

Beschlußempfehlung und Bericht des Ausschusses für Verkehr (15. Ausschuß)

**zu der Unterrichtung durch die Bundesregierung
– Drucksache 13/1279 –**

Bericht der Bundesregierung über Maßnahmen zur Verbesserung der Schiffssicherheit und der Gefahrguttransporte auf See

A. Problem

Als Antwort auf die schweren Schiffsunfälle der jüngsten Vergangenheit hatte die Bundesregierung am 29. September 1993 ein umfangreiches Maßnahmenprogramm zur Verbesserung der Schiffssicherheit und der Gefahrguttransporte auf See verabschiedet und am 15. Juni 1994 die Schiffssicherheit zu einem Schwerpunkt der deutschen EU-Präsidentschaft erklärt. Der Deutsche Bundestag hat in einer Entschließung vom 21. April 1994 und der Bundesrat in einer Entschließung vom 29. April 1994 ebenfalls weitergehende Maßnahmen gefordert. Der vorliegende Bericht der Bundesregierung dient der Unterrichtung über den Sach- und Verfahrensstand bei der Verwirklichung des Programms auf nationaler, internationaler und EU-Ebene.

B. Lösung

Der Ausschuß für Verkehr schlägt vor, den Bericht zustimmend zur Kenntnis zu nehmen, aber eine Reihe von Forderungen zu erheben, mit denen die organisatorischen, personellen und finanziellen Voraussetzungen für die Sicherstellung des Meeresschutzes geschaffen werden sollen.

Mehrheitsentscheidung im Ausschuß

C. Alternativen

Die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN hat empfohlen, den Maßnahmenkatalog um folgenden Punkt zu erweitern: „Charterung eines Hochseeschleppers im Erstregister von mindestens 110 t Pfahlzug bei Windstärke 8 zur Sicherstellung der Verfügbarkeit von Notschleppkapazitäten bei Schiffsunfällen vor der deutschen Küste.“

D. Kosten

Kosten wurden nicht erörtert.

Beschlußempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen:

Der Deutsche Bundestag nimmt den Bericht der Bundesregierung über Maßnahmen zur Verbesserung der Schiffssicherheit und der Gefahrguttransporte auf See, insbesondere zur Verkehrssicherung in der Deutschen Bucht, zur Tanker- und Fährschiffssicherheit, zur Ausbildung der Schiffsbesatzungen, zum Haftungssystem und zur Bekämpfung von Meeresverschmutzung, zustimmend zur Kenntnis.

Der Deutsche Bundestag anerkennt die bisherigen Initiativen der Bundesregierung auf nationaler und internationaler Ebene sowie während der deutschen EU-Präsidentschaft. Er sieht jedoch erhebliche Gefahren für die deutsche Küste und das Wattenmeer, die von dem internationalen Seeverkehr ausgehen. Es ist entscheidend, die bestehenden internationalen Übereinkommen dringend umzusetzen.

Besondere Bedeutung mißt der Deutsche Bundestag den folgenden Maßnahmen bei:

- Vorzeitige Einführung des IMO-Schiffsmanagement-Codes für „Roll-on/Roll-off“-Passagierfähren im Liniendienst zwischen europäischen Häfen,
- schnelles Inkrafttreten des überarbeiteten internationalen Übereinkommens über die Ausbildung, Befähigungszeugnisse und den Wachdienst von Seeleuten (STCW-Übereinkommen),
- schnelles Inkrafttreten der von der IMO-Konferenz am 29. November 1995 beschlossenen Vorschriften zur Verbesserung der Fährschiffssicherheit,
- Schaffung einer internationalen einheitlichen Arbeitssprache zur Erleichterung der Verständigung an Bord von Schiffen durch die IMO,
- sichere Wegeführung durch Einrichtung verbindlicher küstenferner Schiffswegen,
- Bereitstellung von zusätzlichem Besichtigpersonal zur Intensivierung der Kontrollen ausländischer Schiffe in deutschen Häfen,
- Charterung zusätzlicher Schlepperkapazität zur Sicherstellung der Verfügbarkeit von Schlepperhilfe bei Schiffsunfällen vor der deutschen Küste und
- Aufbau der „Datenbank Gefahrgut“ in Berlin als Teil der bereits vorhandenen Gefahrgut-Schnellauskunft.

Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf, ihn über die weiteren Schritte zur Verwirklichung der Maßnahmen zur Verbesserung der Schiffssicherheit und der Gefahrguttransporte auf See zu unterrichten.

Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung ferner auf, in Zusammenarbeit mit den Ländern die organisatorischen, personellen und finanziellen Voraussetzungen zu schaffen, um den Meeresschutz sicherzustellen:

- Das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit sollte auch international aktiv an der Internationalen Seeschiffsorganisation (IMO) beteiligt werden und insbesondere in den Ausschüssen zu Meeresschutz und Meeres-schadstoffen vertreten sein.
- Die Industrie muß in stärkerem Maße hinsichtlich der Bereitstellung von Informationen für die Gefahrgut-Schnellauskunft des Umweltbundesamtes und der Datenbank Gefahrgut der Bundesanstalt für Materialforschung und -prüfung (BAM) eingebunden werden.
- Ein Koordinierungsverbund der Vollzugsbehörden des Bundes und der Länder für Aufgaben der Küstenwache sollte die Kommunikation, die Sicherung eines regelmäßigen Informationsaustausches und die Koordinierung der verschiedenen Maßnahmen sicherstellen.
- Die Arbeiten der IMO sind durch aktive deutsche Mitarbeit und Einflußnahme, z. B. bei der Dokumentation und Bewertung von Meeresschadstoffen, flüssigen Massengütern und verpackten Gütern, fachlich zu unterstützen, um u. a. rasche und richtige Auskünfte bei Chemikalienankerunfällen zu ermöglichen.

Der Deutsche Bundestag begrüßt die Ergebnisse der 4. Internationalen Nordseeschutz-Konferenz (8. bis 9. Juni 1995 in Esbjerg) in bezug auf die Verhütung der Verschmutzung der Nordsee durch Schiffe und unterstützt die Absicht der Bundesregierung, sich aktiv gemeinsam mit den übrigen Nordseeanliegerstaaten für weitere Schutzmaßnahmen in der IMO einzusetzen, insbesondere für

- die Ergänzung des MARPOL-Übereinkommens, um den „Sondergebietsstatus“ der Nordsee für Öl und ölhaltige Gemische (MARPOL Anlage I) zu erreichen;
- die Einführung von Qualitätsstandards für Bunkeröl;
- die weltweite Einstellung der Verwendung von toxischen tributylzinn(TBT)-haltigen Schiffsanstrichen auf allen Schiffen. Hierzu ist es erforderlich, daß die nationalen Forschungsaktivitäten zur Substitution von TBT hin zu umweltverträglichen Anti-foulingtechniken verstärkt werden;
- die Ausdehnung der für Öltankschiffe bestehenden Ausrüstungspflicht mit Notschleppeinrichtungen auf anderen Schiffstypen;
- die Ausweisung der Nordsee als Sondergebiet im Rahmen der in Vorbereitung befindlichen Ergänzung des MARPOL-Übereinkommens um Vorschriften zur Verhütung der Luftverschmutzung durch Schiffe, insbesondere durch Schwefeldioxidemissionen.

Darüber hinaus unterstützt der Deutsche Bundestag die Bemühungen der Bundesregierung auf der 4. Internationalen Nordseeschutz-Konferenz und im Rahmen der Helsinki-Kommission durch

Harmonisierung der finanziellen Abwicklung der Schiffsentsorgung in den Häfen, diese zu fördern und hierdurch die illegale Entsorgung auf See zu vermindern. Er bittet die Bundesregierung, hierzu in Zusammenarbeit mit den hierfür zuständigen Küstenländern ein nationales Konzept zu entwickeln.

Der Deutsche Bundestag hält es weiter für erforderlich, daß die Bundesregierung alle erforderlichen Maßnahmen trifft zur wirksamen Kontrolle der Einhaltung international vereinbarter Standards für die Schiffssicherheit, die Verhütung der Meeresverschmutzung und die Lebens- und Arbeitsbedingungen an Bord. Hierzu ist sicherzustellen, daß die EG-Richtlinie (95/21/EG vom 19. Juni 1995) zur Intensivierung der Hafenstaatkontrolle in deutschen Häfen strikt angewandt wird, die neben der Kontrolle der schiffssicherheitsbezogenen Standards auch die Kontrolle der betrieblichen Anforderungen an Bord vorschreibt, um damit die Zahl der unternormigen Schiffe in europäischen Häfen maßgeblich zu vermindern.

Um die Sicherheit des Transports gefährlicher Güter mit Seeschiffen zu erhöhen, wird die Bundesregierung gebeten, sich in der IMO dafür einzusetzen,

- daß spezielle Anforderungen an die Ausbildung der Schiffsführer, Offiziere und des sonstigen beteiligten Ladungspersonals auf Seeschiffen, die gefährliche Güter befördern, gestellt werden und diese Ausbildung durch regelmäßig wiederkehrende Schulungen nachgewiesen wird;
- den Internationalen Code für die Beförderung gefährlicher Güter (IMDG-Code) dahin gehend zu ergänzen, daß Angaben in den Beförderungsdokumenten, wie im Notfall Informationen über die Eigenschaften der beförderten gefährlichen Güter, und über etwa erforderliche Schutzmaßnahmen beschafft werden können, eingeführt werden;
- daß im IMDG-Code regelmäßig wiederkehrende Kontrollen über eine weltweit abgestimmte Checkliste festgelegt werden, um die Einhaltung der Sicherheitsvorschriften zu verbessern;
- daß der von Deutschland, Frankreich, den Niederlanden, Belgien und Großbritannien nach dem „Sherbro-Unfall“ eingebrachte Vorschlag, dem IMDG-Code einen völkerrechtlich bindenden Status zu verleihen, möglichst umgehend umgesetzt wird.

Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf, ihm weiterhin über die Umsetzung der Sicherheits- und Umweltschutzmaßnahmen in der Seeschifffahrt zu berichten.

Bonn, den 22. Dezember 1995

Der Ausschuß für Verkehr

Dr. Dionys Jobst
Vorsitzender

Konrad Kunick
Berichterstatter

Bericht des Abgeordneten Konrad Kunick

I.

Der Bericht – Drucksache 13/1279 – wurde gemäß § 80 Abs. 3 GO-BT zur federführenden Beratung an den Ausschuß für Verkehr sowie zur Mitberatung an den Ausschuß für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit überwiesen (vgl. Drucksache 13/1616 Nr. 1 vom 6. Juni 1995). Der Ausschuß für Verkehr hat den Bericht in seiner Sitzung am 6. Dezember 1995 behandelt.

Der mitberatende Ausschuß für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit hat in seiner Sitzung am 6. Dezember 1993 einen umfangreichen Entschließungsantrag als Stellungnahme beschlossen. Darin wurde einerseits empfohlen, daß der Deutsche Bundestag den Bericht zustimmend zur Kenntnis nimmt und die bisherigen Initiativen der Bundesregierung anerkennt. Zugleich sollte die Bundesregierung aufgefordert werden, in Zusammenarbeit mit den Ländern die organisatorischen, personellen und finanziellen Voraussetzungen zu schaffen, um den Meeresschutz sicherzustellen. Dazu wurde eine Reihe von konkreten Forderungen – u. a. in Richtung internationaler Abkommen – aufgestellt. Der federführende Ausschuß für Verkehr hat diesen Entschließungsantrag in vollem Umfang übernommen und durch eine Reihe von Maßnahmen ergänzt. – Inzwischen hatte der Bundesrat am 22. September 1995 einen Beschluß gefaßt (Drucksache 262/95 [Beschluß]), wonach die Bundesregierung gebeten wurde, sich weiterhin auf nationaler wie auf EU- und IMO-Ebene für die Fortentwicklung der Schiffsicherheit sowie den Schutz der Seeleute und Passagiere, der Küstenbewohner und der Meeresumwelt einzusetzen und insbesondere für eine rasche Verabschiedung und Inkraftsetzung der bei der IMO in

Vorbereitung befindlichen neuen Regelungen einzutreten.

II.

Der Ausschuß für Verkehr hat den Bericht mit großer Mehrheit zustimmend zur Kenntnis genommen. Er hat zugleich den erwähnten Antrag des mitberatenden Ausschusses Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit mit großer Mehrheit angenommen und ihn ergänzt.

Die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN hat sich aus mehreren Gründen der Stimme enthalten. Es fehle nach ihrer Auffassung eine eindeutige Aussage zu den sog. unternormigen Schiffen. Zudem wurde ihr Ergänzungsantrag, der die Charterung eines Hochseeschleppers betrifft, von der Ausschlußmehrheit abgelehnt. Diese hatte zur Begründung vorgebracht, es sei bedenklich, daß mit dieser Formulierung das Zweitregister ausgeschlossen werde.

Der in Abschnitt „C. Alternativen“ wiedergegebene Änderungsantrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN wurde mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und F.D.P. gegen die Stimmen der Fraktionen SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN sowie der Gruppe der PDS bei einer Stimmenthaltung abgelehnt. Der Entschließungsantrag – also der Ursprungsantrag des mitberatenden Ausschusses Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit, der vom Ausschuß für Verkehr ergänzt wurde, wurde mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, F.D.P. und SPD bei Enthaltung der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und Abwesenheit der Gruppe der PDS angenommen.

Bonn, den 22. Dezember 1995

Konrad Kunick
Berichterstatter

