

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Valerie Wilms, Oliver Krischer, Hans-Josef Fell, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Drucksache 17/13902 –

Offshore-Windenergie und Sicherheit in der Ausschließlichen Wirtschaftszone

Vorbemerkung der Fragesteller

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.

1. a) Welche Sicherheits- und Rettungskonzepte gibt es derzeit für das Gebiet der deutschen Küste und der Ausschließlichen Wirtschaftszone (AWZ) (bitte getrennt auflühren)?

Für die Deutsche Küste (Hoheitsgebiet und AWZ) haben die zuständigen Behörden der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) in Zusammenarbeit mit dem BMVBS das „Sicherheitskonzept Deutsche Küste“/„Verkehrssicherungskonzept Deutsche Küste“ (im Folgenden: „Sicherheitskonzept Deutsche Küste“) entwickelt. Dieses Konzept besteht aus einer Vielzahl von untereinander verzahnten Komponenten, die jeweils einzeln, insbesondere aber in der Summe betrachtet, einen erheblichen Beitrag zur maritimen Verkehrssicherheit leisten. Es differenziert nach Präventiv- und Bekämpfungsmaßnahmen und zielt auf das sichere Schiff, den sicheren Verkehrsweg und ein optimiertes Unfallmanagement ab. Primär ist das Konzept auf die Vermeidung von Schiffsunfällen ausgerichtet. Es ist modular aufgebaut und umfasst als Kernkomponenten z. B. die Verkehrswegeföhrung, Maritime Verkehrssicherung/Seeraumüberwachung und das maritime Unfallmanagement.

Für das Hoheitsgebiet und die AWZ hat das Havariekommando (HK) die folgenden Sicherheits- und Rettungskonzepte entwickelt:

- Fachkonzept Brandbekämpfung und Verletztenversorgung auf See;
- Fachkonzept Psychosoziale Notfallversorgung;
- Fachkonzept Stabsarbeit Havariestab;
- Fachkonzept Maritimes Notfallmanagement in Offshore-Windparks;
- Notschleppkonzept;
- Gemeinsames Systemkonzept Schadstoffunfallbekämpfung.

Im Übrigen wird auf die Ausführungen zu Frage 4a verwiesen.

- b) Welche allgemeinen Anpassungen sind von Seiten der Bundesregierung in Bezug auf die neuen Anforderungen im Bereich Offshore-Windenergie vorgesehen?

Die WSV ist gesetzlich mit der Gewährleistung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs, der Abwehr von der Schifffahrt ausgehender Gefahren, der Beseitigung von Störungen und der Förderung der Leistungsfähigkeit der deutschen Seehäfen beauftragt. Ob die Gefahren (Hindernisse) für die Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs durch Windenergieparks, Muschelfarmen, Ölplattformen oder sonstige Ursachen hervorgerufen werden, ist unerheblich. Insofern sind auch die Gefahren der Windenergieparks gegenüber der Schifffahrt vom „Sicherheitskonzept Deutsche Küste“ abgedeckt.

Die bestehenden Konzepte der WSV und des HK werden fortlaufend evaluiert und entsprechend den Erfordernissen angepasst.

- c) Welche Gesetze bzw. Verordnungen regeln das Sicherheitskonzept für die AWZ bisher, und welche weiteren Gesetze bzw. Verordnungen sind in diesem Bereich vorgesehen?

Das „Sicherheitskonzept Deutsche Küste“, welches sich auf das Küstenmeer und die AWZ bezieht, beruht insbesondere auf folgenden nationalen Rechtsgrundlagen: Grundgesetz (GG), Gesetz über die Aufgaben des Bundes auf dem Gebiet der Seeschifffahrt (SeeAufgG), Bundeswasserstraßengesetz (WaStrG), Seeschifffahrtsstraßen-Ordnung (SeeSchStrO), Schifffahrtsordnung Emsmündung, Verordnung zu den Internationalen Regeln von 1972 zur Verhütung von Zusammenstößen auf See (KVR-V), insbesondere die Anlage zu § 1.

Darüber hinaus macht das Völker- und Europarecht Vorgaben für die AWZ: Seerechtsübereinkommen (SRÜ), International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS) einschließlich International Ship and Port Facility Security Code (ISPS), International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL), Regeln des Völkergewohnheitsrechts sowie Vorgaben der International Maritime Organization (IMO) (z. B. Res. A 857 (20)) oder der EU (z. B. Richtlinie 2002/59/EG). Insoweit gelten die zur Ausführung ergangenen nationalen Vorschriften.

Zudem wurden zum Zwecke der Maritimen Notfallvorsorge auf Nord- und Ostsee die folgenden Vereinbarungen getroffen, die das HK im Auftrag des Bundes und der Küstenländer (Bremen, Hamburg, Niedersachsen, Mecklenburg-Vorpommern, Schleswig-Holstein) umsetzt:

- Havariekommandovereinbarung (HKV);
- Vereinbarung über die Bekämpfung von Meeresverschmutzungen;
- Organleihevereinbarung;
- Verwaltungsvereinbarung über die Luftüberwachung von Meeresverschmutzungen;
- Vereinbarung zwischen dem HK und dem Koordinierungsverbund Küstenwache;
- Vereinbarung zwischen dem BMVBS und dem BMVg über die Unterstützung des HK bei Transporten über See sowie Zubringerdiensten an Land durch die Bundeswehr;
- Vereinbarung über die Kooperation zwischen der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (DGzRS) und dem HK;
- Helsinki Convention (alle Ostseeanrainer);
- Bonn Agreement (alle Nordseeanrainer);
- SWEDENGER Agreement (Schweden/Dänemark/Deutschland);
- Recommendation 164 concerning Occupational Safety and Health and the Working Environment;
- DENGER Agreement (Dänemark/Deutschland);
- NETHGER Agreement (Niederlande/Deutschland);
- POLGER Agreement (Polen/Deutschland) in Bearbeitung.

Ob weitere Gesetze, Verordnungen oder Vereinbarungen erforderlich werden, unterliegt einem ständigen Evaluierungsprozess.

- d) Bis wann plant die Bundesregierung, ein mit den Bundesländern abgestimmtes Fachkonzept vorzulegen, und mit welchem Inhalt?

Die Bundesregierung ist mit den Abstimmungen der umfangreichen Fragestellungen mit den Bundesländern intensiv befasst. Dieser Prozess ist noch nicht abgeschlossen.

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?

Im Küstenmeer sind die Länder für die allgemeine Gefahrenabwehr zuständig.

In der AWZ obliegen der Bundespolizei insbesondere der grenzpolizeiliche Schutz des Bundesgebietes sowie die Wahrnehmung allgemeinpolizeilicher Aufgaben. Bundespolizei und Zollverwaltung nehmen darüber hinaus die schiffahrtspolizeilichen Aufgaben seewärts der Begrenzung des Küstenmeeres als übertragene Aufgaben wahr.

Die Behörden der WSV sind nach § 1 Nummer 3 Buchstabe b SeeAufgG („Abwehr von Gefahren sowie die Beseitigung von Störungen der öffentlichen Sicherheit und Ordnung in sonstigen Fällen auf dem Gebiet der Seeschifffahrt“; siehe dazu das Urteil des BVerwG, vom 28. Juli 2011 – 7 C 7.10) zur Gefahrenabwehr seewärts der Begrenzung des Küstenmeeres zuständig, wenn der drohende bzw. verwirklichte Rechtsverstoß oder das konkret gefährdete bzw. verletzte Rechtsgut einen unmittelbaren Schifffahrtsbezug aufweisen. Im Übrigen greift nach Auffassung der Bundesregierung für die Gefahrenabwehr in der AWZ und damit für das Rettungswesen und die Brandbekämpfung auf Offshore-Windenergie-Anlagen in der AWZ, soweit sie der staatlichen Daseinsvorsorge unterfällt, die Auffangzuständigkeit der Länder nach Artikel 30, 83 GG, da sich die Kompetenzverteilung des Grundgesetzes im Rahmen des SRÜ in der AWZ fortsetzt.

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?

Die verfassungsrechtlichen und seevölkerrechtlichen Fragestellungen sowie ressortübergreifenden Grundsatzfragen betreffen sowohl den Bund als auch die Länder. Diese Fragen ergeben sich unter anderem vor dem Hintergrund der Notwendigkeit eines Interessenausgleichs im Hinblick auf hoheitliche und wirtschaftliche Tätigkeiten in der AWZ. Es geht insbesondere um folgende Fragen: „Föderalisierung“ der AWZ, Gesetzgebungs- und Verwaltungszuständigkeiten, „örtliche“ Zuständigkeiten einzelner Länder und Geltung einzelner Rechtsvorschriften in der AWZ bzw. Erstreckung einzelner Rechtsvorschriften auf die AWZ.

- b) Bis wann werden diese verfassungsrechtlichen und seevölkerrechtlichen Fragestellungen voraussichtlich geklärt sein?

Die Bundesregierung ist fortlaufend mit der Klärung dieser umfangreichen Fragestellungen befasst; ein Enddatum der Klärung kann noch nicht angegeben werden.

- 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)?

Durch Beschluss des Kuratoriums Maritime Notfallvorsorge wurde das HK als gemeinsame Einrichtung des Bundes und der Küstenländer in einer Interimslösung für einen benannten Zeitraum beauftragt, sich eingehenden Rettungsersuchen aus dem Bereich „Offshore-Wind“ nicht zu verschließen. Wegen der Gründe wird auf die Antwort zu Frage 5 verwiesen.

- d) Welche Personal-, Ausbildungs- und Ausrüstungskosten sind bisher wem für die Bereitstellung von Offshore-Notfall-Reaktionsteams entstanden (bitte pro Jahr aufzuführen)?

Die nachfolgende Tabelle umfasst diese bisher entstandenen Kosten für die konzeptionelle Arbeit sowie die Aufstellung und Ausrüstung der Einsatzteams im Bereich Offshore-Sicherheit. Angesichts der unterschiedlichen Rechtsauffassungen von Bund und Küstenländern zur Zuständigkeitsfrage hat das BMVBS sämtliche Kosten zunächst verauslagt (allerdings ohne präjudizierende Wirkung).

1. Januar 2012 bis 31. Dezember 2012			1. Januar 2013 bis 30. Juni 2013		
Personal- kosten	Ausbildungs- kosten	Ausrüstungs- kosten	Personal- kosten	Ausbildungs- kosten	Ausrüstungs- kosten
174 822,78 Euro	20 625,21 Euro	23 238,12 Euro	80 261,00 Euro	3 970,79 Euro	55 556,77 Euro

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?

Das BMVBS hat auf konzeptioneller Ebene für den Verkehrsbereich Sicherheitsziele formuliert, Konzepte erarbeitet und Richtwerte festgelegt. Im Wesentlichen haben die für die Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs auf See zuständigen Behörden der WSV, das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) als Genehmigungsbehörde für Offshore-Windparks in der AWZ, sowie das HK als gemeinsame Einrichtung des Bundes und der Küstenländer zum Konzept „Offshore-Windenergie – Sicherheitsrahmenkonzept“ (OWE-SRK) beigetragen, das den Rahmen für Nebenbestimmungen und Schutz- und Sicherheitskonzepte der Genehmigungsinhaber bildet. Diese beziehen sich auf die sichere Errichtung und den sicheren Betrieb der Anlagen mit dem Ziel, die Sicherheit und Leichtigkeit für die Seeschifffahrt zu erhalten. Das OWE-SRK wird in Kürze veröffentlicht.

Das HK hat die folgenden, internen Konzepte erstellt:

- Strategiekonzept zur Verletztenversorgung und -rettung auf Offshore-Windenergie-Anlagen in der deutschen AWZ;
- Fachkonzept Maritimes Notfallmanagement in Offshore-Windparks.

- b) Welche Kosten entstanden dem Bund bzw. nach Kenntnis der Bundesregierung den Küstenländern durch die Erstellung der in Frage 4a erfragten Fach- oder Strategiekonzepte?

Es wird auf die Antwort zu Frage 3d verwiesen.

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?

Die Fragen 5a bis 5d werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Einrichtung eines öffentlichen Rettungswesens für Unfälle oder Erkrankungen auf Offshore-Windenergie-Anlagen in der deutschen AWZ durch das HK – in einer Interimslösung – wurde erforderlich, weil es ein solches bislang nicht gab.

In rechtlicher Hinsicht:

Klar geregelt sind die Zuständigkeiten bei einem Seenotfall nach § 1 Nummer 7 SeeAufgG oder einer „komplexen Schadenslage“ nach § 1 Absatz 4 HavKomErVbgG. Unterhalb der Schwelle zur „komplexen Schadenslage“ und außerhalb des Vorliegens eines Seenotfalles werden unterschiedliche Rechtsauffassungen zur innerstaatlichen Zuständigkeitsverteilung vertreten. Damit einher geht die Frage der Schnittstellendefinition zwischen dem privaten und dem staatlichen Rettungsdienst. Diese am öffentlichen Interesse orientierte Entscheidung liegt letztlich in der Definitionshoheit des Staates. Zu den Fragen der Kosten kann erst dann eine Aussage getroffen werden, wenn die Schnittstellendefinition erfolgt ist.

In operativer Hinsicht:

Im Auftrag des Kuratoriums Maritime Notfallvorsorge hat das HK als gemeinsame Einrichtung des Bundes und der Küstenländer Analysen und Szenarienbetrachtungen für Notfallmaßnahmen in Offshore-Windparks durchgeführt. Im Fachkonzept „Maritimes Notfallmanagement in Offshore-Windparks“ werden die dabei ermittelten Herausforderungen differenziert beschrieben:

- Menschenrettung (aus Höhen und Tiefen sowie Rettung/Bergung aus schwierigen räumlichen Situationen);
- Brandbekämpfung in Verbindung mit Personenrettung;
- Technische Hilfeleistung;
- Helikopterunfälle;
- Originäre Aufgaben des HK (Notschleppen, Schadstoffunfallbekämpfung etc.).

Für die Rettung verletzter oder erkrankter Personen in Offshore-Windparks existierte vor dem Aufbau der staatlichen Ressourcen durch das HK kein adäquates oder ganzheitliches Rettungswesen. Überwiegend sind/waren in den unternehmerischen Konzepten staatliche Ressourcen, wie Search and Rescue (SAR), kommunale Feuerwehren, Bundespolizei, einbezogen. Diese staatlichen Ressourcen sind aber weder quantitativ, organisatorisch, materiell, personell und rechtlich für diese Aufgabe vorgesehen, noch zuständig und nur zum Teil geeignet.

Das HK hat unternehmerische Bestrebungen, eigene und tragfähige Rettungssysteme zur Wahrnehmung der unternehmerischen Verantwortlichkeiten aufzubauen, maßgeblich unterstützt und auf Seiten der Unternehmen oftmals erst initiiert. Es muss jedoch festgestellt werden, dass diese nun existenten Systeme nicht alle Einsatzszenarien abdecken. Das gilt in erster Linie für die „Spezielle Rettung aus Höhen und Tiefen“. Eine „Spezielle Rettung aus Höhen und Tiefen“ bedarf nach den geltenden Empfehlungen, Leitlinien einer Seilzugangstechnik, die mit mindestens fünf ausgebildeten, fachkundigen Einsatzkräften durchgeführt werden muss. Am deutschen Markt existieren derzeit keine unternehmerischen Konzepte, die dieses Personal vorhalten oder luftgestützt transportieren.

Die durch das HK – als Interimslösung – aufgebaute staatliche Rettungsressource von zwei sogenannten Offshore-Notfall-Reaktions-Teams (ONRT) greift ab einer gewissen Komplexität (mehrere Verletzte, notwendige spezielle Rettung aus Höhen und Tiefen, Redundanz zum unternehmerischen Rettungshubschrauber, etc.). Diese Komplexität wird in der Arbeitsdefinition „Komplexe Rettungssituation“ näher beschrieben. Eine solche „komplexe Rettungssituation“ liegt vor, wenn

1. eine technisch anspruchsvolle und zeitkritische spezielle Rettung aus Höhen und Tiefen und
2. eine individualmedizinische, ärztliche Notfallversorgung und/oder

3. die einheitliche Führung mehrerer Aufgabenträger (Feuerwehren, Transportmittel, etc.) zur zielgerichteten und unmittelbaren Gefahrenabwehr notwendig wird.

6. a) Welche Schutzziele verfolgt die Bundesregierung im Zusammenhang mit den Herausforderungen für die Sicherheit vor der Deutschen Küste?

Grundlegende Ziele sind die Gewährleistung der Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffs- und Luftverkehrs, die Umweltverträglichkeit und der Meeresumweltschutz. Ziel der Genehmigungsverfahren sowohl für den Bereich des Küstenmeers als auch den der AWZ ist es, hier einen angemessenen Ausgleich zu schaffen und potentielle Risiken zu minimieren.

- b) Welche Schutzziele verfolgen nach Kenntnis der Bundesregierung die Bundesländer im Zusammenhang mit den Herausforderungen für die Sicherheit vor der Deutschen Küste?

Nach Kenntnis der Bundesregierung verfolgen die betroffenen Bundesländer die gleichen Ziele für ihren Zuständigkeitsbereich im Küstenmeer. Bund und Länder sind Mitglied im Ständigen Ausschuss Offshore Windenergie und stimmen sich in diesem Ausschuss auch über Fragen der Sicherheit im Zusammenhang mit Offshore-Windparks ab.

- 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?

Die Errichter bzw. Betreiber von Offshore-Windenergie-Anlagen müssen im Rahmen des Genehmigungsverfahrens Risikostudien vorlegen, die nach festgelegten Grenzwerten bewertet werden. Hieraus leiten sich die erforderlichen Nebenbestimmungen ab, die die Genehmigungsinhaber erfüllen müssen. Hierdurch werden die zu Frage 6a und 6b genannten Ziele operationalisiert. Darüber hinausgehende Intentionen der Errichter bzw. Betreiber sind der Bundesregierung nicht bekannt.

- 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?

Die Bundesregierung ist mit der Klärung dieser umfangreichen Fragestellungen intensiv befasst, der Abstimmungsprozess ist noch nicht abgeschlossen. Diese Frage kann daher zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht beantwortet werden.

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?

Das „Sicherheitskonzept Deutsche Küste“ als Rahmenkonzept besteht aus verschiedenen Modulen, die wiederum mit etlichen Einzelkonzepten unterlegt sind. Das Rahmenkonzept, wie auch die Einzelkonzepte, unterliegen einer laufenden Aktualisierung und werden entsprechend den Gegebenheiten und Erfordernissen fortwährend angepasst.

Fortschreibungen erfolgten unter anderem in folgenden Bereichen

- Gewährleistung der Verkehrssicherheitsbelange bzw. der sicheren Verkehrswegeföhrung durch Festlegung von Vorrang- und Vorbehaltsgebieten für die Schifffahrt einerseits und die Windenergie andererseits;
- Anpassung von Verkehrsvorschriften;
- Umsetzung des AIS-Betriebskonzeptes inkl. Integration von AIS in den Verkehrszentralen.

- 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?

Das „Sicherheitskonzept Deutsche Küste“ unterliegt einer laufenden Aktualisierung und Fortschreibung mit dem Ziel, die Sicherheit und Effizienz des Schiffsverkehrs auch vor dem Hintergrund zukünftiger Anforderungen zu gewährleisten und den Schutz der Allgemeinheit vor Schiffsunfällen bzw. deren Folgen sicherzustellen. Dies erfasst auch die Abwehr von Gefahren, die für die Schifffahrt durch Offshore-Windparks entstehen. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 1b verwiesen.

- 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?

Es wird auf die Antwort zu Frage 7a verwiesen.

- d) Welche Aufgaben hat das Sicherheitskonzept Deutsche Küste zurzeit im Zusammenhang mit der Sicherheit und Gesundheit von Beschäftigten auf Offshore-Windenergieanlagen in der AWZ?

Das „Sicherheitskonzept Deutsche Küste“ enthält keine Vorgaben, die im Zusammenhang mit der Sicherheit und Gesundheit der Beschäftigten auf Offshore-Windenergie-Anlagen stehen. Die WSV hat hier keine originäre Zuständigkeit.

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?

Das „Sicherheitskonzept Deutsche Küste“ ist ein Konzept zur Verhinderung von Unfällen mit Schiffen. Dadurch wird auch die Küste vor Umweltschäden geschützt, die durch die Schifffahrt entstehen können. Es erstreckt sich auf die gesamte deutsche Küste. Es werden gerade die Voraussetzungen geschaffen, die Seeraumüberwachung als Verkehrsüberwachung durch die Verkehrszentralen der WSV flächendeckend sowohl im Hoheitsgebiet als auch in der AWZ im Rahmen der Maritimen Verkehrssicherung nach den internationalen Maßstäben des SOLAS-Übereinkommens nach dem Schlüssel für 24-stündigen Dienst durchzuführen. Es ist grundsätzlich zu differenzieren zwischen der Seeraumüberwachung/Maritime Verkehrssicherung der WSV (als staatliche Aufgabe entsprechend der Vorgaben der seeverkehrsrechtlichen Vorschriften) und der privaten Seeraumbeobachtung durch die Windparkbetreiber (als Genehmigungs-

auflage). Die Seeraumüberwachung begründet sich allein aus der Gewährleistung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs, der Abwehr von Gefahren, die von der Schifffahrt ausgehen und der Förderung der Leistungsfähigkeit der deutschen Seehäfen. Ein direkter Objektschutz für einzelne Unternehmen erfolgt nicht. Ein indirekter Schutz ist jedoch darin begründet, dass der Verkehr gesichert wird und somit Kollisionen mit Hindernissen auch Dritter verhindert werden.

Die Seeraumüberwachung in der deutschen Nordsee-AWZ und im Hoheitsgebiet wird im Zuständigkeitsbereich der Generaldirektion Wasserstraßen, Schifffahrt – Außenstelle Nord (GDWS ASt Nord) durch die Verkehrszentrale Cuxhaven wahrgenommen. Hierfür stehen 25 Stellen zur Verfügung.

Im Bereich der Generaldirektion Wasserstraßen, Schifffahrt – Außenstelle Nordwest (GDWS ASt Nordwest) wird in der inneren Deutschen Bucht (Erfassungsbereich Helgoland), die zum größten Teil innerhalb des Hoheitsgebietes liegt, auf der Basis der Verkehrsüberwachung von der Verkehrszentrale Wilhelmshaven aus die Maritime Verkehrssicherung durchgeführt. Einschließlich des Leiters der Verkehrszentrale werden für die Überwachung des vorgenannten Bereiches 13 Stellen vorgehalten.

Es ist in diesem Zusammenhang allerdings darauf hinzuweisen, dass im Bereich der inneren Deutschen Bucht weder Offshore-Windparks realisiert noch vorgesehen sind.

- b) Wird die Seeraumüberwachung ständig durchgeführt, und welche Überwachungsmittel werden dafür verwendet?

Diese Maßnahme wird ständig durchgeführt. Die Überwachungsmittel werden nach dem nautischen Stand der Technik gewählt (derzeit: Automatisches Identifikationssystem/AIS in Verbindung mit Elektronischer Navigations Karte/ENC und in optischer Sichtweite auch Radar).

9. a) Aus welchen Gründen ist in welchen betrieblichen Schutz- und Sicherheitskonzepten eine Beobachtung des Seeraums um die Offshore-Windenergieanlagen durch die Betreiber vorgesehen?

Durch Errichtung und Betrieb von Offshore-Windparks werden von den Genehmigungsinhabern (Kollisions-)Risiken geschaffen, die entsprechend der im Genehmigungsverfahren von den Antragstellern beigebrachten Risikoanalysen zur Erlangung der Genehmigungsfähigkeit zu minimieren bzw. kompensieren sind.

Ein Offshore-Windpark wird nur als genehmigungsfähig bewertet, wenn die Kollisionswahrscheinlichkeit von Fahrzeugen mit den Windenergieanlagen nicht höher ist als ein Ereignis in 100 Jahren. Die Kollisionseintrittswahrscheinlichkeit hängt von der Lage eines Offshore-Windparks im Verhältnis zu den Verkehrsströmen in einem Seegebiet ab. Wenn die Kollisionseintrittswahrscheinlichkeit eine Höhe erreicht, die als nicht akzeptabel bewertet wird, sind zusätzliche Kompensationsmaßnahmen erforderlich, um den Offshore-Windpark genehmigen zu können. Eine Maßnahme kann die Seeraumbeobachtung oder die Verkehrsüberwachung sein. Diese Maßnahmen wurde mit einem Gutachten des Germanischen Lloyd (GL) (Bericht-Nr. NER 2008.178 Version 1.8/2008-11-24) herausgestellt, das die „Stiftung Offshore Windenergie“ in Auftrag gegeben hat. Das BMVBS hat die Berücksichtigung der im Gutachten empfohlenen Kriterien und Anrechnungsfaktoren akzeptiert und zugestimmt, dass diese im Genehmigungsverfahren für Offshore-Windparks im Schutz- und Sicherheitskonzept des Offshore-Windpark-Betreibers zu berücksichtigen sind. Die Verpflichtung des Genehmigungsinhabers zur Seeraumbeobachtung ist eine standardisierte Maßgabe aller Genehmigungsbescheide für Offshore-Windparks nach der Verordnung über Anlagen seewärts der Begrenzung des deutschen Küstenmeeres (SeeAnIV).

- b) Ist diese betriebliche Seeraumbeobachtung ständig oder anlassbezogen, z. B. bei Arbeiten zur Errichtung oder zum Betrieb der Offshore-Windenergieanlagen, vorgesehen?

Die von den Windparks ausgehenden (Kollisions-)Risiken beruhen auf der Präsenz der Anlagen als Schifffahrtshindernisse im freien Seeraum. Die oben genannten Risiken bestehen insofern permanent, d. h. unabhängig vom Betriebszustand der Anlagen und müssen ebenso durchgängig kompensiert werden. Die betriebliche Seeraumbeobachtung muss daher jederzeit vorgehalten werden. Zeitliche Einschränkungen sind in den Genehmigungsbescheiden des BSH nicht vorgesehen.

- c) Wie groß ist das jeweils zu beobachtende Seegebiet, wenn eine betriebliche Seeraumbeobachtung im Schutz- und Sicherheitskonzept vorgesehen ist?

Es ist eine vorausschauende Seeraumbeobachtung nach den nautischen Grundsätzen für das jeweilige Seegebiet durchzuführen. Der Einzugsbereich der Seeraumbeobachtung erstreckt sich – neben parkinternen Flächen – auf das parknahe Umfeld des Windparks. Die konkrete Ausgestaltung des Beobachtungsgebiets ist einzelfallbezogen unter Berücksichtigung der geographischen und verkehrlichen Verhältnisse im Schutz- und Sicherheitskonzept festzulegen.

- d) Mit welchen Überwachungsmitteln ist von welchem Errichter oder Betreiber eine Seeraumbeobachtung vorgesehen?

Die Seeraumbeobachtung durch Windparkbetreiber kann auf AIS-Basis oder mittels Radar durchgeführt werden.

- e) Welche Aufgabe hat diese betriebliche Seeraumbeobachtung im Unterschied zu der in Frage 8 erfragten Seeraumüberwachung?

Die Differenzierung zwischen der Seeraumüberwachung und der Seeraumbeobachtung liegt zum einen in der Zielsetzung, zum anderen in der durchführenden Institution. Die Seeraumüberwachung ist eine staatliche Aufgabe und wird ausschließlich von den Verkehrszentralen der WSV ausgeführt. Primäres Ziel ist die Sicherung des Schiffsverkehrs. Die Seeraumbeobachtung wird von den privaten Windkraftbetreibern durchgeführt. Sie ergänzt die staatliche Seeraumüberwachung und dient auch dem Schutz des Objektes und dem Schutz des eigenen Personals auf den Anlagen. Darüber hinaus wird der Baustellen- und Wartungsverkehr koordiniert. Auf den Schiffsverkehr darf durch den privaten Dritten nicht zugegriffen werden. Mögliche erkannte Gefahren von außen werden den Verkehrszentralen gemeldet, die erforderlichenfalls in den Schiffsverkehr eingreifen.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 9a verwiesen.

- f) Welche Maßnahmen muss der Betreiber einleiten, wenn er im Rahmen seiner Seeraumbeobachtung eine Gefahr für seine Offshore-Windenergieanlagen bzw. dort beschäftigten Mitarbeiter erkennt?

Im Falle einer drohenden Kollisionsgefahr mit dem Offshore-Windpark hat der Betreiber die Gefahrenlage fachkompetent zu beurteilen und unverzüglich die zuständige Verkehrszentrale unter Angabe aller notwendigen Schiffs- und Ereignisdaten zu informieren, damit die Verkehrszentrale entsprechende Maßnahmen zur verkehrlichen Gefahrenabwehr einleiten kann. Entsprechende Meldeinhalte und -wege hat der Betreiber im Schutz- und Sicherheitskonzept darzustellen.

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?

Der Begriff „komplexe Schadenslage“ wird in § 1 Absatz 4 HavKomErVbgG folgendermaßen definiert: „Eine komplexe Schadenslage im Sinne dieser Vereinbarung liegt vor, wenn eine Vielzahl von Menschenleben, Sachgüter von bedeutendem Wert, die Umwelt oder die Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs gefährdet sind oder eine Störung dieser Schutzgüter bereits eingetreten ist und zur Beseitigung dieser Gefahrenlage die Mittel und Kräfte des täglichen Dienstes nicht ausreichen oder eine einheitliche Führung mehrerer Aufgabenträger erforderlich ist.“

Für den Begriff „komplexe Rettungssituation“ wird folgende Arbeitsdefinition verwendet: „Eine komplexe Rettungssituation liegt vor, wenn eine technisch anspruchsvolle und zeitkritisch spezielle Rettung mit individualmedizinischer Notfallversorgung eines oder mehrerer Betroffener notwendig ist oder die Beseitigung dieser Gefahrenlage eine einheitliche Führung mehrerer Aufgabenträger erfordert und/oder die pflichtige unternehmerische Vorhaltung zur zielgerichteten Gefahrenabwehr nicht greift.“

Zur Organisation der Rettungsmaßnahmen wird auf die Antwort zu Frage 5 verwiesen.

- b) Wann ist nach aktueller Havariekommandovereinbarung ein Arbeitsunfall oder eine akute Erkrankung als „komplexe Schadenslage“ zu werten, und welche Gefährdungssituation muss dafür vorliegen?

Die HKV findet bei „komplexen Schadenslagen“ (bezüglich der Definition wird auf die Antwort zu Frage 10a verwiesen) Anwendung. Ob eine „komplexe Schadenslage“ vorliegt, ist nach den Gesamtumständen im jeweiligen Einzelfall zu beurteilen.

- c) Auf wie viele „komplexe Rettungssituationen“ ist das Konzept pro Jahr nach bisherigen Schätzungen ausgelegt?

Das Fachkonzept „Maritimes Notfallmanagement in Offshore-Windparks“ des HK ist zurzeit so ausgelegt, dass mit Schwerpunkt Nordsee (hier finden die meisten Bauaktivitäten statt) – aber auch Ostsee – rund um die Uhr ein ONRT für „komplexe Rettungssituationen“ (bezüglich der Definition wird auf die Antwort zu Frage 10a verwiesen) einsatzbereit ist. Als Redundanz für mögliche Paralleleinsätze steht ein zweites ONRT zur Verfügung, das sobald ein ONRT im Einsatz ist, alarmiert und in Einsatzbereitschaft versetzt wird. Nach dem jetzigen Entwicklungsstand der Bau-, Errichtungs- und Betreiberphase ist dieses zunächst ausreichend und muss gegebenenfalls mit zunehmender Aktivität in den Offshore-Windparks auf Nord- und Ostsee ergänzt werden.

- 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?

Derartige Notfallkonzepte privater Unternehmen existieren nach Kenntnis der Bundesregierung nicht.

- e) Welche Zugriffsrechte sieht die Bundesregierung für das Havariekommando außerhalb der Gesamteinsatzleitung vor, und wie begründet sie diese?

Außerhalb der Gesamteinsatzleitung hat das HK nach der HKV keine Zugriffsrechte und wird diese voraussichtlich auch zukünftig nicht innehaben.

- 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?

Nach Auffassung der Bundesregierung wäre eine dauerhafte Erweiterung der Aufgaben des HK eine pragmatische und verhältnismäßige Lösung zum Wohle der auf den Anlagen tätigen Personen.

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?

Folgende Institutionen sind derzeit Partner der maritimen Notfallvorsorge:

- WSV;
- HK;
- DGzRS;
- Bundespolizei;
- Deutsche Marine;
- Zoll;
- Fischereiaufsicht;
- die fünf Küstenländer mit ihren Einrichtungen.

Derzeit hat der Bund vier Notschlepper von privaten Reedern gechartert.

12. Inwiefern ist die Selbstorganisation der Wirtschaft in Bezug auf Notfälle gewährleistet?

In der Organisation der Rettung von Verletzten in der Offshore-Industrie sind grundsätzliche Mängel vorhanden. Einige Vorhabensträger haben die Rettung von Verletzten aus ihrem Windpark privatwirtschaftlich selbst organisiert und sind um eine reibungslose Abwicklung bemüht.

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?

Bei der Entstehung und dem Betrieb individueller Notfalleitstellen für einzelne Windparks oder bestimmte Regionen besteht die Gefahr einer Fragmentierung und Inkompatibilität unterschiedlicher innerbetrieblicher Notfallkonzepte untereinander und in Bezug zu den Schnittstellen mit den Systemen der staatlichen Daseinsvorsorge.

Eine zentrale Notfalleitstelle zur Koordinierung und Disponierung von betrieblichen Einsatzkräften und -ressourcen gemäß Konzept der DGzRS und der Maritimen Notfallvorsorge hätte folgende Vorteile:

Die Notfallleitstelle steht allen beteiligten Offshore-Windpark- und Netzbetreibern in einheitlicher Weise zur Verfügung.

- b) Unterstützt die Bundesregierung die Empfehlung des Havariekommandos zum Aufbau einer Notfallleitstelle in der Trägerschaft der DGzRS (bitte Begründung anführen)?

Das BMVBS hält die Errichtung einer zentralen Notfall-Leitstelle für sinnvoll, weil sie große Synergieeffekte verspricht. Das Modell der DGzRS wurde schon vor zwei Jahren vorgestellt und bietet für Betreiber, Mitarbeiter und Retter ein Unfallmanagement aus einem Guss.

- c) Unterstützt die Bundesregierung die Bemühungen der DGzRS, eine zentrale Notfallleitstelle 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 Einsatzkoordination gemeinsam durchführen (bitte Begründung anführen)?

Die DGzRS hat die Gesellschaft für maritimes Notfallmanagement mbH gegründet, um eine Vermischung von gemeinnütziger und gewerblicher (innerbetrieblicher) Tätigkeit zu vermeiden. Die bei der DGzRS eingerichtete Notfallleitstelle Offshore-Windparks (NOW) ist nicht im Auftrage des BMVBS, sondern für die Offshore-Industrie tätig. Durch die räumliche Gemeinsamkeit mit der Seenotleitung/Maritime Rescue Coordination Centre (MRCC) Bremen entsteht eine kooperative Rettungsleitstelle See mit erweiterten Fähigkeiten sowohl des maritimen SAR-Dienstes, als auch der Offshore-Industrie, um bei der Einsatzkoordination adäquat auf Notfälle auf See reagieren zu können.

14. Wer hat derzeit die Fachaufsicht für die zentrale Rettungsleitstelle der Betreiber, bzw. welche Stelle ist hierfür vorgesehen?

Bisher existiert keine zentrale Notfallleitstelle der Betreiber und damit auch keine Fachaufsicht über eine solche Stelle.

15. Welche weiteren Rettungsleitstellen gibt es für die deutsche Küste, und wie sollen sie im Notfall zusammenarbeiten bzw. zusammengeführt werden?

Nach DIN 13050:2009-02 ist eine Rettungsleitstelle eine „ständig besetzte Einrichtung zur Aufnahme von Notrufen und Meldungen sowie zum Alarmieren, Koordinieren und Lenken des Rettungsdienstes“. In Seenotfällen ist die DGzRS für die Aufgabe des Such- und Rettungsdienstes zuständig; das MRCC der DGzRS übernimmt die Koordination. Bei Vorliegen einer „komplexen Schadenslage“ übernimmt das Maritime Lagezentrum (MLZ) des HK die Koordination.

16. Inwiefern wird eine standardisierte Aus- und Fortbildung der Beteiligten im Rettungswesen (On- und Offshore) aktuell bereits gewährleistet?

Es gibt zwar in einigen unterschiedlichen Ausbildungsstätten ähnliche Lehrgangsangebote und Lehrgangsaufbauten, eine nationale oder gar internationale Harmonisierung/Standardisierung existiert indes nicht. Um diese Bestrebungen zur Harmonisierung zu unterstützen ist das HK in verschiedenen Fachkreisen

(GMT, DIN, Stiftung Offshore-Wind) und den dazugehörigen Ausschüssen und Arbeitskreisen vertreten.

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)?

Die Fragen 17a bis 17c werden wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das European Offshore HSSE Center ist eine Initiative der Wirtschaftsförderung Bremen und der Immobiliengruppe Europa-Center zur Vermarktung von Büroflächen und hat keinerlei notfallspezifische Funktionen.

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?

Das Schutz- und Sicherheitskonzept, welches nach Nummer 10 der Genehmigung vor Baubeginn vorzulegen ist, enthält Konzepte für den Arbeitsschutz, den Umgang mit Abfall- und Betriebsstoffen, die Seeraumbeobachtung und die Kennzeichnung der Anlagen. Die Konzepte werden vom BSH an die jeweiligen zuständigen Fachbehörden zur Plausibilisierung und Stellungnahme versandt. Für den Bereich des Arbeitsschutzes werden beteiligt: das Gewerbeaufsichtsamt Oldenburg (für den Bereich der AWZ vor der niedersächsischen Küste), die Berufsgenossenschaft für Handel und Warendistribution (BGHW, zuständig im Auftrag des Landes Schleswig-Holstein für den Bereich der AWZ vor der schleswig-holsteinischen Küste), das Landesamt für Gesundheit und Soziales Mecklenburg-Vorpommern für den Bereich der AWZ vor der Küste Mecklenburg-Vorpommerns sowie das HK.

Das Abfall- und Betriebsstoffkonzept wird regelmäßig dem Umweltbundesamt und die Konzepte für die Seeraumbeobachtung und Kennzeichnung der Anlagen an die GDWS und die oberste Luftfahrtbehörde im BMVBS versandt.

- b) Wurden bisher Schutz- und Sicherheitskonzepte, die in Frage 18a thematisiert werden, der Betreiber zurückgewiesen, und wenn ja, durch wen, und aus welchen Gründen?

Die von den Genehmigungsinhabern einzureichenden Schutz- und Sicherheitskonzepte werden im Rahmen des Vollzugsprozesses regelmäßig gemäß den Stellungnahmen der Fachbehörden vom Antragsteller überarbeitet und angepasst und erneut eingereicht.

- c) Welche Beratungsdienstleistungen bei der Erstellung der betrieblichen Schutz- und Sicherheitskonzepte durch das Havariekommando gab es bisher, und auf welcher rechtlichen Grundlage?

Das HK hat inzwischen Kontakte mit allen offshore tätigen Windparkbetreibern und unterstützt bei der Aufstellung von gesetzlich geforderten Schutz- und

Sicherheitskonzepten sowie weiteren schutz- und sicherheitskonzeptionellen Aspekten. Zurzeit prüft das HK von den Genehmigungsinhabern eingereichte und vom BSH übersandte Schutz- und Sicherheitskonzepte im Auftrag des BSH und gibt fachliche Hinweise. Diese fachlichen Hinweise werden den Vorhabens-trägern zur Beachtung gegeben.

19. a) Welche Spitzenwerte des Lärmpegels (dB) werden während der Bau-phase 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?

Der Lärmpegel (Schallereignispegel) erreicht in 750 m Entfernung zur Ramm-stelle Werte zwischen 168 und 178 dB, wenn keine Schallminderungsmaßnah-men zum Einsatz kommen.

Die aktuellen Offshore Bauvorhaben in der AWZ der Nordsee setzen serienmä-ßig Blasenschleier als Schallminderungsmaßnahme ein. Nach aktuellem Kennt-nisstand ist der Blasenschleier in der Lage, eine Minderung des Lärmpegels um bis zu 17 dB zu bewirken.

Zur Gewährleistung der Einhaltung der Lärmschutzwerte aus den Genehmi-gungsbescheiden werden fortschreitend Forschungs- und Entwicklungsvorha-ben bzw. Optimierungsmaßnahmen der Vorhabensträger an den Schallminde-rungssystemen durchgeführt. Die Optimierungsmaßnahmen berücksichtigen die standort- und anlagenspezifischen Eigenschaften der einzelnen Bauvorhaben und sind Bestandteil der Vorgaben im Rahmen der Baufreigaben für den Vollzug durch das BSH.

- b) Wurde von der Bundesregierung die Anwendung der besten verfüg-baren Technik zur Minderung der Lärmpegelspitzenwerte im Zusam-menhang mit der Errichtung von Offshore-Windenergieanlagen im Ge-nehmigungsbescheid gefordert (bitte Begründung anführen)?

Das BSH fordert in den Genehmigungsbescheiden gemäß der Nebenbestim-mung 14, dass bei der Gründung und Installation der Anlagen diejenige Arbeits-methode nach dem Stand der Technik zu verwenden ist, die nach den vorgefun-denen Umständen so geräuscharm wie möglich ist. Aktuell hat allerdings keine Schallminderungsmethode den Stand der Technik erreicht, um die geforderten Lärmschutzwerte verlässlich und unabhängig vom Standort einzuhalten.

Die Genehmigungsbehörde fordert daher im Rahmen des Vollzugs die Erpro-bung und Anwendung einer Schallminderungsmaßnahme nach dem Stand der Wissenschaft und Technik unter Offshore-Bedingungen. Die Einhaltung der Anordnungen ist durch Messungen zu überwachen. Insbesondere wird die Effizienz der schallmindernden Maßnahmen durch ein geeignetes Messkonzept erfasst und dokumentiert. Auf der Grundlage des durchgeführten Monitorings kann die Genehmigungsbehörde eine Entscheidung in Bezug auf Optimierungs-maßnahmen und ggf. erforderliche zusätzliche Schallminderungsmaßnahmen oder Kohärenzsicherungsmaßnahmen treffen.

20. a) Welche Anforderungen gibt es derzeit an Schutz- und Sicherheits-konzepte für Betreiber von Offshore-Windenergieanlagen, und welche Anpassungen sind hier vorgesehen?

Grundlage jedes Schutz- und Sicherheitskonzeptes ist die Gefährdungsbeur-teilung, die jeder Arbeitgeber gemäß § 5 Absatz 1 des Arbeitsschutzgesetzes (ArbSchG) aufstellen muss. Basierend auf dieser Analyse sind für den jewei-

ligen Windpark die entsprechenden Gegenmaßnahmen für die einzelnen Gefährdungen zu entwickeln und vorzusehen.

- 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?

Während der Errichtungsphase sind die Vorhabensträger verpflichtet, dem BSH und anderen Fachbehörden, deren Verantwortungsbereich berührt wird, in einem täglichen Bericht besondere Vorkommnisse zu berichten. Die ordnungsgemäße Abarbeitung dieser Vorkommnisse entsprechend dem Schutz- und Sicherheitskonzept des Vorhabens wird von BSH und den Fachbehörden kontrolliert.

- 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?

Sofern durch eine nicht ausreichende Umsetzung eines Schutz- und Sicherheitskonzeptes eine Gefährdung von Schutzgütern zu befürchten wäre, würde eine Anordnung erlassen, die geeignet und erforderlich ist, die möglicherweise eintretende Gefahrenlage auszuräumen.

- 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 geeigneten Behandlungseinrichtungen mit medizinischem Personal bzw. medizinischer Ausrüstung ausgestattet?

Die Fragen 21a bis 21d werden wegen des Sachzusammenhangs zusammen beantwortet.

Die Bundeswehr stellt keine Mittel und Kräfte für die Offshore-Windenergie und Sicherheit in der AWZ bereit, da eine Zuständigkeit hier nicht gegeben ist. Die Hubschrauber des Such- und Rettungsdienstes der Bundeswehr (SAR-Dienst) stehen für Luftnotfälle in Bereitschaft, unterstützen bei Seenotfällen und können bei anderen Notfällen auf Anforderung verwendet werden, sofern dadurch die originären Aufgaben nicht beeinträchtigt werden.

Die Bundespolizei verfügt über seeflugtaugliche Hubschrauber zur Erfüllung der originären Aufgaben. Der aktuelle Bestand umfasst zehn Hubschrauber (sechs mittlere Transporthubschrauber des Typs AS 332 L1 „Super Puma“ sowie vier leichte Transporthubschrauber Typ EC 155 B1 „Dauphin“).

Gesetzliche Anforderungen an die Ausstattung und Leistungsfähigkeit von Rettungshubschraubern für den Einsatz in der AWZ (analog entsprechender Regelungen für den Einsatz von Rettungshubschraubern über Land) existieren

derzeit nicht. Internationale Bestimmungen (Seevölkerrecht, SRÜ, SOLAS) enthalten keine entsprechenden Regelungen zum Einsatz von Hubschraubern.

Die Fachkonzepte des HK regeln derzeit die Beistellung von entsprechend qualifiziertem und ausgerüstetem Personal. Konkret sind dies Verletzten-Versorgungsteams (VVT), Brandbekämpfungseinheiten (BBE) und ONRT.

Die derzeit vorgehaltenen Hubschrauberkapazitäten sind bereits für die originären Aufgaben des HK nicht ausreichend. Im Rechnungsprüfungsausschuss des Deutschen Bundestages wurde diese Problematik intensiv diskutiert.

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?

Folgende Unternehmen/Vereine nehmen derzeit Aufgaben im Bereich der maritimen Notfallvorsorge wahr:

- Seenotrettung (DGzRS);
- Hubschrauberverlastung (Viking Helikopter);
- Notschleppen (ARGE Küstenschutz).

- b) Welche Hubschrauberkapazitäten stehen zurzeit nach Kenntnis der Bundesregierung welchen Offshore-Windenergieanlagenerrichtern oder -betreibern für die Versorgung von verletzten oder erkrankten Personen zur Verfügung?

Folgende Unternehmen bieten zurzeit unternehmerische Rettungskonzepte mit eigenen Hubschraubern in unterschiedlichen Ausgestaltungen und Umfängen/Zielen an:

- ADAC Luftrettung GmbH in Kooperation mit Wiking Helikopter Service GmbH;
- Offshore-Rettung&Sicherheit gGmbH in Kooperation mit Northern Helicopter GmbH;
- DRF Stiftung Luftrettung gemeinnützige AG;
- HTM Helicopter Travel Munich GmbH.

- 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?

Die Unternehmen setzen unterschiedliche Hubschraubertypen in unterschiedlichen Ausstattungskonfigurationen ein. Die flugbetrieblichen Anforderungen an Hubschrauber werden durch das Luftfahrtbundesamt festgelegt.

- d) Durch wen und auf welcher rechtlichen Grundlage werden die Anforderungen an Hubschrauber der betrieblichen Notfallvorsorge (Anzahl, Verfügbarkeit, Ausstattung, Besetzung) festgelegt?

Die Anforderungen werden durch die Vertragspartner als Auftragnehmer (bezüglich der Unternehmen wird auf die Antwort zu Frage 22b verwiesen) und von den Unternehmen der Offshore-Windindustrie als Auftraggeber auf zivilrechtlicher Basis vertraglich festgelegt.

- e) Sind nach Kenntnis der Bundesregierung die Hubschrauber der betrieblichen Notfallvorsorge zur Zeit ausreichend?

Diese Frage kann erst beantwortet werden, wenn der genaue Umfang der unternehmerischen Verantwortung bestimmt ist.

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)?

Die Schiffssicherheitsverordnung (SchSV) setzt das weltweit für international verkehrende Seeschiffe geltende Völkerrecht und evtl. ebenfalls geltendes EU Recht um und ergänzt dieses, soweit erforderlich. Es gibt keine grundsätzlichen Vorgaben über Seegang oder Geschwindigkeitsbegrenzungen aus der Sicht der Schiffssicherheit.

Für den Einsatz eines Schiffes ist maßgeblich, zu welchem Zweck der Reeder die Einsetzung des Fahrzeugs beantragt. Wenn also z. B. ein Antrag auf Ausstellung eines Fischereifahrzeuges gestellt wird, prüft und bestätigt die Verwaltung, ob alle für diesen Typ erforderlichen Bedingungen erfüllt sind. Ist dies der Fall, wird dem Fischereifahrzeug ein Zeugnis als Fischereifahrzeug ausgestellt. Für Fischereifahrzeuge gelten für die bauliche Beschaffenheit und den Betrieb andere Vorschriften, als zum Beispiel für Frachtschiffe oder Fahrgastschiffe.

- b) Durch wen wird die Erfüllung die technischen Anforderungen der Verkehrssicherungsfahrzeuge überprüft?

Die Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft (BG Verkehr – Dienststelle Schiffssicherheit) stellt für Schiffe unter deutscher Flagge die Sicherheitszeugnisse aus und berücksichtigt dabei unter Umständen Gutachten anerkannter Organisationen.

- c) Welche personellen Leistungsmerkmale (Anzahl und Qualifikation nach STCW/internationale „Standards of Training, Certification and Watchkeeping“ für Seeleute im Einsatz auf der Brücke, an der Maschine oder im Ladungsumschlag) fordern die Genehmigungsbehörde des BSH für die Besatzungen dieser Verkehrssicherungsfahrzeuge?

Es gelten die Bestimmungen der Schiffsbesetzungsverordnung (SchBesV). Danach hat der Reeder das Schiff nach Anzahl, Qualifikation und Eignung der Besatzungsmitglieder so zu besetzen, dass

1. die Schiffssicherheit,
2. der sichere Wachdienst,
3. die Einhaltung der Vorschriften des Arbeitsschutzes und des maritimen Umweltschutzes,
4. die Einhaltung der öffentlichen Ordnung und Sicherheit an Bord sowie
5. die sprachliche Verständigung der Besatzung untereinander gewährleistet sind.

- d) Durch wen wird die Erfüllung dieser personellen Leistungsmerkmale überprüft?

Zuständig für das Überwachen der Einhaltung der Vorschriften der Schiffsbesetzungsverordnung ist die BG Verkehr (Dienststelle Schiffssicherheit).

- 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?

Aufgrund der Vielzahl der zu beachtenden Imponderabilien kann diese Frage nicht abstrakt generell, sondern nur immer für den konkreten Einzelfall beantwortet werden.

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?

Für den Arbeitsschutz auf Offshore-Windenergie-Anlagen in der AWZ gilt das Arbeitsschutzgesetz (ArbSchG). Die Arbeitsschutzbehörden der Länder überwachen die Einhaltung dieses Gesetzes und der auf seiner Grundlage erlassenen Rechtsverordnungen und beraten die Arbeitgeber bei der Erfüllung ihrer Arbeitsschutzpflichten. Es ist Aufgabe der Arbeitsschutzbehörden der Küstenländer, Arbeitsschutzmängel im Bereich der Offshore-Windenergie-Anlagen aufzudecken, Rechtsverstöße falls notwendig zu sanktionieren und alle verfügbaren Schulungs- und Beratungsinstrumente einzusetzen, um frühzeitig eine hohe Wirksamkeit der erforderlichen – arbeitgeberseitig einzuleitenden – Präventionsmaßnahmen zu erreichen.

Gemäß niedersächsischer Zuständigkeitsverordnung (ZustVO- Umwelt – Arbeitsschutz, 2009) ist das staatliche Gewerbeaufsichtsamt Oldenburg für den Vollzug der Verwaltungsaufgaben des Arbeitsschutzes im südwestlichen Teil der AWZ zuständig. Vor der schleswig-holsteinischen Küste ist das Landesamt für Gesundheit und Arbeitssicherheit des Landes Schleswig-Holstein zuständig, das für die Erfüllung dieser Aufgabe eine Kooperationsvereinbarung mit der Berufsgenossenschaft für Handel und Warendistribution (BGHW) abgeschlossen hat. Für den Bereich der AWZ vor der Küste Mecklenburg Vorpommerns ist das Landesamt für Gesundheit und Soziales Mecklenburg Vorpommerns 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?

Neben dem ArbSchG findet das deutsche Sozialversicherungsrecht auf Offshore-Windenergie-Anlagen in der deutschen AWZ grundsätzlich Anwendung. Nach § 14 Absatz 1 Satz 1 des Siebten Buches Sozialgesetzbuch (SGB VII) ist es Aufgabe der Unfallversicherungsträger, mit allen geeigneten Mitteln für die Verhütung von Arbeitsunfällen, Berufskrankheiten und arbeitsbedingten Gesundheitsgefahren und für eine wirksame Erste Hilfe zu sorgen. Die Zuständigkeit der Unfallversicherungsträger richtet sich nach dem branchenmäßigen Schwerpunkt der Unternehmen. Grundsätzlich ist ein Unternehmen als Ganzes nur bei einer Berufsgenossenschaft versichert. Zuständiger Unfallversicherungsträger für die Errichtung und den Betrieb der Offshore-Windenergie-Anlagen ist deshalb überwiegend die Berufsgenossenschaft Energie Textil Elektro Medienerzeugnisse (BG ETEM), da sowohl die Hersteller von Windenergie-

Anlagen als auch die Energieversorgungsunternehmen als Betreiber sowie eine große Zahl von Service- und Wartungsunternehmen nach ihrem Unternehmensschwerpunkt Mitgliedsbetriebe der BG ETEM sind. Unternehmen, die mit der Errichtung im Zusammenhang stehende Dienstleistungen erbringen, unterliegen teilweise aber auch der Zuständigkeit anderer Berufsgenossenschaften, beispielsweise der Berufsgenossenschaft Handel und Warendistribution (BGHW) und der Berufsgenossenschaft Holz und Metall (BGHM) sowie für Unternehmen der Seeschifffahrt der Zuständigkeit der Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft (BG Verkehr). Handlungsbedarf, die Zuständigkeiten zu verändern, sieht die Bundesregierung nicht. Der Grundsatz, dass sich die fachliche Zuständigkeit der Berufsgenossenschaften nach Art und Gegenstand des jeweiligen Gesamtunternehmens und den sich daraus ergebenden besonderen Präventionserfordernissen ergeben, hat sich bewährt.

- c) Wie wurden bisher meldepflichtige Arbeitsunfälle durch die allgemeinen Rettungsstellen erfasst, und inwieweit sollen diese zukünftig erfasst werden?

Die Vorhabensträger melden die meldepflichtigen Arbeitsunfälle an die zuständigen Arbeitsschutzbehörden. Derzeit werden Arbeitsunfälle in Offshore-Windparks den allgemeinen Rettungsstellen nicht zentral gemeldet, erfasst und ausgewertet; dies erschwert die zielgerichtete schnelle Hilfe und beeinträchtigt die Fortschreibung der Vorsorgeplanung.

Das HK arbeitet im Rahmen eines Forschungsprojektes, der Rettungskette Offshore-Wind, mit dem Berufsgenossenschaftlichen Unfallkrankenhaus in Hamburg-Boberg an möglichen Lösungen für eine einheitliche Erfassung sämtlicher Unfälle. Dabei erfolgt eine enge Abstimmung und Beteiligung mit den involvierten Arbeitsschutzbehörden, Arbeitsschutzinstitutionen und Unternehmen.

- 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?

Eine Änderung der Zuständigkeiten ist nach Kenntnis der Bundesregierung nicht beabsichtigt.

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?

Die zivile maritime Sicherheitstechnik kann erheblich dazu beitragen, das menschliche Leben auf See, die maritime Umwelt und Sachgüter von hohem Wert zu schützen.

Im Rahmen des Nationalen Masterplans Maritime Technologien hat sich eine Arbeitsgruppe Zivile Maritime Sicherheitstechnik (AG ZMS) neu gegründet. Diese Arbeitsgruppe hat sich unter anderem zum Ziel gesetzt, im Bereich der maritimen Sicherheitstechnik Markttrends und Marktchancen zu beschreiben bzw. zu entwickeln. Hierzu wird die AG ZMS in den nächsten Monaten ein Positionspapier zur zivilen maritimen Sicherheit erarbeiten. Grundlage für das Positionspapier bildeten auch die Ergebnisse aus den durchgeführten Workshops bzw. Fachtagungen. Hieraus werden sich Handlungsempfehlungen für die Politik und die Wirtschaft – auch für den Bereich Offshore Wind – ergeben. Ein Sicherheitskonzept hingegen ist nicht geplant.

26. Welche vom Bund mitfinanzierten Forschungsvorhaben zur Sicherheit auf See sind bereits abgeschlossen, in Bearbeitung bzw. geplant?

Das Thema Sicherheit auf See ist integraler Bestandteil nahezu aller Forschungsprojekte im F&E-Programm „Maritime Technologien“. Daher soll nachfolgend eine Übersicht über Projekte mit besonderem Bezug zur Sicherheit und Offshore Wind-Relevanz gegeben werden.

Projekte in der Antragsphase:

1. COSINUS – Kooperative Schiffsführung für nautische Sicherheit. Die Integration maritimer Verkehrssicherheitssysteme inklusive dezentraler Datenquellen aus Offshore-Infrastrukturen soll zur Erzeugung umfassender Lagebilder herangezogen werden. Hierdurch sollen neue verbesserte Navigations- und Informationssysteme geschaffen werden. Fördervolumen 1,7 Mio. Euro.
2. OptiStopp – Verbesserung des Stoppmanövers von Schiffen mit Verstellpropeller und Hybridantrieben. Fördervolumen 1 Mio. Euro.
3. LiquifAction – Hier soll ein Modell entwickelt werden, mit dem Simulationen granularer Ladungen bei Massengutfrachtern möglich werden. Das verbesserte physikalische Verständnis soll dazu genutzt werden, um die Stabilität der Schiffe zu verbessern. Fördervolumen 0,5 Mio. Euro.
4. INUIT – Innovatives universelles Informations- und Trackingsystem für arktische und subarktische Regionen – Überwachungssystem für die Nord-West-Passage. Fördermittel 2 Mio. Euro.

Laufende Vorhaben:

1. DyPos – System zum dynamischen Positionieren von Schiffen. Es sollen Entwurfsmethoden zur Bewertung und Auslegung der Manövrierorgane entwickelt werden. Diese Fähigkeit ist von besonderer Bedeutung für die Errichtung von Offshorestrukturen. Fördermittel 0,5 Mio. Euro.
2. Persee – Leistungsfähigkeit von Schiffen im Seegang. Die Leistungsmerkmale von Schiffen in ökonomischer, ökologischer und sicherheitstechnischer Linie sollen verbessert werden. Damit können Einsatzfenster vergrößert werden. Fördermittel 2,3 Mio. Euro.
3. Förderschwerpunkt TIMM: Dazu gehören Projekte zum berührungsfreien Sondieren von Gewässeruntergründen zum Auffinden von Altmunition, Unterwasser Bild- und Videoanalyseverfahren, Schwarmtechnologie zur ökonomischen und schnellen Erkundung von Unterwassergebieten, Hochseeoperationen mit Kranen unter realistischen Umweltbedingungen, Technologien zum dynamischen Positionieren unter aktiver Dämpfung der Rollbewegung. Fördermittel in Summe 17 Mio. Euro.

Insgesamt werden zurzeit 17 Verbundprojekte mit einem Fördervolumen von 25 Mio. Euro zum Thema Sicherheit auf See im F&E-Programm „Maritime Technologien“ gefördert.

Im Rahmen des Programms „Forschung für die zivile Sicherheit“ wurden/werden sechs Verbundprojekte mit Bezug zur zivilen Sicherheit („Security“) auf See vom BMBF gefördert.

Abgeschlossen sind die Forschungsvorhaben:

- Piraterie und maritimer Terrorismus als Herausforderungen für die Seehandelssicherheit (PiraT);
- Containersicherheit durch vernetzte IT-Systeme (ContainIT);
- Verbesserung der Sicherheit von Personen in der Fährschiffahrt (VESPER).

Folgende Vorhaben laufen derzeit:

- Verbesserung der Sicherheit in der Personenschifffahrt und im Fährverkehr (VESPER Plus);
- Erhöhung der Containersicherheit durch berührungslose Inspektion im Hafen-Terminal (ECSIT);
- Entscheidungsfindung in komplexen Einsatzlagen (EIKE).

Im Energieforschungsprogramm der Bundesregierung fördert das BMU im Bereich F&E im Bereich Klimaschutztechnologien und Erneuerbare Energien aktuell mit der Laufzeit 1. September 2012 bis 31. März 2014 das Forschungsvorhaben zur Sicherheit auf See: „SOS – Sea and Offshore Safety“, Telemedizinisches Notfallversorgungskonzept für das Personal auf Offshore-Windkraftanlagen. Zuwendungsempfänger ist die Charité – Universitätsmedizin Berlin.

27. a) Welche Aufgaben hat der funkärztliche Dienst MEDICO, wann kann man 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?

Die Fragen 27a und 27b werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Mit dem funk- oder satellitenfunksärztlichen Beratungsdienst steht Seeleuten auf Kauffahrteischiffen weltweit notfallmedizinische Hilfe durch in der maritimen Medizin besonders erfahrene Fachärzte rund um die Uhr zur Verfügung.

Deutschland ist international aufgrund der Norm A4.1 d des Seearbeitsübereinkommens 2006 der Internationalen Arbeitsorganisation und des Artikels 6 der Richtlinie 92/29 EWG des Rates vom 31. März 1992 über Mindestvorschriften für die Sicherheit und den Gesundheitsschutz zum Zweck einer besseren medizinischen Versorgung auf Schiffen verpflichtet, sicherzustellen, dass eine funk- oder satellitenfunksärztliche Beratung den Schiffen auf See rund um die Uhr und kostenfrei zur Verfügung steht. Diese Verpflichtung ist als Bundesaufgabe in § 1 Nummer 7a SeeAufgG enthalten. Mit dem Gesetz zur Umsetzung des Seearbeitsübereinkommens 2006 der Internationalen Arbeitsorganisation vom 20. April 2013 sind die internationalen Vorgaben weiter gesetzlich umgesetzt worden. In Deutschland nahmen traditionell bereits seit dem Jahr 1931 Ärzte des Krankenhauses in Cuxhaven den funksärztlichen Beratungsdienst wahr. In Erfüllung der europa- und völkerrechtlichen Verpflichtung wurde im Jahr 1998 diese Zusammenarbeit auf eine vertragliche Basis gestellt, indem die Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch das damalige BMV, mit der Stadt Cuxhaven einen entsprechenden Vertrag abschloss, der vorsieht, dass das Krankenhaus Cuxhaven als zentrale Stelle für den funksärztlichen Beratungsdienst benannt wird und die Aufgabe übernimmt, den Schiffen im Anwendungsbereich der gesetzlichen Vorgaben für eine funk- oder satellitenfunksärztliche Beratung, einschließlich fachärztliche Beratung, rund um die Uhr zur Verfügung zu stehen.

Der Dienst kann von Schiffen auf See (ungeachtet der Flagge) und für die Seeleute kostenfrei in Anspruch genommen werden. Das BMVBS trägt die hierdurch entstehenden Kosten (u. a. für die Beratung, die Fortbildung des ärztlichen Personals, die technisch erforderliche Ausstattung).

Ob darüber hinaus der funk- oder satellitenfunksärztliche Beratungsdienst weitere Aufgaben für die Länder wahrnimmt und welche Kosten in diesem Zusammenhang die Länder tragen, ist der Bundesregierung nicht bekannt.

28. a) Welche Partner sind an der Schaffung eines Zentrums für Ausbildung, Schulungs- und Trainingsmaßnahmen (SMAST) beteiligt, und welche Kosten wird der Bund tragen?

Die Planungen der Firma CAE Elektronik GmbH Deutschland zum Aufbau und Betrieb eines Zentrums für Ausbildungs-, Schulungs- und Trainingsmaßnahmen (SMAST) sind eingestellt worden. Das Projekt wird nicht realisiert.

- 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)?

Es wird auf die Antwort zu Frage 28a verwiesen.

- c) Welcher Bedarf besteht für die Nutzung eines Hubschraubereinsatzsimulators, um Schulung, Ausbildung oder Training von Einsatzkräften in der AWZ zu verbessern?

Der Hubschrauber ist in allen Bereichen der maritimen Notfallvorsorge eines der wichtigsten Einsatzmittel, insbesondere im küstenfernen Seeinsatz. Die Konzepte des HK, insbesondere in den Bereichen Brandbekämpfung auf See, Verletztenversorgung auf See, Notschleppen sowie der ONRT basieren auf der schnellen Luftverlastung von Einsatzkräften mittels Hubschrauber. Das Training im, am und mit dem Hubschrauber ist deshalb ein unerlässlicher Bestandteil der Aus- und Fortbildung der Einsatzkräfte, die das HK für die Maritime Notfallvorsorge aufgestellt hat.

Das HK trainiert zurzeit zusätzlich im Zentrum für Aus- und Fortbildung der Bergwacht Bayern am dortigen (weltweit einzigen) Hubschraubereinsatz-Simulator.

- 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)?

Die Ausbildungen und Schulungen von Einsatzkräften, Brandbekämpfungseinheiten, Verletztenversorgungsteams, ONRT etc. werden insbesondere von folgenden Trägern ausgeführt:

2005 bis 2013

- der Außenstelle für Schiffssicherung (AfS) des BMVBS,
- der DGzRS,
- der Gesellschaft für Sicherheitstechnik/Schiffssicherheit Ostsee mbH (GSSO),
- der Berufsfeuerwehr Wilhelmshaven,
- der Feuerwehrakademie Hamburg,
- die Deutsche Marine,
- dem HK.

2010 bis 2013

- dem Bergwacht-Zentrum für Sicherheit und Ausbildung (BW-ZSA).

- e) Inwiefern ist eine Beteiligung des Havariekommandos am SMAST unter Berücksichtigung von Vergaberecht und anderen wettbewerbsrechtlichen Fragestellungen rechtlich geklärt worden?

Durch die Beendigung des Projektes SMAST bestand keine weitere Notwendigkeit einer Prüfung.