

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Wolfgang Börnsen (Bönstrup), Dirk Fischer (Hamburg), Dr.-Ing. Dietmar Kansy, Eduard Oswald, Klaus Brähmig, Dietrich Austermann, Otto Bernhardt, Peter Harry Carstensen (Nordstrand), Angelika Volquartz, Helmut Lamp, Anke Eymer (Lübeck), Peter Kurt Würzbach, Michael von Schmude, Ulrich Adam, Dr. Angela Merkel, Renate Blank, Georg Brunnhuber, Wolfgang Dehnel, Hubert Deittert, Peter Götz, Manfred Heise, Hans Jochen Henke, Norbert Königshofen, Dr. Hermann Kues, Peter Letzgus, Eduard Lintner, Dr. Klaus W. Lippold (Offenbach), Dr. Michael Meister, Günter Nooke, Norbert Otto (Erfurt), Hans-Peter Repnik, Wilhelm Josef Sebastian und der Fraktion der CDU/CSU

Sicherheits- und Notfallkonzept für Nord- und Ostsee

Nach nunmehr gut zwei Jahren ist es notwendig Bilanz zu ziehen, welche Lehren tatsächlich aus dem Schiffsunglück des Frachters „Pallas“ gezogen wurden.

Am 25. Oktober 1998 geriet die „Pallas“ vor der dänischen Küste in Brand, ein Seemann starb. Die dänische Küstenwache lehnte es mangels Schlepperkapazitäten ab, die „Pallas“ nach Esbjerg zu bergen. In den nächsten Tagen driftete die „Pallas“ auf die deutsche Nordseeküste zu und havarierte vor Amrum. Erst 20 Tage nach dem Ausbruch des Brandes wurde mit den Löscharbeiten begonnen. Das austretende Öl führte zum Tod von ca. 12 000 Seevögeln und zur Beeinträchtigung des Meeres und der Küste.

Das Unglück der „Pallas“ machte vor allem deutlich, dass die Koordination und Kooperation zwischen den deutschen Bundes- und Landesbehörden, den Landesbehörden untereinander und zwischen deutschen und dänischen Behörden unzureichend ist.

Wie sieht es damit zwei Jahre später aus?

Die vom Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen eingesetzte unabhängige Expertenkommission „Havarie Pallas“ kam ihrer Arbeit nur zögerlich nach und legte ihren Bericht erst am 16. Februar 2000 nach mehrmaliger Terminverschiebung vor, was nicht der Kommission anzulasten ist. In der Zwischenzeit gab es weitere schwere Pannen bei der Koordinierung von Hilfen in Havariefällen: So wurde dem norwegischen Frachter „MS Mercator“ von den schleswig-holsteinischen Behörden ein Liegeplatz in Brunsbüttel verweigert, als in dessen Laderaum am 5. November 1999 Feuer ausbrach, obwohl die Feuerwehr Brunsbüttel bereits zur Brandbekämpfung an Bord gegangen war. Wegen der Weigerung musste der brennende Frachter erst nach Hamburg geschleppt werden.

Am 21. Juli 2000 legte die Bundesregierung den Entwurf eines Seeschiffahrts-Anpassungs-Gesetzes vor. Wer von diesem Gesetz eine Modernisierung bei der Havariievermeidung und des Havarie-Managements erwartet hat, wurde enttäuscht. Statt dessen liegt der Schwerpunkt des Gesetzentwurfs darin, die Untersuchung von Seeunfällen aus der öffentlichen Beobachtung zu nehmen: 26 Seiten beinhalten Änderungen des Seeschiffahrts-Untersuchungs-Gesetzes und nur 12 Seiten widmen sich der umfangreichen und vielschichtigen übrigen Problematik. Aber auch diese 12 Seiten beinhalten schwerpunktmäßig lediglich die fachliche Befähigung der Seeleute.

Dies lässt den Schluss zu, die Bundesregierung hält die Organisations- und Informationsstrukturen sowie die personelle und technische Ausstattung zur Vermeidung und zum Management von Havarien auf See für völlig ausreichend.

Damit missachtet sie den Bericht der Unabhängigen Expertenkommission „Havarie Pallas“ vom 16. Februar 2000, auf den sich die Bundesregierung in der Begründung zum Entwurf des Seeschiffahrts-Anpassungs-Gesetzes sogar selbst bezieht. Von den 30 darin unterbreiteten Empfehlungen werden gerade einmal zwei Empfehlungen (Nr. 17 und 24) aufgegriffen. Gegen Empfehlung Nr. 13 wird sogar klar verstoßen. Darin wurde eine wirkungsvolle Unterrichtung der Öffentlichkeit empfohlen. Aber gerade diese wird durch die Errichtung eines geschlossenen Behördensystems für die Untersuchung von Seeunfällen ausgeschlossen. Im derzeitigen Ablauf werden externe ehrenamtliche Beisitzer mit entsprechendem Sachverstand in die Untersuchungen eingebunden.

Die neu zu schaffende Behörde soll alle Untersuchungen zentral von Hamburg aus durchführen. Damit wird die umfassende Vor-Ort-Präsenz, wie sie die dezentralen Seeämter und Wasserschutzpolizeien gewährleisten, eingeschränkt.

Auch der Beschluss des Deutschen Bundestages vom 17. Februar 2000, mit dem entsprechend der Beschlussempfehlung auf Bundestagsdrucksache 14/843 der Antrag auf Bundestagsdrucksache 14/281 angenommen wurde, wird in dem Gesetzesentwurf unberücksichtigt gelassen. Darin forderte der Deutsche Bundestag die Bundesregierung u. a. zu Maßnahmen der Havariievermeidung auf.

Dies alles lässt den Schluss zu, dass die Bundesregierung bei einem Versagen in ihrer eigenen Zuständigkeit und denen der Küstenländer die Kontrolle über die an die Öffentlichkeit gelangenden Informationen behalten und die wahren Ursachen einer Havarie verschleiern will.

Dass die Bundesregierung lediglich Aktionismus für die Öffentlichkeit vor-täuscht, wird auch aus dem Haushaltsentwurf für das Jahr 2001 erkennbar. So sollen bei der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung gegenüber dem Jahr 1999 für die Aus- und Fortbildung 1,235 Mio. DM, für Sachverständige (u. a. für die technische und wirtschaftliche Untersuchung, die der Erarbeitung von Grundlagen für Vorsorge- und Bekämpfungsmaßnahmen dient) 1,881 Mio. DM sowie für die Unterhaltung und den Betrieb des Kommunikationsnetzes 0,942 Mio. DM eingespart werden.

Wie kurz hier gedacht wird, zeigt die Tatsache, dass allein für die Schadensbe-seitigung der „Pallas“-Havarie 30 Mio. DM an Folgekosten entstanden sind.

Wir fragen deshalb die Bundesregierung:

1. Hat es seit dem „Pallas“-Unglück vor zwei Jahren Änderungen in den Sicherheits- und Notfallkonzepten für Nord- und Ostsee gegeben und wenn ja, welche?

2. Welche Sicherheits- und Notfallkonzepte gibt es derzeit für die Nord- und Ostsee?
Welche Lücken sieht die Bundesregierung darin?
3. Welche konkreten Maßnahmen werden in nächster Zukunft zur Verbesserung der Sicherheits- und Notfallkonzepte umgesetzt werden und bis zu welchem Zeitpunkt?
4. Welche finanziellen Mittel werden für die Verbesserung der Sicherheits- und Notfallkonzepte bereitgestellt?
5. Durch welche konkreten Maßnahmen wurden die Punkte aus dem o. g. Beschluss des Deutschen Bundestages zur Optimierung des Sicherheits- und Notfallkonzepts für Nord- und Ostsee vom 17. Februar 2000 umgesetzt?
6. Worin sieht die Bundesregierung die größten Gefahrenpotentiale beim Schiffsbetrieb auf Nord- und Ostsee?
7. Was ist die Ursache dafür, dass die bei der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung angesiedelten Katastrophenstäbe für Nord- und Ostsee bisher bei keiner Havarie aktiviert worden sind?
8. Warum gibt es für den verkehrsbezogenen Feuerschutz auf der Ostsee keine Vereinbarung zwischen dem Bund und dem Land Mecklenburg-Vorpommern über die Nutzung der vorhandenen Feuerlöschschiffkapazitäten, wie sie mit den anderen Küstenländern üblich ist?
9. Durch welche konkreten Maßnahmen wurde die Kommunikation und Zusammenarbeit zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Königreich Dänemark verbessert, um Zuständigkeitsprobleme wie im Fall „Pallas“ zu verhindern?
10. Wie schätzt die Bundesregierung die Möglichkeiten zur Verbesserung der Zusammenarbeit zwischen Deutschland und den übrigen Nachbarstaaten ein?
Welche Veränderungen wurden in den letzten zwei Jahren durchgeführt, wie haben sich diese in der Praxis ausgewirkt?
11. Welche Prioritätenreihenfolge strebt die Bundesregierung für die Notfallkonzeption bei der Rettung von Sachwerten, Ökosystemen und der Schadensvermeidung an?
Durch welche konkreten Maßnahmen wird diese Prioritätenfolge umgesetzt?
12. Wie schätzt die Bundesregierung die Zusammenarbeit der auf See tätigen Dienste (BGS, Zoll, Fischereiaufsicht, WSV) ein?
Wird sich die Form der Zusammenarbeit in Zukunft verändern und wenn ja, wie?
13. Was wurde nach dem „Pallas“-Unglück getan, um die notwendige Verstärkung der Besatzungen auf den Notfall- und Bergungsschiffen im Ernstfall kurzfristig sicherzustellen?
14. Innerhalb welcher Zeit sind die Besatzungen der einzelnen Schiffe im Ernstfall verfügbar und in welchem Umfang steht weiteres Personal zur Ablösung der Besatzungen zur Verfügung?
15. Sind die Schleppverbindungen auf den zur Notfallbekämpfung vorgesehenen Schiffen zwischenzeitlich dem neuesten Stand der Technik angepasst worden, um auch auf Schiffen ohne Besatzung und Stromversorgung, wie der „Pallas“, eine sichere Schleppverbindung herstellen zu können?
Wie sehen die Anpassungen konkret aus?

16. Welche konkreten Initiativen gibt es seitens der Bundesregierung auf europäischer und internationaler Ebene, um Schiffssicherheitsbelangen stärker Geltung zu verleihen?
Welche Erfolge wurden dabei bisher erzielt?
17. Wie soll eine wirkungsvolle und kontrollierbare Unterrichtung der Öffentlichkeit, besonders vor dem Hintergrund der geplanten Änderung des Seeschiffahrts-Untersuchungs-Gesetzes, im Falle von Unfällen auf See zukünftig sichergestellt werden?
18. Welche konkreten Maßnahmen wurden zur besseren Aus- und Weiterbildung der Schiffsbesatzungen für Notfallsituationen sowie der Besatzungen auf den Havarieschiffen getroffen?
19. Wie verträgt sich die Notwendigkeit einer verbesserten Aus- und Weiterbildung mit der im Haushaltsplan 2001 vorgesehenen Kürzung finanzieller Mittel gegenüber dem Vorjahr in diesem Bereich?
20. Welche wissenschaftlichen Forschungsprojekte gibt es, um die Sicherheit auf See regelmäßig zu verbessern?
Welche finanziellen Mittel werden hierfür bereitgestellt?
Welche konkreten Ergebnisse aus diesen Forschungsprojekten wurden in den letzten zwei Jahren in der Praxis realisiert?
21. Ist die Bundesregierung der Auffassung, dass zu einer effizienten Havarievermeidung und einem effizienten Havariemanagement die Etablierung einer übergeordneten nationalen Küstenwache notwendig ist, die mit allen relevanten Kompetenzen zur Abwendung von maritimen Katastrophen ausgestattet sein muss?
22. Teilt die Bundesregierung unsere Auffassung, dass durch die geplante Reduzierung der ohnehin schon niedrigsten Lotskosten pro Seemeile in Europa und der damit verbundenen längeren Arbeitszeit der Lotsen die Sicherheit im Schiffsverkehr abnehmen wird?

Berlin, den 26. September 2000

Wolfgang Börnsen (Bönstrup)

Dirk Fischer (Hamburg)

Dr.-Ing. Dietmar Kansy

Eduard Oswald,

Klaus Brähmig

Dietrich Austermann

Otto Bernhardt

Peter Harry Carstensen (Nordstrand)

Angelika Volquartz

Helmut Lamp

Anke Eymer (Lübeck)

Peter Kurt Würzbach

Michael von Schmude

Ulrich Adam

Dr. Angela Merkel

Renate Blank

Georg Brunnhuber

Wolfgang Dehnel

Hubert Deittert

Peter Götz

Manfred Heise

Hans Jochen Henke

Norbert Königshofen

Dr. Hermann Kues

Peter Letzgus

Eduard Lintner

Dr. Klaus W. Lippold (Offenbach)

Dr. Michael Meister

Günter Nooke

Norbert Otto (Erfurt)

Hans-Peter Repnik

Wilhelm Josef Sebastian

Friedrich Merz, Michael Glos und Fraktion