

## **Antrag**

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

### **Vorrang für die Ostseesicherheit**

Der Bundestag wolle beschließen:

Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Die Ostsee mit ihrem Problembereich Kadetrinne gehört mit jährlich 60 000 Schiffsbewegungen zu den verkehrsreichsten Gebieten der Erde. Bedingt durch ihre schmale Verbindung zum Atlantik trägt sie alle Kennzeichen eines Binnensees. Ein Tankerunglück von den folgenreichen Ausmaßen der „Prestige“ vor der spanischen Küste hätte in der Ostsee weitaus verheerendere ökologische, aber auch ökonomische Auswirkungen.

Der Ostsee-Schiffsverkehr nimmt Jahr um Jahr zu. Diese Feststellung gilt besonders für Tanker, die Schweröl aus Russland weltweit exportieren. Seit 1995 haben sich die Öltransporte verdoppelt. Im letzten Jahr nahm Russland den neuen Ölhafen Primorsk in der Nähe von St. Petersburg mit direkter Pipelines-Anbindung nach Sibirien in Betrieb. Voll ausgebaut, sollen hier 30 Mio. Tonnen Öl jährlich verladen werden. Ein weiterer Ölhafen ist in Vysotsk mit einer Kapazität von 10 Mio. Tonnen geplant. Das bedeutet fast eine weitere Verdoppelung gegenüber den gegenwärtigen Kapazitäten.

Bedingt durch die Entscheidung der US-Regierung, keine Einhüllentanker mehr in ihre Häfen zu lassen, steigt die Anzahl dieser Risikoschiffe im europäischen Transportsystem. So passiert durchschnittlich einmal am Tag ein Ölfrachter von der „Güteklasse“ der 26 Jahre alten gesunkenen „Prestige“ die risikoreiche Kadetrinne. Unabhängig vom Alter lässt sich feststellen, dass immer größere Tanker im Ölgeschäft eingesetzt werden, ohne dass sie alle mit

einer Doppelhülle ausgestattet sind. Damit steigt die Gefahr einer nicht mehr beherrschbaren Umweltkatastrophe.

Der Ostsee fehlt ein verbindliches Seesicherheitskonzept. Es gibt zwar von den Ostseeanrainern anerkennenswerte Bemühungen partiell zu mehr Risikominderung von Tankerunfällen zu kommen, aber es fehlt an international verbindlichen Festlegungen, ob es sich um die Lotsenannahmepflicht, eine vollständige Radarüberwachung oder der Ausweisung von Notliegeplätzen an der Küste handelt. In seinen Informationen an die Küstenländer vom 17. Januar 2003 bezeichnet der Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen seine Sicherheitsankündigungen deshalb wohlweislich auch nur als „Aktivitäten“. Entsprechend fehlen ein verbindlicher Zeitplan sowie nationale bzw. internationale Konkretisierungen. Aktionismus, der falsche Erwartungen weckt, eine Scheinsicherheit suggeriert, schadet jedoch dem Anliegen, zu mehr Seesicherheit zu kommen.

Vom Unglück der „Pallas“ vor Amrum hat es über 4 Jahre bis zur Schaffung des Havarie-Kommandos in Cuxhaven gedauert. Solch unvertretbar lange Umsetzungszeiträume können und dürfen wir uns nicht in Bereichen leisten, wo höchstmöglicher Schutz für Mensch und Meer sichergestellt werden muss.

Auch für den Ostsee-Schiffsverkehr ist nach Aussage informierter Gremien ein Anschlag von Terroristen nicht auszuschließen. Einer besonderen Bedrohung unterliegt dabei der Transport von giftigem Schweröl in Großtankern. Um hier Vorsorge zu treffen, ist ein zügiges, abgestimmtes Handeln der Ostseeanrainer, wie der EU-Kommission erforderlich.

Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

1. gemeinsam mit den Ostseeanrainern und der EU-Kommission unverzüglich Verhandlungen über ein Ostseesicherheitskonzept unter der Prämisse, dass es sich um ein Sondergebiet handelt, aufzunehmen,
2. gemeinsam mit den Ostseeanrainern und der EU eine Strategie zu entwickeln und umzusetzen, um eine Lotsenannahme- und Meldepflicht für Schiffe im besonders gefährdeten Bereich der Kadettrinne durchzusetzen,
3. eine flächendeckende Radarüberwachung des Schiffsverkehrs für die Ostsee zu schaffen,
4. das neu gegründete „Havariekommando“ gemeinsam mit der Bundesmarine zu einer nationalen Küstenwache als Vorstufe für eine europäische Küstenwache auszubauen, um gegen terroristische Angriffe gewappnet zu sein,
5. sich in der EU für die Weiterentwicklung der geplanten europäischen Seeagentur in eine europäische Küstenwache einzusetzen und diese an einem für den Notfall strategisch günstigen Punkt zwischen Nord- und Ostsee anzusiedeln,
6. gemeinsam mit der EU in der International Maritime Organization (IMO) auf ein vorgezogenes internationales Verbot von Einhüllentankern von 2015 auf spätestens 2010 hinzuwirken und ein sofortiges Verbot von besonders gefährlichen Einhüllentankern durchzusetzen,
7. im Rahmen der EU-Beitrittsverhandlungen, insbesondere mit den überaus liberalen Flaggenstaaten Zypern und Malta, keine Übergangsfristen für die Umsetzung von EU-Recht im Bereich der Seesicherheit zuzulassen,
8. mit den Ostseeanrainern eine Liste der angekündigten Notliegeplätze noch in diesem Jahr vorzulegen,

9. ein langfristiges und für die Beteiligten Planungssicherheit garantierendes Notschleppkonzept vorzulegen,
10. dafür zu sorgen, dass nur noch Doppelhüllentanker den Öltransport durch die Ostsee leisten.

Berlin, den 23. Januar 2003

**Dr. Angela Merkel, Michael Glos und Fraktion**

### **Begründung**

Das Tankerunglück im Atlantik vor Spanien hätte wenige Tage vorher auch in der Ostsee geschehen können. Die Folgen für Mensch und Meer wären noch verheerender als sie es jetzt bereits sind.

Die „Prestige“ transportierte Öl aus Russland. Ihr Abfahrthafen war in Lettland. Das 26 Jahre alte „Schrottboot“ ohne Doppelwand hat mit seiner gefährlichen Fracht Fehmarn und Langeland passiert. Es hat keine Lotsenpflicht, keine Radarüberwachung gegeben, weil Russland und andere IMO-Ostseerainer solche Auflagen nicht akzeptieren. Ein Zufall hat das Unglück vor Galizien und nicht an der deutschen Ostseeküste geschehen lassen.

Trotz Verkehrstrennungsgebieten und anderen Sicherheitsbestimmungen halten Fachleute die Ostsee mit ihrer hohen Anzahl an Schiffsbewegungen für extrem gefährdet. Die Wirkung eines Öltankerunfalls wird nicht nur von ihnen, sondern von der Bundesregierung wie von den Ostseeanachbarn als unübersehbar eingestuft. Die Ostsee ist ein Risikomeer besonderer Art. Deshalb sind alle Verantwortlichen unter dem Eindruck der letzten Tankerunglücke aufgerufen, einen eigenen Maßstab zum Schutze dieser Meeresumwelt der Bootsbesatzungen, der Boote und der Küste anzulegen.

Die Schaffung einer nationalen Küstenwache mit allen Kompetenzen aus einer Hand und unter Einschluss der Bundesmarine als Vorstufe für eine europäische Küstenwache, ist eine dringende Aufgabe. Diese Herausforderung muss in ein neues Seesicherheitskonzept für die Ostsee eingebunden werden. Das neugegründete Havariekommando kann diese Aufgabe allein nicht lösen. Es ist noch keine schlagkräftige Truppe aus einem Guss. Im Ernstfall muss sie auf Amtshilfe und Organleihe bei anderen Behörden zurückgreifen. Eine Küstenwache muss auch in der Lage sein, terroristische Angriffe abzuwehren. Deshalb ist die Einbindung der Bundesmarine Voraussetzung für ein erfolgreiches Vorgehen.

Ein weiteres Ziel des Sicherheitskonzeptes muss es sein, nur noch Doppelhüllentanker die Ostsee passieren zu lassen. Noch sind über 40 Prozent aller weltweit fahrenden Tanker über 20 Jahre alt, nur 2 200 von über 3 700 Tankern insgesamt verfügen über eine Doppelhülle. Ein Vorziehen der Verbotsfrist für Einhüllentanker, die nach dem Willen der Bundesregierung und der IMO in London erst 2015 beginnen soll, ist ein Gebot der Stunde.

Experten sind der Auffassung, es ist nur eine Frage der Zeit, wann eine der schwimmenden „Tankerzeitbomben“ wie die „Prestige“ in der Ostsee zu Schaden kommt und eine Ölkatastrophe verursacht. Allein 8 200 Tanker passieren jährlich die enge Kadetrinne und 14 600 Fähren. In den vergangenen 10 Jahren ist es in diesem Nadelöhr nach Aussage von Greenpeace zu 22 Unfällen gekommen. Über 1 000 Tankerunfälle gab es in den vergangenen 12 Jahren weltweit.

