

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Dr. Valerie Wilms, Oliver Krischer, Hans-Josef Fell, Cornelia Behm, Harald Ebner, Bettina Herlitzius, Dr. Anton Hofreiter, Sven-Christian Kindler, Stephan Kühn, Markus Tressel, Dorothea Steiner, Daniela Wagner und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Offshore-Windenergie und Sicherheit in der Ausschließlichen Wirtschaftszone

Ein wichtiges Element der Energiewende stellt die Nutzung der Windenergie auf See mit Offshore-Windenergieanlagen dar. Die Anlagen entstehen derzeit vornehmlich auf dem Gebiet der Ausschließlichen Wirtschaftszone (AWZ). Die Nutzung der AWZ ist eine große technische, logistische und ökologische Herausforderung für alle Beteiligten aus Energie- und Hafenwirtschaft, Seeschifffahrt, Fischerei und weiteren Bereichen. Viele Anlagen sind in Planung bzw. Bau oder liefern Strom.

Die nationale AWZ ist kein Staatsgebiet im engeren Sinne, der Rechtsstatus wird daher als „gebietshoheitsfreier Meeresraum“ bezeichnet. Hier gilt mit dem internationalen Seerechtsübereinkommen der Vereinten Nationen (SRÜ) das Seevölkerrecht. Gleichzeitig kann ein Küstenstaat die Anwendung nationalen Rechts auf die nationale AWZ ausdehnen.

Bisher wurde bis zur Klärung rechtlicher Fragen in Bezug auf zukünftige Sicherheitsanforderungen in der AWZ eine Interimslösung geschaffen. Die staatlichen Aufgaben zur Sicherheit in der AWZ werden demnach bisher folgendermaßen wahrgenommen:

Zur Sicherstellung der Verkehrssicherheit an der Deutschen Küste gilt das „Sicherheitskonzept Deutsche Küste“. In der aktuellen Fassung hat es zwar weiterhin Gültigkeit, wird jedoch den neuen Anforderungen nicht mehr gerecht. Es stellt sich die Frage, ob bzw. welche Änderungen die Bundesregierung vornehmen möchte, um den Status der Interimslösung in Bezug auf die Schutz- und Rettungsmaßnahmen an Offshore-Windparks in der deutschen AWZ langfristig anzupassen.

Zur Suche und Rettung von Verunglückten auf See steht in Deutschland gemäß Solas (internationale Vorschrift zu „Safety of Life at Sea“) die Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (DGzRS) zur Verfügung. In der AWZ ist dies jedoch nicht der Rettungsdienst zur staatlichen Daseinsvorsorge, wie er sonst in den Bundesländern auf Grundlage der Rettungsdienstgesetze zur Verfügung steht. Ob jedoch ein neues staatliches Rettungswesen aufgebaut werden muss, ist nach aktuellen Erkenntnissen fraglich.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. a) Welche Sicherheits- und Rettungskonzepte gibt es derzeit für das Gebiet der deutschen Küste und der Ausschließlichen Wirtschaftszone (AWZ) (bitte getrennt auflühren)?
b) Welche allgemeinen Anpassungen sind von Seiten der Bundesregierung in Bezug auf die neuen Anforderungen im Bereich Offshore-Windenergie vorgesehen?
c) Welche Gesetze bzw. Verordnungen regeln das Sicherheitskonzept für die AWZ bisher, und welche weiteren Gesetze bzw. Verordnungen sind in diesem Bereich vorgesehen?
d) Bis wann plant die Bundesregierung, ein mit den Bundesländern abgestimmtes Fachkonzept vorzulegen, und mit welchem Inhalt?
2. Wie definiert die Bundesregierung die allgemeine Gefahrenabwehr im Bereich der deutschen Küste bzw. der AWZ, wie stellt sie diese aktuell sicher, und sind dazu von Seiten der Bundesregierung Anpassungen vorgesehen?
3. a) Welche verfassungsrechtlichen und seevölkerrechtlichen Fragestellungen sowie ressortübergreifenden Grundsatzfragen haben sich im Zusammenhang mit der Errichtung und dem Betrieb von Offshore-Windenergieanlagen ergeben, bzw. welche davon sind noch zu klären?
b) Bis wann werden diese verfassungsrechtlichen und seevölkerrechtlichen Fragestellungen voraussichtlich geklärt sein?
c) Welche „Interimslösungen“ wurden in diesem Zusammenhang in der Vergangenheit von der Bundesregierung vor der Klärung dringender verfassungsrechtlicher oder seevölkerrechtlicher Fragen geschaffen (bitte Begründung anführen)?
d) Welche Personal-, Ausbildungs- und Ausrüstungskosten sind bisher wem für die Bereitstellung von Offshore-Notfall-Reaktionsteams entstanden (bitte pro Jahr auflühren)?
4. a) Welche Fach- oder Strategiekonzepte im Zusammenhang mit der Sicherheit von Offshore-Windenergieanlagen, der Versorgung von Verletzten bzw. Erkrankten auf Offshore-Windenergieanlagen oder dem maritimen Notfallmanagement in Offshore-Windparks wurden von der Bundesregierung bisher selbst erstellt bzw. in Auftrag gegeben?
b) Welche Kosten entstanden dem Bund bzw. nach Kenntnis der Bundesregierung den Küstenländern durch die Erstellung der in Frage 4a erfragten Fach- oder Strategiekonzepte?
5. a) Aus welchen Gründen ist zurzeit die Einrichtung eines öffentlichen Rettungswesens in der deutschen AWZ für Unfälle oder Erkrankungen auf Offshore-Windenergieanlagen erforderlich?
b) Welche Kosten erwartet die Bundesregierung für die Einrichtung eines öffentlichen Rettungswesens in der deutschen AWZ für Unfälle oder Erkrankungen auf Offshore-Windenergieanlagen?
c) Durch wen müssten die für die Einrichtung eines öffentlichen Rettungswesens in der deutschen AWZ für Unfälle oder Erkrankungen auf Offshore-Windenergieanlagen entstehenden Kosten übernommen werden?
d) Welche Schnittstelle(n) ist/sind zwischen der privaten Rettungsversorgung bzw. des öffentlichen Rettungsdienstes vorgesehen?
6. a) Welche Schutzziele verfolgt die Bundesregierung im Zusammenhang mit den Herausforderungen für die Sicherheit vor der Deutschen Küste?

- b) Welche Schutzziele verfolgen nach Kenntnis der Bundesregierung die Bundesländer im Zusammenhang mit den Herausforderungen für die Sicherheit vor der Deutschen Küste?
 - c) Welche Schutzziele verfolgen nach Kenntnis der Bundesregierung die Errichter bzw. Betreiber von Offshore-Windenergieanlagen im Zusammenhang mit den Herausforderungen für die Sicherheit vor der Deutschen Küste?
 - d) Welche Verantwortlichkeiten bestehen nach Auffassung der Bundesregierung für den Bund, die Länder und die Errichter bzw. Betreiber von Offshore-Windenergieanlagen im Zusammenhang mit den Herausforderungen für die Sicherheit vor der Deutschen Küste?
7. a) Welche Anpassungen oder Fortschreibungen des Sicherheitskonzepts Deutsche Küste hat die Bundesregierung im Zusammenhang mit Veränderungen des aktuellen oder zukünftigen Schiffsverkehrs in der AWZ seit 2009 durchgeführt, geplant oder vorbereitet?
- b) Hält die Bundesregierung eine Erweiterung des Sicherheitskonzepts Deutsche Küste, welches bisher auf die Sicherheit des Seeverkehrs abzielt, auch auf Aufgaben im Zusammenhang mit Gefahren für Offshore-Windenergieanlagen für erforderlich?
Wenn ja, welche?
 - c) Welche Anpassungen oder Fortschreibungen des Sicherheitskonzepts Deutsche Küste hat die Bundesregierung im Zusammenhang mit den Veränderungen durch die Errichtung oder den Betrieb von Offshore-Windenergieanlagen in der AWZ seit 2009 durchgeführt, geplant oder vorbereitet?
 - d) Welche Aufgaben hat das Sicherheitskonzept Deutsche Küste zurzeit im Zusammenhang mit der Sicherheit und Gesundheit von Beschäftigten auf Offshore-Windenergieanlagen in der AWZ?
8. a) In welchen Seegebieten der deutschen AWZ wird durch den Bund bzw. nach Kenntnis der Bundesregierung Küstenländer oder weitere Organisationen im Rahmen des Sicherheitskonzepts Deutsche Küste eine Seeraumüberwachung durchgeführt, und wie viel Personal ist dafür an welchen Arbeitsorten zuständig?
- b) Wird die Seeraumüberwachung ständig durchgeführt, und welche Überwachungsmittel werden dafür verwendet?
9. a) Aus welchen Gründen ist in welchen betrieblichen Schutz- und Sicherheitskonzepten eine Beobachtung des Seeraums um die Offshore-Windenergieanlagen durch die Betreiber vorgesehen?
- b) Ist diese betriebliche Seeraumbeobachtung ständig oder anlassbezogen, z. B. bei Arbeiten zur Errichtung oder zum Betrieb der Offshore-Windenergieanlagen, vorgesehen?
 - c) Wie groß ist das jeweils zu beobachtende Seegebiet, wenn eine betriebliche Seeraumbeobachtung im Schutz- und Sicherheitskonzept vorgesehen ist?
 - d) Mit welchen Überwachungsmitteln ist von welchem Errichter oder Betreiber eine Seeraumbeobachtung vorgesehen?
 - e) Welche Aufgabe hat diese betriebliche Seeraumbeobachtung im Unterschied zu der in Frage 8 erfragten Seeraumüberwachung?

- f) Welche Maßnahmen muss der Betreiber einleiten, wenn er im Rahmen seiner Seeraumbeobachtung eine Gefahr für seine Offshore-Windenergieanlagen bzw. dort beschäftigten Mitarbeiter erkennt?
10. a) Wie grenzt die Bundesregierung den Begriff „komplexe Rettungssituation“ vom Begriff „komplexe Schadenslage“ ab, und wie will die Bundesregierung die Rettungs- und Schutzmaßnahmen in der AWZ organisieren?
- b) Wann ist nach aktueller Havariekommandovereinbarung ein Arbeitsunfall oder eine akute Erkrankung als „komplexe Schadenslage“ zu werten, und welche Gefährdungssituation muss dafür vorliegen?
- c) Auf wie viele „komplexe Rettungssituationen“ ist das Konzept pro Jahr nach bisherigen Schätzungen ausgelegt?
- d) Gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung Notfallkonzepte von privaten Unternehmen, die Rettungsmaßnahmen in den Bereichen „komplexe Rettungssituation“ bzw. „komplexe Schadenslage“ anbieten, und welche Auffassung vertritt die Bundesregierung jeweils zu möglichen Einsätzen von Privaten in den vorgenannten Notfallsituationen?
- e) Welche Zugriffsrechte sieht die Bundesregierung für das Havariekommando außerhalb der Gesamteinsatzleitung vor, und wie begründet sie diese?
- f) Plant die Bundesregierung die Ausweitung der Zuständigkeit des Havariekommandos von der bisher festgelegten „komplexen Schadenslage“, auf eine „komplexe Rettungssituation“, und wenn ja, aus welchen Gründen?
11. Wer sind bisher die Partner der maritimen Notfallvorsorge in der AWZ, und welche privaten Dienstleister bzw. Betreiber sind für den Einsatz in Zukunft vorgesehen?
12. Inwiefern ist die Selbstorganisation der Wirtschaft in Bezug auf Notfälle gewährleistet?
13. a) Welche Vorteile hat die Einrichtung einer zentralen Notfalleitstelle zur Koordinierung und Disponierung von betrieblichem Einsatzpersonal oder Einsatzmitteln für Rettungseinsätze an Offshore-Windenergieanlagen – im Vergleich zu regionalen oder überregionalen Rettungsleitstellen?
- b) Unterstützt die Bundesregierung die Empfehlung des Havariekommandos zum Aufbau einer Notfalleitstelle in der Trägerschaft der DGzRS (bitte Begründung anführen)?
- c) Unterstützt die Bundesregierung die Bemühungen der DGzRS, eine zentrale Notfalleitstelle einzurichten, in der Beschäftigte der DGzRS im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) Aufgaben des SAR-Dienstes („Search and Rescue“) und des „Maritime Rescue Coordination Center“ und Beschäftigte eines von der DGzRS gegründeten Unternehmens die Aufgaben der betrieblichen Einsatzkoordinierung gemeinsam durchführen (bitte Begründung anführen)?
14. Wer hat derzeit die Fachaufsicht für die zentrale Rettungsleitstelle der Betreiber, bzw. welche Stelle ist hierfür vorgesehen?
15. Welche weiteren Rettungsleitstellen gibt es für die deutsche Küste, und wie sollen sie im Notfall zusammenarbeiten bzw. zusammengeführt werden?
16. Inwiefern wird eine standardisierte Aus- und Fortbildung der Beteiligten im Rettungswesen (On- und Offshore) aktuell bereits gewährleistet?

17. a) Inwieweit ist die Kommunikation zwischen den privaten bzw. öffentlichen maritimen Rettungsstellen mit dem „European Offshore HSSE Center“ (Sicherheitszentrum Offshore für den nordeuropäischen Raum) gewährleistet?
- b) Welche Schnittstelle(n) gibt es bzw. soll es hierfür geben?
- c) Wie viele Planstellen soll es bei der koordinierenden Stelle geben, und wie werden sich diese aufteilen (Dokumentationsaufgaben, Betrieb und Unterhaltung maritimer Notfallversorgung, Presse und weitere)?
18. a) Von wem wurden bisher die dem Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) aufgrund der Genehmigungsbescheide sechs Monate vor Errichtungsbeginn vorzulegenden Schutz- und Sicherheitskonzepte der Offshore-Windenergieanlagenbetreiber inhaltlich geprüft?
- b) Wurden bisher Schutz- und Sicherheitskonzepte, die in Frage 18a thematisiert werden, der Betreiber zurückgewiesen, und wenn ja, durch wen, und aus welchen Gründen?
- c) Welche Beratungsdienstleistungen bei der Erstellung der betrieblichen Schutz- und Sicherheitskonzepte durch das Havariekommando gab es bisher, und auf welcher rechtlichen Grundlage?
19. a) Welche Spitzenwerte des Lärmpegels (dB) werden während der Bauphase von Offshore-Windenergieanlagen im Wasser erreicht, wie oft werden die in den Genehmigungsbescheiden festgelegten Spitzenpegel überschritten, und welche Maßnahmen werden durch wen getroffen, um die Einhaltung der Auflagen sicherzustellen?
- b) Wurde von der Bundesregierung die Anwendung der besten verfügbaren Technik zur Minderung der Lärmpegelspitzenwerte im Zusammenhang mit der Errichtung von Offshore-Windenergieanlagen im Genehmigungsbescheid gefordert (bitte Begründung anführen)?
20. a) Welche Anforderungen gibt es derzeit an Schutz- und Sicherheitskonzepte für Betreiber von Offshore-Windenergieanlagen, und welche Anpassungen sind hier vorgesehen?
- b) Wie, von wem, und in welchen Zeitabständen, und mit welchen bisherigen Ergebnissen wird die Einhaltung der Konzepte, die in Frage 18a thematisiert werden, kontrolliert, und welche Konsequenzen folgen bei Verstößen?
- c) Welche Konsequenzen entstehen für Errichter oder Betreiber von Offshore-Windenergieanlagen, wenn vom BSH genehmigte betriebliche Schutz- und Sicherheitskonzepte von ihnen nicht, nur teilweise oder nicht ausreichend umgesetzt werden?
21. a) Welche Hubschrauberkapazitäten, also mögliche Bereitstellung von entsprechendem Fluggerät für die staatliche Notfallvorsorge, stehen seit wann und durch wen für Einsätze zur Verfügung, und welche Ausstattungen können diese vorweisen?
- b) Welche technischen Anforderungen mit welcher rechtlichen Grundlage bestehen derzeit in Bezug auf den Einsatz von Rettungshubschraubern in der AWZ, und durch wen werden sie festgelegt?
- c) Sind die in Frage 21a erfragten Hubschrauber der staatlichen maritimen Notfallvorsorge für die zukünftig erwarteten Einsätze ausreichend (bitte Begründung anführen)?
- d) Inwiefern sind die in Frage 21a erfragten Hubschrauber für eine fachgerechte Beförderung von Personen zur weiteren Versorgung in geeigneter Weise geeignet?

- ten Behandlungseinrichtungen mit medizinischem Personal bzw. medizinischer Ausrüstung ausgestattet?
22. a) Inwieweit und mit welchem Ergebnis wurde eine Einbindung privater Unternehmen im Rahmen der staatlichen maritimen Notfallvorsorge (etwa in Form von Beleihungsverträgen etc.) durch die Bundesregierung geprüft?
- b) Welche Hubschrauberkapazitäten stehen zurzeit nach Kenntnis der Bundesregierung welchen Offshore-Windenergieanlagenerrichtern oder -betreibern für die Versorgung von verletzten oder erkrankten Personen zur Verfügung?
- c) Inwiefern sind die Hubschrauber, die in Frage 22b thematisiert werden, für eine fachgerechte Beförderung von Personen zur weiteren Versorgung in geeigneten Behandlungseinrichtungen mit medizinischem Personal bzw. medizinischer Ausrüstung ausgestattet?
- d) Durch wen und auf welcher rechtlichen Grundlage werden die Anforderungen an Hubschrauber der betrieblichen Notfallvorsorge (Anzahl, Verfügbarkeit, Ausstattung, Besetzung) festgelegt?
- e) Sind nach Kenntnis der Bundesregierung die Hubschrauber der betrieblichen Notfallvorsorge zur Zeit ausreichend?
23. a) Welche technischen Anforderungen bestehen an die Sicherungsfahrzeuge (Schlepper) der Betreiber von Offshore-Windparks, und welche Schiffe kommen dabei zum Einsatz (bitte Schiffsbezeichnungen bzw. Schiffstypen, maximale Geschwindigkeit sowie Eignung bezüglich Wellengang angeben)?
- b) Durch wen wird die Erfüllung die technischen Anforderungen der Verkehrssicherungsfahrzeuge überprüft?
- c) Welche personellen Leistungsmerkmale (Anzahl und Qualifikation nach STCW/internationale „Standards of Training, Certification and Watch-keeping“ für Seeleute im Einsatz auf der Brücke, an der Maschine oder im Ladungsumschlag) fordern die Genehmigungsbescheide des BSH für die Besetzungen dieser Verkehrssicherungsfahrzeuge?
- d) Durch wen wird die Erfüllung dieser personellen Leistungsmerkmale überprüft?
- e) Welchen Einfluss auf die Errichtung einer Offshore-Windenergieanlage hat die Feststellung, dass ein Verkehrssicherungsfahrzeug seine Aufgabe am Errichtungsort nicht durchführt oder nicht die technischen oder personellen Leistungsmerkmale erfüllt?
24. a) Welche Stellen vom Bund bzw. nach Kenntnis der Bundesregierung der Länder sind zur Zeit auf welcher rechtlichen Grundlage für die Überwachung des fachgerechten betrieblichen Arbeitsschutzes auf Offshore-Windenergieanlagen in der AWZ zuständig?
- b) Welche Zuständigkeiten gibt es bisher bei Arbeitsunfällen auf See (an Offshore-Windenergieanlagen bzw. auf Schiffen), und wie sollen diese in Zukunft angepasst werden?
- c) Wie wurden bisher meldepflichtige Arbeitsunfälle durch die allgemeinen Rettungsstellen erfasst, und inwieweit sollen diese zukünftig erfasst werden?
- d) Welche Stellen vom Bund bzw. nach Kenntnis der Bundesregierung der Länder sind dafür vorgesehen, den betrieblichen Arbeitsschutz in Zukunft im Gebiet der AWZ zu überwachen?

25. Welche Empfehlungen aus dem Nationalen Masterplan Maritime Technologien (NMMT) gibt es in Bezug auf ein ergänztes Sicherheitskonzept, und welche Empfehlungen aus den im regelmäßigen Rhythmus stattfindenden Workshops (z. B. Fachtagung „Maritime Verkehrsleit- und Sicherheitstechnik“ vom 6. März 2013) hat die Bundesregierung bisher aufgegriffen?
26. Welche vom Bund mitfinanzierten Forschungsvorhaben zur Sicherheit auf See sind bereits abgeschlossen, in Bearbeitung bzw. geplant?
27. a) Welche Aufgaben hat der funkärztliche Dienst MEDICO, wer kann wann darauf zugreifen, und auf welcher rechtlichen Grundlage besteht er?
b) Durch wen wird der funkärztliche Dienst MEDICO bereitgestellt, und welche Kosten entstehen dem Bund bzw. nach Kenntnis der Bundesregierung den Ländern dadurch?
28. a) Welche Partner sind an der Schaffung eines Zentrums für Ausbildung, Schulungs- und Trainingsmaßnahmen (SMAST) beteiligt, und welche Kosten wird der Bund tragen?
b) Welcher Nutzungsbedarf besteht für das SMAST, und wer soll darin ausgebildet werden (bitte vorgesehenen Bedarf an Lehrgangsplätzen für die Jahre 2013 bis 2020 nennen und nach jeweiliger Kursbezeichnung aufschlüsseln)?
c) Welcher Bedarf besteht für die Nutzung eines Hubschraubereinsatzsimulators, um Schulung, Ausbildung oder Training von Einsatzkräften in der AWZ zu verbessern?
d) Durch welche Träger werden bisher Lehrgangsplätze für die maritime Notfallvorsorge im Rahmen von Ausbildung und Schulung von Einsatzkräften, Brandbekämpfungseinheiten oder Verletztenversorgungsteams oder weiteren zur Verfügung gestellt (bitte pro Jahr 2005 bis 2013 aufschlüsseln)?
e) Inwiefern ist eine Beteiligung des Havariekommandos am SMAST unter Berücksichtigung von Vergaberecht und anderen wettbewerbsrechtlichen Fragestellungen rechtlich geklärt worden?

Berlin, den 5. Juni 2013

Renate Künast, Jürgen Trittin und Fraktion

