

Antrag

der Abgeordneten Wolfgang Börnsen (Bönstrup), Dirk Fischer (Hamburg), Eduard Oswald, Dr. Peter Paziorek, Dietrich Austermann, Renate Blank, Klaus Brähmig, Georg Brunnhuber, Hubert Deittert, Enak Ferlemann, Dr. Michael Fuchs, Peter Götz, Klaus Hofbauer, Norbert Königshofen, Werner Kuhn (Zingst), Eduard Lintner, Klaus Minkel, Gero Storjohann, Volkmar Uwe Vogel, Gerhard Wächter, Ulrich Adam, Otto Bernhardt, Antje Blumenthal, Monika Brüning, Manfred Carstens (Emstek), Peter H. Carstensen (Nordstrand), Gitta Connemann, Vera Dominke, Anke Eymer (Lübeck), Dr. Hans Georg Faust, Hartwig Fischer (Göttingen), Dr. Maria Flachsbarth, Jochen-Konrad Fromme, Kurt-Dieter Grill, Reinhard Grindel, Michael Grosse-Brömer, Klaus-Jürgen Hedrich, Susanne Jaffke, Eckart von Klaeden, Jürgen Klimke, Thomas Kossendey, Dr. Martina Krogmann, Dr. Hermann Kues, Walter Link (Diepholz), Dr. Klaus W. Lippold (Offenbach), Dr. Angela Merkel, Bernd Neumann (Bremen), Rita Pawelski, Dr. Friedbert Pflüger, Heinrich-Wilhelm Ronsöhr, Volker Rühle, Georg Schirmbeck, Dr. Ole Schröder, Angelika Volquartz und der Fraktion der CDU/CSU

Seesicherheit optimieren – nationaler und europäischer Handlungsbedarf nach Tankeruntergang der Prestige

Der Bundestag wolle beschließen:

Das verheerende Tankerunglück vor der spanischen Küste macht nationales und europäisches Handeln notwendig, um zu mehr Seesicherheit zu kommen.

Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Der Untergang des Tankers Prestige vor der Küste Spaniens bedeutet für Mensch und Meer eine Katastrophe.

Es fehlt immer noch an einer optimierten Sicherheit des Transportes auf dem Meer. Über 40 % der weltweiten Tankerflotte ist älter als 20 Jahre. Die Prestige gehörte mit ihren 26 Jahren dazu. Sie war nach Auffassung von Experten wegen ihres Alters und Zustandes eine schwimmende Zeitbombe. Sie hat keine Doppelhülle wie sie seit 1993 für Neubauten vorgeschrieben ist. Derzeit sind weltweit von 7 300 Tankern lediglich 2 200 nicht mit einer doppelten Stahlwand ausgerüstet. Erst bis zum Jahre 2015 müssen sämtliche Tanker mit einer Doppelhülle ausgestattet sein. Bei Grundberührungen, Strandungen oder Kollisionen sind Schiffe dieser Art wesentlich sicherer. Nach dem Zeitplan der IMO (International Maritime Organisation) hätte die Prestige spätestens im Jahre 2005 verschrottet werden müssen.

Doch die Ölkatastrophe im Atlantik hätte auch in der Ostsee bzw. Nordsee mit entsprechend verheerenden Folgen geschehen können. Die Prestige transpor-

tierte Öl aus Russland. Ihr Abfahrthafen war in Lettland. Die Prestige hat auf ihrer Route bis zum Untergang vor der spanisch-portugiesischen Küste die Ostsee durchquert, die Engstelle Kadet-Rinne, den Großen Belt, das Skagerak, die Nordsee, die Straße von Dover und den Ärmelkanal passiert. Überall hätte eine Havariesituation eintreten können. Es ist reiner Zufall, dass die Katastrophe sich nicht vor unserer Haustür ereignet hat. Ein Auseinanderbrechen des Tankers in Nord- oder Ostsee hätte unabsehbare Folgen für die Natur, die Tourismuswirtschaft, die Fischerei, die Landwirtschaft und die Infrastruktur in den nördlichen Bundesländern nach sich gezogen.

In diesem Zusammenhang wird es als unververtretbar angesehen, dass vier Jahre nach der Havarie des Holzfrachters Pallas in der Nordsee das deutsche Havariekommando in Cuxhaven immer noch nicht voll einsatzfähig ist. Nach Presseaussage des Zentrums fehlen u. a. auch immer noch 35 bis 40 Spezialisten.

Abgesehen davon muss es als unverantwortlich angesehen werden, dass gerade Schleswig-Holstein, als durch die Pallas-Havarie besonders geschädigtes Bundesland, bis heute noch nicht das Abkommen zum Havariekommando unterschrieben hat. Alle anderen Landesregierungen haben zügig gehandelt. Doch unabhängig von nationalen Nachlässigkeiten und Versäumnissen einer Landesregierung ist eine weitgehende Transportsicherheit besonders auf der Ostsee immer noch nicht gegeben.

Trotz erster Sicherheitsverbesserungen in der engen Kadet-Rinne zwischen Rügen und Bornholm besteht durch die Weigerung Russlands, einer Radarüberwachung und Lotsannahmepflicht für den Ostseebereich zuzustimmen, eine nicht vertretbare Sicherheitslücke. Annähernd 50 000 Schiffe passieren diese und andere Engpässe in der Ostsee jährlich. Die Anzahl der Öltanker unter ihnen steigt nicht nur, sondern immer größere Lasten werden transportiert. Der Ostseerat hat sich dieser Thematik baldmöglichst anzunehmen.

Der Bundestag anerkennt:

Die internationalen Bemühungen vor und an der spanischen Küste, um die Belastungen des Ökosystems Meer und die Verschmutzung der Küste in Grenzen zu halten, werden ebenso anerkannt wie die Mithilfe Freiwilliger, des Ölauffangschiffs Neuwerk sowie von Verbänden aus Deutschland an dieser Rettungsaktion. Ihnen allen gilt unser Dank.

Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

1. das Havariekommando unverzüglich einsatzfähig zu machen und seine Kompetenz zu stärken;
2. einen aktualisierten nationalen Nothafenplan vorzulegen;
3. die Sicherheitsmaßnahmen für Nordsee und Ostsee, die in nationale Zuständigkeiten fallen, wie z. B. der Einsatz von Hochseeschleppern, nach dem Prestige-Unglück anzupassen;
4. auf die Russische Republik einzuwirken, dass Lotsannahmepflicht ebenso in gefährlichen Seegebieten der Ostsee praktiziert wird wie eine Radarüberwachung;
5. eine Neubewertung der IMO-Regelungen für Doppelhüllen-Tanker mit dem Ziel vorzunehmen, früher als bisher vorgesehen Altanker aus der Transportkette zu nehmen und vorzeitiger als bisher beabsichtigt Doppelhüllen-Tanker zur Pflichtvoraussetzung für das Anfahren in deutsche Häfen wie Häfen der EU zu machen;

6. auf EU-Ebene dafür zu sorgen, dass die Richtlinien der EU für Seesicherheit (z. B. Nothafenpläne) verbindlich von allen nationalen Regierungen spätestens Ende 2003 umgesetzt werden;
7. der Europäischen Union einen Zeitplan für die Realisierung der Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs (EMSA) vorzulegen;
8. eine offizielle Bewerbung als Standortland für die EMSA in Brüssel vorzulegen;
9. in Zukunft jährlich einen Bericht zur Problematik der Sicherheit auf See vorzulegen.

Berlin, den 17. Dezember 2002

Dr. Angela Merkel, Michael Glos und Fraktion

