

Beschlußempfehlung und Bericht
des Ausschusses für Verkehr (16. Ausschuß)

zu dem

- a) **Antrag der Abgeordneten Dietmar Schütz, Dr. Margrit Wetzel, Michael Müller (Düsseldorf), Klaus Daubertshäuser, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der SPD**
— Drucksache 12/4267 —

Notwendige Maßnahmen zur Vermeidung von Öltankerunfällen und deren katastrophale Folgen für Mensch und Natur

- b) **Antrag der Abgeordneten Dr. Maria Böhmer, Wilfried Bohlsen, Dr. Rolf Olderog, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der CDU/CSU sowie der Abgeordneten Manfred Richter (Bremerhaven), Horst Friedrich, Ekkehard Gries, Roland Kohn, Dr. Klaus Röhl, Birgit Homburger, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der F.D.P.**
— Drucksache 12/4307 —

Prävention und Bekämpfung von Öltankerunfällen

- c) **Antrag der Abgeordneten Dr. Gregor Gysi, Dr. Barbara Höll und der Gruppe der PDS/Linke Liste**
— Drucksache 12/5265 —

Verbesserung der Sicherheit von Tankschiffen zum Schutz von Menschen und der Umwelt

A. Problem

Seit 1989 ist es zu einer Häufung schwerer Tankerunfälle gekommen, die gravierende Umweltschäden verursacht haben. Die Überprüfung der Unfallursachen ergab insbesondere Schwachstellen beim Betrieb von Öltankern, der Ausbildung der Besatzung und der Kontrolle der Einhaltung bestehender Vorschriften.

B. Lösung

Die Bundesregierung wird — nach vorheriger Würdigung ihrer bisherigen Aktivitäten in diesem Bereich — aufgefordert, zusätzlich zu ihren bisherigen Bemühungen auf nationaler, internationaler und EU-Ebene gemäß den zusammengefaßten Anträgen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD und F.D.P. tätig zu werden.

Einstimmigkeit im Ausschuß**C. Alternativen**

Keine

D. Kosten

wurden nicht erörtert.

Beschlußempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen,

A.

die Anträge auf Drucksachen 12/4267 und 12/4307 werden zusammengeführt und in folgender Fassung angenommen:

„Notwendige Maßnahmen zur Vermeidung und Bekämpfung von Öltankerunfällen

Die Häufung schwerer Tankerunfälle — allein in den letzten fünf Jahren waren es sechs — und die damit verbundenen oftmals verhängnisvollen Auswirkungen auf Natur und Menschen zeigen die Dringlichkeit weiterer Maßnahmen zur Prävention und Bekämpfung von Öltankerunfällen. Das Risiko neuer Unfälle wird trotz der bisherigen Maßnahmen auf nationaler und internationaler Ebene auch in Zukunft fortbestehen. Weitere Schutzmaßnahmen sowohl zur Unfallverhütung als auch zur Bekämpfung von Umweltschäden sind daher dringend erforderlich.

Die Erfahrungen aus den Öltankerunfällen in der letzten Zeit zeigen, daß die Umweltschäden durch Öltankerunfälle eine individuelle, gezielte Bekämpfung benötigen. Mit großen Schäden für Fauna und Flora verbundene Ölbekämpfungsmaßnahmen, wie z. B. der Einsatz von Dispergatoren in fischreichen Gebieten, müssen vermieden werden.

Der Deutsche Bundestag anerkennt die bisherigen Initiativen der Bundesregierung auf nationaler und internationaler Ebene. Der Deutsche Bundestag begrüßt darüber hinaus den von der Bundesregierung vorgelegten Bericht zur Tankersicherheit, der Maßnahmen auf nationaler, EU- und internationaler Ebene zur Vermeidung von Öltankerunfällen vorsieht. Verbesserungen der Sicherheit des Tankerverkehrs sind dringend angezeigt. Der Deutsche Bundestag unterstützt die Absicht der Bundesregierung, sich aktiv auf internationaler Ebene für weitere Schutzmaßnahmen einzusetzen. Doch auch bei Verwirklichung der angestrebten Verbesserungen für die Sicherheit des Tankerverkehrs wird auch in Zukunft das Risiko von Tankerunglücken mit katastrophalen Folgen für die Küstenregionen nicht auszuschließen sein.

Der Deutsche Bundestag ist der Auffassung, daß sich weitere Überlegungen und Maßnahmen in Zukunft auch verstärkt auf den Bereich der Nord- und Ostsee konzentrieren müssen. Die deutsche Nord- und Ostseeküste mit dem unter Naturschutz stehenden Watten- und Boddenmeer und ihre Fauna würden durch einen Öltankerunfall schwer geschädigt werden. Die Menschen an der Küste würden durch eine Tankerkatastrophe in ihrer wirtschaftlichen Existenz bedroht. Daher sind in enger Abstimmung mit den

Nord- und Ostsee-Anrainerstaaten wirksame Schutzmaßnahmen für diese Meeresgebiete zu treffen.

Außerdem muß die Abhängigkeit vom Öl durch Einsparmaßnahmen beim Verbrauch und durch Förderung einer umweltverträglichen Energieversorgung systematisch verringert werden. Hierdurch können die mit dem Tankerverkehr verbundenen Gefahren verringert und die zerstörerischen Folgen der Ölverschmutzung der Meere vermindert werden. Im Grundsatz muß in der Energieversorgung eine Politik der Risikominimierung gezielt gefördert werden.

1. Die Bundesregierung wird gebeten, eine Übersicht über die zur Vorsorge und Bekämpfung von Ölunfällen vor den deutschen Küsten an Nord- und Ostsee vorgehaltenen sachlichen und personellen Mittel zu erstellen und mit Blick auf einen schnellen und wirksamen Mitteleinsatz sowie unter besonderer Berücksichtigung besonderer Wetter- und Umweltsituationen (Flachwasser, Watt) zu bewerten. Über das Ergebnis ist dem Deutschen Bundestag bis Mitte 1994 zu berichten. Dabei sollte der Bericht insbesondere etwaigen Bedarf für Rechtssetzung bzw. administrative Maßnahmen im Sinne eines raschen und wirkungsvollen Handelns des Bundes bzw. der betroffenen Länder aufzeigen.
2. Die Bundesregierung wird aufgefordert, das deutsche Küstenmeer auf zwölf Seemeilen Breite auszudehnen und eine Ausschließliche Wirtschaftszone einzurichten. Letzteres soll in enger Abstimmung mit den Nord- und Ostsee-Anrainerstaaten erfolgen.
3. Für den Bereich der EU und auf internationaler Ebene muß die Prävention von Öltankerunglücken oberste Priorität erhalten. Die Bundesregierung wird aufgefordert, sich für weitere Vorsorgemaßnahmen zur Vermeidung von Ölunfällen einzusetzen, insbesondere für
 - die Verbesserung der Tankersicherheit durch technische Maßnahmen, insbesondere Einführung der Doppelhülle oder gleichwertiger Konstruktionen, redundante Betriebssysteme und Tankgrößenbegrenzungen,
 - die Festlegung küstenferner Routen für Öltanker sowie die Überwachung der Einhaltung durch entsprechende Überwachungssysteme,
 - die weitere Verbesserung des Lotsenwesens,
 - eine obligatorische Lotsenannahmepflicht in Küstennähe und Gefahrenzonen, insbesondere um Unfälle in Hafenzufahrten zu vermeiden,
 - die Verbesserung des Schiffsmanagements durch ein verbindliches Qualitätssicherungssystem für Reedereien,
 - eine besondere Qualifikation der Schiffsbesatzung der Öltanker, um die aufgrund von unzureichender Qualifikation der Schiffsbesatzungen hohen Unfallraten drastisch zu

- verringern, einschließlich der Weiterbildung gemäß technischem Fortschritt,
- eine international einheitliche und verbindliche Arbeitssprache an Bord und in der Schiff-Land-Kommunikation,
 - eine Verpflichtung aller Flaggenstaaten auf IMO-Standards und deren Durchsetzung,
 - die Einführung einer Schiffsidentifikationsnummer mit eindeutiger Zuordnung des Schiffseigentümers,
 - das Vorziehen der verschärften Inspektionsverpflichtung der Flaggenstaaten,
 - die Wirksamkeit der Überwachungstätigkeit der Klassifikationsgesellschaften durch Einführung eines verbindlichen Qualitätssicherungssystems verbessern und für eine erhöhte Qualifizierung der Besichtigter sorgen,
 - die Verschärfung und Ausweitung der Hafenstaatkontrollen, um das Auslaufen unsicherer, unzureichend gewarteter Schiffe mit unzureichender Besatzung zu verhindern, bis die Schiffe instandgesetzt und alle Schäden und Mißstände behoben sind, einschließlich der Überprüfung der Schiffsbesetzungsvorschriften der jeweiligen Flaggenstaaten und einer tatsächlichen Kontrolle der Schiffsbesatzungen,
 - die Einführung von Sonderkontrollen in den Häfen der EG für alle Öltanker, die nicht von anerkannten Klassifikationsgesellschaften geprüft wurden, um das Anlaufen europäischer Häfen EG-einheitlich für Öltankschiffe, die technisch überaltert, unzureichend ausgestattet und schlecht gewartet sind, zu verhindern (Führung „Schwarzer Listen“ zur Verhängung von Anlaufverboten).
4. Die Bundesregierung wird aufgefordert, sich auf europäischer Ebene für eine verbesserte Zusammenarbeit bei der Kontrolle der Öl- und Gefahrguttransporte sowie bei der Verfolgung und Ahndung von Verkehrs- und Umweltverstößen einzusetzen und die Einrichtung eines europäischen Schiffsregisters zu fördern.
5. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung und die zuständigen Bundesländer auf, zur weiteren Verbesserung der Vermeidung und schnelleren Bekämpfung von Öltankerunfällen vor der deutschen Küste im Bereich der Nord- und Ostsee insbesondere folgende Maßnahmen zu ergreifen:
- die weitere Perfektionierung des hohen Standards der Vorsorgeeinrichtungen (u. a. Ölbarrieren, wattfähige Ölsammelfahrzeuge und Geräte zum Einsammeln von Sand/Ölgemischen . . .), die nach Maßgabe von Risiko und Sensivität verteilt werden müssen,
 - den Ausbau von Entsorgungseinrichtungen, die z. B. den Umschlag und Abtransport kontaminierten Materials und insbesondere das vorübergehende Ablagern und das Endlagern sicherstellen,

- die Ausweisung und Sicherung von ökologisch sensiblen Gebieten der Nord- und Ostseeküste,
 - für Tankschiffe muß eine Weisungsbefugnis staatlicher Stellen zur Beauftragung leistungsfähiger, von den Regierungen als solche anerkannten und zugelassenen Institutionen geregelt werden, die in der Lage sind, alle notwendigen von staatlicher Seite angeordneten Maßnahmen zur Vermeidung von Ölverschmutzungen oder zu deren Bekämpfung unverzüglich durchzuführen. Für die Kosten haben die Ladungseigner, die Reederei, die Charterfirma oder der Importeur nach dem Verursacherprinzip ersatzweise aufzukommen,
 - für ausreichende Kompetenzen zur Verhängung von hohen Bußgeldern und Auslaufverboten bei Sicherheits-, Wartungs- und Instandsetzungsmängeln.
6. Die Bundesregierung wird aufgefordert, nach Verabschiedung des Vertragsgesetzes zu den Protokollen von 1992 zum Ölhafungs- und Fondsübereinkommen mit dem Ziel der Erhöhung der Haftungssumme auf 450 Mio. DM durch den Deutschen Bundestag, die Protokolle zügig zu ratifizieren und sich auf EG- und internationaler Ebene für ein baldiges Inkrafttreten der Protokolle einzusetzen.
7. Die Bundesregierung wird gebeten, eine Vereinbarung in der EU sowie mit allen Nord- und Ostsee-Anrainerstaaten zu initiieren, daß ab dem Jahre 2010 nur noch Tanker, die dem IMO-Standard für Neubauten (Doppelhülle oder vergleichbare Sicherheitskonstruktion) entsprechen, europäische Häfen anlaufen dürfen.
8. Die Bundesregierung wird ferner gebeten zu prüfen,
- ob die Haftungs-, Schiffssicherheits- und Einlauf-Regelungen des 1990 in den USA beschlossenen Oil Pollution Act zum Vorbild für eine europäische Lösung übernommen werden können,
 - ob das bestehende internationale Haftungssystem für Ölverschmutzungen durch die Einführung der Flaggenstaathaftung oder die Einbeziehung der Flaggenstaaten in die internationalen Haftungs- und Schadensersatzfonds verbessert werden kann,
 - ob die Hinterlegung von Sicherheitsgeldern pro ausgeladene Menge Öl bei einem Ölunfall die Durchführung von Bekämpfungsmaßnahmen beschleunigt,
 - ob für Öl, das nicht in Sicherheitstankern (Doppelhülle oder gleichwertige Konstruktion) transportiert wird, eine Umweltschutzabgabe von 1 DM je Tonne entladenen Öls erhoben werden sollte bzw. ob eine entsprechende Erhöhung der Hafengebühren erfolgen sollte,
 - ob für Supertanker ab einer bestimmten Größe für europäische Gewässer ein Fahrverbot verfügt werden kann,

- ob für Öltanker, die nicht durch anerkannte Klassifikationsgesellschaften besichtigt wurden, eine Erhöhung der Hafengebühren — auf Gemeinschaftsebene — zweckmäßig ist,
 - ob die Laufzeit nicht nachrüstbarer Tanker auf höchstens fünf Jahre verkürzt werden kann.
9. Die Bundesregierung wird aufgefordert, bei der von der EG-Kommission beabsichtigten Einsetzung eines Ausschusses „Sichere Meere“ darauf hinzuwirken, daß dieser Ausschuß mit nationalen Einrichtungen zusammenarbeitet und einen europäischen maritimen Verkehrssicherheitsrat einberuft. Eine Harmonisierung der Seeunfalluntersuchung in der EU sollte geprüft werden.
10. Ferner wird die Bundesregierung gebeten, bis Ende 1994 über die Umsetzung der im Bericht zur Tankersicherheit vorgeschlagenen Maßnahmen zu berichten.“

B.

Der Antrag auf Drucksache 12/5265 wird für erledigt erklärt.

Bonn, den 20. Januar 1994

Der Ausschuß für Verkehr

Dr. Dionys Jobst
Vorsitzender

Dr. Margrit Wetzel
Berichterstatlerin

Bericht der Abgeordneten Dr. Margrit Wetzel

I.

1. Die Anträge auf Drucksachen 12/4267 und 12/4307 hat der Deutsche Bundestag in seiner 140. Sitzung am 11. Januar 1993 und den Antrag auf Drucksache 12/5265 in seiner 194. Sitzung am 26. November 1993 zur federführenden Beratung an den Ausschuß für Verkehr sowie zur Mitberatung an den Ausschuß für Wirtschaft und an den Ausschuß für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit überwiesen.

Der Ausschuß für Verkehr hat die Anträge in seiner 46., 58. und 59. Sitzung am 28. Mai 1993, am 8. Dezember 1993 und am 12. Januar 1994 behandelt. In seiner 46. Sitzung am 28. Mai 1993 hat der Ausschuß für Verkehr eine nichtöffentliche Anhörung zum Thema „Tankerunfälle, Schiffs- und Küstensicherheit“ durchgeführt.

2. Die mitberatenden Ausschüsse für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit sowie für Wirtschaft haben sich jeweils für die Annahme des Antrages auf Drucksache 12/4267 und die Ablehnung des Antrages auf Drucksache 12/4307 ausgesprochen. Gleichfalls hat der Ausschuß für Wirtschaft den Antrag auf Drucksache 12/5265 abgelehnt. Der Ausschuß für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit hat erklärt, daß er auf eine Beratung des Antrages auf Drucksache 12/5265 verzichte.

II.

1. Im Ausschuß für Verkehr besteht Übereinstimmung, daß die Bedrohung, die von Öltankern ausgeht, in so engen Grenzen wie nur möglich

gehalten werden muß. Bedauert wird, daß Reaktionen immer erst nach Unfällen erfolgen. Allerdings ist die Bereitschaft zu handeln, nach Auffassung des Ausschusses für Verkehr, heute gestiegen. Bei der Problematik der Großtanker darf nicht vergessen werden, daß auch ein kleiner Ölschaden schon große Auswirkungen haben kann. Die Anhörung des Ausschusses am 28. Mai 1993 hat gezeigt, daß Handlungsbedarf auf internationaler Ebene besteht.

2. Die Anträge der Fraktionen der CDU/CSU und F.D.P. auf Drucksache 12/4307 und der Antrag der Fraktion der SPD auf Drucksache 12/4267 sind in ihren allgemeinen Forderungen weitgehend identisch. Im Ausschuß für Verkehr besteht daher Übereinstimmung, beide Anträge zusammenzuführen. Der Antrag der Gruppe der PDS/Linke Liste auf Drucksache 12/5265 beinhaltet überwiegend Forderungen, die die Bundesregierung auf internationaler Ebene durchsetzen soll, und ist durch die Annahme der Anträge der Fraktionen der CDU/CSU und F.D.P. auf Drucksache 12/4307 und der Fraktion der SPD auf Drucksache 12/4267 erledigt. Übernommen wird aus dem Antrag allerdings der Punkt „Einführung einer eindeutigen Schiffsauszeichnung mit genauer Zuordnung des Schiffseigentümers“.
3. Der Ausschuß hat einstimmig bei Abwesenheit der Gruppen der PDS/Linke Liste und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN empfohlen, die Anträge auf Drucksachen 12/4267 und 12/4307 zusammenzuführen, dem zusammengeführten Antrag in der Fassung der Beschlußempfehlung zuzustimmen und den Antrag auf Drucksache 12/5265 für erledigt zu erklären.

Bonn, den 20. Januar 1994

Dr. Margrit Wetzel

Berichterstatlerin