

Schutzgemeinschaft fordert weiterhin gemeinsame Schiffsentsorgung

Ölentsorgung in den Häfen quo vadis?

Am 1.6.1988 war es soweit: Bund und Länder errichteten damals die gemeinsam finanzierte kostenlose Entsorgung der Seeschiffe von Öl- und Chemikalienrückständen gemäß dem MARPOL-Abkommen ein. Für dieses auf drei Jahre befristete Demonstrations-Vorhaben wurden vom Bund und den Ländern insgesamt 40 Mio DM für 3 Jahre nach einem bestimmten Verteilerschlüssel bereitgestellt.

Die zunehmenden Verschmutzungen der Strände mit Öl und die ständig steigenden Funde von verölten Vögeln hatten der Öffentlichkeit und der Politik verdeutlicht, dass das Problem der Entsorgung von Schiffen nicht gelöst war.

Endlich Probelauf

Diese Vereinbarung war nicht zuletzt auf Initiative der Schutzgemeinschaft Deutsche Nordseeküste (SDN) zustande gekommen, die seit vielen Jahren auf diesen "Probelauf" gedrängt hatte. Intensive Gespräche, u. a. mit dem Verband Deutscher Reeder, Politikern aller Parteien, hatten dazu geführt, dass diese Maßnahme eingeführt wurde.

Ziel sollte der Aufbau einer wirtschaftlichen Schiffsentsorgung und deren Optimierung sein. Es war seinerzeit nämlich nicht genau bekannt, wieviel Mengen öl- und chemikalienhaltige Stoffe angeliefert werden könnten und ob dieses System angenommen werde.

Nach anfänglichen Schwierigkeiten und nach einer zu langen Anlaufzeit hat sich aber das Verfahren eingestellt. Insgesamt muss erwähnt werden, dass die zuständigen Fachbehörden der Küstenländer bei der Umsetzung der Maßnahme zum Schutz der Nordsee vor Öl- und Chemikalieneinträgen eine damals gute Arbeit geleistet haben. An dieser Stelle ist daher den Verwaltungen ein Dank auszusprechen.

Am 31.5.1991 jedoch lief dieses gemeinsame finanzierte Verfahren aus. Die Küstenländer hatten 1990 noch versucht, über den Bundesrat einen Antrag einzubringen mit dem Ziel der Schaffung eines Titels *Schiffsentsorgung nach MARPOL* im Einzelplan 12 beim Bundesverkehrsministerium. Die Bundesregierung hat aber in dem Entschließungsantrag die an sie gerichtete Forderung abgelehnt und bisher keine Bereitschaft zur Fortsetzung der Bund/Länderfinanzierung erkennen lassen.

Die SDN hat jedoch immer wieder betont, dass das Bundesministerium für Verkehr (BMV) aufgrund eines Gutachtens des Bundesministeriums für Forschung und Technologie (BMFT) originär zuständig für die "Hohe See" ist. Da es sich bei dieser Entsorgung um eine Maßnahme zur Reinhaltung der Nordsee handelt und nicht nur um die Reinhaltung der Seehäfen, ist der BMV ebenso an der Finanzierung zu beteiligen wie auch die Küstenländer. Deshalb muss die Kostenbeteiligung auch beim BMV erfolgen, wenn die Bundesrepublik international auf den

Nordseekonferenzen Beschlüsse fast und die Umsetzung nicht nur den Ländern überläßt. Die Küstenländer wie auch der Verband Deutscher Reeder traten damals aber für eine Fortsetzung des endlich nach langer Anlaufzeit erst jetzt eingespielten Entsorgungsverfahrens ein.

Auch forderten die Küstenländer neben der Fortsetzung der gemeinsam finanzierten Schiffsentsorgung bis zunächst Ende 1994 von der Bundesregierung eine Initiative für eine einheitliche Entsorgungsregelung in den Seehäfen der EG. Die Küstenländer waren der Auffassung, dass kurzfristig eine Harmonisierung der Schiffsentsorgung innerhalb des gesamten EG-Bereiches erfolgen muss, um Wettbewerbsverzerrungen zwischen den europäischen Seehäfen zu vermeiden.

Schleswig-Holstein steigt aus

Mit dem Ausstieg des Bundes 1991 aus der Finanzierung brach auch Schleswig-Holstein gleichermaßen unrühmlich die Finanzierung ab und verließ somit die kommunale Familie an der Küste. Den Küstenländern Bremen, Hamburg und Niedersachsen ist zu danken, dass sie dem Negativbeispiel des Bundes und des Landes Schleswig-Holstein nicht gefolgt sind, sondern an der kostenlosen Entsorgung festhielten.

Aber auch Hamburg änderte 1994 seine Umweltpolitik in Sachen Nordseeschutz. Seit dem 17.7.94 werden maximal DM 1.600.- je Schiffsentsor-

gung bereitgestellt. Daraufhin gingen die Entsorgungsmengen in diesem großen, traditionsreichen deutschen Hafen um 42 Prozent zurück.

Mit dem plötzlichen und unerwarteten Ausstieg des Bundeslandes Bremen seit Beginn dieses Jahres 1996 befürchtet nun die SDN, dass Hamburg und Niedersachsen politisch kaum in der Lage sein werden, unter diesen Rahmenbedingungen ihre Finanzierung der Entsorgung künftig aufrechtzuerhalten. Seitens Niedersachsen hat es zwar die ersten Überlegungen in diese Richtung im Umweltministerium im Januar gegeben, die Niedersächsische Staatskanzlei hat der SDN aber mitgeteilt, dass Niedersachsen auf der nächsten Umweltministerkonferenz Norddeutschland einen Antrag zur Beibehaltung der kostenlosen Ölentsorgung einbringen wird. Auch Umweltministerin Griefahn hat in einer Pressemitteilung deutlich und kämpferisch die Beibehaltung gefordert und teilt die Auffassung der SDN.

Dieser kurze und nicht vollständige Rückblick soll verdeutlichen, wie politisch Bund und Länder auf allen Nordsee(schutz)konferenzen zwar den Schutz als ihr großes Ziel erklären, jedoch national völlig entgegengesetzt handeln, sobald auch nur die ersten finanziellen Schwierigkeiten auftauchen. Da wird als erstes der Umweltschutz gekippt. Denn wie haben sie alle gemeinsam noch 1991 im Abschlussbericht über das Demonstrationsvorhaben zur kostenlosen Schiffsentsorgung nach MARPOL, Seite 21, schriftlich bekundet:

“Vor der Rückkehr zu einer privatwirtschaftlich geregelten Schiffsentsorgung, bei der sämtliche oder Teilkosten direkt bei der Entsorgung durch den Schiffsbetreiber zu entrichten sind, wird eindringlich gewarnt, weil da erneut ein ökonomischer Anreiz zur Verschmut-

zung der Meeresumwelt durch ölhaltige Rückstände aus dem Schiffsbetrieb gegeben wird.“
“Für die unmittelbare Nachfolge wird die Einführung eines Entsorgungsbeitrages, der als ergänzender Teil zur Hafengebühr erhoben wird, empfohlen - bei Aufrechterhaltung der bisherigen Entsorgungspraxis, Übernahme der ölhaltigen Rückstände aus den Seeschiffen, **ohne dass die Schiffsleitung bei normaler, ungehinderter Entsorgung mit den Kosten konfrontiert wird.**“

“Eine weitere Vernachlässigung des Umweltschutzes zugunsten von Wirtschaftsinteressen läßt sich bei der Schiffsentsorgung in den deutschen Häfen kurzfristig nur vermeiden, wenn die Kosten für die Schiffsentsorgung als ergänzende Entsorgungsbeträge zu den Hafengebühren erhoben werden.“

Fortsetzung nötig

Die SDN war und ist der Auffassung, und das hat sie auch den Verantwortlichen bei Bund und Ländern verdeutlicht, dass das Demonstrationsvorhaben in modifizierter Form fortgeführt werden muss. Sicherlich ist die Anwendung des Verursacherprinzips im Grundsatz richtig und sollte auch langfristiges Ziel einer ökologisch ausgerichteten Gesellschaft sein. Der Weg dahin ist leider nur durch Übergangsregelungen zu erreichen, wenn der Gedanke des Umweltschutzes keinen Schaden nehmen soll. Die SDN erkennt diese Problematik insbesondere in dem Zielkonflikt zwischen der konventionellen Landwirtschaft und dem Naturschutz, wo das Verursacherprinzip auch nicht sofort anwendbar ist, ohne die bäuerlichen Betriebe in ihrer Existenz zu gefährden. Selbst in der kürzlichen Novellierung des Bundesnaturschutzgesetzes hat Umweltministerin

Angela Merkel diese Klarstellung offengelassen.

Die Signale des Bundes, Schleswig-Holsteins und nun auch von Bremen sind daher eindeutig falsch. Seit 1991 stiegen die beim Zentralen Meldekopf (ZMK) in Cuxhaven registrierten Meldungen über Gewässerverunreinigungen wieder an. Eine Zunahme der Verölung der südlichen Nordsee wird auch durch die Häufung von toten Seevögeln im Spülsaum des betroffenen Gebietes belegt (Seevögel, Zeitschrift Verein Jordsand, Band 16, Heft 4). Damit wird deutlich, dass die bisherigen uneinheitlich angewandten Kriterien für die Ölentsorgung nicht ausreichen und weitergehendes Handeln gefordert ist.

Inzwischen hat die SDN nicht nur die zuständigen Bundesminister, Bundestagsfraktionen und Ministerpräsidenten/in der Küstenländer angeschrieben, sondern auch alle Kreispräsidenten und Landräte an der deutschen Nordseeküste. Sie wurden gebeten, dieses Thema in den Kreistagen zu diskutieren und Resolutionen an die Landesregierungen zu verfassen, um die Forderungen der SDN für mehr Nordseeschutz zu untermauern. Die SDN befürchtet neben ökologischen Schäden auch indirekte Auswirkungen auf die sensiblen Wirtschaftszweige Fremdenverkehr und Fischerei.

Sie fordert neben einer Mischfinanzierung zwischen Bund, Ländern und Seeschiffen, eingearbeitet in die Hafengebühr, eine einheitliche EU-Regelung zur Verhinderung von Wettbewerbsverzerrungen in den europäischen Häfen. Diese Forderungen sind den zuständigen Verwaltungen, wie am historischen Ablauf erkennbar, seit Jahren bekannt, zur Umsetzung ist allerdings trotz ständiger Arbeitstreffen der Ländervertreter nichts geschehen.

Bevor man sich auf die Ausrede Verursacherprinzip zurückzieht, müssen nach Meinung der Fachleute zunächst die Rahmenbedingung geschaffen werden. Dazu gehören, wie übrigens

bei der Müllentsorgung auf dem Festland klar geregelt, neben der Schaffung der Infrastruktur auch die rechtlichen Voraussetzungen. Dieses ist in Form einer Abfallabgabe bei den zuständigen Trägern der Abfallentsorgung klar geregelt. Alle Haushalte und Gewerbebetriebe haben einen Anspruch auf Entsorgung und zahlen dafür eine Gebühr. Dieses bestätigt auch das neue "Flensburger Müllurteil". Und ein Schiff ist auch nichts anderes als ein schwimmender Gewerbebetrieb. Von daher müßten nur die Hafensatzungen entsprechend geändert werden, die Entsorgung wäre dann eine Pflichtaufgabe der Häfen und die Kapitäne müssen sie dann in Anspruch nehmen. Wer heute glaubt, dass ein Kapitän im Hafen angesichts des großen Zeitdrucks mit dem Portemonnaie in der Hand herumläuft und fragt: "Wo kann ich hier meine Entsorgung bezahlen?", der kennt die Probleme der Seefahrt nicht!

Griefhahn will sich einsetzen

Bemerkenswert nun die Antwort der Landesregierungen. Die Niedersächsische Staatskanzlei und Umweltministerin Griefhahn teilen mit, dass sie sich auf der nächsten Umweltministerkonferenz Norddeutschland, UMK, dafür einsetzen wollen, "... es durch Beschlussvorlagen zur Fortsetzung der kostenfreien Seeschiffsentsorgung zur Sprache bringen". Auch der Präsident des Senats der Freien Hansestadt Bremen, Dr. Henning Scherf schreibt, "...dass sich Bremen...massiv für die Ölentsorgung stark macht".

Umweltminister Rainer Steenblock hat bereits bekundet, dass er eine harmonisierte Regelung der Schiffsentsorgung im gesamten Ostseegebiet begrüße und eine Signalwirkung für den Nordseeraum erhoffe. Die SDN frage sich allerdings, warum in Schleswig-Holstein nicht entsprechend gehandelt werde. Umweltsenator Vahrenholt gibt Schleswig-

Holstein die Schuld, obwohl er selbst klammheimlich die Bezuschussung der Entsorgung drastisch reduziert hat.

Die SDN hat nun die Landesregierungen aufgefordert, einheitliche Entsorgungsvoraussetzungen zunächst in allen Nord- und Ostseehäfen zu schaffen, um mittelfristig eine europäische Regelung zu erreichen.

Unterstützung hat nun die SDN mit ihrer Forderung von der Helsinki-Kommission erhalten. Die hatte auf ihrer Jahressitzung kürzlich empfohlen, die Schiffsentsorgung im gesamten Ostseeraum über die Hafengebühr zu finanzieren. Auch die SPD-Bundestagsfraktion hatte eine große Anfrage an die Bundesregierung in dieser Frage gerichtet.

Somit sind nun die Verantwortlichen bei Bund und Ländern gefordert, die ihnen schon lange bekannten Vorschläge in ihren Amtsstuben nicht verstauben zu lassen, sondern endlich in die Tat umzusetzen!

Nun hat am 28. August auch ein Bund/Länder-Arbeitskreis aus Umwelt- und Verkehrsressorts getagt, um ein deutsches Konzept zu entwickeln. Auf dieser Tagung wurde deutlich, dass in Wirklichkeit ein grundsätzlicher Dissens zwischen den Umwelt- und den Verkehrsressorts und den Reedern und Häfen besteht. Die unterschiedlichen Auffassungen waren so groß, dass es nicht gelang, eine gemeinsame Haltung festzulegen.

Das erscheint angesichts der öffentlichen Äußerungen der Landesregierungen der eigentliche Skandal zu sein. Jetzt wurde vereinbart, einen erneuten Arbeitskreis zu bilden, um Lösungsvorschläge zu erarbeiten. Bei dem vorgelegten Tempo und den bereits seit 1984 bekannten Vorschlägen sieht es wohl düster für die Nordsee aus. Wie soll dann erst der europäische Weg laufen?

Wann wird endlich gehandelt

Nach über 10 Jahren Diskussion und Einsatz von 40 Mio DM wäre es fatal, wenn der Nordseeschutz dorthin zurückversetzt wird, wo er schon mal war. Die letzten Ölverschmutzungen waren eine deutliche Warnung an die Verantwortlichen. Die Wirtschaftszweige Fischerei und Fremdenverkehr können sich derartige Vorkommnisse angesichts der enger werden Märkte nicht länger leisten!

Hans-H. von Wecheln
Husum