

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Ulrike Flach, Birgit Homburger, Horst Friedrich (Bayreuth), weiterer Abgeordneter und der Fraktion der F.D.P. – Drucksache 14/2550 –

Verbesserung des Küstenschutzes durch effiziente Kooperation und Koordination – Schaffung einer zentralen Küstenwache

Bereits 1954 hat sich der Deutsche Bundestag mit Fragen einer organisatorischen Zusammenfassung der Bergungs- und Rettungskräfte auf See befasst. 1993 beschloss der Landtag in Schleswig-Holstein die Organisation einer zentralisierten deutschen Küstenwache. Im Dezember 1996 legte das Bundesministerium für Verkehr einen „Erfahrungsbericht Küstenwache“ vor. Durch die Havarie des Frachters „Pallas“ im November 1998 und die dabei festgestellte mangelhafte Koordination und Kommunikation zwischen Bundes- und Landesbehörden sowie privaten Rettungskräften, ist deutlich geworden, dass eine neue Struktur der Zusammenarbeit bei Bergung und Rettung auf See dringend erforderlich ist. Auf Bundesebene und in Schleswig-Holstein wurden Untersuchungsausschüsse eingesetzt, die konkrete Vorschläge erarbeiten sollten. Nach mehr als einem Jahr liegen noch immer keine Abschlussberichte vor. Auch im Deutschen Bundestag ist das Thema mehrfach diskutiert worden. Eines der wichtigsten Ziele ist die Zusammenführung aller Bergungs- und Rettungskräfte unter dem gemeinsamen Dach einer „Küstenwache“ mit transparenter Kommandostruktur und effizienter Ausrüstung, die wirksam und schnell Hilfe in Notsituationen leisten kann.

Obwohl das Ziel einer zentralisierten Küstenwache über Partei- und Landesgrenzen hinweg weitgehend unstrittig ist, hat es nach dem Unfall der „Pallas“ keine nennenswerten Fortschritte zur Realisierung einer gemeinsamen Küstenwache gegeben. Eine Zusammenführung von Kompetenzen von Wasser- und Küstenschutzpolizei, Bundesgrenzschutz, Zoll und der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes im Bereich der Bergung und Rettung ist bisher nicht gelungen. Die organisatorische Zusammenarbeit zwischen Bundes- und Landesbehörden ist dringend verbesserungsbedürftig.

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen vom 7. Februar 2000 übermittelt.

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

Nach Auffassung der Fraktion der F.D.P. darf es nicht sein, dass der wirksame Schutz von Menschen und der Umwelt durch Beharren auf überkommene Zuständigkeiten von Bund und Ländern gefährdet wird. Nur eine einheitliche Führungs- und Kommandostruktur mit einem gemeinsamen Einsatzstab und Einsatzkräften kann dem Ziel der Einrichtung einer zentralisierten deutschen Küstenwache gerecht werden.

Vorbemerkung

Die Kleine Anfrage behandelt einen Themenkreis, zu dem aus dem Bericht der zum Unfall des Holzfrachters „Pallas“ vom Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen eingesetzten unabhängigen Expertenkommission wichtige Empfehlungen und Hinweise erwartet werden. Der Auswertung dieses Berichtes und der Ableitung anwendungsreifer Schlussfolgerungen kann mit der nachstehenden Beantwortung nicht vorgegriffen werden.

Zur Vermeidung von Missverständnissen bezüglich der geforderten Zusammenführung der Kompetenzen von Wasserschutzpolizei, Bundesgrenzschutz, Zoll und der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes ist darauf hinzuweisen, dass sich diese auf allgemeinpolizeiliche, grenzpolizeiliche, schiffahrtspolizeiliche und Zollaufgaben beziehen.

Ob und in welchem Umfang eine direkte Einbeziehung der genannten Aufgabenbereiche in mögliche Maßnahmen zur Fortentwicklung des Unfallmanagements sinnvoll ist, soll im Lichte der Empfehlungen der vor genannten unabhängigen Expertenkommission entschieden werden.

Die Bundesregierung wird gemeinsam mit den Küstenländern eine sorgfältige Auswertung des Expertenberichtes vornehmen und die erforderlichen Maßnahmen ergreifen.

Im Übrigen wird auf die Ausführungen in der Antwort der Bundesregierung vom 22. Dezember 1999, Drucksache 14/2430, auf die Große Anfrage betreffend: Schaffung einer deutschen Küstenwache, Drucksache 14/1229 vom 15. Juni 1999 verwiesen.

1. Welche Kosten für Bund und Länder sind durch die Havarie der „Pallas“ und die dadurch verursachte Meeresverschmutzung entstanden?

Ein Gesamtüberblick über alle entstandenen Kosten (z. B. incl. Gutachterkosten) liegt nicht vor; sie werden über den nachstehend genannten Beträgen liegen.

Für die im Rahmen der ELG-Maßnahmen (Einsatz-Leit-Gruppe zur Bekämpfung der Meeresverschmutzung) angefallenen Kosten wurden mit Stand vom 1. Januar 2000 (Bund und Küstenländer) Ausgaben in Höhe von 29 371 190,90 DM ermittelt.

Der Anteil für Sicherungsarbeiten (Abtrennen der Aufbauten, Verfüllen der Laderäume/Doppelböden mit Spezialzement, Sand, Stahlmatten und Abdecksteinen, Schiffseinsätze) am Wrack der „Pallas“ beträgt 13 983 081,63 DM.

Von der Versicherung sowie durch Schrottverkäufe wurden demgegenüber Einnahmen in Höhe von 3 566 804,76 DM erzielt.

2. Sind diese Kosten, soweit sie nicht durch die Versicherung der „Pallas“ gedeckt waren, inzwischen beglichen worden?

Für die Maßnahmen der ELG sind die Kosten entsprechend dem bestehenden Kostenschlüssel gemeinsam vom Bund und den Küstenländern bezahlt worden. Zurzeit steht die Bezahlung von zwei Rechnungsbeträgen in Höhe von 792 957,07 DM noch aus. Für einige Positionen liegt noch keine Rechnung vor

3. Wann wird der Abschlussbericht der von Bundesminister Franz Müntefering eingesetzten Untersuchungskommission zum Thema „Havarie der Pallas“ unter Vorsitz von Senator a. D. Grobecker vorgelegt werden?

Der Abschlussbericht der unabhängigen Expertenkommission wird für Mitte Februar 2000 erwartet.

4. Welche Maßnahmen hat die Bundesregierung seit Einsetzung der Kommission getroffen, um den Küstenschutz zu verbessern und eine verbesserte Koordination und Kooperation bei Bergung und Rettung zwischen Bund und Ländern herzustellen?

Die Bundesregierung ist der Auffassung, dass die Aufgaben der Gefahrenabwehr auf den deutschen Seeschiffahrtsstraßen auf hohem Sicherheitsniveau erfüllt werden.

Mögliche Verbesserungen und insbesondere sich aus der Auswertung von Unfällen ergebende Erkenntnisse werden bei der ständigen Fortschreibung der einzelnen Elemente des Sicherheitssystems berücksichtigt. Für weitergehende Maßnahmen werden entsprechende Vorschläge der unabhängigen Expertenkommission abgewartet.

Mit dem Schlussbericht „Havarie des Frachters ‚Pallas‘ in der Nordsee – Bergung, Schadensbegrenzung und Bekämpfung der Ölverschmutzung“ vom 8. März 1999 wurden erste Schlussfolgerungen für Sofortmaßnahmen gezogen, die bereits umgesetzt sind bzw. deren Umsetzung eingeleitet ist.

Das betrifft:

- Fortschreibung der Einsatz- und Alarmpläne der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV);
- verbessertes Zusammenwirken der Küstenländer und des Bundes für das Unfallmanagement in der Küstenregion. Der Abstimmungsprozess steht vor dem Abschluss (hierzu auch Antwort zu Frage 10);
- technische und organisatorische Maßnahmen:
 - a) Notschleppereinsatz (s. a. Antwort zu Frage 31)

Die Dienstanweisungen der Ortsinstanzen der WSV werden zurzeit entsprechend ergänzt. Regional steht eine Verwaltungsvereinbarung mit den Niederlanden über die gegenseitige Hilfeleistung beim Ausfall der Notschleppkapazität (Werftaufenthalt) vor dem Abschluss (hierzu auch Antworten zu den Fragen 17 und 18);
 - b) Schleppgeschirr

Zur Jahreswende 1998/99 wurden die Mehrzweckschiffe „Mellum“ und „Neuwerk“ mit leicht handhabbaren, schwimmfähigen und hochfesten Schleppleinern ausgerüstet;

c) Allwettertaugliche Hubschrauber

Auf der Grundlage eines Angebotes einer Privatfirma wird zurzeit der Einsatz von zusätzlichen Hubschraubern vereinbart;

d) Zusätzliche Mannschaften

Im Chartervertrag für den angemieteten Hochseeschlepper (zurzeit „Oceanic“) ist die Vorphaltung zusätzlichen Personals als Bergungsgeminschaft an Bord enthalten.

5. Sind abgestimmte Maßnahmen mit den Küstenländern eingeleitet worden, um die Zuständigkeiten zwischen Bund und Ländern für Bergung, Brandbekämpfung und Rettung auf See neu zu ordnen?

Die Antwort zu Frage 4 gilt sinngemäß. Es wird von einer guten Zusammenarbeit in den hier angesprochenen Bereichen zwischen Bund und Küstenländern ausgegangen. Zu allen darüber hinausgehenden Fragen verweist die Bundesregierung auf die von ihr erwarteten Empfehlungen der unabhängigen Expertenkommission, denen nicht vor gegriffen werden kann und die einer abschließenden Beurteilung bedürfen.

6. Wenn ja, haben diese Maßnahmen zur Zusammenlegung von Behörden geführt?

Siehe Antwort zu Frage 5.

7. Sind die bereits seit 1997 überarbeiteten Einsatz- und Alarmpläne der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) geändert worden, wie dies im Bericht des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMVBW) „Havarie des Frachters ‚Pallas‘ in der Nordsee – Bergung, Schadensbegrenzung und Bekämpfung der Ölverschmutzung“ vom 15. März 1999 (S. 52) angekündigt wird?

Die laufende Fortschreibung der Alarmpläne ist sichergestellt.

Strukturelle Veränderungen der Einsatz- und Alarmpläne sind derzeit in Bearbeitung. Auch dazu werden noch Aussagen der Experten erwartet.

8. Wenn ja, welche Änderungen sind vorgenommen worden?

Siehe Antwort zu Frage 7.

9. Hat es als Konsequenz des Unfalls der „Pallas“ nach Kenntnis der Bundesregierung Änderungen bei den Einsatz- und Alarmplänen der Wasser- und Schifffahrtsdirektionen der Länder gegeben?

Siehe Antwort zu Frage 10.

10. Welche Konsequenzen hat das von der Ende 1997 eingesetzten interministeriellen Arbeitsgruppe des Landes Schleswig-Holstein, an der der Bund durch WSV, Küstenwache und Bundeswehr beteiligt war, dem BMVBW vorgelegte Konzeptpapier zur Verbesserung des Unfallmanagements in Küstengewässern ergeben?

Das als Entwurf erarbeitete Konzeptpapier wird von Schleswig-Holstein, im Auftrag der AG, zunächst mit den anderen 4 Küstenländern abgestimmt. Das Ergebnis liegt dem Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMVBW) noch nicht vor.

11. Hat die Bundesregierung als Konsequenz der Havarie der „Pallas“ Änderungen in der seit 1975 bestehenden und zuletzt 1995 aktualisierten Verwaltungsvereinbarung zwischen Bund und den Küstenländern (BLV) veranlasst oder angeregt?

Nein.

12. Wenn ja, welche Änderungen sind dies?

Siehe Antwort zu Frage 11.

13. Sind aufgrund der Havarie der „Pallas“ in dem in § 4 BLV genannten Rahmenalarmplan, der zuletzt im November 1998 aktualisiert wurde, Änderungen vorgenommen worden oder Änderungen geplant?

Siehe Antwort zu Frage 11.

14. Ist die Bundesregierung der Auffassung, dass zur Einrichtung einer zentralen Küstenwache an der Deutschen Bucht eine Änderung des Grundgesetzes notwendig wäre?

Wie bereits unter der Vorbemerkung erwähnt, wird von dem Bericht der unabhängigen Expertenkommission zum Unfall des Holzfrachters „Pallas“ Aufschluss darüber erwartet, ob und in welchem Umfang eine Zusammenfassung der im Bereich Überwachung/Vollzug und Unfallmanagement tätigen Behörden von Bund und Küstenländern zweckmäßig und durchführbar ist. Eine Aussage darüber, welche Maßnahmen dazu zu ergreifen wären und in welchem Umfang rechtliche Regelungen geschaffen oder verändert werden müssen, kann erst nach Auswertung des Berichtes getroffen werden.

15. Wenn ja, ist die Bundesregierung bereit, dem Parlament vorzuschlagen, eine solche Grundgesetzänderung vorzunehmen?

Siehe Antwort zu Frage 14.

16. Ist die Bundesregierung der Auffassung, dass zur Einrichtung einer zentralen Küstenwache ein Staatsvertrag notwendig wäre?

Siehe Antwort zu Frage 14.

17. Welche Maßnahmen hat das BMVBW ergriffen, um eine gezielte Zusammenarbeit mit den Nachbarstaaten bei der Bereitstellung von Notschleppkapazitäten in der Nordsee zu erreichen?

Eine deutsch-niederländische Vereinbarung über die gegenseitige Hilfeleistung auf dem Gebiet der Notschleppkapazitäten in der Nordsee steht kurz vor ihrem Abschluss. Die Bundesregierung erwartet derzeit eine abschließende Stellungnahme der niederländischen Seite. Im Vorgriff auf die Vereinbarung wurde in mehreren Fällen bereits Unterstützung bilateral vereinbart.

18. Welche Ergebnisse haben die im Sommer 1998 begonnenen Gespräche zwischen Deutschland und den Niederlanden über eine Vereinbarung zur gegenseitigen Unterstützung mit Notschleppkapazität erbracht?

Siehe Antwort zu Frage 17.

19. Sind analog zu den Verhandlungen mit den Niederlanden Gespräche mit Dänemark, Großbritannien, Belgien und Schweden eingeleitet worden?

Für die Erarbeitung einer diesbezüglichen Verhandlungskonzeption werden derzeit noch die Empfehlungen der unabhängigen Expertenkommission hinsichtlich der Anforderungskriterien an Notschleppkapazitäten und der endgültige Abschluss der Vereinbarung mit den Niederlanden abgewartet.

20. Welche Konsequenzen sind aus der Havarie der „Pallas“ für die grenzüberschreitende Zusammenarbeit im Rahmen des Deutsch-Dänischen Alarm- und Einsatzplanes (DENGER-Plan) gezogen worden?

Der DENGER-Plan als solcher regelt die Zusammenarbeit der Beteiligten umfassend. Es wird davon ausgegangen, dass diese Regelungen bei konsequenter Anwendung den Anforderungen entsprechen.

21. Ist die Bundesregierung der Ansicht, dass Notschleppvorrichtungen gemäß SOLAS 1974/1978 auch für Tanker über 20 000 t Tragfähigkeit sowie für Schiffe mit gefährlicher Ladung eingeführt werden sollten?

Es gibt bisher keine Hinweise, wonach die Regelung noch kleinere Schiffe oder andere Schiffstypen einschließen sollte.

Die genannte Regelung stellt sicher, dass Tanker über 20 000 t die Möglichkeit haben, bei Havarien einen Schleppdraht mit einer Markierungsboje sowohl am Bug als auch am Heck außenbords zu geben, so dass dieser von Bergungsschleppern aufgenommen werden kann, ohne dass Helfer an Bord des Tankers gehen müssen. Sie wurde eingeführt, nachdem bei sehr großen havarierten Rohöltankern wegen der großen Seitenhöhen und der Belastbarkeit von Festpunkten zur Aufnahme des Schleppgeschirrs Probleme bei der Bergung offensichtlich wurden. Diese Gründe sind für kleinere Schiffe nicht gegeben, da sie im Allgemeinen auch dann von außen zu besetzen sind, wenn sie bereits von der Besatzung verlassen wurden. Deckmaschinen und Aufbauten sind hier hinsichtlich der Anordnung und der Festigkeit üblicherweise für die Anbringung von Schleppvorrichtungen geeignet. Die gewählte Grenze von 20 000 t schließt auch durchaus kleinere Gas-, Chemikalien-, Produkt- und Rohöltanker mit ein und wurde deswegen in den Gremien der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation (IMO) so gewählt.

22. Welche Ergebnisse hat die Prüfung der Vorschläge des BMVBW hinsichtlich des Einsatzes allwettertauglicher Hubschrauber und des Einsatzes hochfester leichter Schlepptrossen (Bericht des BMVBW „Havarie des Frachters „Pallas“ ...“, S. 53) erbracht?

Zur Sicherung eines jederzeitigen Zugriffs auf allwettertaugliche Hubschrauber wurden Eignungstests mit Hubschraubern einer Privatfirma durchgeführt. Der Vertrag mit dieser Firma steht kurz vor dem Abschluss.

Die bundeseigenen Mehrzweckschiffe „Neuwerk“ und „Mellum“ wurden bereits mit hochfesten, leichten Schlepptrassen ausgerüstet.

Hierzu auch Antwort zu Frage 4.

23. Hat die Bundesregierung Haushaltsmittel für die Beschaffung allwettertauglicher Hubschrauber und hochfester leichter Schlepptrassen bereitgestellt?

Die Mittel für die in der Antwort zu Frage 22 genannten Maßnahmen werden bereitgestellt.

24. Sind nach Kenntnis der Bundesregierung in die Haushalte der Küstländer Mittel für die o. g. Geräte eingestellt worden?

Der Bundesregierung liegen hierzu keine Kenntnisse vor.

25. Welche Maßnahmen hat die Bundesregierung zur Verbesserung der Ausbildung und des Trainings der Rettungsmannschaften eingeleitet?

Die Aufgabe der Seenotrettung wird im Auftrage des Bundes von der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (DGzRS) wahrgenommen. Die Ausbildung und das Training der dort eingesetzten Freiwilligen erfolgen auf der Grundlage spezieller Programme auf hohem Niveau. Nach Erkenntnissen der Bundesregierung wird durch die DGzRS eine ständige Fortentwicklung der Programme gemäß des wissenschaftlichen und technischen Fortschritts gewährleistet. Sie wird über diesen Bereich hinausgehende Maßnahmen nach Vorlage der Empfehlungen der unabhängigen Expertenkommission prüfen.

26. Ist die Bundesregierung der Ansicht, dass der Abschluss eines internationalen Haftungsübereinkommens für austretenden Schiffstreibstoff (Bunkeröl) notwendig ist?

Ja. Die Bundesregierung begrüßt den Beschluss der 21. Vollversammlung der IMO vom November 1999, nach dem die IMO im Jahre 2001 eine Diplomatische Konferenz zur Verabschiedung eines Internationalen Übereinkommens zur Entschädigung für Bunkerölschäden veranstalten wird. Die Bundesregierung wird sich nachdrücklich für den Erfolg des Vorhabens einsetzen.

27. Wenn auf die Fragen 21 und 25 mit ja geantwortet wurde, welche Maßnahmen hat die Bundesregierung ergriffen, um diese Auffassungen im Rahmen der International Maritime Organization (IMO) durchzusetzen?

Siehe Antworten zu den Fragen 21 und 25.

28. Ist die Bundesregierung bereit, die Aufwendungen für den Küstenschutz im Rahmen der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der Agrarstruktur und des Küstenschutzes“ (GAK) nach Auslaufen des Rahmenplanes im Jahr 2003 zu erhöhen?

Die Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der Agrarstruktur und des Küstenschutzes (GAK)“ bezieht sich auf Fördermaßnahmen zum Schutz der Küste gegen Überflutungen und Landverluste durch Sturmfluten und Meeresangriffe. Mit der „Pallas“-Havarie besteht insoweit kein Sachzusammenhang.

29. Ist die Bundesregierung der Ansicht, dass die Einrichtung einer zentralen Koordinationsstelle in der Deutschen Bucht notwendig ist, wie dies im Antrag der Fraktionen SPD und BÜNDNIS90/DIE GRÜNEN auf Drucksache 14/281 angeregt wird?

Die Bundesregierung hat mit dem Bericht des BMVBW vom 8. März 1999 eine erste Einschätzung zum Notfallkonzept vor genommen und notwendige Sofortmaßnahmen festgelegt (siehe auch Antwort zu Frage 4). Zu Fragen einer möglichen Fortentwicklung des bestehenden Unfallmanagementsystems sollen nach gründlicher Auswertung des Berichtes der unabhängigen Expertenkommission zum Unfall des Holzfrachters „Pallas“ gemeinsam mit den Küstenländern die ggf. notwendigen Maßnahmen eingeleitet werden.

30. Wenn ja, welche Maßnahmen hat die Bundesregierung zur Einrichtung einer zentralen Koordinationsstelle unternommen?

Siehe Antwort zu Frage 29.

31. Welche Ergebnisse hat die vom BMVBW europaweit ausgeschriebene dauerhafte Charter eines Hochseeschleppers, die im Antrag der Fraktionen SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN (Drucksache 14/281) erwähnt wird, erbracht?

Im Ergebnis des im Frühjahr 1999 durchgeführten Vergabeverfahrens wurde der Chartervertrag mit dem Hochseeschlepper „Oceanic“ für den Zeitraum 16. April bis 5. Oktober 1999 mit der Option der Verlängerung bis zum 15. April 2000 abgeschlossen. Die vorgenannte Option wurde zwischenzeitlich wahrgenommen. Eine abschließende Festlegung über die an der deutschen Küste vorzuhaltende Notschleppkapazität soll nach Auswertung des Berichtes der unabhängigen Expertenkommission erfolgen. Es wurden die notwendigen Maßnahmen eingeleitet, um bis zur V orlage anwendungsreifer Schlussfolgerungen die Bereitstellung von Notschleppkapazität in der bisher gehandhabten Form fortzuführen.

32. Ist die Bundesregierung bereit zu prüfen, ob das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie zu einer Nationalen Meeresagentur ausgebaut werden kann, die für alle Hilfs- und Rettungsmaßnahmen innerhalb der deutschen Hoheitsgewässer zuständig wäre und als Ansprechpartner für alle in- und ausländischen Stellen mit maritimen Aufgabenstellungen dienen kann?

Es liegen bisher keine Erkenntnisse vor , die es sinnvoll oder notwendig erscheinen lassen, die in der Fragestellung angesprochenen Aufgabengebiete dem Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie zu übertragen.

Die Aufgaben des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie decken schwerpunktmäßig die Bundesaufgaben in den Bereichen Schiffssicherheit, Schiffsvermessung, Hydrographie sowie Meereskunde, umweltbezogene Meeresüberwachung und Meeresforschung ab.