

## Antwort

### der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Valerie Wilms, Cornelia Behm, Hans-Josef Fell, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Drucksache 17/1892 –**

### Gefahren der Ölförderung in deutschen und europäischen Meeren

#### Vorbemerkung der Fragesteller

Das Unglück der Deepwater Horizon im Golf von Mexiko hat deutlich gemacht, mit welcher unverantwortlichen Methoden heute Öl gefördert wird, um den nach wie vor steigenden Bedarf zu decken. Die Ölförderung ist zu einer Hochrisikotechnologie geworden – vor allem in solchen empfindlichen Ökosystemen wie dem Meer. Auch in der Nordsee und den angrenzenden Meeren wird Öl gefördert. Eine Katastrophe wie im Golf von Mexiko kann nicht ausgeschlossen werden und die Folgen für Deutschland und Europa wären dramatisch: Die Einstellung der Fischerei, tödliche Gefahren für Meerespflanzen und Meerestiere (u. a. Robben, Wale und Delphine sowie Zug- und Brutvögel) und eine Ölpest im UNESCO-Welterbe Wattenmeer mit schwerwiegenden Folgen für den Tourismus.

Unbeschadet einer dringend notwendigen grundsätzlichen Strategie zur Abkehr unserer Wirtschaft von der Abhängigkeit vom Öl: Den Gefahren der Ölförderung in deutschen und europäischen Meeren muss jetzt schnell und entschieden vorgebeugt werden.

#### Förderung von Rohstoffen

1. An welchen Stellen wird in Nord- und Ostsee (einschließlich norwegische Rinne) Öl oder Gas jeweils in welchen Meerestiefen gefördert, und welche Fördermethoden werden hier angewandt (bitte Förderstellen und -methoden einzeln benennen)?

Insgesamt befinden sich in der Nordsee über 300 Erdöl- und Erdgasfelder in Produktion. Erdöl wird vorwiegend im Bereich der mittleren und nördlichen Nordsee in den Schelfgebieten Großbritanniens und Norwegens gefördert. Die Wassertiefen liegen im südlichen Bereich der mittleren Nordsee unter 100 Meter, in den nördlich anschließenden Gebieten zwischen 100 und 200 Meter. Eine Ausnahme bildet die Norwegische Rinne mit einer Förderung aus bis zu 380 Meter Wassertiefe. Hier befinden sich die Felder Troll, Fram Snorre, Visund

sowie weitere kleinere Felder. Erdgas wird neben dem Trollfeld vor allem in der südlichen Nordsee (Großbritannien, Niederlande, Dänemark) gefördert. Hier sind die Wassertiefen geringer als 50 Meter. Erdöl und Erdgas wird hier, soweit bekannt, im Regime der natürlichen Erschöpfung beziehungsweise durch Sekundärförderung mittels Wasserfluten gewonnen.

Im deutschen Bereich der Nordsee wird im schleswig-holsteinischen Küstenmeer auf der Bohr- und Förderinsel Mittelplate Öl (Wassertiefe bei Flut bis zu 2 Meter, bei Ebbe liegt die Insel überwiegend auf dem Trockenen) und im Bereich der ausschließlichen Wirtschaftszone (AWZ) auf der Doggerbank von der Gasförderplattform A6-A Gas gefördert (Wassertiefe 48 Meter).

In der Ostsee erfolgt eine Erdölförderung nördlich von Kap Rozewie auf dem polnischen Feld B3 bei etwa 80 Meter Wassertiefe und in russischen Gewässern vor Kaliningrad (Feld D6 bei einer Wassertiefe von etwa 30 Meter). Die Förderung erfolgt, soweit bekannt, im Regime der natürlichen Erschöpfung.

Im deutschen Bereich der Ostsee finden keine Aufsuchung und Gewinnung von Öl oder Gas statt.

2. a) Welche Lagerstätten mit welchen Kapazitäten an Erdöl, Erdgas oder anderen fossilen Rohstoffen unter dem Meeresboden der Nord- und Ostsee sowie der deutschen Ausschließlichen Wirtschaftszone (AWZ) sind derzeit bekannt?

Gegenwärtig gibt es in der Nordsee über 400 Erdöl- und Erdgaslagerstätten. Die Mehrzahl davon befindet sich auf dem britischen Schelf. Außer für Erdöl und Erdgas sind keine weiteren Lagerstätten fossiler Rohstoffe bekannt. Reserven und Förderung im Bereich der Nordsee werden für die Anrainerstaaten zu Ende 2008 wie folgt angegeben:

Land	Erdöl (in Mio. t)		Erdgas (in Mrd. m <sup>3</sup> )	
	Reserven	Förderung	Reserven	Förderung
Dänemark	170	14,2	107	8,9
Deutschland	21	1,9	2	0,5
Großbritannien	650	64,2	610	75,3
Niederlande	8	1,8	183	25,2
Norwegen	674	109,0	1 405	99,3

In der Ostsee sind fünf Erdöl- und Erdgasfelder aus polnischen und russischen Gewässern bekannt mit geschätzten Reserven von rund 8 Mio. Tonnen Erdöl (Polen 3 Mio. Tonnen) und etwa 2 Mrd. m<sup>3</sup> Erdgas. Die Förderung erreichte 2008 etwa 1 Mio. Tonnen. Davon entfielen auf Polen 0,25 Mio. Tonnen.

- b) Finden derzeit weitere Suchen nach noch nicht bekannten Lagerstätten statt, und wenn ja, fördert die Bundesregierung diese?

Eine Exploration auf Erdöl und Erdgas findet derzeit in den Ländern Dänemark, Großbritannien, Niederlande und Norwegen statt. In den deutschen Hoheitsgewässern und der deutschen AWZ liegt die Genehmigung der Exploration fossiler Energien ausschließlich bei den zuständigen Landesbehörden. Eine Förderung der Bundesregierung hierfür gibt es nicht.

3. Wie lange werden bei gleichbleibender Fördergeschwindigkeit unter Zugrundelegung der derzeit genehmigten Förderungen in Nord- und Ostsee sowie der AWZ dort voraussichtlich noch Erdöl, Erdgas oder andere fossile Rohstoffe gefördert?

Unter Zugrundelegung gleichbleibender Förderung würden die derzeit in der Nordsee bekannten Reserven eine Produktion (in Jahren) wie folgt gewährleisten (statische Reichweite):

Land	Erdöl	Erdgas
Dänemark	12	12
Deutschland	11	4
Großbritannien	10	8
Niederlande	4	7
Norwegen	6	14

4. Gibt es derzeit Anträge zur Förderung fossiler Energien innerhalb der deutschen AWZ, und falls ja, welche Firmen wollen hier mit welchen Methoden, an welchen Stellen welche Energieträger fördern?

Die Genehmigung der Förderung fossiler Energien liegt in der ausschließlichen Kompetenz der zuständigen Landesbehörden. Hierzu kann seitens der Bundesregierung nicht Stellung genommen werden.

#### Genehmigung der Förderung

5. Nach welchem Verfahren und durch wen werden Förderlizenzen innerhalb und außerhalb der AWZ vergeben, und gibt es hierfür ein auf europäischer Ebene abgestimmtes Vorgehen?

Falls ja, welche Möglichkeiten hat Deutschland, um den Genehmigungsprozess außerhalb der deutschen AWZ zu beeinflussen?

Für Förderlizenzen innerhalb der deutschen Hoheitsgewässer und der AWZ wird auf die Antwort zu Frage 4 verwiesen. Im internationalen Kontext liegt die Vergabe von Förderlizenzen im Bereich der Hoheitsgewässer bzw. der ausschließlichen Wirtschaftszone ausschließlich in der Zuständigkeit des jeweiligen Staates.

6. Erwägt die Bundesregierung in Deutschland, die weitere Genehmigung des Abbaus von Erdöl und Erdgas aus Lagerstätten unter dem Meer zu untersagen, und wenn nein, warum nicht?

Auf Antwort zu Frage 4 wird verwiesen.

#### Gefahren der Förderung

7. Kann die Bundesregierung ein Unglück mit aus dem Meeresgrund austretendem Öl an Förderstellen in Nord- und Ostsee ausschließen, oder für wie wahrscheinlich hält sie es, dass sich auch in Nord- und Ostsee schwere Ölkatastrophen ereignen?

Worauf gründet diese Einschätzung der Bundesregierung?

Die Bundesregierung kann nach den ihr vorliegenden Informationen für die Mittelplate ein Unglück mit aus dem Meeresgrund austretendem Öl ausschließen.

Bei der Mittelplate handelt es sich um eine künstliche Insel mit einer flüssigkeitsdichten Wannenkonstruktion aus Beton und einem hermetisch abgeriegelten Hafen (auf dem Wattboden gegründet und durch eine bis zu 11 Meter hohe Stahlspundwand zum offenen Meer gesichert). Es wird mangels ausreichenden Drucks mithilfe von Tauchkreislumpen gefördert. Automatische Schließventile befinden sich in 90 Meter Tiefe unter dem Meeresboden. Offen zugängliche Ventile befinden sich im Bohrkeller. Die Mittelplate wird zudem nach dem Prinzip der Nulleinleitung betrieben, d. h. Produktionswasser wird an Land behandelt und rückverpresst; Bohrspülung und Bohrklein werden an Land entsorgt.

Für den Zuständigkeitsbereich anderer Staaten liegen der Bundesregierung keine Erkenntnisse vor.

8. Welche erprobten und anwendungsbereiten Sicherheitsvorkehrungen gibt es, um das unkontrollierte Austreten von Öl am Meeresgrund von vorneherein zu unterbinden?

Die Expertise zu erprobten und anwendungsbereiten Sicherheitsvorkehrungen liegt ausschließlich bei den zuständigen Landesbehörden.

9. Welche Sicherheitseinrichtungen sind in Europa für die Off-Shore-Förderung vorgeschrieben?  
Wie funktionieren diese?  
Wie und durch wen wird die Funktionstüchtigkeit kontrolliert?

Auf die Antwort zu Frage 8 wird verwiesen.

10. Welche meldepflichtigen Ölunfälle in deutschen Meeresgebieten gab es in den letzten zehn Jahren (bitte aufschlüsseln nach Meeresgebiet, Umfang und Ursache)?

Für den Bereich der Erdölexploration und -produktion in deutschen Meeresgebieten sind keine meldepflichtigen Ölunfälle bekannt.

Im Bereich der Gasförderplattform A6-A wurden beim Benthosmonitoring im Jahre 2000 erhöhte Kohlenwasserstoffkonzentrationen an einigen Probenahmestellen festgestellt. Weiterführende Untersuchungen ergaben, dass es sich dabei um ölbasierte Bohrspülung handelte. Wie die ölbasierte Bohrspülung ins Meer gelangt ist, ließ sich nicht eindeutig ermitteln. Bei allen weiteren in den Folgejahren durchgeführten Monitoringprogrammen wurden keine Unregelmäßigkeiten festgestellt.

11. Wird von den in der deutschen AWZ und von in Anrainerstaaten fördernden Unternehmen Kohlenstoffdioxid (CO<sub>2</sub>) im Rahmen des sogenannten Enhanced Oil Recovery-Verfahrens in die Lagerstätten von Erdöl und Erdgas eingebracht, um die Ausbeute der Felder zu steigern bzw. sind hierfür Anträge gestellt?  
Wenn ja, um welche Unternehmen handelt es sich dabei?

In der deutschen AWZ wird das Verfahren nicht eingesetzt. Für den Bereich der übrigen Anrainerstaaten liegen der Bundesregierung keine Erkenntnisse vor.

12. Wie bewertet die Bundesregierung die Risiken dieses Verfahrens für unkontrolliert austretendes Öl im Fall einer Havarie?

Welche konkreten Erfahrungen und Untersuchungen gibt es hierüber?

Auf die Antwort zu den Fragen 8 und 11 wird verwiesen.

13. Welche Informationen hat die Bundesregierung über den Ausfall eines Sicherheitsventils auf der norwegischen Bohrinself Gullfaks C, welche Kontakte mit welchen Ergebnissen gab es diesbezüglich zur norwegischen Administration bzw. zur Firma Statoil?

Hierzu hat die Bundesregierung weder Erkenntnisse noch Kontakte.

14. Wie viele mit der Gullfaks C vergleichbare Bohrinselfn gibt es in der Nordsee und den angrenzenden Meeren?

In der deutschen Nordsee gibt es keine mit der Gullfaks C vergleichbaren Bohrinselfn; darüber hinaus hat die Bundesregierung hierzu keine Erkenntnisse.

15. Welche Informationen hat die Bundesregierung bezüglich der Stilllegung des Ölfeldes Brent in der Nordsee, wie soll die Demontage der Bohrinstallationen erfolgen, und wie wird bei der Demontage einer Verschmutzung des Meeres vorgebeugt?

Hierzu liegen der Bundesregierung keine Informationen vor.

#### Notfallpläne

16. Welche deutschen und europäischen Notfallpläne existieren für den Fall einer Ölkatastrophe in deutschen und europäischen Meeresgebieten?

Mit welchen Institutionen würde innerhalb der EU und über deren Grenzen hinweg kooperiert, wenn eine Ölkatastrophe im deutschen Zuständigkeitsbereich stattfände?

Völkerrechtliche Grundlage der Vorsorge, Bekämpfung und Zusammenarbeit auf dem Gebiet der Ölverschmutzung ist das Internationale Übereinkommen über Vorsorge, Bekämpfung und Zusammenarbeit auf dem Gebiet der Ölverschmutzung (OPRC-Übereinkommen) von 1990 (derzeit 101 Vertragsstaaten).

Die europäische Zusammenarbeit ist darauf aufbauend durch ein Netz von Regionalübereinkommen geregelt. Im Bereich der Nordsee ist dies das Bonn-Übereinkommen, im Bereich der Ostsee das Helsinki-Übereinkommen. Zusätzlich hat Deutschland bi- und trilaterale Vereinbarungen (d. h. Alarm- und Einsatzpläne) mit seinen Nachbarstaaten für den Nord- und Ostseeraum unterzeichnet. Für die Nordsee gibt es den „DANGER“- und „NETHGER“-Plan. Für die Ostsee gibt es den „SWEDENGER“-Plan und eine Vereinbarung zwischen Polen und Deutschland für die Pommersche Bucht.

Neben den Regionalübereinkommen besteht die Möglichkeit einer Kooperation mit der Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs (EMSA), die eine Flotte von Ölbekämpfungsschiffen unter Vertrag hat, sowie bei Bedarf mit allen Vertragsstaaten des OPRC-Übereinkommens. Die Zusammenarbeit der verschiedenen Organisationen wird in rund 160 Übungen pro Jahr immer wieder trainiert.

17. Welche Materialien (ölabsaugende Schiffe, schwimmende Barrieren usw.) stehen an welchen Orten zur Verfügung, um die Folgen einer Ölpest – sei es durch Tankerunglücke oder unkontrollierte austretendes Öl – an Nord- und Ostsee einzudämmen?

Bund und Länder halten unter anderem 23 Schiffe verschiedenen Typs zur Ölbekämpfung (8 Bund, 15 Küstenländer), zwei Flugzeuge und Ölbekämpfungsgerät verteilt auf neun Depots entlang der deutschen Küste bereit. Zu den technischen Vorsorgemaßnahmen gehören zahlreiche mobile Einsatzgeräte, wie z. B. Leichterungssysteme, Ölsperren, Ölabschöpfgeräte (Skimmer), Separatoren und in Containern verpacktes Arbeits- und Schutzmaterial, die im Straßen- und/oder Lufttransport zum möglichen Einsatzort verbracht werden können. Ergänzend wurden mit unterschiedlichen Stellen (z. B. Deutsche Marine, Technisches Hilfswerk, Feuerwehren, Bergungsreedereien und Mineralölunternehmen) Kooperationsvereinbarungen geschlossen, um alle geeigneten Kräfte bei der Bekämpfung großer Meeresverschmutzungen verfügbar zu machen.

18. Welche Notfallpläne gibt es, und wer ist in Deutschland und den anderen Anrainerstaaten für deren ständige Aktualisierung und Durchführung im Katastrophenfall verantwortlich?

Zum ersten Teil der Frage wird auf die Antwort zu Frage 16 verwiesen. In Deutschland ist das Havariekommando für die ständige Aktualisierung und Durchführung der Notfallpläne für die Bekämpfung von Ölkatastrophen verantwortlich. Im Einsatzfall tritt innerhalb von weniger als 45 Minuten der so genannte Havariestab zusammen, der die Führung des Einsatzes übernimmt. Die Einsatzkräfte vor Ort werden unverzüglich alarmiert und die zuständigen Behörden der Nachbarländer informiert.

Das Havariekommando ist mit seinem Maritimen Lagezentrum für Deutschland der so genannte National Contact Point (Nationale Meldestelle bei Schadstoffunfällen) und hat regelmäßigen Kontakt mit den entsprechenden Meldestellen der internationalen Partner.

19. Wie viele einwandige Öltanker mit welchem Fassungsvermögen sind in deutschen und angrenzenden Meeren jährlich unterwegs, und welche Häfen werden außerhalb der EU angesteuert (bitte aufschlüsseln nach angesteuerten Häfen und Fassungsvermögen pro Jahr für die letzten zehn Jahre)?

Die Verordnung (EG) Nr. 1726/2003 zur beschleunigten Einführung von Doppelhüllen oder gleichwertigen Konstruktionsanforderungen für Einhüllen-Öltankschiffe hat die von der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation (IMO) beschlossenen Vorschriften zur „Ausphasung“ verschärft und verbietet das Anlaufen von Häfen innerhalb der EU durch Einhüllentanker, die Schweröle befördern, grundsätzlich. Die Verordnung (EG) Nr. 457/2007 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 417/2002 hat schließlich die Beförderung von Schwerölen in Einhüllentankern unter der Flagge eines Mitgliedstaates der EU unabhängig vom Fahrtgebiet verboten. Zudem wird innerhalb der EU kein Gebrauch von der Möglichkeit gemacht, nach den Bestimmungen der Anlage I des MARPOL-Übereinkommens in bestimmten Fällen Ausnahmen von der „Ausphasung“ bis 2015 zuzulassen. So gibt es keine Einhüllentanker unter deutscher Flagge mehr.

Einhüllentanker gelten als Hochrisiko-Schiffe; sie werden deshalb im Rahmen der Hafentaatkontrolle stets überprüft, wenn sie im Einzelfall einen EU-Hafen anlaufen.

Einhüllentankern, die im Einklang mit den internationalen Vorschriften noch nicht „ausgephast“ sind (was spätestens 2015 der Fall sein wird) und keinen EU-Hafen anlaufen, kann die Durchfahrt nicht verwehrt werden. Dies betrifft Schiffe, die russische Terminals anlaufen. Statistisches Material ist darüber nicht verfügbar.

20. Welche Haltung nimmt die Bundesregierung zu dem Vorschlag ein, zur Erhöhung der Sicherheit vor mögliche Ölunfällen eine Lotsenpflicht für Tanker bei der Durchquerung deutscher Seegebiete, insbesondere in der westlichen Ostsee, einzuführen, und wie begründet sie diese?

Die Bundesregierung verfolgt für das Befahren der deutschen Schifffahrtsstraßen ein präventives Sicherheitskonzept. Ein Element dieses Konzeptes besteht in der Festlegung einer Lotsenannahmepflicht. In den deutschen Seelotsrevieren besteht danach eine Lotsenannahmepflicht für alle Seeschiffe ab 90 Meter. Tankschiffe sind ungeachtet ihrer Abmessungen generell lotsenannahmepflichtig; das gilt auf den Seeschifffahrtsstraßen auch für Binnentankschiffe.

21. Wie und mit welchen Ergebnissen setzt sich die Bundesregierung auf europäischer Ebene dafür ein, eine Ölkatastrophe durch die Havarie einer Fördereinrichtung zu vermeiden, und welche Strategie verfolgt die Bundesregierung diesbezüglich gegenüber der Öl- und Gasindustrie?

Zunächst wird auf die Antwort zu Frage 16 verwiesen. Aktuell begrüßt die Bundesregierung die Initiative der Europäischen Kommission, den maßgeblichen EU-Rechtsrahmen einer Überprüfung zu unterziehen und zusammen mit der Industrie vorsorglich mögliche Probleme der Öl- und Gasgewinnung zu erfassen.

#### Schadensersatz im Katastrophenfall

22. Für welche Schäden wird gehaftet (bitte detailliert untergliedern):
- Tötung oder Verletzung eines Menschen,
  - Verlust von oder Schaden an Vermögenswerten,
  - Schaden aus wirtschaftlichem Verlust,
  - Kosten von Maßnahmen zur Wiederherstellung geschädigter Umwelt,
  - Einkommensverlust aus einem unmittelbaren wirtschaftlichen Interesse an der Nutzung oder dem Genuss der Umwelt, der infolge der Umweltschädigung eingetreten ist, sowie
  - Kosten von Vorsorgemaßnahmen und anderer Verlust oder Schaden infolge von Vorsorgemaßnahmen?
23. Wer haftet aufgrund welcher nationalen und internationalen Rechtsgrundlagen im Falle eines Öl-Förderungslücks in der Nordsee oder einem angrenzenden Meer?

Die Fragen 22 und 23 werden gemeinsam beantwortet.

Das Übereinkommen vom 27. November 1992 über die zivilrechtliche Haftung für Ölverschmutzungsschäden (Haftungsübereinkommen von 1992, BGBl. 1996 II S. 670), das Übereinkommen vom 27. November 1992 über die Errichtung eines Internationalen Fonds zur Entschädigung für Ölverschmutzungsschäden (Fondsübereinkommen von 1992, BGBl. 1996 II S. 685) und das Zusatzfondsübereinkommen von 2003 (BGBl. 2004 II S. 1290) gelten nicht für durch fest installierte Ölbohrplattformen verursachte Schäden.

Die Rohölförderung wird jedoch nicht nur durch fest installierte Ölbohrplattformen vorgenommen, sondern auch durch Rohölverarbeitungsschiffe (FPSO – „Floating Production Storage Offloading“), durch Halbtaucherbohrinseln, die auf Pontons schwimmen (Semi-submersible drilling rigs; bei der Deepwater Horizon handelte es sich um eine solche Einrichtung) und durch schwimmende nachgiebige Plattformen, die mit Stahltrossen oder Ankern befestigt werden (TLP – Tension leg platform; SPAR Plattform).

Während die Rohölverarbeitungsschiffe den für Seeschiffe geltenden seerechtlichen Regelungen unterworfen sein dürften und damit auch dem Haftungsregime des Haftungsübereinkommens von 1992, erscheint es zweifelhaft, dies auch für die o. g. beweglichen Bohrinseln und Plattformen anzunehmen. Sofern sie nicht auch zur Fortbewegung bestimmt sind, dürfte ihnen die Schiffseigenschaft fehlen (vgl. Rabe, Seehandelsrecht, 4. Aufl. 2000, Einf. Rn. 9).

Nach deutschem Recht können im Falle von Schäden, die durch ein Ölförderungsunglück verursacht werden, deliktische Schadensersatzansprüche nach §§ 823 ff. des Bürgerlichen Gesetzbuches (BGB) gegen den Schädiger bestehen, sofern dieser vorsätzlich oder fahrlässig (pflichtwidrig) gehandelt hat. Ersatzfähig sind Körper-, Gesundheits- und Eigentumsverletzungen sowie etwaige Folgeschäden. Diese Folgeschäden können auch wirtschaftlicher Art sein und beispielsweise Gewinnausfälle umfassen. Daneben kommt auch eine Gefährdungshaftung nach § 89 des Wasserhaushaltsgesetzes (WHG) in Betracht. Nach § 89 Absatz 1 WHG ist zum Schadensersatz verpflichtet, wer die Beschaffenheit eines Gewässers durch Einbringen oder Einleiten verändert. Gelangen aus einer Anlage Stoffe in ein Gewässer, ohne in dieses eingebracht oder eingeleitet zu sein, und wird dadurch die Wasserbeschaffenheit nachteilig verändert, so ist der Betreiber der Anlage zum Ersatz des daraus einem anderen entstehenden Schadens verpflichtet. Diese Haftung umfasst auch reine Vermögensschäden. Weiterhin ist anerkannt, dass der Betroffene den Eintritt des Schadens nicht abzuwarten braucht. Ergreift er Maßnahmen, um einen bevorstehenden Schaden zu verhindern oder wenigstens gering zu halten, so erhält er auch diese Kosten über § 89 WHG ersetzt.

Für Schäden, die insbesondere durch die Wirkung von Gasen, Dämpfen oder Flüssigkeiten entstehen, sieht das Weiteren das Haftpflichtgesetz (HaftPflG) für den Inhaber der Anlage ebenfalls eine verschuldensunabhängige Haftung (Gefährdungshaftung) vor (§ 2 Absatz 1 Satz 1 HaftPflG), soweit die schädigenden Wirkungen von einer Rohrleitungsanlage oder einer Anlage zur Abgabe der bezeichneten Stoffe ausgehen. Anwendbar sein können auch die Haftungsvorschriften in §§ 114 ff. des Bundesberggesetzes (BBergG), die eine verschuldensunabhängige Haftung des Unternehmers sowie des Bergbauberechtigten vorsehen. Darüber hinaus kann auch eine öffentlich-rechtliche Störerverantwortung nach dem Umweltschadengesetz (USchadG) bestehen, das jedoch keine Anwendung findet, wenn der Anwendungsbereich des Haftungsübereinkommens von 1992 bzw. des Fondsübereinkommens von 1992 eröffnet ist. Wird durch ein Ölförderungsunglück ein Umweltschaden verursacht, so ist der für die Schädigung Verantwortliche zur rechtzeitigen Information (§ 4 USchadG), Gefahrenabwehr (§ 5 USchadG) und zur Sanierung (§ 5 USchadG) verpflichtet und hat gemäß § 9 USchadG die Kosten der Vermeidungs- und Sanierungsmaßnahmen zu tragen. Dies umfasst auch Kosten zur Wiederherstellung geschädigter Umwelt.

24. In welcher Höhe und in welcher Reihenfolge wird gegenüber Geschädigten, wie z. B. Krabbenfishern, Touristikunternehmen oder Anrainergemeinden, gehaftet?

Das Haftungsübereinkommen von 1992 dürfte – wie ausgeführt – keine Anwendung finden.



Im innerstaatlichen Recht ist eine Haftungsobergrenze lediglich für die Gefährdungshaftung nach dem Haftpflichtgesetz sowie nach dem Bundesberggesetz vorgesehen. Hierbei ist die Haftung für den Fall der Tötung oder Verletzung eines Menschen für jede Person auf einen Kapitalbetrag von 600 000 Euro oder einen Rentenbetrag von jährlich 36 000 Euro begrenzt (§ 9 HaftPflG sowie § 117 Absatz 1 Nummer 1 BBergG). Für Sachschäden gilt im Rahmen des Haftpflichtgesetzes eine Haftungsbeschränkung auf 300 000 Euro (§ 10 HaftPflG); im Rahmen des Bundesberggesetzes wird im Falle einer Sachbeschädigung nur bis zur Höhe des gemeinen Wertes des beschädigten Sache haftet (§ 117 Absatz 1 Nummer 2 BBergG). Im Übrigen besteht weder eine Haftungsobergrenze, noch gibt es eine gesetzlich bestimmte Haftungsreihenfolge.

25. Gibt es eine Haftungshöchstgrenze für die ölfördernden Unternehmen, und wenn ja, wie hoch ist die Haftungshöchstgrenze für die Inhaber der Förderanlagen, und falls ja, wo liegt diese?

Beabsichtigt die Bundesregierung diese anzuheben, und wer übernimmt die Haftung oberhalb dieser Haftungshöchstgrenze?

Es wird auf die Antwort zu Frage 24 verwiesen.

26. Haben die Inhaber von Förderanlagen eine Deckungsvorsorge vorzuhalten, die gewährleistet, dass auch der maximal mögliche Schaden, über diese Deckungsvorsorge abgesichert wird?

Falls ja, wie hoch ist diese Deckungsvorsorge rechtlich angesetzt?

Eine Deckungsvorsorge ist gesetzlich nicht vorgesehen.

27. Wie und nach welcher Rechtsgrundlage werden Geschädigte auf deutschem Staatsgebiet für Schäden entschädigt, die durch Förderanlagen entstanden sind, die auf dem Hoheitsgebiet oder Außenwirtschaftszonen anderer Staaten gelegen sind?

Soweit sich die Geltendmachung zivilrechtlicher Schadensersatzansprüche nach keiner vorrangig anwendbaren staatsvertraglichen Regelung richtet (siehe hierzu die Antwort zu den Fragen 22 und 23), ergibt sich das anwendbare Recht für die Geltendmachung außervertraglicher Schadensersatzansprüche aus den Kollisionsnormen der Verordnung (EG) Nr. 864/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Juli 2007 über das auf außervertragliche Schuldverhältnisse anzuwendende Recht (ABl. L 199 vom 31.7.2007, S. 40 ff.; Rom-II-Verordnung). Haben die Beteiligten keinen Gebrauch von ihrer Befugnis gemacht, das anwendbare Recht zu wählen (siehe hierzu Artikel 14 Rom-II-Verordnung), richtet sich die Haftung aus Umweltschädigungen grundsätzlich nach dem Recht des Staates, in dem der Schaden eingetreten ist (Artikel 7 erster Halbsatz, Artikel 4 Absatz 1 Rom-II-Verordnung). Treten die Schädigungen durch Förderanlagen, die auf dem Hoheitsgebiet oder in der AWZ anderer Staaten liegen, auf deutschem Staatsgebiet ein, richtet sich die Haftung also in erster Linie nach deutschem Recht (Recht des „Schadensorts“).

Die Verordnung gibt dem Geschädigten für die Geltendmachung von Personen- und Sachschäden darüber hinaus alternativ wahlweise die Möglichkeit, seinen Anspruch auch auf das – ihm im Einzelfall möglicherweise günstigere – Recht desjenigen Staates zu stützen, in dem das schadensbegründende Ereignis eingetreten ist (sog. Handlungsort nach Artikel 7 zweiter Halbsatz Rom-II-Verordnung). Rührt die Schädigung von einer Förderanlage her, die in den Küstengewässern und damit im Hoheitsgebiet eines anderen Staates liegt, so kann der

Geschädigte seine Ansprüche alternativ wahlweise zum deutschen Recht auch auf das Recht dieses Staates stützen. Liegt die Förderanlage in der AWZ eines anderen Staates, so dürfte insoweit – vorbehaltlich einer Klärung durch den zuständigen Gerichtshof der Europäischen Union – der Handlungsort in der AWZ für die Frage des anwendbaren Rechts dem betreffenden AWZ-Küstenstaat zuzuordnen sein. Dessen Recht dürfte daher für den Geschädigten auch in diesen Fällen wählbar sein.

Wie der Geschädigte nach dem hiernach anwendbaren Recht entschädigt wird, ergibt sich aus der Antwort zu den Fragen 22 bis 24.



