

Antwort der Bundesregierung

auf die Große Anfrage der Abgeordneten Thomas Kossendey, Peter Harry Carstensen (Nordstrand), Dr. Wolfgang von Geldern, Dietrich Austermann und der Fraktion der CDU/CSU, Ernst Waltemathe, Manfred Opel, Thea Bock, Dr. Klaus Kübler, Dr. Ulrich Böhme (Unna), Antje-Marie Steen, Hans-Ulrich Klose und der Fraktion der SPD sowie der Abgeordneten Manfred Richter (Bremerhaven), Dr. Michaela Blunk (Lübeck), Günther Bredehorn, Dr. Werner Hoyer, Jürgen Koppelin, Günther Friedrich Nolting, Jürgen Timm, Ingrid Walz, Werner Zywietz und der Fraktion der F.D.P.
— Drucksache 12/3986 —

Überwachung der Küstengewässer in Deutschland

Nord- und Ostsee sind aufgrund des dichten Schiffsverkehrs besonderen Umweltrisiken durch Schiffsunfälle und unzulässige Öleinleitungen aus dem Schiffsbetrieb ausgesetzt. Nur eine wirksame Überwachung der Hohen See und der Küstenbereiche von Nord- und Ostsee kann dazu führen, daß Verstöße gegen Verkehrs- und Umweltvorschriften festgestellt und geahndet werden und die Schifffahrt zur besseren Einhaltung dieser Vorschriften veranlaßt wird. Dazu ist der Einsatz modernster technischer Mittel zu Wasser und aus der Luft notwendig. Ebenso wichtig ist die enge Zusammenarbeit der Nord- und Ostseeanrainerstaaten bei der grenzüberschreitenden Feststellung und Verfolgung von Verstößen, aber auch eine enge Koordinierung der nationalen Vollzugsorgane. Einige Küstenstaaten haben ihre maritimen Kontrolldienste in einer „Coast Guard“ zusammengefaßt oder koordiniert. Die EG-Kommission sieht eine Euro-Coast-Guard zur Überwachung der europäischen Gewässer als Fernziel an.

Vorbemerkung

Die Bundesregierung sieht in der Minimierung der von der Schifffahrt für die Nord- und Ostsee ausgehenden Gefahren und schädlichen Umwelteinwirkungen eine vordringliche Aufgabe. Sie ist der Auffassung, daß dieses Ziel in erster Linie durch Unfall- und Schadensvorbeugung sowie mit der konsequenten Durchsetzung

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr vom 2. April 1993 übermittelt.

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

der nationalen und internationalen Schiffssicherheits- und Umweltvorschriften zu erreichen ist. In die Überwachung dieser Vorschriften teilen sich entsprechend dem föderalistischen Staatsaufbau eine Reihe von Behörden des Bundes und der Länder.

Im Rahmen der grundgesetzlichen Aufgabenzuweisungen ist zu differenzieren zwischen den Zuständigkeiten im Bereich der Hoheitsgewässer (Küstenmeer) und auf der Hohen See:

- Im Küstenmeer liegt die Zuständigkeit grundsätzlich bei den Küstenländern, hier insbesondere für die allgemein-polizeilichen Aufgaben und die Fischereiaufsicht. Der Bund hat im Küstenmeer Zuständigkeiten im Bereich der Schiffs- und Strompolizei, des grenzpolizeilichen Schutzes des Bundesgebietes sowie im Bereich zollrechtlicher Aufgaben.
- Auf der Hohen See ist ausschließlich der Bund originär für die Überwachungs- und Vollzugsaufgaben zuständig.
- Durch Rechtsverordnungen und Verwaltungsvereinbarungen ist gesichert, daß im Eilfall die Vollzugskräfte von Bund und Ländern unabhängig von originären Zuständigkeiten unaufschiebbare Maßnahmen ergreifen können, ohne damit grundgesetzliche Aufgabenzuweisungen zu verletzen.
- Die gegenseitige Information der Vollzugskräfte wird über eine zentrale Meldestelle abgewickelt.

Die Bundesregierung nimmt in ihrer Antwort im wesentlichen Bezug auf die Tätigkeit der Bundesvollzugsorgane. Der Aufgabenbereich der Länder wird insoweit dargestellt, wie die Vollzugsorgane der Küstenländer in die gemeinsame Aufgabenerfüllung einbezogen sind.

Zu den Fragen im Teil B, die auf die mögliche Verbesserung und Weiterentwicklung des vorhandenen Überwachungssystems abstellen, haben die in den schiffahrtspolizeilichen Vollzug nach dem Seeaufgabengesetz einbezogenen Bundesministerien bereits im Sommer 1992 erste Voruntersuchungen eingeleitet. In Abstimmung mit den übrigen betroffenen Bundesressorts wurde eine Arbeitsgruppe eingesetzt, die im ersten Halbjahr 1993 mögliche Maßnahmen zur weiteren Erhöhung der Effizienz bei der Aufgabenerfüllung des Bundes zur Gewährleistung der maritimen Sicherheit untersuchen soll.

Der Arbeitsgruppe wurde folgende Aufgabe übertragen:

- Koordinierter Einsatz der Bundesvollzugskräfte durch Einrichtung und Betrieb einer Koordinierungsstelle mit dem Ziel, die vorhandenen Boote und Besatzungen wirtschaftlicher und effektiver einzusetzen.
- Die dazu vorzulegenden Vorschläge sollen Aussagen zu notwendigen
 - organisatorischen,
 - materiellen,
 - personellenMaßnahmen enthalten.

Im einzelnen werden die Fragen der Großen Anfrage wie folgt beantwortet:

- A) *Wahrnehmung von Überwachungsaufgaben von staatlicher Seite auf Hoher See und im Küstenbereich von Nord- und Ostsee:*
1. In welchen Bereichen werden von staatlicher Seite Überwachungsaufgaben wahrgenommen?

Im Küstenmeer der Bundesrepublik Deutschland und auf Hoher See haben die unter Frage A 3 näher beschriebenen Vollzugsorgane aus den Geschäftsbereichen des Bundesministeriums für Verkehr (BMV), des Bundesministeriums des Innern (BMI), des Bundesministeriums der Finanzen (BMF) und des Bundesministeriums für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten (BML) unter Inanspruchnahme technischer Hilfe durch das Bundesministerium der Verteidigung (BMVg) hoheitliche Überwachungs- und Vollzugsaufgaben in den Bereichen:

- Schiffs- und Strompolizei,
- Umweltschutz,
- allgemein- und grenzpolizeiliche Aufgaben,
- zollrechtliche Aufgaben,
- Fischereischutz,
- sonstige Aufgaben.

Generell erfolgt die Überwachung im Küstenmeer, d. h. in der 3 sm-Zone (modifiziert durch „Boxenlösung“ in der Nordsee und 12 sm in der Ostsee vor der Küste Mecklenburg-Vorpommerns), im Gebiet des von der Bundesrepublik Deutschland beanspruchten Festlandsockels und in dem gemäß Bonn-Übereinkommen zugewiesenen Überwachungsgebiet in der Nordsee. Auf der Hohen See ist polizeilicher Vollzug im Regelfall nur gegenüber Schiffen unter deutscher Flagge möglich.

Die Aufgabenerfüllung wird nachstehend näher beschrieben:

1.1 Überwachung der Einhaltung von Verkehrs- und Umweltvorschriften (Zuständigkeitsbereich des BMV)

Schwerpunkt bildet die Abwehr von Gefahren für die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs, die Verhütung der von der Seeschifffahrt ausgehenden Gefahren und schädlichen Umwelteinwirkungen sowie in bestimmtem Umfang auch die Abwehr von Gefahren für das Wasser (Seeaufgabengesetz, Bundes-Immissionsschutzgesetz).

Daneben ist die Einhaltung der in Bundesgesetzen und dazu erlassenen Verordnungen verankerten Regelungen einer Vielzahl internationaler Übereinkommen zu überwachen, wie z. B.: Internationales Übereinkommen von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe in der Fassung des Protokolls von 1978 (MARPOL 1973/78), Übereinkommen von 1972 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch das Einbringen durch Schiffe und Luftfahrzeuge (Oslo-Übereinkommen), Übereinkommen von 1972 über die Verhütung der Meeresverschmutzung durch das Einbringen von Abfällen

und anderen Stoffen (London-Übereinkommen), Übereinkommen von 1974 über den Schutz der Meeresumwelt des Ostseegebietes (Helsinki-Übereinkommen), Übereinkommen über Maßnahmen auf der Hohen See bei Ölverschmutzungsunfällen, Übereinkommen über zivilrechtliche Haftung für Ölverschmutzungsschäden, Übereinkommen über die Hohe See, Internationale Regeln über die Verhütung von Zusammenstößen auf See, Übereinkommen zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS) und Freibord-Übereinkommen.

Weiterhin sind Überwachungsaufgaben im Rahmen der strom- und schiffahrtspolizeilichen Aufsicht nach Bundeswasserstraßengesetz zu erfüllen.

1.2 Überwachung der Einhaltung von allgemein- und grenzpolizeilichen, sowie von entsprechenden völkerrechtlichen Vorschriften (Zuständigkeitsbereich BMI)

Schwerpunkte sind der grenzpolizeiliche Schutz des Bundesgebietes durch die polizeiliche Überwachung der Grenzen und die Kontrolle des grenzüberschreitenden Verkehrs sowie die Abwehr von Gefahren, die ihren Ursprung außerhalb des Bundesgebietes haben (u. a. Maßnahmen der Einreisegestattung oder -verweigerung, polizeiliche Kontrolle fremder Schiffe auf Einhaltung bestimmter Bedingungen bei der friedlichen Durchfahrt, Maßnahmen gegen grenzüberschreitende Umweltverschmutzungen) (Bundesgrenzschutzgesetz).

Außerhalb des Küstenmeeres sind allgemein-polizeiliche Aufgaben im Rahmen der nationalen und völkerrechtlichen Bestimmungen wahrzunehmen.

Dazu zählen neben der Bekämpfung von Umweltstraftaten die Ausübung der Hoheitsgewalt gegenüber Schiffen unter deutscher Flagge sowie die Einleitung von Maßnahmen unter den Voraussetzungen des Übereinkommens über die Hohe See von 1958 (i. V. mit § 5 StGB sowie mit den Übereinkommen zur Verhütung der Meeresverschmutzung) gegenüber fremden Schiffen.

Eine weitere Aufgabe auf der Hohen See ist die Abwehr von polizeilichen Gefahren in Fällen von Angriffen gegen Schiffe unter deutscher Flagge (Bundesgrenzschutzgesetz).

1.3 Überwachung der Einhaltung zollrechtlicher Vorschriften (Zuständigkeitsbereich BMF)

Schwerpunkte sind die zollamtliche Überwachung des Warenverkehrs über die Grenze des Zollgebietes der Gemeinschaft sowie über die Freizonengrenzen und die Sicherung der Erhebung der Einfuhr- und Ausfuhrabgaben sowie der Einhaltung des Zollrechts und die Überwachung und Sicherung der Einhaltung der Verbote und Beschränkungen für den Warenverkehr über die Hoheitsgrenze (insbesondere bei Rauschgift, Waffen und Sprengstoff) (Zollrechtsänderungsgesetz).

1.4 Überwachung der Einhaltung fischereirechtlicher Vorschriften (Zuständigkeitsbereich BML)

Verhinderung unbefugten Fischfangs und Überwachung der Einhaltung fischereirechtlicher Bestimmungen in der Fischereizone der Bundesrepublik Deutschland und auf der Hohen See, soweit Fischereifahrzeuge unter deutscher Flagge betroffen sind (Seefischereigesetz, Seefischereiverordnung).

1.5 Überwachung der Einhaltung sonstiger Vorschriften

Dazu zählt die Überwachung der Ölplattformen in der Nordsee sowie die Verhinderung unbefugter Gewinnung von Bodenschätzen, unerlaubter Forschungshandlungen und unerlaubten Rohrleitungsbaus nach Bundesberggesetz und der Schutz von Unterwasserfernmeldeleitungen nach dem internationalen Vertrag von 1884 (BGBl. 1974 I S. 3709). Diese Überwachungsaufgaben werden durch die sich jeweils vor Ort befindlichen Vollzugskräfte (WSV, BGS, Zoll) durchgeführt, die auch bei der Ermittlung von Straftaten nach §§ 324, 326, 330 und 330a Strafgesetzbuch im deutschen Festlandsockelbereich tätig werden.

1.6 Überwachung der Einhaltung landesrechtlicher Vorschriften

Die Überwachung wird jeweils durch die zuständigen Landesbehörden nach Maßgabe des geltenden Landesrechtes wahrgenommen. Bei der Fischereiaufsicht im Küstenmeer besteht ein gegenseitiges Amtshilfeabkommen unter den Küstenländern.

Bei der Überprüfung fischereirechtlicher Bestimmungen (Landes-, Bundes- und EG-Vorschriften) werden die Länder aufgrund von Amtshilfevereinbarungen im Bereich des Küstenmeeres durch Fahrzeuge des BML unterstützt und andererseits aufgrund dieser Vereinbarungen im Zuständigkeitsbereich des BML tätig.

2. Welche Techniken, Gerätschaften und Verfahren (auch im Verbund) werden dabei eingesetzt?

- Die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) überwacht über ein Landradarsystem mit hohem Überdeckungsgrad die Einhaltung der Verkehrsvorschriften an der deutschen Küste. Zur Unterstützung werden Schiffsdatenverarbeitung, Schiffsdatenaustausch und UKW-Sprechfunk zur Kommunikation der Revierzentralen mit den übrigen Vollzugsorganen und der Schifffahrt eingesetzt.

Für die unmittelbare Überwachung der Umweltvorschriften vor Ort setzt die WSV zwei seegängige Mehrzweckschiffe ein, die im Überwachungsgebiet der Nordsee ständig präsent sind. Daneben werden einige weitere Seezeichenfahrzeuge in Verbindung mit der Erfüllung ihrer originären Aufgaben in Einzelfällen für die Überwachung herangezogen.

- Der BGS setzt für die grenzpolizeilichen und allgemein polizeilichen Aufgaben 11 seegehende und 9 für den Küstenbereich zugelassene Boote sowie 13 Hubschrauber, die u. a. mit Ölschöpfgeräten zur Probenahme bei Ölverschmutzungen ausgestattet sind, ein. Die Boote des BGS sind in allen Seegebieten präsent.

Die Fahrzeuge und Besatzungen des BGS verfügen entsprechend ihrem spezifischen Einsatzzweck über angemessene Ausstattung, wie Labors für Wasserproben, Tochterboote, Hubschrauberlandeplätze, Nachrichtennittel und Waffen. Insoweit ist die ersatzweise Aufgabenwahrnehmung durch andere Vollzugsorgane eingeschränkt.

- Zur Unterstützung der Überwachung der Meeresoberfläche auf Verschmutzung werden 2 Flugzeuge (Do 28 und Do 228) eingesetzt, die mit elektronischen Sensoren zum Aufspüren von Öllachen ausgerüstet sind.

Der Einsatz erfolgt im Verbund mit gleichzeitig in See befindlichen Überwachungsfahrzeugen nach abgestimmten Routenplänen. Die Luftüberwachung wird im Wege der technischen Hilfe von der Bundesmarine durchgeführt. Die bei festgestellten Ölverschmutzungen dokumentierten Beweismittel werden an die zuständigen Ermittlungsbehörden weitergeleitet.

- Die Zollverwaltung setzt zur Wahrnehmung ihrer originären und der übertragenen Aufgaben insgesamt 12 seegehende Zollboote ein. Von diesen Fahrzeugen (38-m- bzw. 28-m-Typen) verfügen 9 über eine Tochterbooteinrichtung. Sie sind mit modernsten Navigations- und Kommunikationseinrichtungen sowie mit allen für die Aufgabenwahrnehmung erforderlichen sonstigen Geräten und Einrichtungen ausgestattet.
- Die Fischereiaufsicht des BML verfügt in der Ostsee über 1 und in der Nordsee über 3 Fischereischutzboote, die durch vorgenannte Zollboote im Rahmen einer Ressortvereinbarung unterstützt werden. Auf der Hohen See sind 3 Forschungsschiffe tätig, die in Umweltaufgaben einbezogen sind (Meldung von Beobachtungen über Gewässerverschmutzungen).
- Die Küstenländer setzen für polizeiliche und fischereiaufsichtliche Überwachungs- und Vollzugsaufgaben Fahrzeuge im Rahmen ihrer Zuständigkeit und ihres Bedarfs ein (Fischereiaufsicht z. B. 17 seegängige Fahrzeuge mit speziell ausgebildeten Beamten). Sie haben im Vereinbarungswege (siehe a. A 3) Aufgaben des Bundes übernommen.

3. Welche nationalen Vollzugsorgane sind mit der Aufgabenerledigung beauftragt, wo liegen die jeweiligen Zuständigkeiten (Bund/Länder/Kommunen)?

Mit der Erfüllung der unter Frage A 1 beschriebenen Aufgaben sind hinsichtlich der Überwachung folgende Vollzugsorgane beauftragt:

- Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) des Bundes, hier: Wasser- und Schifffahrtsämter, zuständig:
 - für die Abwehr von Gefahren für die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs sowie die Verhütung von der Seeschifffahrt ausgehender Gefahren (Schifffahrtspolizei) und schädlicher Umwelteinwirkungen sowie die Beseitigung von Störungen,
 - für die Durchführung von Vollzugsmaßnahmen zur Erfüllung völkerrechtlicher Verpflichtungen (u. a. Verhinderung und Verfolgung von Umweltstraftaten),
 - für die Überwachung und Vollziehung von Verwaltungsakten des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie im Bereich des deutschen Festlandsockels (u. a. Bundesberggesetz).
- Bundesgrenzschutz, hier: Grenzschutzpräsidium Nord mit dem BGS See in Neustadt/Holstein, dem Grenzschutzamt Rostock und der Grenzschutzfliegerstaffel Nord in Fuhlendorf, zuständig:
 - als Polizei des Bundes für grenzpolitische Aufgaben (siehe A) 1.2) und in Eilzuständigkeit für allgemein-polizeiliche Aufgaben nach den Polizeigesetzen der jeweiligen Länder;
 - für die Ausübung der allgemein-polizeilichen Aufgaben im Rahmen des Völkerrechts auf der Hohen See (u. a. Durchsetzung der Überwachungsaufgaben nach Bundesberggesetz);
 - für die Verhinderung und Verfolgung von Umweltstraftaten im Rahmen des Völkerrechts auf der Hohen See;
 - für die Durchführung schifffahrtspolizeilicher Aufgaben im Rahmen der Seeschifffahrtsaufgaben-Übertragungsverordnung auf der Hohen See und im Eilfall im Küstenmeer.
- Zollverwaltung, hier: Oberfinanzdirektionen Bremen, Hamburg, Hannover, Kiel und Rostock, zuständig:
 - für die zollamtliche Überwachung des Warenverkehrs,
 - für die Überwachung und Sicherung der Einhaltung von Verboten und Beschränkungen für den Warenverkehr,
 - für die Verhinderung und Verfolgung von Umweltstraftaten im Rahmen des Völkerrechts auf der Hohen See,
 - für die Durchsetzung der Überwachungsaufgaben nach Bundesberggesetz,
 - für die Durchführung schifffahrtspolizeilicher Aufgaben im Rahmen der Seeschifffahrtsaufgaben-Übertragungsverordnung auf der Hohen See und im Eilfall im Küstenmeer,
 - für die Unterstützung des BML bei der Fischereiaufsicht gemäß Vereinbarung.

- Fischereiaufsicht des BML, hier: Bundesamt für Ernährung und Forstwirtschaft – Außenstelle Hamburg, zuständig:
 - für die Überwachung und den Schutz der Fischerei auf der Hohen See.
- Landesbehörden, hier: Wasserschutzpolizeien der Länder, Fischereiaufsicht der Länder (Fischereiamt des Landes Schleswig-Holstein, Staatliches Fischereiamt Bremerhaven, Landesamt für Fischerei Rostock) sowie (regional unterschiedlich) Landesämter für Wasserhaushalt und Küsten, staatliche Ämter für Land- und Wasserwirtschaft (z. B. SH) und staatliche Ämter für Umwelt und Natur (z. B. M-V), zuständig:
 - für allgemein-polizeiliche Aufgaben und Umweltschutz nach Landesrecht,
 - für schiffahrtspolizeiliche Aufgaben im Rahmen der Bund/Ländervereinbarungen über die Ausübung der schiffahrtspolizeilichen Vollzugsaufgaben,
 - für grenzpolizeiliche Aufgaben in den Häfen Hamburgs und Bremens gemäß Vereinbarung mit dem BMI,
 - Fischereiaufsicht im Küstenmeer.

Die räumliche Zuständigkeit der verschiedenen Vollzugsorgane wurde oben unter „Vorbemerkung“ beschrieben.

Durch die unter A 4 näher erläuterten Rechtsverordnungen, Verwaltungsvereinbarungen und Dienstanweisungen ist gesichert, daß bei Nichterreichbarkeit eines originär zuständigen Vollzugsorgans solche Aufgaben, die keinen Aufschub dulden, durch ein sich unmittelbar vor Ort befindliches anderes Vollzugsorgan erfüllt werden. Die ebenfalls unter A 4 und 5 dargestellte organisatorische Verzahnung ermöglicht es, daß die Vollzugskräfte parallel zu ihren originären Aufgaben zusätzlich bei der Überwachung der Küstengewässer und der Hohen See zur Verhinderung von Verstößen gegen Verkehrs- und Umweltvorschriften tätig werden.

Damit werden Kosten eingespart und Doppelarbeit vermieden.

4. Wie und von wem werden die verschiedenen Vollzugsorgane untereinander koordiniert?

Die Zusammenarbeit wird in Abhängigkeit von der jeweils konkreten Lage durch die beteiligten Vollzugskräfte über den als zentrale Meldestelle fungierenden „Zentralen Meldekopf“ (ZMK) beim Wasser- und Schiffsamt Cuxhaven abgestimmt. Die unmittelbare Einsatzleitung wird durch die jeweiligen Behörden selbst vorgenommen. Der ZMK nimmt die Meldungen über Beobachtungen von Unregelmäßigkeiten und Ereignissen, die die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs gefährden, und über Gewässerverschmutzungen entgegen und richtet Unterstützungsersuchen an die einzelnen Vollzugsorgane oder löst entsprechende Maßnahmen durch sie aus.

Grundlage für das Zusammenwirken der verschiedenen Vollzugsorgane sind sowohl die vorgenannten operationellen Einwirkungsmöglichkeiten als auch spezielle organisatorische Regelungen wie:

- Verwaltungsvereinbarung Bund/Länder über die Ausübung des schiffahrtspolizeilichen Vollzugs von 1955 einschließlich der Zusatzvereinbarung mit den Küstenländern von 1982 (Abschluß mit Mecklenburg-Vorpommern 1992). Darin sind u. a. die Befugnisse für die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung zur Erteilung von Ermittlungs- und Vollzugaufträgen an die Polizeidienststellen der Länder geregelt.
- Seeschiffahrtsaufgaben-Übertragungsverordnung (BGBl. 1982 I S. 783). Diese regelt die Übertragung schiffahrtspolizeilicher Vollzugsaufgaben des BMV auf den BGS und die Zollverwaltung für den Bereich der Hohen See und im Einzelfall auf Seeschiffahrtsstraßen, soweit die zuständigen Behörden nicht erreichbar sind.
- Vereinbarung über die Übertragung der grenzpolizeilichen Abfertigung in den Häfen Hamburgs und Bremens zwischen BMI und den Ländern Hamburg bzw. Bremen.
- Verordnung über die Übertragung von Grenzschutzaufgaben auf die Zollverwaltung (BGSZollV).
- Die Zusammenarbeit bei den Überwachungsaufgaben nach Bundesberggesetz durch BGS, Zoll und die WSV erfolgt auf der Grundlage einer Verwaltungsvereinbarung zwischen BMWi und BMI, BMF und BMV (Festlandsockelüberwachung).
- Verwaltungsvereinbarung zur Übertragung der Fischereiaufsicht auf der Hohen See auf die Zollverwaltung vom Oktober 1978.

Eine entsprechende Verwaltungsvereinbarung mit dem BMI zur Einbeziehung des BGS steht unmittelbar vor dem Abschluß.

- Die Zusammenarbeit der Länder ist u. a. geregelt im Abkommen von 1952 zwischen dem Land Niedersachsen und der Freien Hansestadt Bremen sowie durch das Abkommen von 1986 zwischen den Ländern Freie Hansestadt Bremen, Freie und Hansestadt Hamburg, Niedersachsen und Schleswig-Holstein über die wasserschutzpolizeilichen Zuständigkeiten auf dem Küstengewässer.

5. a) Wie sieht die Zusammenarbeit der Vollzugsorgane in der Praxis aus?

Die praktische Zusammenarbeit der Vollzugskräfte des Bundes bei der Wahrnehmung schiffahrtspolizeilicher Aufgaben wird operationell durch eine unter Federführung des BMV erarbeitete und durch die zuständigen Bundesressorts in Kraft gesetzte „Dienstanweisung für das Zusammenwirken der Vollzugskräfte des Bundes bei der Wahrnehmung von Aufgaben des Bundes auf

dem Gebiet der Seeschifffahrt“ geregelt. Zur Erleichterung der Aufgabenkoordinierung wurde der Bereich des Festlandssockels in der Nordsee in Einsatzabschnitte aufgeteilt. Diese bedeuten zwar nicht eine verbindliche unmittelbare Zuweisung für ein bestimmtes Vollzugsorgan, sind aber in der Praxis Grundlage für die Aufteilung der vorzunehmenden Überwachungsfahrten, um Überpräsenz zu vermeiden.

Die Vollzugskräfte des BML und BMF arbeiten bei der Überwachung der Einhaltung der fischereirechtlichen Vorschriften auf der Grundlage einer gemeinsam verfaßten Dienstanweisung zusammen.

Die Zusammenarbeit mit den Vollzugsorganen der Länder erfolgt gemäß Dienstanweisung des BMV an die Behörden der WSV über die Ausübung des schifffahrtspolizeilichen Vollzugs und die Zusammenarbeit mit der Wasserschutzpolizei.

Als zentrale Ansprechstelle für die Zusammenarbeit der Vollzugsorgane, aber auch für Maßnahmen bei Katastrophen und der Öl-bekämpfung ist der bereits genannte ZMK tätig.

Dieser hat im Zusammenhang mit der Überwachung die Aufgabe, eingehende Meldungen über Vorkommnisse und Verstöße gegen Umweltvorschriften entgegenzunehmen, an die jeweils zuständigen Behörden weiterzuleiten bzw. die in unmittelbarer Nähe des Ereignisortes sich befindenden anderen Vollzugskräfte um die Erledigung der Aufgaben zu ersuchen.

Im Zusammenhang mit der Luftüberwachung nimmt der ZMK die Koordinierung zwischen Luft- und Seefahrzeugen wahr. Grundlage für die Koordinierung sind u. a. eine ständige Erfassung der Positionen der Einsatzfahrzeuge des Bundes beim Ein- und Auslaufen sowie während der Streifenfahrten durch zweistündliche Meldungen an den ZMK. Dadurch ist stets ein Überblick über die zur Verfügung stehenden Einsatzmittel vorhanden.

- b) Werden Einsatzpläne sowie Einsatzgebiete in gemeinsamen Besprechungen aufeinander abgestimmt und das Einsatzergebnis anschließend ebenso ausgewertet?

Auf der Grundlage der gemeinsamen Dienstanweisung und der dazu erfolgten Aufteilung des Überwachungsgebietes in Einsatzabschnitte erfolgt monatlich die Erstellung eines zwischen den Vollzugsorganen des Bundes, hier: Zoll, BGS, abgestimmten Streifenplanes, der dem ZMK ständig aktualisiert vorliegt. Die Wasserschutzpolizeibehörden der Länder übermitteln teilweise ihre Streifenpläne im voraus.

Zur Sicherstellung der Zusammenarbeit zwischen See- und Luftfahrzeugen werden die Flugrouten mit den Streifenplänen sowie die Einsatzzeiten abgestimmt.

Die Auswertung der Einsätze erfolgt durch Nachvollziehen der Überwachungsfahrten in der Seekarte auf der Grundlage der zweistündlichen Positionsmeldungen, so daß damit Tendenzen zur Über- oder Unterpräsenz in den Einsatzabschnitten erkannt

werden können. Auftretende Probleme werden bei den monatlichen Einsatzplanungen berücksichtigt oder in unmittelbaren Kontakten zwischen den betroffenen Dienststellen ausgeräumt. In der gemeinsamen Dienstanweisung ist darüber hinaus die regelmäßige schriftliche Auswertung geregelt.

Der BMV führt zur Klärung von Koordinierungsfragen jährlich Dienstbesprechungen mit allen an der schiffahrtspolizeilichen Überwachung und dem Vollzug beteiligten Vollzugsorganen des Bundes und der Länder durch.

Das Bundesamt für Ernährung und Forstwirtschaft – Außenstelle Hamburg – und die Fischereiämter bzw. die Landwirtschaftsministerien der Küstenländer koordinieren die Fischereiüberwachung in jährlichen Sitzungen. Dazu werden auch die zuständigen Oberfinanzdirektionen hinzugezogen.

Nach Abschluß der entsprechenden Vereinbarung mit dem BMI wird auch der BGS in die Koordinierungssitzungen einbezogen werden.

6. Findet eine Koordination, wie unter 4. und 5. beschrieben, international statt?

Eine internationale Zusammenarbeit ist hinsichtlich der Luftüberwachung durch die unter B 8 näher beschriebenen Vereinbarungen geregelt. Die zentrale deutsche Meldestelle für die internationale Zusammenarbeit ist auch hier der ZMK Cuxhaven. Die Vollzugsbehörden koordinieren die Verfolgung von Umweltstraftaten über das BKA.

Zur Fischereikontrolle gibt es bisher keine direkte internationale Koordinierung. Es bestehen aber enge Kontakte zu den niederländischen, dänischen und britischen Kontrollbehörden. Eine weitergehende internationale Koordination findet im Zusammenhang mit der Überwachung derzeit nicht statt.

B) Wirksamkeit der Überwachung von Nord- und Ostsee:

1. Wie beurteilt die Bundesregierung die Effektivität der Überwachung der Hohen See und im Küstenbereich von Nord- und Ostsee durch deutsche Stellen, und wie hat sich die Überwachungstätigkeit auf den Verschmutzungsgrad der Meere, die Zahl der Verstöße und ihre Ahndung ausgewirkt?

Die kontinuierliche Präsenz der verschiedenen Vollzugsorgane und die sich zunehmend durchsetzende Erkenntnis in der Schifffahrt, daß diese neben ihren originären Aufgaben auch die Überwachung der Meeresumwelt wahrnehmen, hat zu einer veränderten Haltung bei den Schiffsführungen im Blick auf Verstöße gegen Umweltvorschriften geführt (Abschreckungswirkung). Die Ergebnisstatistiken des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie (früher: Deutsches Hydrographisches Institut) über beobachtete Gewässerverunreinigungen weisen in den Jahren von 1987 bis 1990 eine deutlich abnehmende Tendenz der festgestellten Verschmutzungen auf. So wurden 1987 505 Verunreini-

gungen beobachtet, 1988 waren es 413, und 1990 wurden im Küstenmeer und im Festlandsockelbereich der Nord-/Ostsee sowie auf den Seeschiffsstraßen noch 328 Gewässerverunreinigungen festgestellt.

94 % der festgestellten Gewässerverunreinigungen waren Ölverschmutzungen, die von Schiffen ausgingen. Untersuchungen an toten Seevögeln zeigen, daß diese zu 80 bis 90 % durch Brennstoffrückstände verschmutzt wurden.

Der bei der Schwerölaufbereitung an Bord anfallende Ölschlamm wird häufig illegal in das Meer eingeleitet. Vor diesem Hintergrund gewinnt die ordnungsgemäße Entsorgung ölhaltiger Gemische und von Ölrückständen an Bedeutung. Die Ölauffanganlagen in den deutschen Seehäfen, die nach der vom Bund mitfinanzierten dreijährigen Demonstrations- und Optimierungsphase weiterhin in einigen Bundesländern kostenfrei benutzt werden können, haben wesentlich zur Verminderung der Gewässerverunreinigungen in den letzten Jahren beigetragen.

Eine weitere wesentliche qualitative Verbesserung wurde durch den Einsatz von Flugzeugen bei der Überwachung erzielt. Mit dem Einsatz von Flugzeugen, die mit elektronischen Sensoren ausgerüstet sind, wurde Mitte 1983 begonnen.

Bis einschließlich 1. Halbjahr 1992 wurden über den Einsatzgebieten insgesamt

- 4 447 Flugstunden geleistet, hierbei
- 1 375 Ölverschmutzungen mit einer geschätzten Gesamtmenge von 2 932 m³ Öl festgestellt und dabei
- 109 Verursacher identifiziert.

Die Einbeziehung der Flugzeuge in den Überwachungsverbund hat sich positiv auf dessen Effektivität ausgewirkt.

So hat sich die Anzahl der im Durchschnitt pro Flugstunde festgestellten Ölverschmutzungen von 1,6 im 2. Halbjahr 1983 auf 0,7 im Jahre 1985 verringert.

Mit der Erhöhung der Flugstunden über den Einsatzgebieten ab Anfang 1986 von 300 auf 600 Jahresstunden ist ein weiterer Sprung in der Entwicklung zu erkennen. Im Durchschnitt werden jetzt 0,2 bis 0,3 Ölverschmutzungen pro Flugstunde festgestellt. Bei dieser Einschätzung ist allerdings zu berücksichtigen, daß in dem betrachteten Zeitraum auch andere Faktoren, z. B. die erwähnte kostenfreie Benutzung der Ölauffanganlagen in den deutschen Seehäfen und mögliche andere nicht erfaßbare Einflußgrößen eingewirkt haben.

Eine weitere Erhöhung der Abschreckungswirkung und der Ahndungserfolge soll durch die unter B 9 dargestellten Bemühungen der Bundesregierung zur besseren grenzüberschreitenden Zusammenarbeit bei der Verfolgung und Ahndung von Umweltverstößen erreicht werden.

2. Kann nach Auffassung der Bundesregierung das Verkehrs- und Umweltverhalten der Seeschifffahrt wirksamer und wirtschaftlicher überwacht werden, wenn die Vollzugsorgane ihre Tätigkeit besser koordinieren würden?

Wie unter Frage B 1 bereits dargestellt, hat sich das Umweltverhalten der Seeschifffahrt durch die vermehrte Präsenz von Überwachungskräften und -mitteln in den Einsatzgebieten deutlich verbessert.

Die Bundesregierung ist bestrebt, den infolge der unterschiedlichen Zuständigkeitenregelung vorhandenen hohen Koordinierungsaufwand zu senken, um die Überwachungsaufgaben noch wirksamer und wirtschaftlicher zu erfüllen. Die beteiligten Ressorts haben deshalb eine Arbeitsgruppe eingesetzt, die im ersten Halbjahr 1993 Möglichkeiten für eine sichtbare Zusammenfassung der vorhandenen Koordinierungsmechanismen z. B. unter einem gemeinsamen Dach und die einheitliche Kennzeichnung der im Einsatz befindlichen Kräfte und Mittel untersuchen soll. Damit soll die Koordinierung weiter verbessert und die Abschreckungswirkung durch ein einheitliches Erscheinungsbild erhöht werden.

Hinsichtlich der Koordinierung bei der Luftüberwachung bestehen keine Defizite. Verbesserungsmöglichkeiten liegen hier in

- Verbesserung der Beweissicherung bei Nacht durch ein neues Kamerasystem (2. Generation),
- Beschleunigung des Verfahrens durch Übertragung der Bilder an see- bzw. landseitige Stationen auf dem Funkwege,
- internationaler Vereinheitlichung und qualitativer Verbesserung der Beweiserhebung durch Herausgabe eines Handbuchs (Beschluß der 3. INK).

Ein erster Teil dieses Handbuchs, der sich mit der Verbesserung der Erhebung von Beweismaterial bei illegalen Öleinleitungen aus technischer Sicht befaßt, liegt im Entwurf bereits vor und steht kurz vor der Beschlußfassung. Die Bundesregierung setzt sich darüber hinaus für die Erarbeitung eines zweiten, ausschließlich juristischen Teils (Leitfaden) ein. Hierin sollen für jeden der beteiligten Staaten die Strafbarkeitsvoraussetzungen bei Meeresumweltstraftaten und auch die Anforderungen an die Beweisermittlung dargestellt werden.

3. Ist die Bundesregierung der Auffassung, daß trotz der unterschiedlichen Bund-Länder-Zuständigkeiten die Zusammenfassung aller Einsatzkräfte nach dem Modell einer „Coast-Guard“ realistisch ist und gegenüber dem koordinierten Einsatz in der vorhandenen Struktur wesentliche Verbesserung bietet?

Die Bundesregierung läßt im Rahmen der bereits veranlaßten Untersuchungen und gemäß den Festlegungen im Kabinettsbeschluß vom 17. Februar 1993 Möglichkeiten zur Verbesserung des Zusammenwirkens der Vollzugskräfte des Bundes auf See durch Einrichtung einer ständigen gemeinsamen Einsatzkoordinie-

rungsstelle, z. B. im Rahmen einer deutschen Küstenwache, mit der Möglichkeit einer späteren Einbeziehung der Vollzugskräfte der Küstenländer prüfen.

Dabei sieht die Bundesregierung kurzfristig die vordringliche Aufgabe in der Zusammenfassung der Koordinierung der Überwachungskräfte des Bundes unter Beibehaltung der originären Zuständigkeiten.

Das schließt nicht aus, daß im Verlauf der künftigen Entwicklung eine weitergehende Zusammenfassung der Überwachungskräfte des Bundes erfolgen und bei Bereitschaft der Länder zur Mitwirkung sich die Schaffung der notwendigen Rechtsgrundlagen für eine grundsätzliche Zusammenfassung aller Überwachungskräfte anschließen kann.

4. Ließe sich in eine staatliche Coast-Guard die private Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (DGzRS) integrieren?

Eine Integration der DGzRS in eine deutsche Küstenwache ist nicht zweckmäßig, weil die DGzRS keine Überwachungsaufgaben wahrnimmt, sondern den Such- und Rettungsdienst in der Rechtsform eines privaten Vereins für den Bund betreibt. Dabei ist die Zusammenarbeit mit der DGzRS im Katastrophenfall sichergestellt. Die DGzRS ist in den Katastrophenstab eingebunden, der alle Rettungs- und Hilfsmaßnahmen im Katastrophenfall koordiniert.

5. a) Welche zusätzlichen Planstellen und welche Haushaltsmittel wären erforderlich, um eine Küstenwache nach ausländischem Vorbild zu schaffen?

Angaben über die haushaltmäßige Ausstattung ausländischer Überwachungssysteme liegen der Bundesregierung nicht vor. Zudem haben die bekannten Küstenwachen unterschiedliche Strukturen und Aufgabenzuweisungen, die einen Vergleich erschweren. Zu Fragen der erforderlichen Stellen und möglicher Umschichtungen für die Zusammenfassung der bisherigen deutschen Koordinierung in einer gemeinsamen Koordinierungsstelle sowie zu notwendigen Haushaltsmitteln für die Infrastruktur sollen die unter Frage B 2 genannten Untersuchungen Auskunft geben.

- b) Ist eine neue Uniformierung nötig?

Die Teilnahme der Vollzugskräfte an der gemeinsamen Aufgabenerfüllung könnte durch zusätzliche Aufschriften oder Zeichen an den Uniformen dokumentiert werden. Insoweit wäre eine neue Uniformierung der Einsatzkräfte nicht erforderlich.

6. Welchen Beitrag kann nach Einschätzung der Bundesregierung die EG für eine bessere Überwachung der europäischen Seegebiete, zur gegenseitigen Unterrichtung der Mitgliedstaaten über unternormige Schiffe und zur grenzüberschreitenden Verfolgung von Verstößen leisten?

Der Sonderrat der Verkehrs- und Umweltminister der EG zu Tankersicherheit hat am 25. Januar 1993 die Ziele einer gemeinsamen Politik für die Sicherheit im Seeverkehr und die Verhütung der Meeresverschmutzung in der Gemeinschaft beschlossen.

Im Vordergrund stehen dabei

- die einheitliche Umsetzung internationaler Vorschriften in der gesamten Gemeinschaft,
- die Verstärkung der Hafenstaatkontrollen, wobei besonderes Gewicht auf den sicheren Schiffsbetrieb und die angemessene Befähigung der Besatzung gelegt werden soll,
- die Bestimmung von Schiffen für vordringliche Inspektionen einschließlich der Möglichkeit, die Ergebnisse zu veröffentlichen, sowie einheitliche Kriterien für ein Anhalten unternormiger Schiffe ohne Rücksicht auf die Flagge,
- die abgestimmte Entwicklung von Schiffswegen und Verkehrsüberwachungssystemen in der Gemeinschaft,
- ein gemeinsames Vorgehen, um auf die Verabschiedung angemessener und dem neuesten Stand entsprechender Vorschriften und Normen durch die IMO hinzuwirken.

Die Bundesregierung begrüßt den Beschluß des Rates vom 25. Januar 1993 und wird sich für eine rasche Verwirklichung der aufgeführten Maßnahmen einsetzen. Sie hat durch Kabinettsbeschluß vom 17. Februar 1993 zusätzliche Maßnahmen auf nationaler Ebene beschlossen, die zum Teil auf die im Rahmen der EG zu fassenden Beschlüsse aufbauen werden.

Mit der Richtlinie über Mindestanforderungen an Schiffe, die in Seehäfen der Gemeinschaft einlaufen oder aus ihnen auslaufen und gefährliche oder schädliche Güter befördern, hat der Rat im Dezember 1992 einen ersten Schritt zu einem umfassenden Schiffsmeldesystem in der Gemeinschaft getan.

Zu Fragen der grenzüberschreitenden Verfolgung von Verstößen wird auf die Ausführungen unter Frage B 9 verwiesen.

7. a) Wie ist der Stand der Bemühungen der Kommission der Europäischen Gemeinschaften zu einer Europäischen Coast-Guard?
b) Wann ist mit einem Ergebnis zu rechnen?

Die Kommission hat im März 1993 ihr Schiffssicherheitsprogramm „Eine gemeinsame Politik für sichere Meere“ vorgelegt. Dieses enthält keine Vorschläge für eine Europäische Coast-Guard. Die Bundesregierung hält es für vordringlich, die Vollzugskräfte innerhalb der Mitgliedstaaten so zu koordinieren, daß sie grenz-

überschreitend auch ohne neue Institutionen wirksam zusammenarbeiten können.

8. a) Ist es richtig, daß die Bundesregierung im Rahmen der 2. Internationalen Nordseeschutzkonferenz 1989 je ein bilaterales Abkommen mit den Niederlanden und mit Dänemark abgeschlossen hat?
- b) Wie werden diese Abkommen praktisch umgesetzt, und haben sie die Überwachung verbessert?
- c) Worin besteht ggf. die Verbesserung?

Die Bundesregierung hat im Rahmen der 2. Internationalen Nordseeschutzkonferenz je eine bilaterale Vereinbarung mit den Niederlanden und mit Dänemark abgeschlossen.

Diese Vereinbarungen wurden mit Dänemark am 14. Juli 1989 und mit den Niederlanden am 4./12. Dezember 1991 unterzeichnet.

Nach diesen Vereinbarungen werden gemeinsame Überwachungsflüge in den nationalen Zuständigkeitsbereichen, in den an diese Bereiche angrenzenden Gebieten (monatlich mindestens ein Flug) sowie über den Hauptschiffahrtswegen entlang der Küste (wöchentlich zwei Flüge) auf der Grundlage eines monatlich aufgestellten gemeinsamen Flugplans durchgeführt.

Durch die Koordinierung der Luftüberwachung werden die verfügbaren Fluggeräte der Partner effektiver und effizienter eingesetzt, gleichzeitige Befliegungen desselben Gebietes vermieden und die Überwachungsichte erhöht.

Bei Ausfall von Flugzeugen unterstützen sich die Partner gegenseitig.

Im Falle festgestellter Verschmutzungen ist die unverzügliche Benachrichtigung der zuständigen Behörden durch standardisierte Meldeverfahren sichergestellt.

Da die Flugrouten die nationalen Zuständigkeitsbereiche der Partner überschreiten, sind außerdem die Aussichten zur Identifizierung von Verschmutzungen und deren Verursacher verbessert worden.

9. Welche Möglichkeiten sieht die Bundesregierung zu einer besseren grenzüberschreitenden Zusammenarbeit von Nord- und Ostseeanrainerstaaten bei der Verfolgung und Ahndung von Verkehrs- und Umweltverstößen auf See, und welche Initiativen beabsichtigt sie hierzu zu ergreifen?

Die grenzüberschreitende Zusammenarbeit im Hinblick auf die Einleitung von Verwaltungsmaßnahmen gegen Seeschiffe im Rahmen der Vereinbarung über die Hafenstaatkontrolle von 1982 ist weit entwickelt und wird in halbjährlich stattfindenden Ausschusssitzungen den jeweiligen aktuellen Erfordernissen angepaßt.

Dagegen sind für die grenzüberschreitende Verfolgung und Ahndung von Umweltverstößen im Bereich des Straf- und Ordnungs-

widrigkeitenrechts erst Ansätze vorhanden, was die angestrebte Abschreckungswirkung trotz der genannten Erfolge beeinträchtigt.

Die Bundesregierung konzentriert sich derzeit auf folgende Maßnahmen:

1. Ermöglichung von Verfahren im Sinne von Artikel 218 Abs. 3 des VN-Seerechtsübereinkommens 1982, durch die den Verfolgungsersuchen anderer Staaten, auch soweit es sich um deren eigene Gewässer handelt, entsprochen werden kann. Hierfür soll der Anwendungsbereich des § 5 Nr. 11 des Strafgesetzbuches über den Bereich des deutschen Festlandssockels hinaus erweitert werden. Deutschland hat in den zuständigen Organisationen ein entsprechendes Vorgehen auch der anderen Nord- und Ostseeanlieger vorgeschlagen.

2. Festlegung der Verantwortlichkeiten für die Einhaltung der Umweltschutzvorschriften an Bord und an Land:

Die deutsche Delegation setzt sich in der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO) im Rahmen der Beratungen über neue internationale Regelungen für ein Sicherheitsmanagement dafür ein, die Identifizierung der für eine Meeresverschmutzung verantwortlichen Personen dadurch zu erleichtern, daß im Seetagebuch klare Verantwortlichkeiten auszuweisen sind und zusätzlich das Management an Land stärker in die Pflicht genommen wird.

3. Verbesserung der Verwertbarkeit von im Ausland erhobenen Beweismitteln:

Die deutsche Delegation hat vorgeschlagen, daß in Fortentwicklung der Beschlüsse der 3. Internationalen Nordseeschutzkonferenz ein internationaler Leitfaden für die Beweiserhebung im Hinblick auf die im Nord- und Ostseeraum jeweils geltenden rechtlichen Erfordernisse aufgestellt wird.

4. Ausschöpfung der völkerrechtlichen Möglichkeiten im Küstenvorfeld:

Die Minister der Internationalen Nordseeschutzkonferenz haben auf der Grundlage deutscher Vorschläge im September 1992 eine „Task-force“ eingesetzt, die derzeit alle rechtlichen Möglichkeiten zur Verbesserung der internationalen Zusammenarbeit prüft, die sich aus der Einrichtung „Ausschließlicher Wirtschaftszonen“ (AWZ) im Sinne des VN-Seerechtsübereinkommens 1982 in der Nordsee ergeben können. Auf deutschen Vorschlag wird ein Vertreter der Ostseestaaten (Helsinki-Kommission) zu den Beratungen hinzugezogen. Diese Arbeiten ergänzen die derzeitigen Überlegungen der Bundesregierung zur Ausdehnung des deutschen Küstenmeeres auch in der Nordsee auf 12 sm.

C) Technische Möglichkeiten der Überwachung:

1. a) Inwieweit wird das System der 2. Generation der Überwachung aus der Luft bereits eingesetzt?
- b) Für wann ist die volle Betriebsaufnahme (einschließlich neuer Sensoren) geplant?

Das im Zusammenhang mit der Einrichtung des Luftüberwachungssystems der 2. Generation beschaffte Flugzeug DO 228 wird seit 1991 in einem z. Z. noch eingeschränkten Betrieb eingesetzt. Die Entwicklung der neuen Sensoren – Laserfluorosensor und Mikrowellenradiometer – konnte mit einer erfolgreichen Flugerprobung im November 1992 abgeschlossen werden. Gegenwärtig wird der Einbau des rechnergestützten Operatorplatzes und der neuen Sensoren vorbereitet. Die Einrüstung dieser neuen Ausrüstungskomponenten soll in der Zeit von April bis Oktober 1993 erfolgen, so daß nach jetzigem Planungsstand von einer Inbetriebnahme des kompletten Systems Anfang November 1993 ausgegangen wird.

Mit der Inbetriebnahme der Luftüberwachung der 2. Generation verbinden sich die folgenden Verbesserungsziele:

- Verwendung eines leistungsstärkeren Flugzeuges mit größerer Reichweite,
- Erhöhung der jährlichen Flugstunden von 600 auf 1 000,
- Lokalisierung auch anderer Schadstoffe als Öl, z. B. Chemikalien im Bereich der Wasseroberfläche,
- Analyse (Ausmaß, Klassifizierung) der georteten Schadstoffe,
- Datenübertragungsanlage zur Übermittlung von im Flugzeug gemessenen Daten an see- und landseitige Einsatzstellen,
- Daten- und Anzeigekonzept, das nach dem neuesten Stand der Technik entwickelt wird.

2. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, daß nur durch die Koordination von fliegenden (Augen) und seegehenden Einheiten (Hände) ein effektiver Einsatz gewährleistet werden kann?

Die Auffassung, daß nur durch die Koordination von fliegenden und seegehenden Einheiten ein effektiver Einsatz gewährleistet werden kann, wird von der Bundesregierung geteilt. Dieses entspricht daher auch dem im Einsatz praktizierten Verfahren, soweit das für die Durchführung der Aufgabe erforderlich ist. Eine weitere Verbesserung wird hierzu angestrebt.

3. Welche Vor- und Nachteile sieht die Bundesregierung bei den verschiedenen Möglichkeiten der technischen Überwachung (z. B. Starrflügler, Hubschrauber, Starr- und Prallluftschiffe)?

Die Frage, welches der seinerzeit verfügbaren Luftfahrzeuge die günstigste Lösung für die Durchführung der Aufgabe sowie für die Aufnahme der zur Erkennung von Ölverschmutzungen notwendigen elektronischen Sensoren bietet, wurde im Jahre 1982 eingehend untersucht. Die dafür maßgebenden Kriterien waren insbesondere von den Forderungen bestimmt,

- möglichst alle in Frage kommenden Sensoren in das Luftfahrzeug einbauen zu können,

- hinsichtlich Beschaffung und Betrieb eine auch wirtschaftlich günstige Lösung zu finden,
- einen nach der Aufgabenstellung optimalen Einsatz zu gewährleisten,
- mit einer längerfristig anzustrebenden Einheitlichkeit mit Systemen der anderen Nord- und Ostseeanliegerstaaten auch eine Optimierung der internationalen Zusammenarbeit zu erreichen und
- ein Luftfahrzeug sowie einen Betreiber zu finden, mit dem eine schnelle Realisierung dieses Projektes möglich war.

Im Ergebnis wurde festgestellt, daß die gestellten Anforderungen insgesamt nur von einem Starrflügler erfüllbar waren. Auf Grund der durchgeführten Untersuchungen wurde daher zum Luftüberwachungssystem der 1. Generation entschieden, 2 Flugzeuge des Typs DO 28 der Marine mit den für diese Aufgabe erforderlichen Sensoren und zusätzlichen Navigationseinrichtungen auszurüsten. Bei dieser Entscheidung zugunsten der Starrflügler waren im Vergleich mit einem Hubschrauber insbesondere folgende Gründe ausschlaggebend:

- a) Größere Reichweite der Starrflügler in Verbindung mit einer längeren Verweildauer über dem Einsatzgebiet. Entsprechende Forderungen sind insbesondere durch die Einsatzgebiete bestimmt, die sich aus der deutschen Zuständigkeitszone nach dem Bonn-Übereinkommen (Nordsee) und dem deutschen Festlandsockelbereich ergeben, darüber hinaus aus den zur internationalen Zusammenarbeit zwischen den Nord- und Ostseeanliegerstaaten getroffenen Vereinbarungen.
- b) Geringere Geschwindigkeit des Hubschraubers. Dieses wirkt sich insbesondere bei küstenfern liegenden Einsatzgebieten nachteilig aus.
- c) Technische Schwierigkeiten beim Einbau von vibrationsempfindlichen Sensoren in einen Hubschrauber.
- d) Günstigeres Kosten-Nutzen-Verhältnis beim Starrflügler gegenüber dem Hubschrauber.

Die bei den bisherigen Einsätzen gewonnenen Erfahrungen bestätigen, daß diese Entscheidung richtig war. Im Zusammenhang mit den vorbereitenden Untersuchungen zur Einrichtung eines Luftüberwachungssystems der 2. Generation wurde diese Frage erneut eingehend mit dem Ergebnis geprüft, daß auch für das neue System ein Starrflügler eingesetzt wird.

Die bei einem Hubschrauber liegenden Vorteile, z. B.

- Schwebefähigkeit über dem Einsatzgebiet,
- Landefähigkeit in sonst schwer zugänglichen Gebieten,
- Transport von Personen und Geräten,
- Sicherstellen von Beweismitteln,

werden ebenfalls genutzt. Dies erfolgt bei akuten Ölunfällen durch Anforderung von Polizeihubschraubern oder durch Charterung von Firmenhubschraubern.

Eine der wesentlichen Entscheidungsmerkmale war von der Forderung bestimmt, aus wirtschaftlichen Gründen im Rahmen einer Mehrzweck-Mitnutzung ein auch für andere Zwecke verfügbares Flugsystem für diese Aufgabe einzusetzen. Dieses konnte mit einem Betrieb durch die Marine in optimaler Weise realisiert werden.

Luftschiffe wurden daher in die bisherigen Überlegungen noch nicht einbezogen, da derartige Luftfahrzeuge nach der für die Durchführung dieser Aufgabe erforderlichen Art und Größe, der Betriebsform und der notwendigen Infrastruktur operativ bisher nicht verfügbar sind. Die Entwicklung auf diesem Gebiet wird jedoch weiter verfolgt. Bei einer notwendig werdenden Erweiterung des Luftüberwachungssystems werden auch Luftschiffe in die dann anzustellenden Überlegungen einbezogen, sofern dieses auf Grund der weiteren Entwicklung auf diesem Gebiet angebracht und dazu eine auch wirtschaftlich akzeptable Realisierung erkennbar ist. Vorteile in der Verwendung von Luftschiffen werden insbesondere in der Aufnahme hoher Nutzlasten, der langen Verweilzeit in der Luft, den extremen Langsamflugmöglichkeiten sowie in der Möglichkeit gesehen, über einem Einsatzgebiet nahezu stationär längere Zeit verweilen zu können. Die Nachteile bei Luftschiffen liegen insbesondere in der relativ geringen Fahrgeschwindigkeit bei der internationalen Zusammenarbeit sowie in der Tatsache, daß mit der Verwendung von Luftschiffen für die Durchführung dieser Aufgabe bisher keine technischen, betrieblichen und kostenmäßigen Erfahrungen vorliegen.

Im Rahmen der Vorschläge zur Neuordnung der Fischereikontrolle der Mitgliedstaaten hat die Kommission der EG auch den zukünftigen Einsatz einer Satellitenüberwachung vorgesehen. Diesen Teil der Vorschläge hat die große Mehrheit der Mitgliedstaaten sowohl aus Kosten- wie aus Wirksamkeitsgründen negativ beurteilt. Die Fischereikontrolle dürfte vom Flugzeug oder auch durch Satelliten nicht die gleiche Effizienz haben wie die bisherige Kontrolle vor Ort.