

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Ulrike Flach, Jürgen Koppelin, Horst Friedrich (Bayreuth), Birgit Homburger, Dr. Edzard Schmidt-Jortzig und der Fraktion der F.D.P.

– Drucksache 14/260 –

Havarie des Frachters „Pallas“ vor Amrum

Die Havarie des Holzfrachters „Pallas“ im Nationalpark Wattenmeer hat gezeigt, daß die politische Krisenbewältigung mangelhaft war. Dem engagierten und kompetenten Einsatz der deutschen und niederländischen Brandbekämpfer, der Mitarbeiter des zentralen Meldekopfes in Cuxhaven, der freiwilligen Feuerwehren, des Technischen Hilfswerks, des Nationalparkamtes und der vielen Bewohner der betroffenen Küstenregion bei der Beseitigung des angeschwemmten Öls und der Rettung verölter Seevögel stand ein völlig überfordertes politisches Krisenmanagement gegenüber.

Politische Inkompetenz hat dafür gesorgt, daß der Schaden für Flora und Fauna der Nordsee und für den Tourismus des Landes Schleswig-Holstein größer als das unvermeidbare Maß geworden ist.

1. In wessen Kompetenz fallen Schiffsunglücke im Nationalpark Wattenmeer?

Schiffsunglücke im Nationalpark Wattenmeer sind im Hinblick auf ihre Auswirkungen zu unterscheiden:

- Bei reinen Seeunfällen, in denen es in erster Linie um die Rettung von Menschenleben geht, gibt es eine Allzuständigkeit von Bund, Ländern, Gemeinden und Privaten. Jeder hilft, von Staatsschiffen über SAR (Search and Rescue, Seenotrettungsdienst), DGzRS (Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger) bis zu privaten Bergern.
- Bei Schiffsunglücken mit der Gefahr einer Meeresverschmutzung ist eine gemeinsame Zuständigkeit von Bund und Ländern aufgrund der

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen vom 27. Januar 1999 übermittelt.

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

Verwaltungsvereinbarung über die Bekämpfung von Meeresverschmutzungen von 1975/95 gegeben.

- Bei Unglücken in Verbindung mit Schiffsbränden sind gemäß § 35 Abs. 2 Wasserstraßengesetz und aufgrund der nach dieser Vorschrift abgeschlossenen verschiedenen Verwaltungsvereinbarungen der Bund und die Länder gemeinsam zuständig.

2. Wann hat die schleswig-holsteinische Landesregierung die Bundesregierung zum ersten Mal über die Havarie der „Pallas“ informiert und über die eingeleiteten Maßnahmen unterrichtet?

Seit dem 30. Oktober 1998 wurde die Bundesregierung parallel zu den Partnern der Bund/Länder-Verwaltungsvereinbarung vom 27. April 1995 zur Bekämpfung von Meeresverschmutzungen durch die Einsatzleitungsgruppe (ELG) über die im Zusammenhang mit der Havarie der „Pallas“ eingeleiteten Maßnahmen unterrichtet. In der ELG, die über gemeinsame Bekämpfungsmaßnahmen entscheidet, sind der Bund und die Küstenländer durch je einen Beauftragten vertreten.

3. Ist der Bundesregierung bekannt, wann die politisch Verantwortlichen zum ersten Mal die Ämter und Behörden in den betroffenen Gemeinden der Nordseeküste über den Unglücksfall informiert haben?

Der Zentrale Meldekopf (ZMK) beim Wasser- und Schiffsamt Cuxhaven hat die betreffenden Behörden wie folgt über die Lage informiert (jeweils nur erste Meldung angegeben):

am 27. Oktober 1998 07:36 Uhr Wasserschutzpolizei Cuxhaven
 07:37 Uhr Wasserschutzpolizei Husum
 08:55 Uhr Innenministerium Kiel
 10:16 Uhr Umweltministerium Kiel

am 28. Oktober 1998 09:26 Uhr Amt Amrum

Die ELG hat die zuständigen Landesdienststellen am 30. Oktober 1998 nachmittags informiert und vorsorglich erste Schutzmaßnahmen in den voraussichtlich betroffenen Gebieten veranlaßt.

4. Welche Unterstützung und welche Maßnahmen hat die Bundesregierung der Landesregierung Schleswig-Holsteins angeboten, um ein schnelles Krisenmanagement zu gewährleisten?

Wegen drohender Ölverschmutzungen wurde die ELG des Bundes und der Küstenländer am 30. Oktober 1998 aktiviert. Damit standen alle gemäß der Bund/Länder-Vereinbarung von 1975/95 verfügbaren Bundes- und Landesressourcen (Schiffe, Geräte, Personal, Sachverstand) für die Bekämpfung des Unfalls zur Verfügung.

5. Warum haben das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit und das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen nicht von sich aus eingegriffen, sobald absehbar war, daß die Gefahr offenbar nicht wirksam bekämpft werden konnte und so Fauna und Flora des Wattenmeeres nicht vor einer Ölpest geschützt werden konnten?

Auf die Antwort zu Frage 1 wird verwiesen. Ein Eingreifen der Ministerien in Bonn ist aus Gründen der Entscheidungsfindung durch die vor Ort befindlichen kompetenten Entscheidungsträger im Alarmplan nicht vorgesehen.

6. Welche Folgerungen zieht die Bundesregierung aus dem Umstand, daß der Krisenstab des Innenministeriums von Schleswig-Holstein erst am 11. November 1998 tätig werden konnte?

Die Einrichtung eines Krisenstabes des Innenministeriums von Schleswig-Holstein ist Landessache (Katastrophenschutz). Etwaige Folgerungen sind erst nach Vorliegen der Erkenntnisse der unabhängigen Expertenkommission und der im Lande Schleswig-Holstein durchgeführten Untersuchungen zu ziehen.

7. Ist der Bundesregierung bekannt, warum zur Löschung des Brandes an Bord der „Pallas“ die Berufsfeuerwehr Hamburg, die für die Bekämpfung derartiger Unfälle ausgebildet und ausgerüstet ist, nicht zu Hilfe gerufen wurde?

Der Einsatz von acht Feuerwehrleuten der Cuxhavener Feuerwehr und deren Verbringung mit Ausrüstung durch Hubschrauber auf das bundeseigene Mehrzweckschiff „Neuwerk“ zum Einsatz auf der „Pallas“ entspricht dem Abkommen über den verkehrsbezogenen Brandschutz zwischen dem Bund, Niedersachsen und Schleswig-Holstein. Der Einsatz der Feuerwehr Cuxhaven wird seit Jahren geübt.

8. Welche Erkenntnisse und Informationen erhielt die Parlamentarische Staatssekretärin beim Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit, Gila Altmann, bei ihrem Besuch vor Ort, und welche Maßnahmen wurden aufgrund dieses Informationsbesuches eingeleitet?

Ziel des Besuches der Parlamentarischen Staatssekretärin Gila Altmann war es, sich einen persönlichen Eindruck vom Stand der Bergungs- und Öl-bekämpfungsmaßnahmen und des Ausmaßes der Folgen der Havarie für Natur und Tierwelt für Folgerungen des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit zu verschaffen.

9. Kann nach Meinung der Bundesregierung die „Pallas“ als „Schrottkahn“ oder „Schrottkarren“ bezeichnet werden, wie es der Bundesminister für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit getan hat (AP-Meldung vom 12. Dezember 1998, ADN-Meldung vom 12. Dezember 1998)?

Der Bundesregierung liegen z.Z. keine Erkenntnisse vor, die diese Aussagen bestätigen.

10. Teilt die Bundesregierung die Ansicht, daß im Falle der Bergung, Brandlöschung und Schadensbegrenzung durch die zuständigen Behörden von einem „dilettantischen Katastrophenmanagement“ gesprochen werden kann, wie der Bundesparteitag von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN in Leipzig in einem einstimmigen Beschluß festgestellt hat (AP-Meldung vom 12. Dezember 1998)?

Die Bundesregierung ist der Auffassung, daß angesichts des Zusammentreffens widriger Umstände eine pauschale Verurteilung des Krisenmanagements vermieden werden sollte. Über etwaige Folgerungen aus dem Ablauf der durchgeführten Maßnahmen sollte nach Vorlage der Ergebnisse und möglicher Verbesserungsvorschläge der eingesetzten Expertenkommission befunden werden.

11. Ist die Bundesregierung in der Lage, die durch die Havarie der „Pallas“ verursachten Kosten zu beziffern, und wer wird für die entstandenen Kosten aufkommen?

Nach vorläufigen Aufstellungen werden sich die Kosten auf über 14 Mio. DM abzüglich der mit rd. 3,3 Mio. DM veranschlagten Versicherungszahlung belaufen. Nach dem vereinbarten Bund/Länder-Kostenschlüssel zahlen der Bund und die Länder von den Kosten jeweils 50 %, die fünf Länder beteiligen sich somit an den Kosten wie folgt:

Bremen	2,5 %
Hamburg	6,0 %
Mecklenburg-Vorpommern	8,5 %
Niedersachsen	18,0 %
Schleswig-Holstein	15,0 %

12. Wann gedenkt der Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen die von ihm angekündigte unabhängige Kommission zur Untersuchung des Unglücks und der Pannen bei der Bergung der „Pallas“ einzuberufen, und wer soll Mitglied dieser Kommission sein?

Die Veranlassungen für die Einsetzung der unabhängigen Expertenkommission sind vom Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen bereits Anfang Januar 1999 getroffen worden. Die konstituierende Sitzung wird Ende Januar/Anfang Februar 1999 erwartet. Die zehnköpfige Kommission wird unter der Leitung von Senator a. D. Claus Grobecker und seinen Stellvertretern Dr. Wolfgang Paul und Prof. Dr.-Ing. Knud Benedict stehen. Ferner werden die fünf Küstenländer, das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit und das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen auf der Ebene der Abteilungsleiter vertreten sein.

13. Wie lautet der Untersuchungsauftrag der vom Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen angekündigten Kommission zur Untersuchung der Havarie der „Pallas“?

Der Auftrag lautet: „Unter Auswertung der Havarie der „Pallas“ ist eine Bewertung des bisherigen Notfallkonzeptes und dessen Weiterentwicklung für

die Sicherung der deutschen Küsten an Nord- und Ostsee vor den Folgen von Schiffsunfällen zu erarbeiten, das sowohl Vorschläge für Optimierungen im Bund/Küstenländer-Bereich als auch im internationalen Bereich enthalten soll.'

14. Welche konkreten Maßnahmen wird die Bundesregierung einleiten, um die Verantwortlichkeiten der Bundes- und Landesbehörden bei derartigen Unglücken zukünftig klarer zu regeln und um einen wirksamen Küstenschutz zu gewährleisten?

Das Ergebnis der unabhängigen Expertenkommission bleibt abzuwarten. Unabhängig von dem akuten Fall „Havarie Pallas“ wird bereits seit 1997 von einem Interministeriellen Ausschuß (Bund/Schleswig-Holstein) am Konzept zur Verbesserung des Unfallmanagements in Küstengewässern gearbeitet; erste Ergebnisse liegen vor und werden der Expertenkommission zur Verfügung gestellt.

15. Welche Möglichkeiten sieht die Bundesregierung, um den von der Havarie betroffenen Gemeinden an der Nordseeküste Unterstützung zukommen zu lassen?

Die Bundesregierung hat keine Möglichkeit, den von der Havarie betroffenen Gemeinden an der Nordseeküste finanzielle Unterstützung zukommen zu lassen.