

Antrag

der Abgeordneten Annette Faße, Ulrike Mehl, Anke Hartnagel, Dr. Hans Peter Bartels, Petra Bierwirth, Rainer Brinkmann (Detmold), Bernhard Brinkmann (Hildesheim), Hans-Günter Bruckmann, Dr. Michael Bürsch, Marion Caspers-Merk, Dr. Peter Danckert, Christel Deichmann, Dr. Peter Eckhardt, Sebastian Edathy, Marga Elser, Norbert Formanski, Hans Forster, Arne Fuhrmann, Dr. Monika Ganseforth, Iris Gleicke, Angelika Graf (Rosenheim), Günter Graf (Friesoythe), Monika Griefahn, Hans-Joachim Hacker, Klaus Hasenfratz, Hubertus Heil, Frank Hempel, Gustav Herzog, Monika Heubaum, Reinhold Hiller (Lübeck), Iris Hoffmann (Wismar), Gabriele Iwersen, Jann-Peter Janssen, Ilse Janz, Johannes Kahrs, Ulrich Kasparick, Hans-Ulrich Klose, Volker Kröning, Horst Kubatschka, Konrad Kunick, Detlev von Larcher, Götz-Peter Lohmann (Neubrandenburg), Dr. Christine Lucyga, Dieter Maaß (Herne), Dirk Manzewski, Lothar Mark, Christoph Matschie, Heide Mattischeck, Angelika Mertens, Jutta Müller (Völklingen), Volker Neumann (Bramsche), Dr. Rolf Niese, Manfred Opel, Holger Ortel, Kurt Palis, Karin Rehbock-Zureich, Reinhold Robbe, René Röspel, Gudrun Roos, Dr. Ernst Dieter Rossmann, Gerhard Rübenkönig, Thomas Sauer, Horst Schild, Wilhelm Schmidt (Salzgitter), Olaf Scholz, Dietmar Schütz (Oldenburg), Ernst Schwanhold, Bodo Seidenthal, Wieland Sorge, Wolfgang Spanier, Antje-Marie Steen, Rita Streb-Hesse, Reinhold Strobl (Amberg), Joachim Stünker, Franz Thönnies, Hedi Wegener, Reinhard Weis (Stendal), Inge Wettig-Danielmeier, Dr. Margrit Wetzels, Jürgen Wieczorek (Böhlen), Heino Wiese (Hannover), Dr. Wolfgang Wodarg, Peter Zumkley, Dr. Peter Struck und der Fraktion der SPD sowie der Abgeordneten Gila Altmann (Aurich), Albert Schmidt (Hitzhofen), Dr. Reinhard Loske, Sylvia Ingeborg Voß, Angelika Beer, Kristin Heyne, Klaus Wolfgang Müller (Kiel), Helmut Wilhelm (Amberg), Kerstin Müller (Köln), Rezzo Schlauch und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Sicherung der deutschen Nord- und Ostseeküste vor Schiffsunfällen

Der Bundestag wolle beschließen:

Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Das von der ehemaligen Bundesregierung verfolgte Sicherheitskonzept Deutsche Küste weist eine Reihe von Schwachpunkten auf, auf die von den Fraktionen SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN immer wieder deutlich hingewiesen wurde. Hauptkritikpunkt war dabei, dass der Schwerpunkt dieses Sicherheitskonzeptes auf der Bekämpfung der Folgen eines Schiffsunfalles lag.

Erfahrungen anderer Nationen haben jedoch deutlich gemacht, dass der Schwerpunkt eines praxisgerechten Sicherheitskonzeptes auf der Verhinderung von Havarien und dem zügigen, effektiven und kompetenten Eingreifen bei Schiffsunfällen liegen muss.

Konkreter Anlass für die Bemühungen der Bundesregierung und der Küstenländer um eine Verbesserung des Sicherheits- und Notfallkonzepts für Nord- und Ostsee ist die Havarie des Holzfrachters „Pallas“ vor der deutschen Nordseeinsel Amrum im Oktober 1998. Die Havarie der „Pallas“ hat die von den Fraktionen SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN aufgezeigten Schwachstellen bestätigt und zudem gezeigt, dass sowohl national wie auch europaweit/international Optimierungsbedarf bei der Prävention von Schiffsunfällen und beim Unfallmanagement besteht.

Die durch das Auseinanderbrechen des mit Schweröl beladenen Tankers „Erika“ ausgelöste Umweltkatastrophe vor der bretonischen Küste hat uns nachdrücklich vor Augen geführt, dass Schiffsunfälle und Havarien verhindert werden müssen, bevor es zu Schäden durch Ladung oder Treibstoffe kommt. Darüber hinaus hat diese Umweltkatastrophe erneut gezeigt, dass die Bekämpfung eines Schadstoffunfalles mit den derzeit vorhandenen Einsatzkonzepten und -mitteln nur begrenzt möglich ist.

Die Bundesregierung hatte nach der „Pallas“-Havarie umgehend mit der lückenlosen Aufklärung und Analyse des Unfallhergangs sowie mit kurzfristig umsetzbaren Verbesserungen am bisherigen Notfallkonzept begonnen. Es bleibt festzuhalten, dass das federführende Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMVBW) bereits bei Amtsantritt der rot-grünen Regierung den Chartervertrag mit dem Hochseeschlepper „Oceanic“ entgegen den Planungen der abgewählten Regierung Kohl verlängert hat.

Umgehend wurde mit den Arbeiten zu Gesetzentwürfen zur Umsetzung des Protokolls von 1996 zu dem internationalen Übereinkommen von 1976 über die Beschränkung der Haftung für Seeforderungen und zur Umsetzung des internationalen Bergungsübereinkommens begonnen. Der Gesetzentwurf zu Haftungsfragen liegt inzwischen vor. Mit dem Referentenentwurf zum Bergungsübereinkommen ist innerhalb kürzester Zeit zu rechnen. Auch in diesen Punkten hatte die ehemalige Regierung Kohl keine Notwendigkeit gesehen, zu handeln. Die durch die „Erika“ ausgelöste Umweltkatastrophe vor der bretonischen Küste macht dagegen deutlich, wie wichtig internationale Abkommen und eine europaweit effizientere Koordinierung der Sicherheits- und Notfallmaßnahmen sind.

Weitere, bereits im Bericht des BMVBW vom 8. März 1999 genannte kurzfristig umzusetzende Maßnahmen sind bereits realisiert. Dazu gehören die Überarbeitung der Alarmpläne, die Definition von Entscheidungskriterien für den Notschleppereinsatz, die Bestimmung der Vor-Ort-Einsatzleitung und die Ausrüstung der Schiffe „Neuwerk“ und „Mellum“ mit hochfesten Schlepptrassen. Die Realisierung weiterer Maßnahmen ist bereits eingeleitet. Dazu gehören die vertragliche Bindung zusätzlicher allwettertauglicher Hubschrauber, die Bereitstellung zusätzlicher Mannschaften für Notschleppereinsätze und das Zusammenwirken mit den für den Katastropheneinsatz zuständigen Stellen der Länder.

Maßgebliche Bausteine für das zukünftige Sicherheits- und Notfallkonzept sind vor allem durch die Umsetzung der Empfehlungen einer unabhängigen Expertenkommission zu erwarten. Sie war kurz nach dem „Pallas“-Unfall mit dem Auftrag eingesetzt worden, um „unter Auswertung der Havarie der ‚Pallas‘ eine Bewertung des bisherigen Notfallkonzepts und dessen Weiterentwicklung für die Sicherung der deutschen Küsten an Nord- und Ostsee vor den Folgen von

Schiffsunfällen zu erarbeiten, das sowohl Vorschläge für Optimierungen im Bund/Küstenländerbereich als auch im internationalen Bereich enthalten“ soll.

Es ist ausdrücklich zu begrüßen, dass der Abschlussbericht der Kommission mit Datum 16. Februar 2000 und damit noch vor der Landtagswahl in Schleswig-Holstein vorliegt. Damit wird den Vorwürfen der CDU/F.D.P.-Opposition, die Wahrheit solle erst nach den Landtagswahlen ans Licht kommen, der Boden entzogen. Durch die Arbeit ohne Öffentlichkeit und die absolute Verschwiegenheit der Mitglieder der Expertenkommission hat die Kommission ihre Unabhängigkeit auf bemerkenswerte Weise gewahrt.

Bei der Umsetzung der Empfehlungen der Expertenkommission und der damit verbundenen Optimierung des Sicherheits- und Notfallkonzepts für Nord- und Ostsee muss die Vermeidung von Schiffsunfällen eindeutige Priorität vor der Schadensbegrenzung und -bekämpfung haben. Ziel muss es sein, dass umweltfreundlicher und sicherer Schiffsbetrieb im Wettbewerb belohnt und nicht bestraft wird.

Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung deshalb auf, in Abstimmung mit den Küstenländern und unter Beachtung der Vorschläge der Expertenkommission:

1. eine zentrale Küsten- und Meeresüberwachungsstelle mit zentraler Leitung einzurichten, die ein frühes, geordnetes und effizientes Eingreifen bei Schiffsunfällen und Meeresverschmutzungen im Küstenbereich und in der Ausschließlichen Wirtschaftszone sicherstellt und die Kompetenz hat, alle Einsatzkräfte und -mittel zu koordinieren und zu führen. Im Zuge dessen ist zu prüfen, ob und wie Effizienz und Kompetenz zur Gefahrenabwehr langfristig gegebenenfalls durch weitere Kompetenzübertragung von Bund und Ländern auf die zentrale Überwachungsstelle gesteigert werden kann;
2. für die Überwachung und den Vollzug auf See eine möglichst enge Zusammenarbeit von BGS, Zoll, Fischereiaufsicht und Wasser- und Schifffahrtsverwaltung – unter Beteiligung der Wasserschutzpolizeien der Länder – herbeizuführen;
3. die Verantwortlichen für das Unfallmanagement sowie die Besatzungen der Schadstoffunfallbekämpfungsschiffe, der Schlepper, Rettungsmannschaften, Feuerwehren und andere Einsatzkräfte umfassend auszubilden und zu trainieren, um so auch den flexiblen gemeinsamen Einsatz der Kräfte sicherstellen zu können;
4. Maßnahmen zu ergreifen, um kurzfristig sowohl bei Notfällen wie auch bei länger andauernden Notschlepp- und Schadstoffbekämpfungseinsätzen zusätzliche Einsatzkräfte und -mittel einsetzen zu können;
5. die Einsatzkräfte mit der bestmöglichen Ausrüstung für die Gefahrenabwehr bei Schiffsunfällen zu versorgen, unter anderem durch
 - die Vorhaltung ausreichender, jederzeit verfügbarer Schleppkapazität, einschließlich mindestens eines Schleppers mit einem Pfahlzug von 165 t sowie Feuerlösch- und Schadstoffunfallbekämpfungsschiffen;
 - die Bereithaltung von Schleppgeschirr und Einrichtungen an Bord von Mehrzweckschiffen bzw. Schleppern, die auch unter ungünstigen technischen Voraussetzungen und Witterungsbedingungen eine dauerhafte Schleppverbindung herstellen können;
 - den jederzeit möglichen kurzfristigen Zugriff auf allwettertaugliche Hubschrauber in Notfallsituationen;

6. für ein Höchstmaß an Sicherheit vor durch die Schifffahrt verursachten Umweltschäden unter anderem durch folgende Maßnahmen zu sorgen:
- das Wattenmeer als „Besonders sensible Seegebiete“ im Sinne der IMO-Regelungen auszuweisen und als kurzfristige Maßnahme zu prüfen, ob bei Schiffen mit umweltgefährdender Ladung Durchfahrverbote in besonders sensiblen küstennahen Bereichen ausgewiesen bzw. Schiffe bei erhöhtem Risikopotential angewiesen werden können, in küstenfernere Fahrwasser auszuweichen. Für Schiffe mit mangelhaften Sicherheitsvorkehrungen ist ein europaweites Hafeneinlaufverbot zu prüfen;
 - den Transport von Stoffen wie schwerem Heizöl auf See grundsätzlich auf Schiffe mit den entsprechenden technischen bzw. baulichen Voraussetzungen nach dem aktuellen Stand der Technik zu beschränken;
 - sich auf internationaler Ebene mit Nachdruck für Qualitätsstandards bei Bunkeröl (DIN-ISO 8217) einzusetzen;
 - die Hafenstaatkontrollen national, in der EU und international zu intensivieren, den Informations- und Datenaustausch zwischen den mit der Durchführung der Hafenstaatkontrollen beauftragten Einrichtungen und Behörden zu verbessern und bei nicht erfolgter Behebung eines Mangels an einem Schiff, das aufgrund dieses Mangels mit einem Einlaufverbot belegt wurde, ein Auslaufverbot zu erteilen;
 - die aktuellen Bemühungen deutscher Häfen zur Verbesserung des ökologischen und sicheren Schiffsbetriebs durch international koordinierte Anreizsysteme bei den Hafengebühren sind zu unterstützen.

Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung weiterhin auf:

7. sich auf internationaler Ebene für eine Anhebung der nach dem STCW-Übereinkommen (Internationales Übereinkommen von 1978 über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten in der Fassung von 1995) derzeit gültigen Mindestanforderungen für die Ausbildung von Schiffsoffizieren, für die besonderen Anforderungen an das Personal bestimmter Schiffe sowie insbesondere für die Sicherheitsausbildung einzusetzen sowie für eine zügige, effektive und qualitativ hochwertige Umsetzung dieser Qualitätsnormen;
8. sich aktiv europaweit und international für die Verbesserung der internationalen Schiffssicherheit im Rahmen der International Maritime Organization (IMO) einzusetzen, unter anderem durch
- effektive und qualitativ hochwertige Umsetzung der geltenden Sicherheitsvorschriften bis hin zu gemeinsamen Sanktionen bei Verstößen gegen die Flaggenstaatpflichten;
 - die Verkürzung der Übergangsfrist zur Nutzung von Schiffen mit veralteten technischen bzw. baulichen Voraussetzungen (z. B. Einhüllentanker);
 - eine Ausdehnung der Ausrüstung mit Notschleppvorrichtungen für Tanker nach dem Internationalen Übereinkommen zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS), Teil A-1, Regel 3-4 auf alle Schiffe ohne Einschränkung im Hinblick auf Mindestgröße, Typ, Ladung oder Baujahr;
9. sich nachdrücklich dafür einzusetzen, dass das internationale Übereinkommen über die Errichtung eines internationalen Fonds zur Entschädigung für Ölverschmutzungsschäden auf durch Schiffstreibstoff verursachte Schäden ausgedehnt wird;

10. Internationale Übereinkommen zu Haftungs- und Bergungsfragen bei Schiffsunfällen zu ratifizieren, in deutsches Recht umzusetzen sowie international auf die Umsetzung dringen und so für Haftungsregelungen im Schadensfall einzutreten, die den tatsächlichen Risiken in der Seeschifffahrt entsprechen, darunter
 - das Protokoll von 1996 zu dem Internationalen Übereinkommen von 1976 über die Beschränkung der Haftung für Seeforderungen;
 - das 1996 in Kraft getretene Internationale Bergungsübereinkommen von 1989;
 - das Internationale Übereinkommen von 1996 über die Haftung und Entschädigung für Schäden bei der Beförderung schädlicher und gefährlicher Stoffe auf See;
11. die bilaterale und internationale Koordination und Kooperation bei Schiffsunfällen durch Übereinkommen zu optimieren sowie ein besseres länderübergreifendes Frühwarnsystem zur Meldung von Schiffsunfällen und eingeleitete Maßnahmen aufzubauen.

Berlin, den 15. Februar 2000

Dr. Peter Struck und Fraktion
Kerstin Müller (Köln), Rezzo Schlauch und Fraktion

