



Kleine Anfrage

des Abgeordneten Joachim Behm (FDP)

und

Antwort

der Landesregierung – Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr

Öltanker in der Ostsee

1. Kann die Landesregierung die in der Süddeutschen Zeitung vom 19.11.2003 geschilderten Beobachtungen bestätigen, dass bis zu 33 Jahre alte Öltanker mit einer Transportkapazität von weniger als 5.000 Tonnen Öl weiterhin die Kadet-Rinne befahren dürfen?

Der Landesregierung ist bekannt, dass alte Einhüllentanker die Kadet-Rinne befahren. Der Landesregierung stehen keine Daten oder Informationen zur Verfügung, welche und wie viele alte Tanker die Kadet-Rinne monatlich passieren, da es in internationalen Gewässern keine Schiffskontrollen gibt. Genaue Erfassungsdaten wird es erst geben, wenn das im Aufbau befindliche AIS-System (Automatic Identification System) für alle Schiffe eingeführt ist.

Die Aussage in der Süddeutschen Zeitung zur Kapazitätsgrenze eines Befahrensverbotes ist insofern missverständlich als Einhüllentankern aller Größen die Passage der Kadet-Rinne weiterhin gestattet ist und lediglich eine EU-Regelung mit dieser Kapazitätsgrenze nur für das Anlaufen der Häfen der EU besteht.

Die im Artikel der Süddeutschen Zeitung genannte inoffizielle Schiffskontrolle durch Greenpeace fand von Mitte Dezember 2002 bis Mitte Januar 2003 durch schlichte Zählung und Beobachtung statt. Während dieses Zeitraumes wurden rd. 26 alte Einhüllentanker mit einer Tragfähigkeit zwischen 4.000 und 102.000 Tonnen bei ihrer Passage durch die Kadet-Rinne erfasst.

2. Wie schätzt die Landesregierung das aktuelle Gefahrenpotential ein?

Die Landesregierung schätzt das Gefahrenpotential dieser alten Schiffe als sehr hoch ein. Die Entscheidung der EU, dass Einhüllentanker, die Schweröl transportieren, seit dem 21. Oktober 2003 keine europäischen Häfen mehr anlaufen dürfen ist ein erster Schritt, aber nicht ausreichend.

Die Kadet-Rinne ist wie die Fehmarn Enge und der Tiefwasserweg "DW 17" als sog. "Hohe See Korridor" außerhalb des Staatsgebietes von Dänemark und Deutschland ein internationaler Schifffahrtsweg.

Dieser „Hohe See Korridor“ ist im Zuge der Neuordnung des Internationalen Seerechts (Seerechtsübereinkommen der UN von 1982 /94) eingerichtet worden, da er als Fortsetzung der ebenfalls "freien" dänischen Meerengen den Zugang zur Ostsee offen hält. Die großen seefahrenden Nationen haben aus grundsätzlichen Überlegungen hierauf allergrößten Wert gelegt.

Zur Verbesserung der Schiffssicherheit ist u. a. eine HELCOM Expertengruppe mit der Planung einer „Transitroute für Tanker“ durch die Ostsee befasst. An dieser Expertengruppe nehmen u. a. auch Vertreter des BMVBW, der Länder Schleswig-Holstein und Mecklenburg-Vorpommern teil. Eine andere Expertengruppe beschäftigt sich mit der Frage, ob und wie eine Lotsenannahmepflicht für bestimmte sensible Seegebiete eingeführt werden kann. Zusammen mit der beschleunigten Einführung der Doppelhülle für alle Tanker wird sich mittelfristig das Niveau der Schiffssicherheit auch in der Ostsee deutlich verbessern.