Besserer Opferschutz bei Ölverschmutzungen:
Acht Jahre nach „Pallas“ Unglück wird Haftung per Gesetzt geregelt

Die Havarie des Holzfrachters „Pallas“ vor unserer Küste im Jahre 1998 hatte Schäden in Millionenhöhe ausgelöst, die durch das Land Schleswig-Holstein und die Bundesrepublik Deutschland ausgeglichen werden mussten.

Wirtschaftliche Verluste, z.B. im Tourismus insbesondere auf der Insel Amrum, konnten nicht ausgeglichen werden. Dabei waren diese Schäden lediglich durch Bunkeröl, d.h. Schiffstreibstoffe, entstanden. Wir waren froh, dass es nur ein Holzfrachter und kein Öltanker war. Allerdings: Schäden eines Ölfrachters unterliegen bereits seit 1969 nach einem Haftungsübereinkommen einer Schiffseignerhaftung.
Bereits damals, vor 37 Jahren, war über die Einbeziehung des Bunkeröls in diese Haftungsregelungen diskutiert worden, sie waren jedoch nicht einbezogen worden. 1984 wurde das internationale Übereinkommen von 1969 dahingehend geändert, dass auch Ölverschmutzungsschäden von leer fahrenden Tankschiffen erfasst wurden, d.h. hier wurde das Bunkeröl in die Haftungsregelungen einbezogen. Aber wiederum eben nur für Tankschiffe.
1994 unternahm Australien einen neuen Vorstoß, die Notwendigkeit eines internationalen Haftungsinstruments für Bunkerölschäden zu regeln. 1996 befasste sich die Internationale Maritime Organisation (IMO) mit Untersuchungsergebnissen, die belegten, dass die Hälfte aller Ölverschmutzungsschäden durch andere Schiffe als Tankschiffe verursacht wurde.
Die Havarie des Holzfrachters „Pallas“ gehörte genau zu diesen Schäden. Erst dieser Unfall belebte in Deutschland die Diskussion über international einheitliche Regelungen für Bunkerölverschmutzungsschäden.
Im Jahr 2000 beschloss der Rechtsausschuss der IMO den Entwurf eines internationalen Übereinkommens über zivilrechtliche Haftung für Bunkerölverschmutzungsschäden. Am 23. März 2001 wurde dieses internationale Abkommen verabschiedet.
Demnach haftet der Schiffeigentümer künftig für Bunkerölverschmutzungsschäden verschuldensunabhängig. Für Schiffe mit einer Vermessung von mehr als 1.000 Bruttoraumzahl (BRZ) muss eine Versicherung mit Direktanspruch gegen den Versicherer genommen werden. Diese Versicherung ist nachzuweisen.
Da nach EU-Recht die Teilnahme an derartigen internationalen Abkommen nicht mehr durch die Nationalstaaten allein geregelt werden kann, andererseits die EU das Abkommen nicht für alle Mitgliedsstaaten ratifizieren kann, setzte ein langwieriger Ratifikationsprozess innerhalb der Europäischen Union ein. Jetzt, 5 Jahre nach Beschlussfassung des internationalen Abkommens, liegt es den Gremien des Deutschen Bundestages zur Ratifizierung vor. Gleichzeitig wird es mit einem Gesetzentwurf zur Änderung des Ölschadengesetzes in deutsches Recht umgesetzt.
Der Gesetzentwurf ist in erster Lesung im Bundestag behandelt worden. Am Donnerstag, 6. April, ist die abschließende Gesetzesberatung vorgesehen.
Dann, fasst 8 Jahre nach der Havarie der „Pallas“, wird eine wesentliche Konsequenz aus diesem Unglück endlich realisiert. Aber immerhin sind es auch 37 Jahre, seit dem dieses Thema erstmals international verhandelt wurde...

Kontakt Ingbert Liebing | Mitglied des Deutschen Bundestages

Berlin
Platz der Republik 1
11011 Berlin
☏ (030) 227 – 71 173
FAX (030) 227 – 76 142
ingbert.liebing@bundestag.de

Antonia Schabel
☏ (030) 227 – 77144

Sophie Brachvogel
☏ 030 / 227 – 77142

Wahlkreisbüro Nordfriesland
Sandra Hansen
Heckenweg 1
25813 Husum
☏ (04841) 23 28
FAX (04841) 800 180
ingbert.liebing@wk.bundestag.de

Wahlkreisbüro Dithmarschen-Nord
Anne Ohlsen
Hamburger Str. 7
25746 Heide
☏ (0481) 34 06
FAX (0481) 53 82
service@cdu-dithmarschen.de

04 | 2006

Berlin aktuell — Sonderausgabe zur Insel– und Halligkonferenz am 6. April 2006 in Berlin

Ein Überblick zu den Küstenthemen Ingbert Liebings

Notschlepper, Küstenwache und ASCOBANS

Sehr geehrte Damen und Herren, liebe Freunde,

Sicherheit auf See ist ein Thema, das seit mehreren Jahren nicht nur von der Insel- und Halligkonferenz und Euregio die Watten in nationalen und internationalen Gremien beraten wird. Ich freue mich, dass mehr als 20 Bürgermeister und Amtsvorsteher am heutigen 6. April den Weg nach Berlin gefunden haben, um hier mit Abgeordneten und anderen Regierungsvertretern vor allem den aktuellen Sachstand und offene Fragen zum Notschleppkonzept in der Nordsee sowie den aktuellen Sachstand zur Einrichtung einer nationalen Küstenwache zu diskutieren. Weiteres wichtiges Thema der Konferenz ist der tidefreie Fährverkehr im Amrumer Fahrwasser.
In dieser Sonderausgabe zur Insel- und Halligkonferenz möchte ich Ihnen einen Überblick zu den von mir in Berlin bearbeiteten Küstenthemen geben und Sie über meine bisher geleistete Arbeit informieren. Die Ausschussarbeit in Berlin hat Ende des vergangenen Jahres begonnen. Hier übernehme ich für die Themen Meerespolitik, Umwelttechnik und Umweltforschung sowie Gentechnik die Berichterstattung meiner Fraktion im Umweltausschuss.
Ein Thema im Umweltausschuss war die Europäische Meeresschutzrichtlinie. Hier geht es darum, für den europäischen ökologischen Meeresschutz Zielvorgaben zu setzen. In Zusammenarbeit mit anderen Ausschusskollegen versuche ich, diese Richtlinie in eine umfassendere Meeresstrategie einzubinden, die die EU-Kommission ebenfalls vorbereitet. Mitte des Jahres wird ein entsprechendes Grünbuch der Kommission herausgegeben. Mir geht es vor allem um die praxisnahe Umsetzung von Europäischen Richtlinien.

Besonders am Herzen liegt mir als Stellvertretender Vorsitzender des Arbeitskreises Küste die Schaffung einer einheitlich geführten nationalen Küstenwache. Eines der Schwerpunktthemen des Küsten-Arbeitskreises wird die Schaffung einer nationalen Küstenwache sein. Die Zusammenfassung aller mit Seesicherheit befassten Bundes- und Landesbehörden und Institutionen zu einer einheitlich geführten Küstenwache, ist eine seit vielen Jahren verfolgte Zielsetzung verschiedenster Organisationen an der Küste. Eine entsprechende parlamentarische Initiative der CDU/CSU-Fraktion in der vergangenen Wahlperiode war seinerzeit erfolglos geblieben. Umso erfreulicher ist es, dass der Koalitionsvertrag eine entsprechende Prüfung vorsieht, die parallel zur Evaluierung des Maritimen Sicherheitszentrums stattfinden soll.

Allen Teilnehmerinnen und Teilnehmern der Insel– und Halligkonferenz wünsche ich einen interessanten Aufenthalt in Berlin. Ich freue mich auf viele schöne Begegnungen!

Mit freundlichen Grüßen

Ingbert Liebing

Neuauflage Notschleppkonzept

Für die Überarbeitung des Ausschreibungskonzeptes für den neuen Notschlepper in der Deutschen Bucht habe ich mich gemeinsam mit meiner SPD Kollegin Margit Wetzel aus Stade eingesetzt.

In einer gemeinsamen Besprechung mit der parlamentarischen Staatssekretärin im Bundesverkehrsministerium, Frau Karin Roth, haben wir die Forderung nach Gas- und Explosionsschutz, nach einer höheren Schleppleistung und nach einer größeren Geschwindigkeit untermauert. In diesen Fragen befinden wir uns im Einklang mit anderen Experten von der Küste, insbesondere mit der Schutzgemeinschaft Deutsche Nordsee. In diesem Gespräch hatte Frau Roth uns mitgeteilt, dass sie selbst eine Prüfung der bisherigen Ausschreibungsbedingungen durch Experten veranlasst hat. Ergebnisse dieser Überprüfung lagen bis Redaktionsschluss für diese Ausgabe meines Informationsdienstes noch nicht vor. Frau Roth nimmt selbst an der Konferenz teil und wird dann vielleicht selbst Ergebnisse bekannt geben können.

Küstenschutz Thema in der EU

In einem Richtlinienentwurf beschäftigt sich die EU-Kommission mit Hochwasser und Küstenschutz. Zielsetzung ist die planmäßige Erfassung von Risikopotentialen und die Erstellung von Maßnahmenplänen zur Bekämpfung von Hochwasser.

Dabei wird das Hochwasser an Binnenflüssen und an der Küste gleich behandelt, obwohl beide grundsätzlich anders zu behandeln sind.
Im Gegensatz zu vielen Binnenflüssen liegen für den Küstenschutz bereits umfangreiche Risikopläne und Maßnahmenpakete vor. Deshalb erscheint es unsinnig, in diesem Bereich neuen bürokratischen Berichtaufwand auf europäischer Ebene zu leisten.
Der Bundesrat hat sich deshalb dafür ausgesprochen, den Küstenschutz aus der Richtlinie herauszunehmen – eine Position, die auch die Bundesregierung gemäß Information im Umweltausschuss teilt.
Der EU-Ministerrat wird sich voraussichtlich im Juni wieder mit dem Thema befassen.

Amrumer Fahrwasser

Die wirtschaftliche Notwendigkeit eines tidefreien Fährverkehrs zur Insel Amrum unterstreicht eine aktuelle Studie der Industrie- und Handelskammer zu Flensburg. Vorraussetzung ist die regelmäßige Ausbaggerung des Amrum Fahrwassers. Verantwortlich dafür ist der Bund, da das Amrum Fahrwasser Bundeswasserstraße ist. Der Bund hält die Maßnahmen jedoch nicht für wirtschaftlich. Dabei handelt es sich lediglich um Kosten von ca. 60.000 Euro pro Jahr, die derzeit vom Amt Amrum und der Reederei WDR aufgebracht werden.
Ich habe die Studie der IHK gegenüber dem Bundesverkehrsminister unterstützt, jedoch bisher eine abschlägige Antwort aus dem Ministerium erhalten. Die IHK wird die in dem Schreiben der parlamentarischen Staatssekretärin Roth enthaltenen Hinweise aufgreifen und ihre Studie mit Daten und Fakten detailliert belegen.
Auch Ministerpräsident Peter Harry Carstensen unterstützt die Forderungen gegenüber dem Bund und wird sich in Kürze mit Vertretern der Insel Amrum und der WDR sowie der IHK treffen, um das weitere Verfahren abzustimmen.

Seesicherheit mit Erika III

Im Jahr 2004 hatte das Europäische Parlament wichtige Beschlüsse gefasst, um die Sicherheit auf See zu erhöhen. Grundlage war der „Sterckx-Bericht“, über den die Insel- und Halligkonferenz bei ihrer Tagung in Brüssel im Herbst 2004 informiert worden war.
Jetzt ist das Thema im Deutschen Bundestag angekommen. Der Umweltausschuss nahm am 5. April eine Mitteilung der EU-Kommission zur Kenntnis, dass auf der Grundlage der Beschlüsse des Europäischen Parlaments mehrere EU-Richtlinien und Verordnungen angepasst werden sollen. Mit diesem so genannten „Erika III-Paket“ soll die Sicherheit auf See verbessert werden.
Angesichts der langwierigen Entscheidungsgänge bei allen Themen, die auf nationaler und auf EU-Ebene behandelt werden, gilt es, hier am Ball zu bleiben, damit Deutschland die Maßnahmen befördert.

IKZM: Bundesregierung beschließt nationale Strategie

Integriertes Küstenzonen Management wird in den Küstenstaaten beraten

Integriertes Küstenzonenmanagement: Auf der Basis einer Empfehlung der EU vom 30. Mai 2002 wird in den Küstenstaaten der Europäischen Union über dieses Thema beraten. Bis März 2006 oblag es den Nationalstaaten, der EU eine nationale Strategie vorzulegen. Gerade noch rechtzeitig hat die Bundesregierung am 22. März 2006 die nationale Strategie beschlossen, die unter Federführung des Bundesumweltministers erarbeitet worden war.

Nach umfangreichen Abstimmungen mit den Bundesländern und mit den anderen beteiligten Bundesministerien liegt jetzt ein Bericht vor, der den integrierten Ansatz der Berücksichtigung aller relevanten Thematiken berücksichtigt. So wird die Zielsetzung beschrieben, mit IKZM den Küstenbereich als ökologisch intakten und wirtschaftlich prosperierenden Lebensraum für die Menschen zu entwickeln und zu erhalten. Dies macht deutlich, dass IKZM keine ausschließliche ökologische Schutzstrategie ist. Immerhin hatte auch die EU als Ziel definiert: „IKZM versucht langfristig ein Gleichgewicht herzustellen zwischen den Vorteilen der wirtschaftlichen Entwicklung und der Nutzung der Küstengebiete durch den Menschen, den Vorteilen des Schutzes, des Erhalts und der Wiederherstellung der Küstengebiete, den Vorteilen einer Minimierung der Verluste an menschlichem Leben und Eigentum sowie den Vorteilen des Zugangs der Öffentlichkeit zu und der Freude an den Küstenzonen, und zwar stets innerhalb der durch die natürliche Dynamik und Belastbarkeit gesetzten Grenzen.“
Mit dem Beschluss der Bundesregierung zur nationalen Strategie ist jedoch kein Schlusspunkt gesetzt. IKZM wird als dauerhafter Prozess verstanden. Allerdings ist dabei darauf zu achten, dass kein unvertretbar hoher Aufwand insbesondere durch Anforderungen eines Berichtswesens an die EU geschaffen wird.
Die Koalitionsfraktionen im Deutschen Bundestag werden den Umweltminister um einen Bericht zu diesem Thema im Umweltausschuss bitten. Gegebenenfalls wird darüber auch eine Debatte im Plenum des Parlaments geführt werden, um diesem Thema eine größere Aufmerksamkeit zu verschaffen.

© Deutscher Bundestag

Ingbert Liebing bei seiner Rede zum ASCOBANS-Abkommen zum Schutz der Kleinwale am 19.01.2006.

Schutz der Kleinwale

Den Schutz der Kleinwale in der Nord- und Ostsee sieht das ASCOBANS-Abkommen, eine internationale Vereinbarung, vor. Ingbert Liebing sprach am 19.01.06 zu diesem Thema. Anlass seiner Rede war eine von den Grünen einberufene Debatte zum Gesetzentwurf zur Ausweitung des ASCOBANS-Abkommens zum Schutz der Kleinwale in der Nord- und Ostsee. Bereits im Umweltausschuss wurde das Thema diskutiert. Wie dort schon festgestellt, gibt es über die Fraktionsgrenzen hinweg große Einigkeit. Die Ausweitung des Vertragsgebietes gibt Sinn, weil wir wissen, dass die Kleinwale sehr viel größere Verbreitungsgebiete haben, als das früher einmal vermutet wurde.
Liebing lobte auch die guten Ergebnisse durch die Einhaltung des Abkommens: „Die Schweinswalbestände verbessern sich zunehmend. Im Sommer werden uns die Ergebnisse einer aktuellen Zählung der EU vorliegen, die nach derzeitigen EU-Erkenntnissen noch weiter gehende Bestandserholungen dokumentieren werden.“
Grund für diese erfreuliche Entwicklung der Walbestände ist nicht nur das ASCOBANS-Abkommen, wie Ingbert Liebing weiterhin hervorhob: „Ein Erfolg sind die technischen Schutzmethoden der Fischerei, zum Beispiel akustische Vergrämung, die in den letzten Jahren noch verbessert wurde.“
Kritik äußerte Ingbert Liebing am sich seinerzeit in Schleswig-Holstein manifestierenden Aktionismus der Grünen. Wenige Tage vor der schleswig-holsteinischen Landtagswahl wurde die Küstenfischereiordnung geändert. Diese Verordnung hat aber effektiv nichts gebracht, denn die dort aufgeführten Stellnetze wurden so gut wie nie von der deutschen Fischerei eingesetzt. Und die Dänen, die von dieser Regelung nicht betroffen sind, dürfen weiterhin mit diesen Netzen fischen.