

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Uwe Beckmeyer, Dr. Hans-Peter Bartels, Heinz-Joachim Barchmann, Sören Bartol, Bernhard Brinkmann (Hildesheim), Edelgard Bulmahn, Martin Burkert, Garrelt Duin, Sebastian Edathy, Ingo Egloff, Petra Ernstberger, Karin Evers-Meyer, Iris Gleicke, Ulrike Gottschalck, Michael Groß, Hans-Joachim Hacker, Bettina Hagedorn, Hubertus Heil (Peine), Gustav Herzog, Gabriele Hiller-Ohm, Johannes Kahrs, Lars Klingbeil, Ute Kumpf, Gabriele Lösekrug-Möller, Kirsten Lühmann, Caren Marks, Thomas Oppermann, Holger Ortel, Florian Pronold, Sönke Rix, Dr. Ernst Dieter Rossmann, Dr. Carsten Sieling, Sonja Steffen, Kerstin Tack, Franz Thönnies, Dr. Frank-Walter Steinmeier und der Fraktion der SPD

Maritime Sicherheit in der Ostsee

Die Ostsee gehört im weltweiten Vergleich zu einem der am dichtesten befahrenen Seegebiete. Stark gestiegen ist insbesondere der Tankerverkehr. Rund 150 Millionen Tonnen Rohöl werden pro Jahr aus den baltischen Staaten und Russland über die Ostsee verschifft. Zwei Drittel der russischen Ölexporte erfolgen über dieses Meer. Verkehrsprognosen gehen von einer Steigerung des Schiffsaufkommens um 40 Prozent bis 2015 aus. Damit dürfte auch die Zahl der Öltransporte, die sich seit dem Jahre 2000 bereits verdreifacht hat, in den kommenden Jahren deutlich zunehmen. Eine Besonderheit stellt auch der dichte Fährverkehr dar, insbesondere in den Meerengen und der südlichen Ostsee. Welche Gefahren damit verbunden sind, zeigt die Havarie der Fähre „Lisco Gloria“ im Oktober 2010, die auf dem Weg von Kiel nach Kleipeda in Litauen nördlich von Fehmarn nach einer Explosion in Brand geraten war.

Vor dem Hintergrund des wachsenden Verkehrsaufkommens auf der Ostsee hat Deutschland gemeinsam mit Dänemark und Schweden die Schiffswegeführung in der Kadetrinne durch Einführung sog. Verkehrstrennungsgebiete wesentlich verbessert. Eine verbindliche Lotsenannahmepflicht in internationalen Gewässern setzt eine von der IMO (International Maritime Organization) beschlossene Meldepflicht voraus. Angesichts der zu erwartenden Steigerung des Verkehrsaufkommens stellt sich die Frage, wie die Sicherheit des Schiffsverkehrs auf der Ostsee weiter verbessert werden kann.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie stellt sich das Schiffsaufkommen in der Ostsee dar, und wie viele Schiffe durchqueren insbesondere die engen und gefährlichen Schiffspassagen wie Kadetrinne oder Öresund (bitte pro Tag aufschlüsseln)?

2. Wie hoch ist derzeit der prozentuale Anteil des Güterverkehrs am gesamten Schiffsverkehr auf der Ostsee, und wie stellt sich die Entwicklung der Güterverkehre auf der Ostsee seit 1990 dar (bitte in Millionen Tonnen pro Jahr angeben)?
3. Auf welche Haupttrouten konzentrieren sich die über die Ostsee führenden Güterströme, und welche Produkte und Rohstoffe werden hauptsächlich transportiert?
4. Wie hat sich der Schiffsverkehr auf der Ostsee nach Schiffsgrößen und -typen seit 1990 entwickelt, und wie stellt sich insbesondere die Zahl und die Größe der Tank- und Containerschiffe seit 1990 dar (bitte nach Jahren aufschlüsseln)?
5. Wie hoch ist der prozentuale Anteil der einzelnen Ostseestaaten am Tank- und Containerverkehr auf der Ostsee?
6. Wie hoch ist der Anteil der Güterschiffe mit Gefahrgutladung am gesamten Schiffsgüterverkehr auf der Ostsee?
7. Kann die Bundesregierung Hinweise bestätigen, wonach sich unter den in der Ostsee fahrenden eine große Anzahl sog. Substandardschiffe befindet, und welche Zahlen liegen ihr dazu vor?
8. Wie viele Hafenstaatkontrollen sind nach Kenntnis der Bundesregierung in den deutschen Ostseehäfen erfolgt, und wie viele Substandardschiffe wurden dabei erfasst?
9. Wie viele Einhüllenöltanker mit welchem Fassungsvermögen haben in den vergangenen 20 Jahren die Ostsee befahren (bitte aufschlüsseln nach Jahren)?
10. Welche Prognosen über die zukünftige Entwicklung des Güterverkehrs auf der Ostsee liegen der Bundesregierung derzeit vor, und welche Schlüsse zieht sie daraus?
11. Von welchen Prognosen geht die Bundesregierung bei der Entwicklung des Schiffsverkehrs im Fehmarnbelt aus, und welche Auswirkungen wird nach Kenntnis der Bundesregierung der Bau einer festen Fehmarnbeltquerung auf das Schiffsaufkommen haben?
12. Wie bewertet die Bundesregierung die Wirksamkeit der Verkehrstrennungsgebiete, die im Ostseeraum für Seegebiete mit großer Verkehrsdichte eingeführt wurden?
13. Liegen der Bundesregierung Angaben darüber vor, wie viele Schiffe der Empfehlung der IMO Folge leisten und freiwillig Lotsen an Bord nehmen?
14. Welche Haltung nimmt die Bundesregierung zu dem Vorschlag ein, zur Erhöhung der Verkehrssicherheit den verpflichtenden Einsatz von Lotsen in gefährlichen Gewässern der Ostsee wie der Kadetrinne auszuweiten, und wie begründet sie diese?
15. Wird sich die Bundesregierung für die Einführung einer allgemeinen Lotsenpflicht für Tanker und andere Schiffe mit Gefahrgutladung in der Ostsee einsetzen, und welche Schritte hat sie dazu bisher unternommen?
16. Wie bewertet die Bundesregierung den Vorschlag, präzise Seerouten für das Befahren der Ostsee gerade für Tankschiffe und tiefgehende Schiffe auszuweisen, um auf diese Weise die Gefahr von Unfällen zu verringern?
17. Wird sich die Bundesregierung dafür einsetzen, dass das Verbot des Transports von Öl in Einhüllentankern strikt umgesetzt wird, und welche Schritte hat sie dazu bisher unternommen?

18. Hat die Bundesregierung aus dem Havariefall „Lisco Gloria“ Erkenntnisse zur Verbesserung des Unfallmanagements und der Schiffssicherheit gezogen, und wenn ja, welche?
19. Wird sich die Bundesregierung für die Harmonisierung und die Weiterentwicklung der vorhandenen Schiffsmeldesysteme und Schiffsverkehrsdienste in der Ostsee einsetzen, um die Verkehrssicherheit zu erhöhen, und welche Schritte wird sie dazu unternehmen?
20. Wie will die Bundesregierung dafür Sorge tragen, dass die Zuständigkeiten zwischen Bund und Ländern bezogen auf die Erstellung und Veröffentlichung der Unfallstatistiken geklärt werden?
21. Welche Notfallpläne gibt es, und wer ist in Deutschland und den anderen Anrainerstaaten für deren Aktualisierung und für die Durchführung im Katastrophenfall zuständig?
22. Wie will die Bundesregierung sicherstellen, dass Deutschland und die anderen Anrainerstaaten der Ostsee abgestimmte Maßnahmen zur wirksamen Bekämpfung von Tanker- und sonstigen Schiffsunfällen entwickeln?
23. Wie ist sichergestellt, dass die an den Maßnahmen zur Bergung und Sicherung im Schadensfall beteiligten Länder und maritimen Sicherheitsbehörden die für die Durchführung der Maßnahmen notwendigen Informationen erhalten?
24. Finden regelmäßige länderübergreifende Trainings statt, um die Maßnahmen zur Bergung und Sicherung im Schadensfall zu üben und abzustimmen?
25. Wie will die Bundesregierung dafür Sorge tragen, dass ausreichende Mengen an technischem Material vorhanden sind, um ausgetretenes Öl oder andere Gefahrenstoffe zu entsorgen?
26. Bis zu welcher Seegangslage kann ausgelaufenes Öl sicher von der Wasseroberfläche aufgefangen werden, und welche Maßnahmen sind vorgesehen, wenn dies nicht mehr möglich ist?
27. Welche Notfallmaßnahmen stehen für den Fall eines Unfalls von Schiffen zur Verfügung, die radioaktives Material geladen haben, und gibt es für einen solchen Fall Übereinkommen im Rahmen der Europäischen Gemeinschaft bzw. der Anrainerstaaten der Ostsee?
28. Wie will die Bundesregierung sicherstellen, dass auch nach Ablauf des zehnjährigen Chartervertrages für den Notschlepper „Nordic“ in der Ostsee leistungsfähige Spezialeschiffe in ausreichender Zahl für den Notfalleinsatz bereitstehen, und wann wird sie die notwendigen Haushaltsmittel in den Bundeshaushalt einstellen, um unter Berücksichtigung der Bauzeit von 24 bis 30 Monaten eine rechtzeitige Inbetriebnahme eines Nachfolgemodells zu gewährleisten?

Berlin, den 11. Mai 2011

Dr. Frank-Walter Steinmeier und Fraktion

