

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Hans-Michael Goldmann, Horst Friedrich (Bayreuth), Patrick Döring, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP – Drucksache 16/405 –**

### **Notfallschlepper für Nord- und Ostsee**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

Als eine Konsequenz aus der „Pallas“-Havarie im Jahr 1998 hat die Bundesregierung ein Notschleppkonzept für die Nord- und Ostsee erarbeitet, das im Grundsatz von allen Fraktionen des Deutschen Bundestages und den Fachleuten von der Küste begrüßt wurde.

Allerdings hat es in den letzten Jahren immer wieder Diskussionen über die Details des Notschleppkonzeptes gegeben (zuletzt auf einer Veranstaltung der Insel und Hallig Konferenz am 28. Oktober 2005 in Husum).

Die Bundesregierung hat auf Bundestagsdrucksache 15/4611 in ihrer Antwort auf die Frage 53 erklärt, dass im Januar 2005 die Ausschreibung für die neuen Notfallschlepper beginnen sollte.

Seit über einem Jahr gibt es in Fachkreisen und in den Medien immer wieder Kritik daran, dass die Bundesregierung bei der geplanten Ausschreibung darauf verzichtet, die neuen Notfallschlepper so auszustatten, dass sie die bestmögliche Sicherheit bieten und für den zunehmenden Schiffsverkehr mit immer größeren Schiffen bestens gerüstet sind (siehe u. a. THB – Deutsche Schifffahrtszeitung vom 17. November 2005 und Husumer Zeitung vom 15. November 2005). Insbesondere wird bemängelt, dass die derzeit vorliegenden Ausschreibungskriterien der geplanten neuen Notfallschlepper auf Erkenntnissen aus dem Jahr 2000/2001 stammen und nicht mehr den neuesten Erkenntnissen für die notwendige und mögliche Sicherheitstechnik entsprechen.

Fragen zu diesem Thema hat die Bundesregierung in der Vergangenheit unter Hinweis auf Konkurrentenschutz nicht beantworten wollen (Bundestagsdrucksache 15/4611, Fragen 51 und 52). Angesichts dessen, dass es bis heute keine Ausschreibung gibt und die Frage der technischen Ausstattung der neuen Notfallschlepper für die Küstenländer von existentieller Bedeutung ist, wäre es angemessen, wenn die Bundesregierung darüber Auskunft geben würde, welche Planungen sie mit welchem Zeitplan vorbereitet.

1. Welche bundeseigenen Schiffe mit welcher Schleppleistung hat die Bundesregierung seit 1998 mit welcher modernen Sicherheitstechnik (z. B. Gas- und Explosionsschutz) bauen oder nachrüsten lassen?

1998 wurde für die Nordsee das Schadstoffunfallbekämpfungsschiff (SUBS) „Neuwerk“ (Pfahlzug 113 t) in Dienst gestellt.

Im Jahr 2002 wurde das Schadstoffunfallbekämpfungsschiff (SUBS) „Scharhörn“ mit Schleppkapazität (Pfahlzug 40 t) nachgerüstet.

Im Jahr 2004 wurde das Schadstoffunfallbekämpfungsschiff (SUBS) „Arkona“ (Pfahlzug 40 t) in Dienst gestellt.

Diese Mehrzweckschiffe sind zur Erfüllung ihrer Funktion der Schadstoffunfallbekämpfung auch mit Detektionsmöglichkeiten ausgerüstet, die es ermöglichen, Schadstoffe in der Luft und auf dem Wasser zu erkennen, um eine sachgerechte Bekämpfungsstrategie einleiten zu können. Aus diesen Gründen sind diese Schadstoffunfallbekämpfungsfahrzeuge mit umfassendem Gas- und Explosionsschutz ausgerüstet.

2. Was waren die Gründe für diese Nachrüstung und wie hoch waren die Kosten?

Eine Nachrüstung vorhandener Schlepper bzw. Mehrzweckschiffe des Bundes mit spezieller Sicherheitstechnik (z. B. Gas- und Explosionsschutz) ist in dem angefragten Zeitraum nicht erfolgt.

3. Warum hat die Bundesregierung nicht, wie in Bundestagsdrucksache 15/4611 angekündigt, die Ausschreibung im Januar 2005 begonnen?

In dem vom Deutschen Bundestag verabschiedeten Haushalt 2005 waren keine Mittel für die Beschaffung vorgesehen.

4. Wann plant die Bundesregierung den Beginn der Ausschreibung für die neuen Notfallschlepper an Nord- und Ostsee, und ab wann sollen die neuen Schlepper verfügbar sein?

Nach Verabschiedung des Haushaltsgesetzes 2006 durch das Parlament kann die Ausschreibung veröffentlicht werden. Die dann gecharterten Schlepper werden nach entsprechender Vertragsgestaltung (ca. 18 bis 24 Monate nach Submission) verfügbar sein. Der Zeitraum bis zum Beginn der neuen Charter wird durch die jetzt verfügbaren Kräfte überbrückt, so dass keine Lücke im Notschleppkonzept entsteht.

5. Wie hoch veranschlagt die Bundesregierung die Kosten für die neuen Notfallschlepper?

Zur Schätzung des benötigten Finanzrahmens waren die Daten aus dem Interessenbekundungsverfahren hilfreich. Die exakt zu erwartenden Kosten lassen sich erst nach einer Ausschreibung beziffern.

6. Wie hoch sind die Kosten für die derzeit gecharterten Notfallschlepper?

Die Kosten betragen rund 10 Mio. Euro jährlich.

7. Welches Leistungsprofil haben die geplanten neuen Notfallschlepper, das sie von den derzeit gecharterten Notfallschleppern unterscheidet?

Das Leistungsprofil der geplanten neuen Notschlepper beruht auf dem Notschleppkonzept der Bundesregierung. Es fußt auf dem Abschlussbericht der Teilprojektgruppe 1 (Notschleppen) des Projektes „Maritime Notfallvorsorge“.

8. Trifft es zu, dass die derzeit bestehenden Ausschreibungskriterien für die neuen Notfallschlepper keinen Gas- und Explosionsschutz vorsehen, und wenn ja, warum nicht?

Nein, für die neuen Notfallschlepper wird ein angemessener Gas- und Explosionsschutz gefordert, der für den Notschleppeinsatz den Eigenschutz der Besatzungen gewährleistet.

9. Sieht die Bundesregierung die Notwendigkeit, die technischen Daten des geforderten Pfahlzugs und der Geschwindigkeit der geplanten neuen Notfallschlepper auf 200 t bzw. 19 kn zu erhöhen, und wenn nein, warum nicht?

Die erwähnten 200 t bzw. 19 kn sind von Interessenvertretern erhobene Forderungen. Woraus diese Forderungen abgeleitet werden bzw. ob es dazu eine belastbare Grundlage gibt, ist nicht bekannt. Demgegenüber wurden die Kriterien für die Bemessung der Leistungsprofile für das Notschleppkonzept auf der Grundlage umfassender Gutachten, darunter auch Schleppsimulationen mit verschiedenen Schiffstypen und -größen am Schiffsführungssimulator SUSAN, ermittelt. Eine Notwendigkeit, das Leistungsprofil der vorgesehenen Fahrzeuge auf neue, geänderte Größen zu erhöhen, wird nicht gesehen.

10. Teilt die Bundesregierung Befürchtungen (z. B. Schutzgemeinschaft Deutsche Nordseeküste), dass eine veränderte Gefahrenlage (zunehmender Schiffsverkehr, Zunahme an Gefahrgutladungen, Zunahme der Schiffsgößen und Bau von Offshore-Windparks) auch eine Anpassung der Bereitschaftspositionen im Notschleppkonzept erforderlich macht, und wenn nein, warum nicht?

Im Rahmen der Teilprojektgruppe 1 wurde durch wissenschaftliche Verfahren auch die Entwicklung des Schiffsverkehrs in der Zukunft berücksichtigt. Etwaige zusätzliche Gefahrenpotenziale durch den Bau von Offshore-Windenergieanlagen sind durch entsprechende Sicherheitsauflagen an die Betreiber zu reduzieren. Eine Änderung der Lage der Bereitschaftspositionen ist aufgrund der Entwicklung des Schiffsverkehrs und der Routen nicht notwendig.

11. Wird die Bundesregierung grundsätzlich vor einer Ausschreibung des Notschleppkonzeptes aus 2000/2001 unter Einbeziehung der neuesten Erkenntnisse nochmals überarbeiten lassen?

Dazu sieht die Bundesregierung keine Veranlassung.

