

Amtierender Präsident Kurt Beck

- (A) Die Empfehlungen der Ausschüsse liegen Ihnen in Drucksache 32/1/03 vor. Bitte Ihr Handzeichen für:

Ziffer 1! – Mehrheit.
 Ziffer 2! – Mehrheit.
 Ziffer 3! – Mehrheit.
 Ziffer 5! – Mehrheit.
 Ziffer 7! – Mehrheit.
 Ziffer 8! – Minderheit.

Jetzt noch Ihr Handzeichen für alle übrigen Ziffern der Ausschussempfehlungen! – Das ist die Mehrheit.

Der Bundesrat hat entsprechend **Stellung genommen**.

Ich rufe **Tagesordnungspunkt 25** auf:

Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 417/2002 zur **beschleunigten Einführung von Doppelhüllen oder gleichwertigen Konstruktionsanforderungen für Einhüllen-Öltankschiffe und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 2978/94 des Rates** (Drucksache 33/03)

Hierzu liegt eine Wortmeldung von Herrn Minister Müller (Schleswig-Holstein) vor.

- (B) **Klaus Müller** (Schleswig-Holstein): Sehr geehrter Herr Präsident! Verehrte Damen und Herren! Die Havarie der „Prestige“ vor der galicischen Küste hat zum wiederholten Male deutlich gemacht, dass die geltenden **Sicherheitsstandards im Bereich der Seeschifffahrt nicht ausreichen**, um den Schutz des Meeres zu gewährleisten. Das katastrophale Ausmaß der Schäden an der spanischen, der portugiesischen und inzwischen auch an der französischen Küste – unzählige tote Meerestiere, verölte Vögel, bedrohte und zum Teil ruinierte Existenzen in der Fischerei und im Tourismus – fordert uns zum Handeln auf. Als Umweltminister eines Küstenlandes mit einer speziellen Geschichte in diesem Bereich fühle ich mich in besonderer Weise betroffen und verantwortlich.

Eine Schlüsselstellung bei der Verbesserung der Schiffssicherheit hat bereits nach der „Erika“-Havarie vor der bretonischen Küste die EU-Kommission übernommen. Ich begrüße die erneute Initiative der Kommission sehr, auch wenn sie meines Erachtens im Einzelnen nicht weit genug geht. Aus meiner Sicht ist es **wichtig, dass die Europäische Union eine Vorreiterrolle im Bereich des internationalen Meeresschutzes übernimmt**. Die Schiffsflotte der Europäischen Union hat immerhin einen Anteil von ca. 10 % an der Welttonnage; zählt man die Beitrittskandidaten hinzu, sogar von 20 %. Das hat ein Gewicht, mit dem man im Rahmen der Internationalen Schifffahrtsorganisation IMO schon eine Menge erreichen kann.

Nun zu den Vorschlägen der Kommission! Die Kommission schlägt vor, für Einhüllenöltanker Restlaufzeiten, gestaffelt nach Schiffskategorien, vorzusehen, die dazu führen sollen, dass der letzte Einhüllentanker im

Jahr 2015 – ich wiederhole: 2015! – aus dem Verkehr (C) gezogen wird. Das ist nicht akzeptabel.

Als Umweltminister eines Bundeslandes mit Küsten an Nord- und Ostsee, die ständig der Bedrohung durch Tankerhavarien ausgesetzt sind, kann ich **mit der in der Verordnung vorgesehenen nur marginalen Verkürzung der Restlaufzeiten für Einhüllentanker nicht einverstanden** sein. Es darf nicht sein, dass diese „schwimmenden Zeitbomben“ noch bis 2015 bzw. bis zu einem Betriebsalter von 28 Jahren über unsere Meere fahren. Dies ist angesichts der mit einer Tankerhavarie verbundenen ökonomischen und ökologischen Katastrophe für unsere Küstenregionen nicht hinnehmbar.

Die wirtschaftlichen Folgen von Tankerunfällen für unsere Küstenregionen können auch durch die hohen Versicherungsleistungen der Reeder und durch zusätzliche staatliche Hilfen nicht ausgeglichen werden. Ich habe kein Verständnis dafür, wenn allein Abschreibungsfristen und Forderungen international operierender anonymer Betreibergesellschaften und Eigentümerkonsortien die Fristen für die Außerbetriebnahme von Einhüllentankern bestimmen.

Aus diesem Grund hat sich die Landesregierung Schleswig-Holstein dafür eingesetzt, dass der Umweltausschuss und der Verkehrsausschuss dem Bundesrat eine Stellungnahme empfehlen, in der die Bundesregierung darum gebeten wird, sich für eine deutliche Verkürzung der Fristen einzusetzen. Der **schleswig-holsteinische Vorschlag** ist von den Ausschüssen dankenswerterweise mit sehr großer Mehrheit angenommen worden, so dass ich davon ausgehen kann, dass auch das Plenum des Bundesrates (D) heute unsere Position unterstützt. Das ist nach den Beschlüssen des Verkehrsministerrates und des Bundestages ein weiteres wichtiges politisches Signal.

Für mich persönlich ist spätestens seit der Havarie der „Prestige“ klar: Eigentlich sofort, aber **spätestens 2005 muss der letzte Einhüllentanker** von unseren Meeren **verschwinden sein**. Hierfür wird sich Schleswig-Holstein einsetzen. Es darf nicht länger hingenommen werden, dass überalterte Rostkähne die empfindlichen Ökosysteme unserer Meere und Küsten und damit die Existenz unserer Tourismuswirtschaft und der Küstenfischerei bedrohen.

Natürlich ist auch uns klar, dass das **EU-Recht** hierfür **keinen ausreichenden Hebel bietet**. Erst wenn die für **EU-Schiffe** geltenden Fristen und die von der Kommission sinnvollerweise geforderten Hafenverbote sowie andere bereits EU-weit geltende Anforderungen an die Schiffssicherheit in internationales Seerecht übernommen werden, werden wir von einer nachhaltigen Verbesserung der Schiffssicherheit und damit des Meeresschutzes reden können.

Für Schiffe anderer Flaggenstaaten – die überwiegende Zahl der vorhandenen Einhüllentanker fährt unter Drittstaatenflaggen – **gilt zunächst weiterhin** die im Seerechtsübereinkommen verankerte so genannte **friedliche Durchfahrt** einschließlich des Zugangsrechts zu fremden Häfen, sofern diese Schiffe den in der IMO festgelegten Standard erfüllen. Somit können wir Einhüllentankern, solange sie die Vor-