

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Wolfgang Börnsen (Bönstrup), Dirk Fischer (Hamburg), Dr.-Ing. Dietmar Kansy, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der CDU/CSU
– Drucksache 14/4232 –**

Sicherheits- und Notfallkonzept für Nord- und Ostsee

Nach nunmehr gut zwei Jahren ist es notwendig Bilanz zu ziehen, welche Lehren tatsächlich aus dem Schiffsunglück des Frachters „Pallas“ gezogen wurden.

Am 25. Oktober 1998 geriet die „Pallas“ vor der dänischen Küste in Brand, ein Seemann starb. Die dänische Küstenwache lehnte es mangels Schlepperkapazitäten ab, die „Pallas“ nach Esbjerg zu bergen. In den nächsten Tagen driftete die „Pallas“ auf die deutsche Nordseeküste zu und havarierte vor Amrum. Erst 20 Tage nach dem Ausbruch des Brandes wurde mit den Löscharbeiten begonnen. Das austretende Öl führte zum Tod von ca. 12 000 Seevögeln und zur Beeinträchtigung des Meeres und der Küste.

Das Unglück der „Pallas“ machte vor allem deutlich, dass die Koordination und Kooperation zwischen den deutschen Bundes- und Landesbehörden, den Landesbehörden untereinander und zwischen deutschen und dänischen Behörden unzureichend ist.

Wie sieht es damit zwei Jahre später aus?

Die vom Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen eingesetzte unabhängige Expertenkommission „Havarie Pallas“ kam ihrer Arbeit nur zögerlich nach und legte ihren Bericht erst am 16. Februar 2000 nach mehrmaliger Terminverschiebung vor, was nicht der Kommission anzulasten ist. In der Zwischenzeit gab es weitere schwere Pannen bei der Koordinierung von Hilfen in Havariefällen: So wurde dem norwegischen Frachter „MS Mercator“ von den schleswig-holsteinischen Behörden ein Liegeplatz in Brunsbüttel verweigert, als in dessen Laderaum am 5. November 1999 Feuer ausbrach, obwohl die Feuerwehr Brunsbüttel bereits zur Brandbekämpfung an Bord gegangen war. Wegen der Weigerung musste der brennende Frachter erst nach Hamburg geschleppt werden.

Am 21. Juli 2000 legte die Bundesregierung den Entwurf eines Seeschiffahrts-Anpassungs-Gesetzes vor. Wer von diesem Gesetz eine Modernisierung

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen vom 9. November 2000 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

bei der Havarievermeidung und des Havarie-Managements erwartet hat, wurde enttäuscht. Statt dessen liegt der Schwerpunkt des Gesetzentwurfs darin, die Untersuchung von Seeunfällen aus der öffentlichen Beobachtung zu nehmen: 26 Seiten beinhalten Änderungen des Seeschiffahrts-Untersuchungs-Gesetzes und nur 12 Seiten widmen sich der umfangreichen und vielschichtigen übrigen Problematik. Aber auch diese 12 Seiten beinhalten schwerpunktmäßig lediglich die fachliche Befähigung der Seeleute.

Dies lässt den Schluss zu, die Bundesregierung hält die Organisations- und Informationsstrukturen sowie die personelle und technische Ausstattung zur Vermeidung und zum Management von Havarien auf See für völlig ausreichend.

Damit missachtet sie den Bericht der Unabhängigen Expertenkommission „Havarie Pallas“ vom 16. Februar 2000, auf den sich die Bundesregierung in der Begründung zum Entwurf des Seeschiffahrts-Anpassungs-Gesetzes sogar selbst bezieht. Von den 30 darin unterbreiteten Empfehlungen werden gerade einmal zwei Empfehlungen (Nr. 17 und 24) aufgegriffen. Gegen Empfehlung Nr. 13 wird sogar klar verstoßen. Darin wurde eine wirkungsvolle Unterrichtung der Öffentlichkeit empfohlen. Aber gerade diese wird durch die Errichtung eines geschlossenen Behördensystems für die Untersuchung von Seeunfällen ausgeschlossen. Im derzeitigen Ablauf werden externe ehrenamtliche Beisitzer mit entsprechendem Sachverstand in die Untersuchungen eingebunden.

Die neu zu schaffende Behörde soll alle Untersuchungen zentral von Hamburg aus durchführen. Damit wird die umfassende Vor-Ort-Präsenz, wie sie die dezentralen Seeämter und Wasserschutzpolizeien gewährleisten, eingeschränkt.

Auch der Beschluss des Deutschen Bundestages vom 17. Februar 2000, mit dem entsprechend der Beschlussempfehlung auf Bundestagsdrucksache 14/843 der Antrag auf Bundestagsdrucksache 14/281 angenommen wurde, wird in dem Gesetzesentwurf unberücksichtigt gelassen. Darin forderte der Deutsche Bundestag die Bundesregierung u. a. zu Maßnahmen der Havarievermeidung auf.

Dies alles lässt den Schluss zu, dass die Bundesregierung bei einem Versagen in ihrer eigenen Zuständigkeit und denen der Küstenländer die Kontrolle über die an die Öffentlichkeit gelangenden Informationen behalten und die wahren Ursachen einer Havarie verschleiern will.

Dass die Bundesregierung lediglich Aktionismus für die Öffentlichkeit vortäuscht, wird auch aus dem Haushaltsentwurf für das Jahr 2001 erkennbar. So sollen bei der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung gegenüber dem Jahr 1999 für die Aus- und Fortbildung 1,235 Mio. DM, für Sachverständige (u. a. für die technische und wirtschaftliche Untersuchung, die der Erarbeitung von Grundlagen für Vorsorge- und Bekämpfungsmaßnahmen dient) 1,881 Mio. DM sowie für die Unterhaltung und den Betrieb des Kommunikationsnetzes 0,942 Mio. DM eingespart werden.

Wie kurz hier gedacht wird, zeigt die Tatsache, dass allein für die Schadensbeseitigung der „Pallas“-Havarie 30 Mio. DM an Folgekosten entstanden sind.

Vorbemerkung

In dem am 16. Februar 2000 vorgelegten Bericht der unabhängigen Expertenkommission „Havarie Pallas“ wird ein erhebliches Optimierungspotenzial zur Fortentwicklung der maritimen Notfallvorsorge sowohl im Bereich des Bundes und der Küstenländer als auch im internationalen Bereich identifiziert und hierzu 30 konkrete Empfehlungen ausgesprochen. Wegen der Komplexität der gesamten Materie hat die Bundesregierung am 15. März 2000 den Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMVBW) beauftragt, zur Bewertung und Umsetzung der Empfehlungen der Expertenkommission eine Pro-

jektorganisation unter Beteiligung der zuständigen Ressorts einzurichten und die Küstenländer zu beteiligen. In Abstimmung mit den beteiligten Ressorts, den nachgeordneten Bereichen des BMVBW, der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger und den Küstenländern wurde eine Struktur für die interministerielle Projektorganisation „Maritime Notfallvorsorge“ entwickelt. Die umfassenden und sich in unterschiedlichen Entwicklungsstadien befindlichen Empfehlungen der Expertenkommission wurden dabei in acht Teilprojekte

- Notschleppkapazität,
- Sicherheit des Schiffsbetriebs,
- Vereinbarungen mit den Nachbarstaaten,
- Seeunfalluntersuchung und Flaggenstaataufgaben,
- Struktur („Havariekommando“, „Seewache“),
- Haftung und Versicherung,
- Umwelt,
- Technik, Meldewesen, Ausbildung

eingeteilt.

Nach der vorgesehenen Zeitplanung soll die konzeptionelle Phase in allen Teilprojekten im Jahr 2001 abgeschlossen sein. Ein erster Sachstandsbericht wurde der Bundesregierung bereits zum 1. November 2000 erstattet.

Die Bundesregierung hat damit tatkräftig Maßnahmen eingeleitet, um das von ihrer Vorgängerin übernommene Sicherheits- und Notfallkonzept für Nord und Ostsee umfassend auf den Prüfstand zu stellen und, wo erforderlich, zu verbessern. Die in der Vorbemerkung zur Kleinen Anfrage enthaltenen Vorwürfe der „Mißachtung des Berichts der unabhängigen Expertenkommission“, der „Vortäuschung von Aktionismus“ oder der „Nichtberücksichtigung des Beschlusses des Deutschen Bundestages vom 17. Februar 2000“ werden daher zurückgewiesen.

Darüber hinaus gehen auch die in der Vorbemerkung zur Kleinen Anfrage enthaltenen Vorwürfe gegen das geplante zweite Seeschiffahrtsänderungsgesetz fehl. Der vom BMVBW am 21. Juli 2000 zur weiteren Abstimmung versandte Referentenentwurf hat in erster Linie die fristgebundene Umsetzung von Richtlinien der Europäischen Union zum Inhalt (insbesondere die Richtlinie 1999/35/EG über ein System verbindlicher betrieblicher Sicherheitsüberprüfungen in bestimmten Linienverkehren). Im Hinblick auf die Reform der Seeunfalluntersuchung soll das Untersuchungsverfahren einschließlich der Unterrichtung der Öffentlichkeit über Untersuchungsergebnisse nach dem Muster des 1998 in Kraft getretenen Flugunfall-Untersuchungsgesetzes ausgestaltet werden. Damit wird der Empfehlung Nr. 24 der Expertenkommission voll entsprochen und keinesfalls gegen Empfehlung Nr. 13 verstoßen.

Eine umfassende Optimierung des Sicherheits- und Notfallkonzeptes für Nord- und Ostsee auf der Grundlage der entsprechenden Empfehlungen der Expertenkommission erfolgt jedoch im Rahmen der von der Bundesregierung eingerichteten Projektorganisation.

1. Hat es seit dem „Pallas“-Unglück vor zwei Jahren Änderungen in den Sicherheits- und Notfallkonzepten für Nord- und Ostsee gegeben und wenn ja, welche?

Unabhängig von den Arbeiten der Expertenkommission wurden bereits seit Anfang 1999 aufgrund erster Analysen des Unfallhergangs der Havarie „Pallas“ kurzfristig umsetzbare Verbesserungen am bisherigen Notfallkonzept realisiert. Zu nennen sind hier insbesondere aus dem organisatorischen und technischen Bereich

- die Überarbeitung der bestehenden Alarmpläne,
- die Definition von Entscheidungskriterien für den Notschleppereinsatz,
- die Verlängerung der Charter des Notschleppers „Oceanic“, ergänzend dazu Vereinbarungen über die Bereitstellung von zusätzlichem Personal,
- das Aufstellen klarer Regeln zur Bestimmung der Vor-Ort-Einsatzleitung („On-Scene-Commander – OSC“),
- die Ausrüstung der Mehrzweckschiffe der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes „Mellum“ und „Neuwerk“ mit hochfesten Kunststoff-Schleppleinern und zusätzlichen Draggen für die Aufnahme ausgebrachter Anker,
- die Vereinbarung zwischen der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes und einem Privatunternehmen über die Bereitstellung von allwettertauglichen Hubschraubern für Personal- und Materialtransporte im Seenot-Einsatz,
- das Training von Hubschraubereinsätzen für Notfall-Personal und
- die am 1. Juli 2000 in Kraft getretene neue gemeinsame Dienstvorschrift Küstenwache, mit der die Zusammenarbeit der Bundesvollzugsbehörden auf See weiter gestrafft wurde.

Insgesamt wurden durch diese Maßnahmen in einem ersten Schritt Schwächen des bestehenden Notfallkonzepts gezielt beseitigt.

2. Welche Sicherheits- und Notfallkonzepte gibt es derzeit für die Nord- und Ostsee?

Welche Lücken sieht die Bundesregierung darin?

Wegen der existierenden Notfallkonzepte für Schiffsunfälle und die Bekämpfung von Meeresverschmutzungen wird auf den Bericht des BMVBW vom 8. März 1999 „Havarie des Frachters ‚Pallas‘ in der Nordsee“ an den Deutschen Bundestag verwiesen. Zur Beseitigung der bereits identifizierten Schwächen des bestehenden Notfallkonzepts wird auf die Antwort zu Frage 1 verwiesen.

3. Welche konkreten Maßnahmen werden in nächster Zukunft zur Verbesserung der Sicherheits- und Notfallkonzepte umgesetzt werden und bis zu welchem Zeitpunkt?

Umsetzungsreife Vorschläge zum gesamten Aufgabenspektrum der Projektorganisation werden im Laufe des nächsten Jahres erwartet. Sobald diese vorlie-

gen, wird darüber schnellstmöglich unter Einschluss der haushaltsmäßigen Konsequenzen entschieden.

4. Welche finanziellen Mittel werden für die Verbesserung der Sicherheits- und Notfallkonzepte bereitgestellt?

Die derzeitige Anmietung zusätzlicher Notschleppkapazität (derzeit „Oceanic“) erfordert Haushaltsmittel in Höhe von ca. 10 Mio. DM/Jahr.

Haushaltsmittel für Maßnahmen zur Bekämpfung von Meeresverschmutzungen werden auf der Grundlage des gemeinsamen Systemkonzepts des Bundes und der Küstenländer und des Entwurfs HU beantragt und je nach Projektstand und -ablauf im Rahmen der über die Haushaltsverhandlungen zur Verfügung gestellten Mittel verausgabt. Dem Bund standen Mittel für Beschaffungen wie folgt zur Verfügung:

1999 (Ist): 6 835 TDM; **2000**: 11 000 TDM; **2001** (veranschlagt): 14 300 TDM.

5. Durch welche konkreten Maßnahmen wurden die Punkte aus dem o. g. Beschluss des Deutschen Bundestages zur Optimierung des Sicherheits- und Notfallkonzepts für Nord- und Ostsee vom 17. Februar 2000 umgesetzt?

Die auf der Grundlage des Beschlusses der Bundesregierung vom 15. März 2000 eingerichtete interministerielle Projektorganisation „Maritime Notfallvorsorge“ wurde beauftragt, zur umfassenden Optimierung der maritimen Notfallvorsorge und des maritimen Notfallmanagements in den von der unabhängigen Expertenkommission als defizitär erkannten Bereichen ein ausgewogenes, tragfähig begründetes Realisierungskonzept zu erarbeiten.

6. Worin sieht die Bundesregierung die größten Gefahrenpotenziale beim Schiffsbetrieb auf Nord- und Ostsee?

Die größten Gefahrenpotenziale beim Schiffsbetrieb sind erfahrungsgemäß gegeben durch:

- Kollisionen
- Grundberührungen
- technische Probleme durch Ausfall von Antriebs- und Ruderanlagen
- Brände im Maschinenraum, in der Ladung und im Unterkunfts- und Hotelbereich sowie bei
- Fahrgastschiffen und Fischereifahrzeugen durch unzureichende Stabilität.

7. Was ist die Ursache dafür, dass die bei der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung angesiedelten Katastrophenstäbe für Nord- und Ostsee bisher bei keiner Havarie aktiviert worden sind?

Bei Seeunfällen sieht der Bund das schrittweise Einleiten stabsmäßig vorbereiteter Maßnahmen vor, die aufeinander aufbauen und mit denen jeweils auf höhere Anforderungen reagiert wird. Bei Ereignissen, die mit den Mitteln eines Wasser- und Schifffahrtsamtes allein nicht beherrschbar sind, wird das Unfallmanagement zentral durch die Katastrophenstäbe (Nord-/Ostsee) wahrgenommen. Diese Fälle sind äußerst selten; die Aussage, dass ein Katastrophenstab noch nie aktiviert worden sei, trifft jedoch nicht zu.

Der Katastrophenstab Nordsee wurde am 25. November 1983 bei dem Seeunfall „Ever Level“/„Itapage“ (schwere Kollision und Brand beider Schiffe auf der Elbe vor Brunsbüttel) eingesetzt. Der Unfall „Ostsee“ am 19. Juli 1989 (Verrutschen der Ladung und Ausströmen einer gefährlichen Chemikalie) in der Elbmündung wurde im Zusammenwirken mit den Ländern Niedersachsen und Schleswig-Holstein sowie mit Vertretern der chemischen Industrie erfolgreich bewältigt.

Der Katastrophenstab Ostsee musste bisher nicht einberufen werden.

8. Warum gibt es für den verkehrsbezogenen Feuerschutz auf der Ostsee keine Vereinbarung zwischen dem Bund und dem Land Mecklenburg-Vorpommern über die Nutzung der vorhandenen Feuerlöschschiffkapazitäten, wie sie mit den anderen Küstenländern üblich ist?

Das BMVBW hat großes Interesse, baldmöglichst auch mit dem Land Mecklenburg-Vorpommern eine formelle Vereinbarung nach dem Muster der mit anderen Küstenländern abgeschlossenen Vereinbarungen zu schließen. Zwischen dem BMVBW und dem Landesinnenministerium wurde vereinbart, die noch offenen Fragen in Kürze im Verhandlungswege zu klären. Unabhängig von den genannten Verhandlungen arbeitet auf Ortsebene die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes bereits mit den betroffenen Berufsfeuerwehren des Landes zusammen und werden gemeinsame Übungen abgehalten, um kein Sicherheitsdefizit entstehen zu lassen.

9. Durch welche konkreten Maßnahmen wurde die Kommunikation und Zusammenarbeit zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Königreich Dänemark verbessert, um Zuständigkeitsprobleme wie im Fall „Pallas“ zu verhindern?

Zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Königreich Dänemark bestehen Vereinbarungen über die Zusammenarbeit auf den Gebieten der Seenotrettung, der Luftüberwachung von Meeresverschmutzungen und der Bekämpfung von Meeresverschmutzungen, die sich grundsätzlich bewährt haben. Die Zusammenarbeit bei der Bekämpfung von Meeresverschmutzungen ist erneut im August 2000 im Rahmen einer deutsch-dänisch-niederländischen Übung vor Helgoland trainiert worden. Im Rahmen der Projektorganisation „Maritime Notfallvorsorge“ werden die bestehenden Vereinbarungen mit dem Ziel überprüft, die Kommunikation und die praktische Zusammenarbeit insbesondere im Vorfeld eines sich anbahnenden Ereignisses mit der Möglichkeit einer Meeresverschmutzung zu verbessern. Hierzu sind Vorgespräche mit den zuständigen dänischen Ministerien eingeleitet worden.

10. Wie schätzt die Bundesregierung die Möglichkeiten zur Verbesserung der Zusammenarbeit zwischen Deutschland und den übrigen Nachbarstaaten ein?

Welche Veränderungen wurden in den letzten zwei Jahren durchgeführt, wie haben sich diese in der Praxis ausgewirkt?

Die Bundesrepublik hat außer den in Frage 9 genannten Vereinbarungen mit **Dänemark** weitere Vereinbarungen mit den unmittelbaren Nachbarstaaten wie folgt abgeschlossen:

Niederlande: Seenotrettung, Luftüberwachung, Bekämpfung von Meeresverschmutzungen, Unterstützung bei Notschleppereinsätzen (letztgenannte Vereinbarung ist am 1. April 2000 in Kraft getreten und am 16. Oktober 2000 durch eine gemeinsame Einsatzrichtlinie der WSD Nordwest und des Küstenwachzentrums Ijmuiden ergänzt worden).

Schweden: Seenotrettung.

Polen: Arbeitsvereinbarung zwischen den Seenotrettungsdiensten Deutschlands und Polens.

Dabei ist zu berücksichtigen, dass im Rahmen des Bonn-Abkommens für das Nordseegebiet und im Rahmen des Helsinki-Übereinkommens für das Ostseegebiet die Zusammenarbeit bei der Vorsorge gegen und die Bekämpfung von Meeresverschmutzungen zwischen allen Nord- und Ostsee-Anrainern vereinbart ist. Zusätzlich strebt die Bundesregierung den Abschluss ergänzender bilateraler Vereinbarungen mit Polen und Schweden an. Die vorbereitenden Arbeiten hierzu laufen im Rahmen der Projektorganisation „Maritime Notfallvorsorge“.

Die vertraglich vereinbarte Zusammenarbeit zwischen Deutschland und den übrigen Nachbarstaaten auf dem Gebiet der maritimen Suche und Rettung unterliegt wegen der häufigen gemeinsamen Einsätze und der regelmäßigen Übungen von Suche und Rettung auf der Grundlage der von der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation (IMO) ständig fortgeschriebenen Standards einer fortlaufenden Anpassung an den neuesten Stand der Technik.

11. Welche Prioritätenreihenfolge strebt die Bundesregierung für die Notfallkonzeption bei der Rettung von Sachwerten, Ökosystemen und der Schadensvermeidung an?

Durch welche konkreten Maßnahmen wird diese Prioritätenfolge umgesetzt?

Die gesetzliche Aufgabenzuweisung an den Bund (Seeaufgabengesetz) umfasst die Abwehr von Gefahren für die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs sowie die Verhütung von der Seeschiffahrt ausgehender Gefahren (Schiffahrtspolizei) und schädlicher Umwelteinwirkungen. Grundsätzlich haben Maßnahmen zur Vermeidung von Schiffsunfällen (Schadensvermeidung) Priorität vor der Schadensbekämpfung und -begrenzung. Eine seeverkehrs-spezifische Prioritätenfestlegung gibt es jedoch nicht. Hier gilt die bei allen Verkehrsträgern übliche Reihenfolge der zu treffenden Notfallmaßnahmen, wobei das menschliche Leben absoluten Vorrang hat.

Hierdurch sind entsprechende Empfehlungen der unabhängigen Expertenkommission bereits zum größten Teil realisiert. Ob es darüber hinaus einer separaten Festlegung der genannten Prioritäten, z. B. im Rahmen eines vorrangigen

Entscheidungsrasters sowie einer Erweiterung um die Rangfolge „Rettung von Ökosystemen hat Vorrang vor der Rettung von Sachwerten“ bedarf, ist im Rahmen der Prüfaufträge der Projektorganisation „Maritime Notfallvorsorge“ zu erörtern.

12. Wie schätzt die Bundesregierung die Zusammenarbeit der auf See tätigen Dienste (BGS, Zoll, Fischereiaufsicht, WSV) ein?

Wird sich die Form der Zusammenarbeit in Zukunft verändern und wenn ja, wie?

Die Optimierung der Zusammenarbeit der auf See tätigen Dienste des Bundes und der Küstenländer bildet den Schwerpunkt der Empfehlungen der unabhängigen Expertenkommission. Im Zentrum steht dabei die Forderung nach Errichtung eines „Havariekommandos“, das heißt einer einheitlichen Einsatzstruktur, die im Havariefall eine einheitliche Einsatzleitung gewährleistet und dabei ein Durchgriffsrecht auf alle erforderlichen Einsatzkräfte des Bundes und der Küstenländer hat.

Zu dieser Forderung wurde im Rahmen der Projektorganisation „Maritime Notfallvorsorge“ ein konstruktiver Dialog zwischen allen beteiligten Stellen des Bundes und der Küstenländer eingeleitet und eine Verständigung über die anzustrebenden Ziele erreicht. Wegen der äußerst schwierigen Einzelprobleme sind hier allerdings noch eingehende weitere Erörterungen erforderlich. Gegebenenfalls erforderliche Änderungen der Organisationsstrukturen werden auf der Grundlage der Arbeiten der Projektorganisation erfolgen.

13. Was wurde nach dem „Pallas“-Unglück getan, um die notwendige Verstärkung der Besatzungen auf den Notfall- und Bergungsschiffen im Ernstfall kurzfristig sicherzustellen?

Die Schiffe „Mellum“ und „Neuwerk“ sind mit je drei Besatzungen besetzt, wobei sich eine Besatzung an Bord befindet und zwei Besatzungen frei haben. Im Ernstfall werden zur Verstärkung oder Ablösung der Besatzung kurzfristig Besatzungsmitglieder aus den Freitörns herangeführt. Darüber hinaus können auch Besatzungsmitglieder von anderen Schiffen (z. B. Tonnenleger) herangeführt werden.

Auf dem Schlepper „Oceanic“ sind durch vertragliche Bindung vier zusätzliche Besatzungsmitglieder an Bord genommen worden.

Das Nachführen von Spezialkräften für die Feuer- und Chemikalienbekämpfung ist gleichfalls sichergestellt (z. B. Feuerwehr Cuxhaven).

14. Innerhalb welcher Zeit sind die Besatzungen der einzelnen Schiffe im Ernstfall verfügbar und in welchem Umfang steht weiteres Personal zur Ablösung der Besatzungen zur Verfügung?

Die Schiffe „Mellum“ und „Neuwerk“ sowie „Scharhörn“ patrouillieren in der Deutschen Bucht bzw. in der Ostsee („Scharhörn“) rund um die Uhr. Sie sind daher ständig einsatzbereit.

Die Ablösung erfolgt aus den Freitörns. Ablösung und Nachführung der Besatzungen sind in den Einsatzhandbüchern dieser Schiffe geregelt. Die Nachführung von Ablösepersonal ist ständig und bedarfsgerecht gewährleistet. Sie ist allerdings – wenn sie auf See stattfindet – abhängig von der Wetterlage.

15. Sind die Schleppverbindungen auf den zur Notfallbekämpfung vorgesehenen Schiffen zwischenzeitlich dem neuesten Stand der Technik angepasst worden, um auch auf Schiffen ohne Besatzung und Stromversorgung, wie der „Pallas“, eine sichere Schleppverbindung herstellen zu können?

Wie sehen die Anpassungen konkret aus?

Ja. Die Schleppgeschirre sind auf den für Notschleppeinsätze vorgesehenen Schiffen „Mellum“ und „Neuwerk“ durch Beschaffung von je zwei hochfesten Dynema-Schlepplein (Bruchlast 280 t) einschl. Zubehör weiter optimiert worden. Für die Herstellung einer Schleppverbindung über den Anker eines Havaristen wurde außerdem ein Suchdragger beschafft (Gesamtkosten 319 TDM).

16. Welche konkreten Initiativen gibt es seitens der Bundesregierung auf europäischer und internationaler Ebene, um Schiffssicherheitsbelangen stärker Geltung zu verleihen?

Welche Erfolge wurden dabei bisher erzielt?

Vor dem Hintergrund der jüngsten Ölunfälle, haben sich die Verkehrsminister Deutschlands und Frankreichs im Februar dieses Jahres darauf verständigt, eine gemeinsame Initiative in der EU und der IMO zur Verbesserung der Sicherheit auf See zu ergreifen. Im Rahmen einer bilateralen Arbeitsgruppe zur Schiffssicherheit werden die jeweiligen Überlegungen abgestimmt und gemeinsam in der EU und der IMO vertreten.

Die EU-Kommission hat einen Entwurf von Maßnahmen zur Verbesserung der Schiffssicherheit übermittelt, der im Wesentlichen drei Elemente enthält:

- Weiterentwicklung der Hafenstaatkontrolle
- Verstärkung der Vorgaben für die Klassifikationsgesellschaften
- Initiative für ein frühzeitiges Ausmustern von Einhüllentankern.

Nach derzeitigem Sachstand sind diese Maßnahmen auf gutem Wege: Die Richtlinienänderungen zur Verbesserung der Hafenstaatkontrolle und die Verstärkung der Vorgaben für Klassifikationsgesellschaften sind von den Verkehrsministern angenommen und an das Europäische Parlament weitergeleitet worden.

Die IMO hat das Thema „Frühzeitiges Ausmustern von Einhüllentankern“ aufgegriffen. Auf der Ministerratstagung am 2. Oktober 2000 haben sich die EU-Mitgliedstaaten auf eine gemeinsame Initiative zur Ausmusterung von Einhüllentankern bei der IMO verständigt, das Thema ist bei der Sitzung des IMO-Umweltschutzausschusses (2. bis 6. Oktober 2000) erörtert worden. Nach derzeitigem Stand kann damit gerechnet werden, dass im April 2001 in der IMO ein Beschluss zur frühzeitigen Ausmusterung von Einhüllentankern gefasst werden wird.

Frankreich sieht das Thema „Schutz der maritimen Umwelt“ als einen Schwerpunkt seiner EU-Ratspräsidentschaft (2. Halbjahr 2000). Deutschland wird Frankreich bei dieser Zielsetzung unterstützen und die Themen in der deutsch-französischen Arbeitsgruppe beraten.

17. Wie soll eine wirkungsvolle und kontrollierbare Unterrichtung der Öffentlichkeit, besonders vor dem Hintergrund der geplanten Änderung des Seeschiffahrts-Untersuchungs-Gesetzes, im Falle von Unfällen auf See zukünftig sichergestellt werden?

Die Schaffung von Strukturen für eine wirkungsvolle Unterrichtung der Öffentlichkeit in besonderen Lagen und als Daueraufgabe erfolgt im Rahmen der Projektorganisation „Maritime Notfallvorsorge“.

Zur Frage der Umsetzung der Empfehlung Nr. 24 der unabhängigen Expertenkommission und der mit dem Referentenentwurf für ein zweites Seeschiffahrtsanpassungsgesetz beabsichtigten Reform der Seeunfall-Untersuchung wird auf die Vorbemerkung verwiesen. Der Referentenentwurf sieht außerdem vor, dass die Unterrichtung der Öffentlichkeit über Untersuchungsergebnisse nach dem Muster des vom Deutschen Bundestag 1998 einstimmig verabschiedeten Flugunfall-Untersuchungsgesetz geregelt werden wird.

18. Welche konkreten Maßnahmen wurden zur besseren Aus- und Weiterbildung der Schiffsbesatzungen für Notfallsituationen sowie der Besatzungen auf den Havarieschiffen getroffen?

Schiffsoffiziere werden in Deutschland so ausgebildet, dass sie weltweit einsetzbar sind, sowohl hinsichtlich ihrer nautisch/technischen Befugnisse als auch im Hinblick auf den Einsatz auf Schiffen aller Flaggenstaaten. Deshalb gibt es für weltweit fahrende Schiffsoffiziere keine Aus- und Weiterbildung in einem speziellen Sicherheits- und Notfallkonzept für die Nord- und Ostsee. Die Sicherheitsausbildung der Schiffsbesatzungen erfolgt auf Grundlage von Richtlinien, die die entsprechenden Vorschriften des Übereinkommens über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten (STCW) in deutsches Recht umsetzen. Diese Richtlinien erstrecken sich auf die Einführungsausbildung, die Sicherheitsgrundausbildung und -unterweisung für Seeleute, die Befähigung von Rettungsbootleuten, die Befähigung in fortschrittlicher Brandbekämpfung sowie die Befähigung für medizinische Erste Hilfe und medizinische Fürsorge durch Seeleute.

Die Besatzungen von Notfall- und Bergungsschiffen werden im Rahmen von Notfallübungen auf die Anforderungen im Einsatzfall vorbereitet. Zusätzliche Aus- und Weiterbildungserfordernisse für diese Besatzungen werden im Rahmen der Projektorganisation „Maritime Notfallvorsorge“ geprüft.

19. Wie verträgt sich die Notwendigkeit einer verbesserten Aus- und Weiterbildung mit der im Haushaltsplan 2001 vorgesehenen Kürzung finanzieller Mittel gegenüber dem Vorjahr in diesem Bereich?

Die beim Kapitel 1203 veranschlagten Mittel für Aus- und Fortbildung lagen in den vergangenen Jahren über dem langjährigen Schnitt, da infolge der Reform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung erhöhter Bedarf gegeben war. Durch Verminderung dieses Bedarfs sinkt der Mittelansatz 2001 auf das Niveau vor 1998. Aber auch Bemühungen zur Haushaltskonsolidierung haben sich bei den für Aus- und Fortbildung zur Verfügung stehenden Mitteln ausgewirkt.

Die Verteilung der Mittel beim Titel 525 21 erfolgt nach Festlegung von Prioritäten. Fragen der Sicherheit, der Havarievermeidung und des Havariemanage-

ments genießen dabei besonderen Vorrang. Das seit 2000 laufende Pilotprojekt Fort- und Weiterbildung und dessen Umsetzung werden hier besonders flexible Handlungsmöglichkeiten ermöglichen. Der besondere Bedarf für Notfallvorsorge kann damit gedeckt werden.

20. Welche wissenschaftlichen Forschungsprojekte gibt es, um die Sicherheit auf See regelmäßig zu verbessern?

Welche finanziellen Mittel werden hierfür bereitgestellt?

Welche konkreten Ergebnisse aus diesen Forschungsprojekten wurden in den letzten zwei Jahren in der Praxis realisiert?

Folgende wissenschaftliche Forschungsprojekte werden zum Thema Schiffsicherheit im Jahr 1999/2000 fort- und durchgeführt:

- a) Entwicklung einer einheitlichen operativen englischen Arbeitssprache zur sicherheitsbezogenen Kommunikation an Bord von Seeschiffen, Schiff – Schiff und Schiff – Land
- b) Anforderungen an die sichere Bedienbarkeit an nautische kooperative Schiffsidentifizierungssysteme (Automatic Identification System – AIS) für die Kollisionsverhütung von Schiffen
- c) Operationelle Aspekte bei der Implementierung von AIS auf Seeschiffen
- d) Untersuchungen zur Genauigkeit verfügbarer Positionsmessungen auf Seeschiffen mit AIS-Transpondern durch Vergleichsmessungen von Schiffsradar und DGPS-Empfängern
- e) Zeitabhängige Überlebenswahrscheinlichkeit eines havarierten Fahrgastschiffes
- f) Deutsch-schwedisches Projekt zur Erprobung von Transpondern und elektronischer Seekarte auf insgesamt 4 Ro-Ro-Fahrgastschiffen auf der Linie Rostock–Trelleborg (Baltic Ferry Guidance and Information System – BAFEGIS)
- g) Erarbeitung von Anforderungen an Schiffsbrücken zur Gewährleistung eines sicheren Fahrbetriebes von Seeschiffen.

Für diese Forschungsprojekte werden 1,3 Mio. DM bereitgestellt.

Als konkretes Ergebnis aus diesen Forschungsprojekten ist insbesondere hervorzuheben, dass

- die Internationale Seeschiffahrts-Organisation (IMO) auf der Grundlage des BMVBW-Vorhabens „Entwicklung einer einheitlichen operativen englischen Arbeitssprache zur sicherheitsbezogenen Kommunikation an Bord von Seeschiffen, Schiff – Schiff und Schiff – Land“ so genannte Standard Redewendungen für die Seeschiffahrt (Standard Marine Communication Phrases – SMCP) erarbeitet und in diesem Jahr angenommen und damit eine weltweit einheitliche Grundlage für die sicherheitsbezogene Kommunikation in der Schifffahrt geschaffen hat;
- die IMO auf der Grundlage des BMVBW-Vorhabens „Erarbeitung von Anforderungen an Schiffsbrücken zur Gewährleistung eines sicheren Fahrbetriebes von Seeschiffen“ eine weltweit anzuwendende Richtlinie zur Gestaltung von Schiffsbrücken, die den Betrieb von Schiffen noch sicherer machen soll, angenommen hat und

- drei der o. a. Vorhaben zum Thema AIS dazu beigetragen haben, dass die IMO eine weltweite Ausrüstungspflicht mit diesen Systemen für alle Schiffe > 300 BRZ in der internationalen Fahrt bereits ab 1. Juli 2002 schrittweise bis 2007 vorgesehen hat. Auf der Basis des Vorhabens „operationelle Aspekte bei der Implementierung von AIS auf Seeschiffen“ ist eine entsprechende IMO-Richtlinie, die den sicheren Betrieb von AIS an Bord von Schiffen gewährleisten soll, erarbeitet und grundsätzlich von der IMO akzeptiert worden.

21. Ist die Bundesregierung der Auffassung, dass zu einer effizienten Havariievermeidung und einem effizienten Havariemanagement die Etablierung einer übergeordneten nationalen Küstenwache notwendig ist, die mit allen relevanten Kompetenzen zur Abwendung von maritimen Katastrophen ausgestattet sein muss?

Aufgabe der bereits bestehenden „Küstenwache“ ist unter anderem die Überwachung und der Vollzug der für die maritime Sicherheit relevanten Vorschriften und Regelungen. Der Koordinierungsverbund leistet damit einen wesentlichen Beitrag zur Havariievermeidung. Zu den Fragen der Optimierung der Zusammenarbeit der auf See tätigen Einsatzkräfte und der Optimierung des Havariemanagements wird auf die Antwort zu Frage 12 verwiesen.

22. Teilt die Bundesregierung unsere Auffassung, dass durch die geplante Reduzierung der ohnehin schon niedrigsten Lotskosten pro Seemeile in Europa und der damit verbundenen längeren Arbeitszeit der Lotsen die Sicherheit im Schiffsverkehr abnehmen wird?

Nein, Prämisse für die schrittweise Reform des Seelotswesens, die das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen derzeit mit den Beteiligten erörtert, ist die Beibehaltung der notwendigen Sicherheit.

Diese Reform soll das – traditionell geprägte – Lotswesen zukunftsfähig machen und dazu beitragen, die Anlaufbedingungen zu den deutschen Seehäfen und deren Wettbewerbsfähigkeit zu verbessern. Diese Zielsetzung ist unabhängig davon, wie hoch die Lotskosten pro Seemeile in anderen europäischen Staaten liegen, zumal viele deutsche Seehäfen aufgrund ihrer geographischen Lage nur über besonders lange Lotsstrecken erreichbar sind. Bei allen für die Gesamtanlaufkosten eines Schiffes relevanten Faktoren sind Optimierungsmöglichkeiten zu erschließen, um mittel- und langfristig den Erhalt und Ausbau zahlreicher Arbeitsplätze an der Küste sicherzustellen, die einem harten internationalen Wettbewerb ausgesetzt sind.