empress“ vor Wales, bei der mit über 700 000 t Öl das Meer und die Küste verseucht worden seien, zum wiederholten Mal die mangelnde Sicherheit des internationalen Tankerverkehrs bestätigt habe. Die Katastrophe habe gezeigt, daß die europäischen Küsten stark durch die unzureichenden Sicherheitsstandards, technische und personelle Mängel sowie durch Fahrlässigkeit der Behörden bei internationalen Gefahrguttransporten gefährdet seien. Eine ähnliche Havarie an der deutschen Nordseeküste wäre gleichbedeutend mit der Vernichtung des weltweit einmaligen Wattenmeeres. Die Sicherheitsvorsorge der EU und der Bundesregierung sei unzureichend. Die Antragsteller fordern daher in einem längeren Katalog verschiedene Maßnahmen

- a) für eine Verbesserung des Sicherheitsstandards, beispielsweise durch Einführung eines wirksamen Schiffs-TÜV,
- b) für eine Verbesserung der Fahrtroutenregelungen, durch das Einfordern wirkungsvoller Maßnahmen auf EU-Ebene sowie internationaler Vereinbarungen zum Schutz vor derartigen Unfällen, indem beispielsweise die von der IMO international festgeschriebenen Vereinbarungen zu Gefahrguttransporten auf See durchgesetzt und wirksam kontrolliert werden,

indem ferner eine EU-weite Initiative für eine Verordnung über die Einführung verbindlicher Sicherheitsstandards für Gefahrguttransporte auf See ergriffen und das Haftungsrecht verschärft wird. In

dem Antrag auf Drucksache 13/4237 wird gefordert festzustellen, daß die Ölverseuchung der Nord- und Ostsee und die Zahl der ölverseuchten Seevögel unabhängig von der letzten großen Ölkatastrophe vor der walisischen Küste zunimmt. Jährlich fallen in Deutschland demnach durch Hochseeschifffahrt rd. 200 000 t hochgiftige Ölschlämme an, von denen nach Einstellung der kostenlosen Ölentorgung ein Großteil in der Deutschen Bucht illegal verklappt wird. Da der Bund inzwischen aus einem von 1988 bis 1991 durchgeführten Pilotprojekt zur Altölentsorgung an Land – unter Beteiligung des Bundes und der Küstenländer – ausgeschieden sei, müßten die Kosten nunmehr von den Küstenländern getragen werden, was inzwischen dazu geführt habe, daß die meisten Länder ebenfalls ausgeschieden seien. Die Verseuchung der Meere nehme seitdem wieder kontinuierlich zu, und das Projekt drohe zu scheitern. Die Länder seien nur bereit, die Ölentorgung aufrechtzuerhalten, sofern sich der Bund an den Kosten beteilige. Nach Auffassung der Antragsteller soll daher die Bundesregierung aufgefordert werden, ein zeitlich abgestuftes Programm auf dem Weg zu einer verursachergerechten Kostenanlastung umzusetzen und den Deutschen Bundestag und die zuständigen Ausschüsse über den Fortgang ihrer Bemühungen zu unterrichten. Sodann werden zahlreiche Einzelmaßnahmen aufgelistet, die in Betracht kommen können, beispielsweise die kostenlose Altöl- und Ölschlamm-entsorgung nach MARPOL, die Einstellung von Mitteln in den Bundeshaushalt, um die Aufrechterhaltung der Ölschlamm-entsorgung sicherzustellen, bis auf europäischer Ebene die genannten Maßnahmen greifen, ferner eine Entsorgungspauschale nach dem Sonderabfallgesetz für alle Seeschiffe in den deutschen Häfen usw.

III.

Der Ausschuß für Verkehr verband in seiner 45. Sitzung am 15. Januar 1997 die Beratung der beiden überwiesenen Vorlagen mit der Mitberatung der Anträge der Fraktion der SPD auf Drucksachen 13/5155 (Schutz vor Öltankerunfällen und Umweltschäden in europäischen Gewässern) und Drucksache 13/5756 (Schutz der Nordsee durch Schiffsölentsorgung in Seehäfen), bei denen die Federführung beim Ausschuß für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit liegt. Er legte seinen Beratungen insbesondere den erwähnten Entschließungsantrag des Ausschus-

ses für Wirtschaft zu den Anträgen auf den Drucksachen 13/3884, 13/4237 und 13/5756 zugrunde.

Die Fraktion der CDU/CSU erklärte, alle Anträge enthielten Teile, denen sie zustimmen könne, die man zum Teil auch für realisierbar halte oder die bereits realisiert worden seien; anderen Teilen könne sie aber nicht zustimmen. Beispielsweise müsse man es ablehnen, daß die Ölentorgung in den Häfen zu 50 % vom Bund finanziert werden solle. Diese Aufgabe falle in die alleinige Zuständigkeit der Länder. Derzeit bestehe auch kein finanzieller Spielraum für eine freiwillige Kostenbeteiligung. Im Ergebnis schlage man daher vor, die Anträge der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN (Drucksachen 13/3884 und 13/4237) abzulehnen, dazu den erwähnten Entschließungsantrag anzunehmen sowie dem federführenden Ausschuß für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit vorzuschlagen, die Anträge der Fraktion der SPD auf den Drucksachen 13/5155 und 13/5756 abzulehnen.

Die Fraktion der SPD begründete vor allem ihre (zur Mitberatung vorliegenden) Anträge auf den Drucksachen 13/5155 und 13/5756 und erklärte, insbesondere ihr Antrag auf Drucksache 13/5155 sei der umfassendste. Man werde daher dem federführenden Ausschuß für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit vorschlagen, diesem Antrag zuzustimmen, sich beim Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN auf Drucksache 13/3884 dagegen der Stimme enthalten, weil er nicht weitgehend genug sei. Zudem sei letzterer Antrag in zwei Punkten sehr überzogen, nämlich hinsichtlich der Rücknahmepflicht der Schwerölproduzenten sowie hinsichtlich der Forderung, eine Vermeidung der Produktion von Schweröl zu erreichen. Den Koalitionsantrag könne man nicht akzeptieren, obwohl er teilweise inhaltlich vertretbar sei; bedauerlicherweise würden nationale Lösungen vor einer EU-weiten Regelung abgelehnt.

Der Ausschuß lehnte den Antrag auf Drucksache 13/3884 mit den Stimmen der Fraktion der CDU/CSU gegen die Stimmen der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und der Gruppe der PDS bei Enthaltung der Fraktion der SPD ab. Sodann lehnte er den Antrag auf Drucksache 13/4237 mit dem gleichen Stimmenverhältnis ab. Zugleich empfahl er mehrheitlich dem federführenden Ausschuß für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit, die Anträge der Fraktion der SPD auf den Drucksachen 13/5155 und 13/5756 abzulehnen.

Bonn, den 15. Januar 1997

Heinz-Günther Bargfrede

Berichterstatler

