

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Große Anfrage der Abgeordneten Wolfgang Börnsen (Bönstrup),
Ulrich Adam, Dietrich Austermann, weiterer Abgeordneter und der
Fraktion der CDU/CSU
– Drucksache 14/1229 –**

Schaffung einer deutschen Küstenwache

Die Havarie des Frachters „Pallas“ im Oktober des vergangenen Jahres hat die Schutzbedürftigkeit und ökologische Gefährdung der deutschen Küste, einem der befahrensten Schiffsreviere weltweit, erneut verdeutlicht. Denn trotz des lebensgefährlichen und aufopferungsvollen Einsatzes der Rettungsmannschaften und der Tatsache, dass mit der „Pallas“ kein Supertanker, sondern lediglich ein Holzfrachter mittlerer Größe in Seenot geriet, waren die ökologischen Auswirkungen der Havarie verheerend. Tausende Seevögel starben. Das empfindliche Ökosystem Deutscher Ostsee wurde teilweise nachhaltig zerstört. Das bestehende Sicherheitskonzept, das von allen Seiten als ausreichend bezeichnet worden war, hielt den Herausforderungen des Ernstfalles nicht stand. Damit ist die Frage eines wirksamen Schutzes der deutschen Nord- und Ostseeküste, für Mensch, Tierwelt und Natur, erneut zu einer der dringenden politischen Herausforderungen für alle Beteiligten geworden – national wie international.

Bereits zu Beginn der 50er Jahre hat der Deutsche Bundestag intensiv über Fragen einer nationalen Küstenwache zum Schutz der deutschen Küste beraten. Erste Ansätze und Weiterentwicklungen bei der Zusammenarbeit der betroffenen Küstenländer im Überwachungs- und Vollzugsdienst auf See wurden auf den Weg gebracht. Die seit 1994 bestehende Küstenwache hat durch die Vermeidung von Doppelarbeit und einer verstärkten seeseitigen Überwachungsichte wesentliche Erfolge erzielen können. Der Durchbruch zu einer einheitlichen nationalen Organisationsstruktur, die alle relevanten Kompetenzen im Krisenfall unter einem Dach zusammenführt, ist hingegen – insbesondere durch den Widerstand einiger Küstenländer – bis heute nicht gelungen. Wechselnde Leitungskompetenzen sowie eine Vielzahl von Entscheidungswegen erschweren bei Umweltkatastrophen nach wie vor ein schnelles und erfolgreiches Handeln. Gleiches gilt für die Bereiche Kriminalitätsbekämpfung und Zugänglichkeit des Seeverkehrs. Es ist daher eine vordringliche Aufgabe, das bestehende Kompetenzwirrwarr im Küstenschutz zwischen den Bundesbehörden Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, Bun-

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen vom 22. Dezember 1999 übermittelt.

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

desministerium des Innern, Bundesministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten, Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit, Bundesministerium der Verteidigung auf der einen Seite, den Landespolizeien, Innen- und Umweltministerien sowie Staatskanzleien der fünf norddeutschen Küstenländer, den Leitungsstrukturen des Wasser- und Schifffahrtsamtes, der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung, der Fischereiaufsicht, des Zolls sowie des Bundesgrenzschutzes auf der anderen Seite zu entflechten und wirksam zusammenzufassen. Anderenfalls wird das maritim Krisenmanagement den modernen Anforderungen des ökologischen Ernstfalls sowie den geänderten geopolitischen Herausforderungen Deutschlands im Herzen Europas auch zukünftig nicht mehr gerecht.

Ein effizienterer und nachhaltigerer Schutz der Deutschen Küste, von Mensch Tierwelt und Natur, muss deshalb durch eine Kompetenzfusion zwischen Bund und Küstenländern bereits in kurzer Frist erreicht werden. Deutschland benötigt hierzu eine einheitliche nationale Küstenwache. Die noch verteilten Kompetenzen sind in einer Hand zu bündeln. Küsten- und Meeressicherung durch ein Zentrum aus einem Guss ist die Voraussetzung für das mittelfristige Ziel einer europäischen Küstenwache.

Vorbemerkungen:

Im Zusammenhang mit der Havarie des Frachters „Pallas“ im Oktober/November 1998 hat das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMVBW) eine unabhängige Expertenkommission beauftragt, eine Bewertung des bisherigen Notfallkonzeptes für die Sicherung der deutschen Küste an Nord- und Ostsee vor den Folgen von Schiffsunfällen vorzunehmen und Vorschläge für dessen Weiterentwicklung zu erarbeiten.

Der Bericht und die Empfehlungen der unabhängigen Expertenkommission werden in den nächsten Monaten vorliegen. Die Bundesregierung wird diese sorgfältig auswerten und gemeinsam mit den Küstenländern die erforderlichen Maßnahmen ergreifen.

Die Beantwortung der vorliegenden Großen Anfrage kann insoweit diesen Ergebnissen nicht vorgreifen.

Die Bundesregierung handelt auf dem Gebiet der Bekämpfung von Meeresverschmutzungen in der Ausschließlichen Wirtschaftszone, die außerhalb der Hoheitsgewässer liegt, während für die Hoheitsgewässer (12-Meilen-Zone) der Bund und die Küstenländer, teils in abgeleiteter, teils in originärer eigener Zuständigkeit entsprechende Vorsorgemaßnahmen ergriffen haben. Der Bund und die Küstenländer lassen sich dabei nach Risikoabschätzungen vom Vorsorgeprinzip leiten und setzen auf die Synergieeffekte der Bündelung von personellen und Sachmitteln. Sie haben zu diesem Zweck am 27. April 1995 eine Vereinbarung über die Bekämpfung von Meeresverschmutzungen abgeschlossen, die ein früheres Verwaltungsabkommen von 1975 abgelöst hat.

Mit der Bildung des Koordinierungsverbundes „Küstenwache“ am 1. Juli 1994 wurde eine neue Form der Zusammenarbeit der mit Überwachung und Vollzug auf See beauftragten Behörden des Bundes (Wasser- und Schifffahrtsverwaltung, Bundesgrenzschutz, Zollverwaltung, Fischereiaufsicht) eingeleitet.

Mit Kabinettsbeschluss vom 19. März 1997 wurde der im Bericht der beteiligten Bundesressorts vorgeschlagene Fortführung des Koordinierungsverbundes mit dem Schwerpunkt der weiteren Intensivierung der Zusammenarbeit mit den Überwachungs- und Vollzugsbehörden der Küstenländer zugestimmt.

Im Küstenwachzentrum „Ostsee“ in Neustadt-Holstein ist bereits seit 1996 eine ständige Anwesenheit von Vertretern der Wasserschutzpolizei von Schleswig-Holstein und Mecklenburg-Vorpommern eingeführt. Ab 1. Juli 1999 wurde

eine ähnliche Lösung im Küstenwachzentrum „Nordsee“ in Cuxhaven durch Einrichtung einer gemeinsamen Leitstelle der im Nordseebereich beteiligten Wasserschutzpolizei (WSP) wirksam.

Die Aufgaben des Koordinierungsverbundes „Küstenwache“ sind bislang nach den jeweiligen Zuständigkeiten der Behörden bei der Überwachung und Durchsetzung der rechtlichen Vorschriften im Bereich des polizeilichen Grenzschutzes, des Zolls, der Fischereiaufsicht und der verkehrsrechtlichen Regelungen ausgerichtet.

Das Systemkonzept der Vorsorgemaßnahmen zur Bekämpfung von Meeresverschmutzungen haben die Sonderstellen des Bundes und der Küstenländer zur Bekämpfung von Meeresverschmutzungen und das Umweltbundesamt im Jahre 1980 im Auftrage des damaligen Bundesministeriums für Verkehr und der Umweltministerien bzw. -senatoren der Küstenländer sowohl für die Hohe See (Bundeszuständigkeit) als auch für das Küstenmeer (abgeleitete bzw. originäre Landeszuständigkeit) und die Ufer und Strände sowie für die Häfen Bremens und Hamburgs (Landeszuständigkeit) erarbeitet. Es wurde zuletzt 1994 fortgeschrieben und wird zurzeit erneut überarbeitet.

Aufbauend auf einer Analyse des Gefahrenpotentials und der technischen Möglichkeiten zur Bekämpfung von Verschmutzungen enthält dieses Konzept Vorschläge für Beschaffungs- und Erneuerungsmaßnahmen, für Organisationsstrukturen, für die Aus- und Weiterbildung der Führungs- und Einsatzkräfte sowie einen Zeitrahmen und eine Kostenabschätzung.

In der Anfrage werden die Begriffe „Meeres- und Küstenschutz“, „Meeres- und Küstensicherung“, „Küstensicherungskonzept“ sowie „Notfallkonzept“ verwendet, ohne dass Abgrenzungen deutlich werden; hierdurch können Missverständnisse entstehen. Einleitend wird deshalb klargestellt, dass die Antwort unbeschadet dieser Begriffe die im Zuständigkeitsbereich des Bundes liegenden Aspekte im Sinne einer Küstenwache

- Sicherheit und Leichtigkeit des Seeverkehrs,
- Vorbeugung gegen bzw. Bekämpfung von Meeresverschmutzungen durch Schiffe,
- Maßnahmen des Grenzschutzes, der Zollüberwachung, der Fischereiaufsicht und der Seenotrettung durch Schiffe

behandelt.

Küstenschutz (Deichbau) ist dagegen Sache der Länder.

Sicherstellung eines wirksamen Meeres- und Küstenschutzes von Nord- und Ostsee

1. Nach welchen Prinzipien und welchen Merkmalen ist die Sicherung der deutschen Nord- wie Ostseeküste in den vergangenen Jahrzehnten betrieben worden?

Schwerpunkt bei der Gewährleistung der maritimen Sicherheit ist das **Vorsorgeprinzip**, d. h. vor allem weitgehende Vermeidung von Unfällen.

Dazu gehören Maßnahmen:

- zur Erhöhung der **technischen Schiffssicherheit**, insbesondere der Tankersicherheit, z. B. Doppelhülle und Begrenzung des Schiffsalters

- zur **Schiffs- und Reedereibetriebsführung** sowie der **Verkehrsordnung**, z. B. internationaler Sicherheitsmanagement Code (ISM) einschließlich international einheitlicher Schiffsnotfallpläne, Einführung von Meldepflichten und Einrichtung küstenferner Schifffahrtswege
- der **Verkehrsregelung**, z. B. Einrichtung moderner Verkehrszentralen, Einsatz von Differenzial-GPS-Referenzstationen und Entwicklung weltweit einsetzbarer Transpondersysteme sowie eines effektiven Seelotswesens
- einer effektiven **Überwachung** der Einhaltung internationaler und nationaler Vorschriften, wie z. B. Hafenstaatkontrolle, Überwachung von Meeresverschmutzungen aus der Luft und Einrichtung des Koordinierungsverbundes – Küstenwache –

Weitere Maßnahmen der Vorsorge sind:

- **Katastrophen- und Alarmpläne** der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung
- Bund-Länder-Vereinbarung zur **Bekämpfung von Meeresverschmutzungen** (s. a. Vorbemerkungen)
- Vorhaltung von **Notschleppkapazitäten**
- Sicherung des verkehrsbezogenen **Feuerschutzes**
- **internationale Zusammenarbeit** im Rahmen des Bonn-Übereinkommens sowie der zweiseitigen Alarm- und Einsatzpläne mit Dänemark und den Niederlanden (Denger-Plan, Nethger-Plan) und des Helsinki-Übereinkommens.

2. Was hat sich, bedingt durch die deutsche Einheit, am maritimen Sicherheitskonzept für die deutsche Küste geändert?

Im Zusammenhang mit der deutschen Einheit wurde das Küstenland Mecklenburg-Vorpommern in die Verwaltungsvereinbarung zur Durchführung des schiffahrtspolizeilichen Vollzugs durch die WSP der Küstenländer einbezogen.

Mecklenburg-Vorpommern ist zudem an der personellen Vertretung der WSP im Küstenwachzentrum „Ostsee“ in Neustadt-Holstein beteiligt.

Die Vorsorgemaßnahmen für die Bekämpfung von Meeresverschmutzungen wurden auf den See- und Küstenbereich von Mecklenburg-Vorpommern ausgedehnt. Dies ist durch die Bund-Länder-Vereinbarung über die Bekämpfung von Meeresverschmutzungen vom 27. April 1995 geschehen, deren Partner das Land Mecklenburg-Vorpommern ist. Zwischen 1990 und 1995 hatten der Bund und das Land Mecklenburg-Vorpommern zunächst im Wege der Verwaltungshilfe, dann durch zweiseitige Vereinbarung bereits Vorsorgemaßnahmen getroffen.

In dem in den Vorbemerkungen erwähnten Systemkonzept ist dem Grundsatz der Vorsorge im See- und Küstenbereich vor Mecklenburg-Vorpommern besondere Aufmerksamkeit gewidmet worden. Von den vorgeschlagenen Maßnahmen sind wesentliche Komponenten bereits realisiert, wie z. B. die Stationierung des Mehrzweckschiffes „Scharhörn“ und des Klappschiffes „Bottsand“ sowie die Beschaffung von Fahrzeugen und Geräten für die Bekämpfung von Verschmutzungen in Küstennähe und am Strand.

3. Wie sind die norddeutschen Küstenländer, mit welchen Institutionen und Organisationen, derzeit an der Meeres- und Küstensicherung beteiligt?

Die Küstenländer nehmen die Bekämpfung von Meeresverschmutzungen in ihrem Zuständigkeitsbereich in eigener Verantwortung durch ihre Umweltministerien bzw. -senatoren und deren nachgeordnete Dienststellen wahr. Sie unterhalten eine gemeinsame Sonderstelle zur Bekämpfung von Meeresverschmutzungen sowie die erforderlichen Fahrzeuge und Geräte für den Einsatz in Küstennähe und im Strandbereich.

Durch die Anwesenheit von Vertretern der WSP der Küstenländer in den Küstenwachzentren wird die Zusammenarbeit zwischen Bundes- und Länderbehörden weiter verbessert.

In die Katastrophenstäbe Nordsee und Ostsee der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung sind ebenfalls die zuständigen Landesvertreter einbezogen.

4. Welcher Stellenwert kommt dem Bund im augenblicklichen Küstensicherungskonzept zu und welche „Rolle“ nimmt er dabei wahr?

Der Bund nimmt seine Rolle im Rahmen der grundgesetzlichen Aufgabenzuweisung wahr. Die Zusammenarbeit mit den Küstenländern wird im Rahmen der unter Vorbemerkungen und in der Antwort zu Frage 2 genannten Vereinbarungen geregelt.

Bei der Bekämpfung von Meeresverschmutzungen arbeiten Bund und Küstenländer auf der Grundlage der Vereinbarung vom 27. April 1995 eng zusammen. Grundsätzlich haben alle Partner die gleichen Rechte und Pflichten. Insbesondere betrifft das die gemeinsame Finanzierung des Betriebs und der Unterhaltung der vor dem 27. April 1995 beschafften Fahrzeuge und Geräte, die gemeinsame Einsatzleitung bei übergreifenden Übungen und bei Unfällen, die gemeinsame Maßnahmen erfordern. Soweit gemeinsame Finanzierung vereinbart ist, tragen der Bund und die Länder die Kosten je zur Hälfte. Kommen bei der Bekämpfung von Unfällen in der gemeinsamen Einsatzleitungsgruppe einvernehmliche Entscheidungen nicht zustande, entscheidet die Stimme des Partners, der von den Auswirkungen am stärksten betroffen ist.

5. Welche Gefährdung für See und Küste – vergleichbar mit der Havarie der „Pallas“ – hat es in den vergangenen drei Jahrzehnten in Nord- und Ostsee gegeben?

Zwischen 1981 und 1993 haben sich 48 Unfälle mit und ohne Ölaustritt ereignet, davon 20 im Elbegebiet, 13 im Wesergebiet, 4 im Jadegebiet, 6 in der Nordsee, 3 vor den Inseln und 2 in der Ostsee. Größere Auswirkungen hatten Ölaustritte aus den Schiffen: „Afran Zenith“ (300 m³; Hamburger Hafen, 1981), „Ondina“ (200 m³; Hamburger Hafen, 1982), „Brady Maria“ (305 m³; Brunsbüttel, 1986) und „Heinrich Heine“ (100 m³; Brunsbüttel, 1988), einer unbekanntem Menge beim Untergang der Plattform „West Gamma“ (Deutsche Bucht, 1990) sowie von 120 t Slop und 100 t Öl beim Untergang der „Seki Roulette“ (Deutsche Bucht, 1992). Außerdem ereigneten sich Verschmutzungen mit unterschiedlichen Ausmaßen durch unbekannte Verursacher.

Einen Schiffsunfall mit Auswirkungen wie bei der „Pallas“-Havarie hat es bisher im deutschen Bereich von Nord- und Ostsee nicht gegeben.

6. Welche Entwicklung hat es in den vergangenen drei Jahrzehnten in der jährlichen Anzahl der Schiffsbewegungen vor der deutschen Nord- und Ostsee, insbesondere bezüglich Ladung, Schiffsgröße und Alter der Schiffe, gegeben?

Statistiken über die Schiffsbewegungen in der Nord- und Ostsee liegen nicht vor. Es werden lediglich diejenigen Seeschiffe (z. B. über die Lotsstatistik) erfasst, die deutsche Häfen anlaufen oder die den Nord-Ostsee-Kanal passieren. Aus den geführten Statistiken (Güterumschlag in deutschen Seehäfen) lassen sich keine Aussagen zu Schiffsbewegungen, Schiffsgröße und -alter in einem bestimmten Seegebiet ableiten. Die Entwicklung in den letzten drei Jahrzehnten lässt eine Zunahme der Schiffsgrößen erkennen.

7. Welche zukünftigen Tendenzen zeichnen sich bei den unter Frage 6 angegebenen Kriterien ab?

Bei der Ladung geht die Tendenz zur weiteren Containerisierung. Daneben werden feste und flüssige Massengüter einen bedeutenden Anteil am Ladungsaufkommen behalten. Auch der Trend zum größeren Schiff wird sich fortsetzen.

8. Welche Schritte hat die Bundesregierung nach der Havarie der „Pallas“ eingeleitet, um den Schutz von Mensch, Tierwelt und Natur an der deutschen Küste weiter zu verbessern?

Der BMVBW hat eine unabhängige Expertenkommission mit folgendem Auftrag eingesetzt:

Unter Auswertung der Havarie der „Pallas“ sind 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.

Die Expertenkommission hatte ihre konstituierende Sitzung am 20. Februar 1999. Sie hat Sachverständige, Institutionen, Einsatzleiter und ausländische Regierungsvertreter angehört. Ihr stand u. a. der Bericht des BMVBW über die Havarie des Frachters „Pallas“ in der Nordsee vom 8. März 1999, der auch dem Deutschen Bundestag vorliegt, zur Verfügung. Sie bereitet zurzeit einen Abschlussbericht vor, der Handlungsempfehlungen enthält und voraussichtlich in den nächsten Monaten vorliegen wird.

Der BMVBW wird die Lösungsvorschläge der unabhängigen Expertenkommission auf ihre Realisierbarkeit hin überprüfen. Der Abschlussbericht wird dem Parlament vorgelegt.

Der Bericht des BMVBW vom 8. März 1999 enthält vorläufige Bewertungen und erste Schlussfolgerungen. Die dort genannten kurzfristig umzusetzenden Maßnahmen sind entweder bereits realisiert – wie die Überarbeitung der Alarmpläne, die Definition von Entscheidungskriterien für den Notschleppensatz, die Bestimmung der Vor-Ort-Einsatzleitung und die Ausrüstung der Schiffe „Neuwerk“ und „Mellum“ mit hochfesten Schlepptrassen – oder ihre Realisierung ist eingeleitet – wie die vertragliche Bindung zusätzlicher allwet-

tertauglicher Hubschrauber, die Bereitstellung zusätzlicher Mannschaften für Notschleppensätze, die Vorhaltung zusätzlicher Notschleppkapazität durch die Verlängerung des Chartervertrages mit dem Hochseeschlepper „Oceanic“ und das Zusammenwirken mit den für den Katastropheneinsatz zuständigen Stellen der Länder.

9. a) Ist die Bundesregierung der Auffassung, dass hierzu die Etablierung einer über geordneten nationalen Küstenwache notwendig ist, die mit allen relevanten Kompetenzen zur Abwendung von maritimen Katastrophen ausgestattet sein muss?
- b) Wenn ja, wie will die Bundesregierung bis zur Arbeitsaufnahme dieser nationalen Küstenwache einen effizienten Schutz für Mensch Tierwelt und Natur an der deutschen Küste gewährleisten?
- c) Wenn ja, auf welche Art und Weise könnte das Glücksburger Flottenkommando, das bereits erfolgreich internationale SAR-Aktionen durchgeführt hat, in die neue Struktur der nationalen Küstenwache eingebunden und damit das bestehende maritime Know-how effizient genutzt werden?
- d) Wenn nein, teilt die Bundesregierung in diesem Zusammenhang die Auffassung, die derzeit bestehende Einsatzleitgruppe sei „so nicht brauchbar und damit auch zu teuer und überflüssig“ (ZDF-Interview mit der schleswig-holsteinischen Ministerpräsidentin Heide Simonis) sowie die Auffassung, eine „länderübergreifende, mit weitreichenden Kompetenzen ausgestattete Einrichtung ist der Schlüssel zu mehr Sicherheit auf See“ (Umweltminister von Schleswig-Holstein, Rainer Steenblock, auf der Fachtagung der Grünen in Husum)?
- e) Welche anderen Schlüsse zieht sie aus der Havarie der „Pallas“ und wie könnte ihrer Meinung nach ein ökologisches Desaster aufgrund einer durchaus möglichen Supertanker-Havarie vor der deutschen Küste verhindert werden?

Die Bundesregierung verweist auf die von ihr erwarteten Empfehlungen der unabhängigen Expertenkommission (vgl. Vorbemerkungen). Unbeschadet dessen hat sie eine vorläufige Bewertung der „Pallas“-Havarie vorgenommen und kurzfristig zu realisierende Maßnahmen veranlasst (s. a. Antwort zu Frage 8).

Durch die in der Antwort zu Frage 8 aufgeführten Einzelmaßnahmen ist gesichert, dass bis zur Vorlage umsetzungsreifer Ergebnisse der Schutz der deutschen Küste gewährleistet ist.

Schwerpunktaufgabe bleibt die Vermeidung von Unfällen.

10. a) Wie beurteilt die Bundesregierung die schlimmstmöglichen ökologischen Auswirkungen der Havarie eines Supertankers vor der deutschen Küste?
- b) Welche volkswirtschaftlichen Kosten würden dabei nach Einschätzung der Bundesregierung für Mensch, Tierwelt und Natur entstehen, orientiert am Vergleich von Unfällen vor Küsten anderer Länder?
- c) Wie beurteilt die Bundesregierung die Wahrscheinlichkeit eines derartigen Unglücks vor dem Hintergrund der Tatsache, dass die deutsche Küste zu den befahrensten Schiffsrevieren der Welt zählt?

Die möglichen ökologischen Auswirkungen einer Havarie eines Großtankers vor der deutschen Küste sind von einer Vielzahl unvorhersehbarer und zum Teil sich gegenseitig beeinflussender Faktoren abhängig, z. B. Ort des Unfalles (morphologische Verhältnisse im Hinblick auf Ausmaß der Beschädigung des Tankers), Menge und Beschaffenheit des austretenden Öls, Seegangs- und Witterungsverhältnisse. Diese Faktoren können wiederum äußerst variabel die räumliche Ausbreitung des Öls, die Dispersion des Öls durch Wellenschlag, die Verdunstung von leichtflüchtigen Anteilen, die Eindringtiefe des Öls, z. B. in den Wattboden, den Einsatz und die Wirksamkeit der Bekämpfungsmaßnahmen beeinflussen: Der Zeitpunkt des Unfalles kann im Zusammenhang mit den aktuellen Witterungsverhältnissen ein für die Seevögel besonders bedeutender Faktor sein (z. B. Überwinterung, Aufenthalt während der Brutzeit).

Im Hinblick auf die Größe der vor der deutschen Küste verkehrenden Tanker und der morphologischen Verhältnisse wird für einen größtmöglichen Tankerunfall davon ausgegangen, dass bis zu zwei Tanks beschädigt werden könnten. Sofern erhebliche Rohölmengen in das Wattenmeer gelangen, muss unabhängig von den Seegangs- und Witterungsverhältnissen durch den ständigen Wechsel von Überflutung und Trockenfallen mit einer Verteilung des Öls auf dem trockenfallenden Wattboden, eingeschränkten Zugangs- und Bekämpfungsmöglichkeiten und abhängig von der Viskosität des Öls auch mit einer unterschiedlichen Eindringtiefe des Öls in den Wattboden gerechnet werden.

Bei Annahme eines solchen Szenariums können z. B. der Bestand bestimmter Seevögelarten und die Population empfindlicher Benthosorganismen beeinträchtigt werden. Da mit einer hohen Persistenz des Öls besonders in vor Wellenschlag geschützten feinporigen Sedimenten zu rechnen wäre, ist auf lange Zeit von Schädigungen der jeweils berührten Gebiete des von hoher Siedlungsdichte, hoher biologischer Produktivität und ausgeprägter natürlicher Dynamik gekennzeichneten sensiblen Ökosystems Wattenmeer auszugehen. Bestimmte, auch überregional wirkende Funktionen des Wattenmeeres wären unter Umständen auf lange Zeit oder irreparabel beeinträchtigt.

Aus diesen Gründen ist die Ölbekämpfungsstrategie des Bundes und der Küstenländer darauf ausgelegt,

- Ölverschmutzungen möglichst nicht in das Wattenmeer gelangen zu lassen und im Küstenvorfeld zu bekämpfen,
- bei nicht zu verhindernden großflächigen Verschmutzungen des Wattenmeeres besonders sensitive Gebiete – die kartiert sind – zu „verteidigen“, damit sie später der Renaturierung der geschädigten Gebiete dienen können.

Die Heranziehung der volkswirtschaftlichen Auswirkungen von Unfällen vor Küsten anderer Länder als Vergleichsgrundlage für die volkswirtschaftlichen Kosten einer schlimmstmöglichen Havarie eines Großtankers ist aufgrund der spezifischen Verletzlichkeit des Wattenmeeres und der spezifischen Wirksamkeit von Rehabilitationsmaßnahmen nur eingeschränkt möglich.

Die Höhe der Kosten für die Beseitigung der durch einen solchen Unfall entstandenen Schäden einschließlich der Einkommenseinbußen ist von vielen Faktoren abhängig, die je nach Fallkonstellation unterschiedlich hoch sein können.

Bei dem Ölunfall „Afran Zenith“ 1981 im Hamburger Hafen sind 300 m³ Rohöl ausgelaufen. Die Reinigungskosten haben sich seinerzeit auf 6,5 Mio. DM belaufen. 1982 hat die „Ondina“ 200 m³ schweres Rohöl verloren. Die Reinigungskosten haben 24 Mio. DM betragen.

Ökologische Langzeitschäden sind monetär nicht quantifizierbar. Ausgenommen hiervon wären etwaige Rehabilitationsmaßnahmen. Für die deutschen Küsten liegen allerdings hierzu keine Vergleichszahlen vor.

Der letzte größere Tankerunfall vor der deutschen Küste ereignete sich 1966; damals trat bei einer Kollision des norwegischen Tankers „Anne Mildred Broevig“ eine Ölmenge von ca. 15 000 t aus. Die in der Folge weiterentwickelten Vorsorgemaßnahmen des Bundes und der Küstenländer führten zu dem derzeit bestehenden Vorsorgekonzept gegen große Tankerunfälle. Dieses nimmt mit einem Investitionsaufwand von bisher ca. 400 Mio. DM im europäischen Vergleich eine Spitzenstellung ein. Hierzu gehört auch die bereits seit 1984 vorgehaltene und zwischenzeitlich erweiterte Notschleppkapazität.

Das Verkehrswegeführungs- und Sicherungssystem (vgl. Bericht der Bundesregierung zur Verbesserung der Schiffssicherheit und der Gefahr guttransporte auf See; Drucksache 13/1279, letzte Fortschreibung Drucksache 13/10754 aus dem Jahr 1998) ist durch Einführung der Benutzungspflicht des küstenfernen Verkehrswegesystems vom Englischen Kanal bis in die Deutsche Bucht für Gas-, Chemikalien- und Mineralöltanker über 5 000 BRZ bzw. 10 000 BRZ und durch die vor geschriebene Teilnahme am maritimen Verkehrssicherungssystem (Vessel Traffic Services) mit permanenter Verkehrsüberwachung weiterentwickelt worden. Hierdurch wird eine Minimierung der Gefahr einer Kollision mit dem Austritt von Ladung oder Betriebsstoffen erreicht.

Für den Fall einer Havarie gewährleistet das von der Bundesregierung entwickelte Konzept der V orhaltung von Notschleppkapazität die Möglichkeit, havarierten Schiffen im ersten Zugriff Hilfe zu leisten, bis kommerzielle Bergungsunternehmen vor Ort sind. Ungünstige Umstände, wie z. B. eine Kollision mit nachfolgender Explosion oder das Auseinanderbrechen eines Schiffes in Verbindung mit außergewöhnlich schlechten Wetterbedingungen können allerdings die Möglichkeiten des Erfolgs von Notschlepp- und Bergungsversuchen einschränken.

11. a) Teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass das bestehende Notfallkonzept und der bestehende Küstenschutz noch wenige Tage vor der Havarie der „Pallas“ ausreichend waren, wie dies in einer Pressemitteilung des schleswig-holsteinischen Umweltministers Rainer Steenblock dargestellt wurde?
- b) Welche Konsequenzen sind nach Meinung der Bundesregierung aus der Havarie der „Pallas“ für den norddeutschen Küstenschutz zu ziehen und bis wann werden diese in die Praxis umgesetzt werden?

In einer Pressemitteilung vom 19. September 1999 hat der schleswig-holsteinische Umweltminister die Vorbereitungen zur Ölbekämpfung auf See gewürdigt, auf die Erfolge insbesondere im Kampf gegen das illegale Ablassen von Öl durch Seeschiffe hingewiesen und den Teilnehmern an einer Meeresschutzübung gedankt. Eine Pressemitteilung des schleswig-holsteinischen Umweltministers mit den in der Anfrage zitierten Bewertungen ist der Bundesregierung nicht bekannt.

Die Bundesregierung wird in Zusammenarbeit mit den Ländern das Systemkonzept aufgrund der Erfahrungen aus Übungen und Unfällen sowie entsprechend dem Stand der Technik fortschreiben. Die gemeinsam mit den Küstenländern getroffenen Vorsorgemaßnahmen zur Bekämpfung von Meeresverschmutzungen haben einen hohen, mit großem Kostenaufwand ständig verbesserten Standard.

Für weitere Schlussfolgerungen bleiben der Bericht und die Empfehlungen der unabhängigen Expertenkommission abzuwarten.

12. Wie beurteilt die Bundesregierung die permanente V orhaltung eines hochseetauglichen Schleppers von der Pfahlzugstärke der „Oceanic“ zur Vermeidung von Umweltkatastrophen an der deutschen Küste?

Die permanente V orhaltung hochseetauglicher Notschleppkapazität ist Bestandteil des Vorsorgekonzeptes der Bundesregierung. Vom Bericht der unabhängigen Expertenkommission werden weitere Aufschlüsse dazu erwartet.

Effizienzsteigerungen der hoheitlichen Überwachung der deutschen Küste durch eine nationale Küstenwache

13. Welche materiellen, personellen und haushaltsrelevanten Synergieeffekte können durch eine Zusammenlegung aller relevanten polizeilichen Kompetenzen unter der Leitung einer nationalen Küstenwache zur Über - wachung der Deutschen Meeresgrenzen erreicht werden?

Die Bundesregierung verweist auf die von ihr erwarteten Empfehlungen der unabhängigen Expertenkommission, denen hier nicht vor gegriffen werden kann, und die einer abschließenden Bewertung bedürfen.

14. a) Auf welche Art und Weise kann die nationale Küstenwache zur wirksamen Bekämpfung der Schleuserkriminalität und der Gewährleistung des Schengener Abkommens beitragen?
- b) Wie viele illegal eingereiste Personen sind in den vergangenen Jahren an der deutschen Meeresgrenze aufgegriffen worden?
- c) Wie hoch schätzen die zuständigen Behörden die diesbezügliche Dunkelziffer ein?

Eine effektive Durchführung des grenzpolizeilichen Auftrages und Gewährleistung des Schengen-Standards an den Seegrenzen erfolgen durch Einsatzkräfte des BGS und des Zolls in enger Zusammenarbeit mit den Wasserschutzpolizeien der Länder. Ziel ist eine hohe Kontrolldichte an der Seegrenze, die das Entdeckungsrisiko für potentielle Schleuser unkalkulierbar machen.

Es sind 4 Fälle bekannt geworden, bei denen insgesamt 210 Personen in die Bundesrepublik Deutschland eingeschleust werden sollten.

Zu Dunkelziffern können naturgemäß keine Angaben gemacht werden.

15. a) In welchem Umfang und auf welche Art und Weise kann die nationale Küstenwache zur Reduzierung der illegalen Einfuhr von Drogen beitragen?
- b) In welchem Umfang sind in den vergangenen Jahren Drogen an der deutschen Grenze durch die maritimen Sicherheitsbehörden beschlagnahmt worden?
- c) Wie hoch schätzen die zuständigen Behörden die diesbezügliche Dunkelziffer ein?

Die maritimen Sicherheitskräfte des Koordinierungsverbundes Küstenwache wirken seit Bestehen dieser Einrichtung bei der Durchführung operativer Sonderkontrollmaßnahmen zur Bekämpfung des Drogenschmuggels im Seeverkehr mit. Die Zusammenarbeit innerhalb des Verbundes und mit den zuständigen nationalen und internationalen Behörden ist problemlos und hat sich bewährt. Die bestehenden Führungs- und Einsatzstrukturen werden den an sie zu stellenden Anforderungen gerecht.

Insbesondere Rechts- und Praktikabilitätsgründe lassen Vollzugsmaßnahmen durch maritime Sicherheitsbehörden **auf See** zudem nur in Ausnahmefällen sinnvoll erscheinen.

Hier sind auch bislang keine Sicherstellungen/Beschlagnahmen größerer Rauschgiftmengen durch die genannten Behörden bekannt geworden. Erfolge bei der Bekämpfung der illegalen Einfuhr von Drogen sind fast ausschließlich bei der Be- und Entladung von Schiffen in Seehäfen zu verzeichnen.

Der Beitrag der Vollzugsorgane wird sich auf See insoweit auf die Aufklärung und begleitende Beobachtung verdächtiger Wasserfahrzeuge konzentrieren.

Auch hier können zu Dunkelziffern naturgemäß keine Angaben gemacht werden.

16. a) Welche Schwierigkeiten bei der Verbrechensbekämpfung sind seitens der zuständigen Behörden auf Bundes- und Landesebene in der Vergangenheit bedingt durch die föderale Struktur des Küstenschutzes den Landesregierungen und der Bundesregierung bekannt gemacht worden?
- b) Welche Maßnahmen wurden bereits ergriffen, um derartige Schwachstellen zu beseitigen?
- c) Wie könnte eine nationale Küstenwache zur Vermeidung derartiger Schwachstellen beitragen?

Die allgemeinpolizeiliche Zuständigkeit liegt innerhalb deutscher Hoheitsgewässer bei der Landespolizei, außerhalb beim Bundesgrenzschutz.

Auf der Grundlage der abgeschlossenen Sicherheitskooperationsabkommen mit den Küstenländern hinsichtlich des polizeilichen Grenzschutzes wurden mehrere „Gemeinsame Ermittlungsgruppen Schleuser“ eingerichtet und damit erste Effektivitätssteigerungen erreicht.

Durch die vor gesehenen Maßnahmen zur Fortentwicklung des bestehenden Koordinierungsverbundes (z. B. Einbeziehung der WSP) soll eine weitere Erhöhung der Überwachungsdichte an den maritimen Außengrenzen erreicht werden.

17. Wie beurteilt die Bundesregierung in diesem Zusammenhang die Forderung von Polizei- und Vollzugsbehörden, eine organisatorische Bündelung der Kräfte könnte zu einem verbesserten Schutz der deutschen Außengrenze führen?

Der koordinierte Einsatz der vorhandenen Vollzugskräfte und Einsatzmittel des Bundes sowie die inzwischen vollzogene enge Zusammenarbeit mit der WSP in den Küstenwachzentren erfüllen diese Forderung in der Praxis.

Tourismuspolitische Bedeutung einer nationalen Küstenwache

18. Welche tourismuspolitischen Aspekte könnten nach Auffassung der Bundesregierung durch die Einrichtung einer nationalen Küstenwache positiv beeinflusst oder negativ berührt werden

Auswirkungen auf den Tourismus konnten im Zusammenhang mit der Bildung des Koordinierungsverbundes „Küstenwache“ nicht festgestellt werden.

Da Tourismus und Sicherheitsempfinden in engem Zusammenhang stehen, könnte die Bildung einer neuen Behörde unter Umständen dann positive Auswirkungen haben, wenn das Sicherheitsempfinden von Anwohnern und Touristen durch intensive positiv wahrnehmbare Aktivitäten der Küstenwache gestärkt wird.

19. Wie beurteilt die Bundesregierung die psychologische Bedeutung einer nationalen Küstenwache für das Sicherheitsempfinden von Küstenbewohnern wie Küstenurlaubern?

Die Bundesregierung verweist auf die von ihr erwarteten Empfehlungen der unabhängigen Expertenkommission (vgl. Vorbemerkungen).

20. a) Rechnet die Bundesregierung mit Auswirkungen auf den Tourismus an der deutschen Ostseeküste aufgrund der Havarie der „Pallas“?
- b) Welche Folgen ergeben sich daraus für die lokalen Arbeitsmärkte?
- c) Ist die Bundesregierung bereit, gegebenenfalls Kompensationsleistungen für die betroffenen strukturschwachen Regionen zu leisten und wenn ja, in welchem Umfang?
- d) Ist die Schaffung eines Notfall-Fonds für den regionalen Tourismus zum finanziellen Ausgleich bei Meeresunglücken vorgesehen?

Der Bundesregierung liegen keine Erkenntnisse vor, dass für die Saison 1999 durch die Havarie der „Pallas“ bedingte Buchungsrückgänge und damit Folgen auf die regionalen Arbeitsmärkte registriert worden sind. Für einen nachhaltigen Imageverlust der Region gibt es keine Anzeichen.

Die Förderung des Tourismus in den Regionen liegt in der Kompetenz der Bundesländer. Die Schaffung eines Notfall-Fonds für den regionalen Tourismus durch die Bundesregierung ist nicht vorgesehen.

Sollten Kompensationsleistungen für strukturschwache Regionen notwendig werden, so steht dafür in erster Linie das regionalpolitische Förderinstrumentarium der Bund-Länder-Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ zur Verfügung, das ausschließlich in strukturschwachen Regionen nach den Förderprioritäten der Bundesländer eingesetzt wird.

Eine weitere Möglichkeit sieht die Bundesregierung in der Gewährung von zinsverbilligten Krediten wie bei der Hochwasserkatastrophe 1999 in Süddeutschland. Auch Hilfen aus der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der Agrarstruktur und des Küstenschutzes“ können bei Erfüllung der Förderkriterien erfolgen.

21. a) Welche tourismusspezifischen Auswirkungen würde die Havarie eines Supertankers vor der deutschen Küste in der kurzen und mittleren Frist im Vergleich zu entsprechenden Katastrophen vor anderen Küsten nach sich ziehen?
- b) Welche Auswirkungen ergäben sich nach Einschätzung der Bundesregierung für den norddeutschen Arbeitsmarkt?

Aktuelle prognostische Untersuchungen zu den genannten Auswirkungen möglicher Schiffsunfälle liegen der Bundesregierung nicht vor.

Organisationsstruktur einer nationalen Küstenwache

22. a) Ist bei der Neustrukturierung der nationalen Küstenwache ein Festhalten an der Zweiteilung der Rettungsköpfe in Neustadt und Cuxhaven für Nord- und Ostsee weiterhin effizient und wenn ja, was spricht für diese Beibehaltung?
- b) Wenn nicht, an welchem Ort sollte es zu einer Zusammenfassung der maritimen Schutzkompetenz kommen?

Nach den Erfahrungen mit dem Koordinierungsverbund „Küstenwache“ hat sich die Einrichtung der zwei Küstenwachzentren in Cuxhaven und Neustadt bewährt. Insbesondere wegen der ausgeprägten geographischen Trennung der beiden Einsatzgebiete Nordsee und Ostsee gibt es aus heutiger Sicht keine zwingenden Gründe für eine Zusammenlegung.

Im Übrigen bleiben die Empfehlungen der unabhängigen Expertenkommission und deren Bewertung abzuwarten.

23. Welche weiteren technischen Standards werden zur Effizienzsteigerung in einer zentralen Küstenwache eingeführt werden?

Für die zurückliegenden Jahre waren Defizite im Bereich der Kommunikationssysteme festzustellen. Daher ist nach Auffassung der neuen Bundesregierung ein Schwerpunkt der Weiterentwicklung des bestehenden Koordinierungsverbundes „Küstenwache“ die Verbesserung der Datenverarbeitungs- und Kommunikationssysteme der beteiligten Behörden unter Berücksichtigung der Verbindungen zur WSP. Dazu wird gegenwärtig die Vernetzung der Küstenwachzentren vorbereitet.

24. a) Wie kann das problemspezifische Wissen der Küstenwache nutzbar gemacht werden?
- b) Hält es die Bundesregierung für sinnvoll, der Küstenwache ein Vorschlagsrecht bei verwaltungsspezifischen Regelungen den Küstenschutz betreffend zuzugestehen?
- c) Falls nicht, wie kommt die Bundesregierung zu dieser Meinung und welchen anderen Institutionen mit ähnlicher Fachkompetenz sollte diese Funktion zukommen?

Für den bestehenden Koordinierungsverbund „Küstenwache“ ist gesichert, dass durch kontinuierliche Fortbildungslehrgänge die bei den beteiligten Be-

hörden eingesetzten Vollzugskräfte mit dem fachspezifischen Wissen für Küstenwachaufgaben vertraut gemacht werden.

Der mit der Bildung des Koordinierungsverbundes gleichzeitig eingerichtete „Gemeinsame Ausschuss Küstenwache“ befasst sich mit der organisatorischen und fachlichen Abstimmung in Grundsatzfragen des gemeinsamen Einsatzes und entwickelt Vorschläge zur Weiterentwicklung des Koordinierungsverbundes. Insoweit ist die Beteiligung aller Behörden bei der Fortentwicklung verwaltungsspezifischer Regelungen im Zuständigkeitsbereich des Koordinierungsverbundes gegeben. Auf der Grundlage der Empfehlungen des Gemeinsamen Ausschusses legen die beteiligten Bundesressorts die notwendigen Maßnahmen fest.

25. Auf welche Weise können Verwaltung, Schiffe und Hubschrauber des BGS, der Zoll, die Schifffahrtsverwaltung und der Fischereischutz direkt auf die Organisationsstrukturen und Arbeitsabläufe der Küstenwache zugeschnitten werden?

Gemäß den Anregungen des Bundesrechnungshofes wurde bereits in der Vorbereitung des bestehenden Koordinierungsverbundes „Küstenwache“ und während der Einführungsphase die Frage eines spezifischen Zuschnittes bei Organisationsstrukturen und eingesetzten Vollzugsmitteln untersucht.

Im Übrigen bleiben die Empfehlungen der unabhängigen Expertenkommission und deren Bewertung abzuwarten.

26. a) Welche konkreten Gerätschaften und Einrichtungen der Bundeswehr sind der Küstenwache zur Effizienzsteigerung zu unterstellen bzw. mitzunutzen?
- b) Welche Funktion kommt dabei der Marine-Dora-Fliegern zu?

Die ständige Überlassung militärischer Gerätschaften und Einrichtungen ist aus verfassungsrechtlichen Gründen nicht zulässig. Jedoch können die Wasser- und Schifffahrtsämter Unterstützung z. B. bei Tankerunfällen im Rahmen vorhandener Möglichkeiten anfordern.

Grundlage dafür sind die Verwaltungsvereinbarung zwischen dem Bundesminister für Verkehr und dem Bundesminister der Verteidigung vom 29. Oktober/18. November 1980 über die Zusammenarbeit zwischen den Seestreitkräften der Bundeswehr und der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes bei Tankerunfällen sowie die nachfolgenden Zusatzvereinbarungen Nr. 1 vom 15./18. Januar 1985 über Betrieb, Unterhaltung und Einsatz des Ölauffangschiffes „Bottsand“ und Nr. 2 vom 20./23. Dezember 1985 über die Luftüberwachung und Nr. 3 vom 22. Februar/3. März 1988 über Betrieb, Unterhaltung und Einsatz des Ölauffangschiffes „Eversand“.

Die Bundesmarine betreibt im Rahmen des Vorsorgekonzeptes gegen Meeresverschmutzungen folgende Einheiten:

- ein Luftüberwachungssystem zur Erkennung von Meeresverschmutzungen und
- zwei Ölbekämpfungsschiffe („Bottsand“, stationiert in Warnemünde; „Eversand“, stationiert in Wilhelmshaven).

Das Luftüberwachungssystem ist durch das BMVBW beschafft (Kosten: rd. 83 Mio. DM) und der Marine zum Betrieb und zur Unterhaltung übergeben worden (Kosten: rd. 3 Mio. DM jährlich).

Die beiden Ölbekämpfungsschiffe wurden durch die Bund-Länder-Partnergemeinschaft beschafft (Investitionskosten: insgesamt rd. 25 Mio. DM) und der Marine aufgrund der Vereinbarungen vom 15./18. Januar 1985 und vom 22. Februar/3. März 1988 zum Betrieb übergeben. Die Marine nutzt sie für ihre Zwecke (Entsorgen ölhaltiger Abfälle von Marinefahrzeugen, Versorgen schwimmender Einheiten, Ausbildungsunterstützung) und stellt sie zu Übungen und Notfalleinsätzen bei der Bekämpfung von Verschmutzungen im Küstenmeer bereit. Die Marine trägt teilweise die Kosten für Betrieb und Unterhaltung beider Schiffe.

Das Luftüberwachungssystem zur Erkennung von Meeresverschmutzungen besteht aus zwei Flugzeugen des Typs Dornier 228, die mit Sensoren nach dem neuesten Stand der Technik ausgerüstet und beim Marinefliegergeschwader 3 „Graf Zeppelin“ in Nordholz stationiert sind.

Das Luftüberwachungssystem wird sowohl zur routinemäßigen Überwachung der Seegebiete der Nord- und Ostsee nach vorgegebenen Flugrouten als auch zur gezielten Überwachung von Verschmutzungen (Überprüfung gemeldeter Verschmutzungen, Beweissicherung, Koordinierung des Einsatzes der Bekämpfungsschiffe) eingesetzt. Für beide Aufgaben war das System in den Jahren 1996 bis 1998 pro Jahr durchschnittlich 1 074 Stunden im Einsatz. Nachdem jetzt die operationelle Einsatzbereitschaft des im Frühjahr 1998 in Dienst gestellten zweiten Flugzeuges hergestellt ist, beträgt das jährliche Einsatzzeit-soll 1 600 Stunden (im Einsatzgebiet, d. h. ohne An- und Abflug).

27. Wann genau wird die Bundesregierung den für dieses Jahr vorgesehenen zweiten Erfahrungsbericht zum Thema Küstenwache vorlegen?

Der vorgesehene zweite Erfahrungsbericht der am Koordinierungsverbund „Küstenwache“ beteiligten Bundesressorts wird bis zur Vorlage und Auswertung des erwarteten Ergebnisses der unabhängigen Expertenkommission zum Unfall des Holzfrachters „Pallas“ zurückgestellt.

28. Welche Forderungen zieht die Bundesregierung aus der Analyse der Schutzgemeinschaft Deutsche Nordseeküste bezüglich der Küstenwache, die die Hauptschwierigkeiten des bestehenden Küstenschutzsystems in zu langen Entscheidungsstrukturen, einem organisatorischen Nebeneinander sowie dem fehlenden ausgebildeten Krisenmanager sieht?

Inwieweit Entscheidungsstrukturen, organisatorische Regelungen sowie der Ausbildungsstand der im Unfallmanagement eingesetzten Kräfte Auswirkungen auf den Verlauf der Unfallbekämpfung bei der Havarie des Holzfrachters „Pallas“ hatten, soll abschließend im Ergebnis des erwähnten Berichtes der unabhängigen Expertenkommission bewertet werden.

29. Wie können die bestehenden privaten Rettungskapazitäten prinzipiell in das Küstenschutzkonzept eingebunden werden und wie kann sicher gestellt werden, dass deren Eigenständigkeit und Profil nicht verloren geht?

Der nationale SAR-Dienst (Search and Rescue = Suche und Rettung) ist bereits jetzt in die Einsatzstäbe zur Abarbeitung von größeren Schadensereignissen eingebunden. Um effizient zu sein und zielgerichtet handeln zu können, muss der SAR-Dienst im Übrigen jedoch nach internationalen Regeln organisiert sein und in eigenständiger Weise, frei von Interessenkonflikten den Such- und Rettungsdienst versehen können.

Zu einem vergleichbaren Ergebnis kommt auch der Report of Lord Donaldson's Review of Salvage and Intervention and their Command and Control, der eine funktionale Trennung von Salvage (Bergung), Search and Rescue (Suche und Rettung) sowie Clean-up (Schadstoffbeseitigung) vorsieht (4.24 The Organisation of Tasks).

Daher ist die 1982 zwischen BMV und DGzRS getroffene „Vereinbarung über die Durchführung des Such- und Rettungsdienstes“ ein international anerkanntes nationales Beispiel für Effektivität unter Beibehaltung von Eigenständigkeit und Profil.

30. Welche Rolle kann den SAR-Hubschraubern sowie ihrer Bodenorganisation zukommen?

Die SAR-Leitstelle im Flottenkommando (RCC Glücksburg) erfüllt im Rahmen einer Verwaltungsvereinbarung mit dem BMVBW den Such- und Rettungsdienst für militärische und zivile Luftfahrzeuge nach Maßgabe internationaler Vereinbarungen. Sie wird dabei von der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (DGzRS/RCC Bremen) sowie von den Küstenwachzentren und den Einsatzmitteln des Koordinierungsverbundes „Küstenwache“ unterstützt. Die SAR-Leitstelle unterstützt ihrerseits die DGzRS (RCC Bremen) bei der Rettung Schiffbrüchiger in Zusammenarbeit mit den Küstenwachzentren.

Die Rolle der SAR-Hubschrauber ergibt sich aus ihrer Bezeichnung: Suche und Rettung von Menschenleben.

Die Marine-Hubschrauber des Typs „GKN Westland Sea King Mark 41“ mit erfahrenen Crews sind aber auch geeignet, unter widrigen Wetterbedingungen vielfältige Transportaufgaben über See wahrzunehmen (z. B. Transport von Notärzten oder Feuerwehr), wie es sich im Falle des Unfalls der „Pallas“ gezeigt hat.

31. Was spricht nach Auffassung der Bundesregierung für, was gegen eine Privatisierung bzw. Teilprivatisierung der nationalen See- und Küstensicherung?

Die Fragen der Privatisierung von Aufgaben im Bereich der maritimen Sicherheit können nur für den jeweiligen Einzelfall beantwortet werden. Dort, wo es um das hoheitliche Tätigwerden des Staates geht, dürfte eine Privatisierung nicht in Frage kommen.

32. a) Auf welche Art und Weise kann die Ausbildung des notwendigen Fachpersonals der nationalen Küstenwache durchgeführt werden?
- b) Wie will die Bundesregierung die bereits bestehenden maritimen Ausbildungskapazitäten Flensburgs, die sich als ein erfolgreiches Zentrum der seemännischen Ausbildung etabliert haben, im Verbund mit den anderen diesbezüglichen norddeutschen Institutionen weiter ausbauen und finanziell, personell und materiell unterstützen

Für den bestehenden Koordinierungsverbund Küstenwache wird im Rahmen der vom Gemeinsamen Ausschuss Küstenwache erarbeiteten Fortbildungspläne eine kontinuierliche Unterrichtung der im Aufgabenbereich eingesetzten Vollzugskräfte gewährleistet.

Die Aus- und Weiterbildung der mit der Bekämpfung von Meeresverschmutzungen befassten Mitarbeiter der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes und der Küstenländer wird nach einem jährlich gemeinsam aufgestellten Übungs- und Schulungsplan durchgeführt. Das Spektrum der Übungen reicht von Planspielen bis zu mehrtägigen praktischen Übungen, zum Teil gemeinsam mit den Dienststellen, Schiffen und Überwachungsfugzeugen der Nachbarstaaten, mit einem geplanten Kostenvolumen von rd. 2 Mio. DM jährlich.

Soweit zweckdienlich werden alle verfügbaren Ausbildungskapazitäten in das Fortbildungskonzept einbezogen. Die Marineschule Mürwik steht mit den örtlichen Einrichtungen zur Ausbildung von Seeleuten in Verbindung und erleichtert so die Zusammenarbeit.

Haushaltsspezifische Folgerungen einer nationalen Küstenwache

33. Welche personelle und materialbezogene Ausstattung wird die neu konzipierte, nationale Küstenwache erhalten, um die effiziente Durchsetzung ihrer Aufgaben, insbesondere in den Bereichen illegale Einreise nach Deutschland, Begrenzung der internationalen Rauschgiftkriminalität sowie Schutz vor maritimen Umweltkatastrophen, zu gewährleisten?

Die Bundesregierung ist der Auffassung, dass im Sinne einer effizienten Durchsetzung der Aufgaben im Bereich der maritimen Sicherheit alle Rationalisierungspotentiale zu nutzen sind. Dabei geht es vorrangig darum, mit vorhandenem Personal und aktueller Ausstattung die wachsenden Aufgaben unter Wahrung des Sicherheitsstandards ohne zusätzliche Ressourcen zu bewältigen. Soweit dazu im Ergebnis der noch laufenden Überlegungen organisatorische Veränderungen vorzunehmen wären, sollte dies unter haushälterischen Aspekten möglichst aufkommensneutral mit dem vorhandenen Potential erfolgen.

34. a) Mit welchen finanziellen Mitteln und in welcher Höhe wird die Bundesregierung eine derart neu zusammengefasste Küstenwache ausstatten?
- b) Welchen Anteil sollen die fünf norddeutschen Bundesländer in welcher konkreten Höhe hierbei leisten?

Siehe Antwort zu Frage 33.

35. a) Welche materiellen, finanziellen und personellen Einsparungen können im Bundeshaushalt oder in den Länderhaushalten gegebenenfalls durch eine weitere Zusammenfassung der bestehenden Institutionen des Küstenschutzes erreicht werden?
- b) Wie sieht die mittelfristige Personalplanung der Bundesregierung diesbezüglich aus?

Wegen der wachsenden Aufgaben bei der Gewährleistung der maritimen Sicherheit ist die Ausschöpfung aller Rationalisierungsmöglichkeiten erforderlich, um mit dem vorhandenen Personal- und Einsatzmittelbestand auszukommen.

Rechtliche Veränderungen einer nationalen Küstenwache bezüglich der Kompetenzaufteilung hoheitlicher Aufgaben zwischen dem Bund und den Küstenländern

36. a) Mit welchen Kompetenzen sollte die Deutsche Küstenwache ausgestattet werden?
- b) Wie beurteilt die Bundesregierung in diesem Zusammenhang die Übertragung von Hoheitsgewalt von der Landesebene auf die nationale Küstenwache?

Es bleiben die Empfehlungen der unabhängigen Expertenkommission und deren Bewertung abzuwarten.

Soweit davon grundgesetzliche Aufgabenzuweisungen an Bund und Länder berührt sind, sollten diese Fragen vorzugsweise im Wege von Bund-Länder-Vereinbarungen gelöst werden.

37. a) Wird die Bundesregierung die Initiative der fünf Küstenländer zur Kompetenzverlagerung polizeilicher Befugnissen aufgreifen, die vor dem Hintergrund der „Pallas“-Havarie vom schleswig-holsteinischen Innenminister erneut in die Diskussion eingebracht worden ist?
- Wenn ja, wie?
- Wenn nein, warum nicht?
- b) Wann wird die Bundesregierung diesbezügliche Gespräche mit den Ländern aufnehmen?
- c) Welche Institutionen sollten bei der Konzipierung einer nationalen Küstenwache beteiligt werden?
- d) Welche Rolle kommt in diesem Zusammenhang der länderübergreifenden Steuerungs- und Entscheidungskompetenz für die Wasserschutzpolizeien zu, auf deren Gründung man sich unter Federführung Niedersachsens am 1. Juli 1998 geeinigt hatte?

Nach Vorlage und abschließender Auswertung des Berichtes der unabhängigen Expertenkommission wird die Bundesregierung den Ländern eine geeignete Verfahrensweise zur Umsetzung ggf. erforderlicher gemeinsamer Maßnahmen

vorschlagen. Dabei werden, soweit es sich aus den erwarteten Empfehlungen der unabhängigen Expertenkommission ergibt, alle infrage kommenden Bereiche einbezogen werden.

38. Welche konkreten Vorschriften des Grundgesetzes und rechtlichen Vereinbarungen zwischen dem Bund und den Ländern sind zu modifizieren so dass die Kompetenzen der Wasserschutzpolizei der Länder durch eine Bundesbehörde im Sinne einer Deutschen Küstenwache zusammengefasst werden können?

Diese Fragen können erst nach gründlicher Auswertung der Ergebnisse der unabhängigen Expertenkommission erörtert werden.

39. Welche Erfolgchancen räumt die Bundesregierung einer derartigen Kompetenzabgabe ein?

Siehe Antwort zu Frage 38.

40. Welche Kompetenzen müssen vonseiten der Länder sowie der beteiligten Bundesbehörden abgegeben werden, um eine Küstenwache – nach amerikanischem Vorbild – effizient zu gestalten

Siehe Antworten zu Frage 38.

Internationale Zusammenarbeit zum Schutz der deutschen und europäischen Küste

41. Welche konkreten Maßnahmen müssen ergriffen werden, um die partnerschaftliche Zusammenarbeit zwischen Deutschland und den anderen Ost- und Nordseeanrainerstaaten weiter zum Schutz der deutschen, aber auch der europäischen Küste zu verbessern?

Möglichkeiten der weiteren Verbesserung der partnerschaftlichen Zusammenarbeit zwischen Deutschland und den anderen Ostsee- und Nordseeanrainerstaaten werden auf folgenden Gebieten geprüft:

– Überwachung und Vollzug

Durch Intensivierung bilateraler Kontakte mit den mit Küstenwachaufgaben betrauten Behörden der Nachbarstaaten und regelmäßigem Erfahrungsaustausch soll die unmittelbare Zusammenarbeit vor Ort effizienter gestaltet werden.

– Vorsorge und Bekämpfungsmaßnahmen gegen Unfallfolgen

Zur besseren Verfügbarkeit von Notschleppkapazität ist vorgesehen, den bereits in den Vorjahren im Rahmen der ET OW-Gruppe (Ad-hoc-Arbeitsgruppe „Notschleppen“ im Rahmen des Bonn-Übereinkommens) angestrebten gegenseitigen Austausch von Kapazitäten voranzutreiben. Entsprechende Verhandlungen mit den Niederlanden stehen kurz vor dem Abschluss. Es werden Maßnahmen eingeleitet, um die internationalen

Alarm- und Meldewege im Bereich der Unfallbekämpfung verstärkt auf ihre Funktionsfähigkeit zu prüfen und die Handhabung zu trainieren.

– Kriminalitätsbekämpfung

Die bereits in der Ostsee im Rahmen der Baltic Task Force praktizierte grenzpolizeiliche Zusammenarbeit kann als Vorbild für ein ähnliches im Bereich der Nordsee angestrebtes System dienen. Hinsichtlich der Schmuggelbekämpfung bestehen bereits zwischen den Niederlanden, Großbritannien und Nordirland Memorandums of Understanding (MOU) mit Deutschland. Mit diesen MOU wird die Kontaktaufnahme der Ansprechpartner der beteiligten Länder erleichtert.

42. Wie wird und kann die Bundesregierung sicherstellen bzw. durchsetzen, dass die bestehenden Abkommen zum Küstenschutz auch in den Nachbarstaaten wirksam umgesetzt werden?

Siehe Antwort zu Frage 41.

43. a) Ist im Zuge eines europäischen Küstenschutzes an die gemeinschaftliche Nutzung bestehenden Gerätes gedacht?
- b) Wenn ja, mit welchen Gerätschaften und in welchem Umfang sollte die Kooperation mit welchen Ländern stattfinden

Die internationalen Übereinkommen und Vereinbarungen über die Zusammenarbeit bei der Bekämpfung von Meeresverschmutzungen setzen voraus, dass jeder Vertragsstaat die erforderlichen technischen und organisatorischen Voraussetzungen für die Überwachung und Bekämpfung von Meeresverschmutzungen selbst besitzt, weil bei eingetretenen Verschmutzungen die Chance eines wirksamen Eingreifens um so höher ist, je schneller die Kräfte und Mittel vor Ort zum Einsatz gebracht werden können. Deshalb haben alle Vertragsstaaten, auch Deutschland, ihre Kräfte und Mittel entsprechend dem Gefährdungspotential über die gesamte Küstenlänge verteilt. Die gemeinschaftliche Nutzung hätte vor allem lange Transportzeiten zum Einsatzort zur Folge, sie wäre deshalb kaum zielführend.

Unabhängig davon haben die Vertragsstaaten vereinbart, dass sie sich bei großen Verschmutzungen gegenseitig Hilfe leisten. Die Übereinkommen und Vereinbarungen enthalten diesbezügliche Regelungen, die die möglichst schnelle Entsendung von Kräften und Mitteln an den Einsatzort gewährleisten sollen. Es sei jedoch noch einmal unterstrichen, dass der erste Angriff mit den Mitteln des betroffenen Landes zu gewährleisten ist; die zusätzlich herangeführten Mittel der Nachbarstaaten können in der Regel erst später wirksam werden. In den Soforteinsatzzonen, die Deutschland mit Dänemark und den Niederlanden vereinbart hat, kann die Vertragspartei, die eine Verschmutzungsmeldung zuerst erhält, auch ohne Anforderung durch die andere Vertragspartei unverzüglich mit ihren Kräften und Mitteln eingreifen.

Für eine Zusammenarbeit kommen in erster Linie benachbarte Länder in Betracht. Die für Hilfeinsätze in anderen Ländern vorgesehenen Fahrzeuge, Geräte und Ausrüstungen für die Bekämpfung von Meeresverschmutzungen sind definiert. Es handelt sich für entfernte Einsatzorte um luftverladbare Ausrüstungen, für benachbarte Einsatzorte auch um Schiffe. Der Umfang dieser Mittel

ist so festgelegt, dass die in Deutschland verbleibende Kapazität höchstens um ein Drittel gemindert wird.

44. a) Könnte in diesem Kontext der Schlepper „Oceanic“ im Zuge der internationalen Kooperation auch außerhalb der deutschen Hoheitsgewässer zum Einsatz kommen?
- b) Wenn ja, wo und unter welchen Umständen?

Der Hochseeschlepper Oceanic steht als zusätzlicher Notschlepper im Rahmen eines zeitweiligen Chartervertrages zur Verfügung. Der Chartervertrag sieht zunächst nur den Einsatz im deutschen Hoheitsgebiet vor, eine Erweiterung des Vertrages (ggf. Zusatzkosten) für den Einsatz in der internationalen Kooperation erscheint jedoch nicht ausgeschlossen.

In Auswertung der Erfahrungen mit der bundeseigenen Notschleppkapazität und dem Unfall des Frachters „Pallas“ wird abschließend über die Form der Vorhaltung von Notschleppkapazität zu entscheiden sein.

Die Einbeziehung der von Deutschland vor gehaltenen Notschleppkapazität in eine internationale Kooperation würde aber in jedem Fall voraussetzen, dass ausreichende Kapazitäten zur Verfügung stehen, damit auch im Falle eines internationalen Einsatzes gleichzeitig die Sicherheit in den eigenen Gewässern gewährleistet wäre.

45. a) In welchem Ausmaß kann die Küstenwache einen effizienten, grenzüberschreitenden Beitrag zur Verbrechensbekämpfung sowohl in der Nord- als auch in der Ostsee leisten?
- b) Welche Bedeutung kommt in diesem Zusammenhang dem Schengener Abkommen und der Außenwirtschaftszone zu?

Durch die zielgerichtete Zusammenarbeit der Vollzugsbehörden des Koordinierungsverbundes Küstenwache mit der WSP und dem daraus resultierenden Informationsfluss wird die Ausgangsbasis für eine weit gehende grenzüberschreitende Verbrechensbekämpfung geschaffen.

In beiden Einsatzbereichen (Nord- und Ostsee) werden bereits durch Kooperation mit Vollzugsbehörden anderer Anrainerstaaten im Rahmen internationaler Einsätze zur Bekämpfung der illegalen Einwanderung und des Schmuggels erste Schritte in Richtung einer effektiven grenzüberschreitenden Verbrechensbekämpfung vollzogen. Die beiden Küstenwachzentren sind eng in den operativen Ablauf der Aktionen eingebunden.

Das Schengener Durchführungsübereinkommen schreibt einen Kontrollstandard vor, der von allen Signatarstaaten zu gewährleisten ist. Den Signatarstaaten steht es jederzeit zu, die Überwachungsintensität und die Qualität der grenzpolizeilichen Kontrollen an den Seegrenzen zu überprüfen. Es wird untersucht, inwieweit Regelungen – wie sie bereits im Landbereich zusätzlich vereinbart wurden – für den Seebereich übernommen werden können.

Möglichkeiten und Herausforderungen für die Gründung einer europäischen Küstenwache

46. a) Welche bereits praktizierten europäischen Küstenschutzinstitutionen könnten eine Vorbildfunktion für die Deutsche Küstenwache übernehmen?
- b) Worin liegen deren Vor- und Nachteile und welche Herausforderungen ergeben sich bei einer Übertragung auf die spezifische deutsch Situation?

Es bleiben die Empfehlungen der unabhängigen Expertenkommission und deren Bewertung abzuwarten.

47. Welche europäischen Küstenschutzkonzepte werden von der Bundesregierung als ungeeignet für die Deutsche Küstenwache beurteilt?

Siehe Antwort zu Frage 46.

48. a) Wie wird die Bundesregierung zusätzlich zu den nationalen Bemühungen auch auf internationaler Ebene durch die Ratifizierung von Abkommen bezüglich der Sicherheitsstandards im internationalen Schiffsverkehr den europäischen Küstenschutz verbessern?
- b) Welche Schritte hat sie bereits eingeleitet?
- c) Wie beurteilt sie die Idee zur Schaffung einer europäischen Küstenwache und wird sie sich für deren Gründung einsetzen?

Im Rahmen der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation (IMO) werden die den internationalen Sicherheitsstandards bestimmenden internationalen Schiffssicherheits- und Meeresumweltschutzübereinkommen, namentlich das Internationale Übereinkommen von 1974/1978 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS 1974/1978) und das Internationale Übereinkommen von 1973/1978 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe (MARPOL 1973/1978) ständig an neue technisch-wissenschaftliche Entwicklungen und sich aus der Unfallforschung ergebende neue Erkenntnisse angepasst. Die Bundesregierung beteiligt sich aktiv an diesen Arbeiten.

Die Änderung von SOLAS 1974/1978 und MARPOL 1973/1978 erfolgt international üblicherweise im Wege der stillschweigenden Annahme qualifizierter Mehrheitsbeschlüsse des Schiffssicherheits- bzw. des Meeresumweltschutzausschusses der IMO. Die Umsetzung dieser Beschlüsse in das deutsche Recht wird sodann durch Rechtsverordnungen, gestützt auf das Seeaufgabengesetz, das Schiffssicherheitsgesetz und das MARPOL-Gesetz, vorgenommen.

Zur Frage der Haftung für sog. Seeforderungen soll in Kürze der Entwurf eines Vertragsgesetzes zu dem Protokoll von 1996 zur Änderung des Übereinkommens von 1976 über die Beschränkung der Haftung für Seeforderungen den gesetzgebenden Körperschaften vorgelegt werden. Damit sollen die Voraussetzungen dafür geschaffen werden, dass baldmöglichst die Haftungshöchstbeträge für Ansprüche wegen Schäden, die bei Unfällen auf See entstanden sind,

deutlich angehoben werden. Geplant ist außerdem, das Internationale Übereinkommen von 1989 über Ber gung zu ratifizieren und die hierzu erforderliche Gesetzentwürfe im 1. Halbjahr 2000 dem Kabinett zur Beschlussfassung vorzulegen. Was die Haftung für durch Bunkeröl verursachte V erschmutzungsschäden und die Einführung einer Versicherungspflicht hierfür anbelangt, ist e schließlich gelungen, die Arbeiten an einem entsprechenden Übereinkommen im Rahmen des Rechtsausschusses der Internationalen Seeschiff fahrts-Organisation abzuschließen. Es ist damit zu rechnen, dass der Übereinkommensentwurf im Laufe der kommenden zwei Jahre einer Diplomatischen Konferenz zur Beschlussfassung vorgelegt werden wird.

Die Schaffung einer europäischen Küstenwache wird seit längerem im europäischen parlamentarischen Raum diskutiert. Anlässlich eines Workshops des EU-Parlaments im Januar 1998 wurde deutlich, dass die Mitgliedstaaten eine zentrale Leitung aller Küstenwachen nicht für zweckmäßig halten und zusätzliche bürokratische Hindernisse befürchten.

Von deutscher Seite wurde angeregt, zunächst einen institutionalisierten regelmäßigen Erfahrungsaustausch der für die maritime Sicherheit zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten einzurichten und die bilaterale Zusammenarbeit zu verstärken.

49. a) Auf welchen Ebenen sollte diese „European Coast Guard“ angesiedelt werden und mit welchen Kompetenzen sollte sie ausgestattet werden?
- b) Welche konkreten Initiativen und Überlegungen sind in diesem Zusammenhang durch die Bundesregierung konzipiert und/oder bereits auf den Weg gebracht worden?

Siehe Antwort zu Frage 48.

50. a) Wie beurteilt die Bundesregierung die Forderung von Fachleuten des Küstenschutzes, das US-amerikanische Modell der „US-Coast Guard“, das sich in den ver gangenen 200 Jahren als erfolgreich erwiesen hat, solle eine Leitbildfunktion der neuen Küstenwache auf nationaler Ebene übernehmen?
- b) Gilt diese Beurteilung auch bezüglich einer europäischen Küstenwache?

Siehe Antworten zu den Fragen 40 und 48.

Die US-Coast-Guard: ein effizientes Leitbild für den deutschen und europäischen Küstenschutz

51. Ist nach US-amerikanischem Vorbild daran gedacht, die Küstenwache im Normal- und Katastrophenfall dem Bundesminister für V erkehr, Bau- und Wohnungswesen zu unterstellen?

Die Federführung im bestehenden Koordinierungsverbund „Küstenwache“ liegt beim Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen. Es gibt bislang keine Überlegungen, davon abzuweichen.

52. Unter welchen Umständen könnte eine nationale Küstenwache auch anderen Bundes- oder Länderbehörden zugeordnet werden?

Siehe Antwort zu Frage 51.

53. Welchen anderen Bundes- oder Landesbehörden käme eine derartige Kompetenzbefugnis zu?

Abweichende Kompetenzzuweisungen könnten erst nach Vorlage des noch in der Erörterung befindlichen Gesamtkonzeptes in Betracht gezogen werden

54. a) Plant die Bundesregierung, die Bildung einer nichtmilitärischen Freiwilligenorganisation von Boots- und Flugzeugbesitzern sowie Betreibern von Radiostationen derart zu unterstützen, dass diese nach dem Vorbild der „Coast Guard Auxiliary“ der Küstenwache im Bedarfsfall Hilfestellung leisten können?
- b) Falls nicht, welche Ergebnisse und Modifikationen können aus der erfolgreichen Arbeit dieser amerikanischen Hilfsorganisation für Deutschland und auch den europäischen Küstenschutz abgeleitet werden?

Die Bundesregierung sieht gegenwärtig keine Notwendigkeit der Bildung von Freiwilligenorganisationen im Bereich der maritimen Sicherheit. Schwerpunkt der Bemühungen ist die Bündelung der Kräfte der bestehenden Behörden.