

Unterrichtung durch die Bundesregierung

Bericht der Bundesregierung über Maßnahmen zur Verhinderung von Tankerunfällen und zur Bekämpfung von Ölverschmutzungen der Meere und Küsten

Vorbemerkung

Die Bundesregierung bekräftigt erneut, daß sie den Maßnahmen zur Verhinderung von Tankerunfällen und zur Bekämpfung von Ölverschmutzungen besondere Bedeutung beimißt. Sie hat dieses u.a. auch in den Antworten zu den Kleinen Anfragen im Bundestag zum Ausdruck gebracht (Drucksachen 8/1793 und 8/2456). Durch eine Reihe von Maßnahmen im nationalen Bereich und zahlreiche Initiativen in den Europäischen Gemeinschaften sowie in der Zwischenstaatlichen Beratenden Seeschiffahrtsorganisation (IMCO) hat die Bundesregierung in den letzten Jahren bereits wesentliche Beiträge zur Erhöhung der Tankersicherheit geleistet. Sie wird auch in Zukunft alle geeigneten Maßnahmen ergreifen, um die mit dem Tankerverkehr verbundenen Gefahren auf ein Mindestmaß herabzusetzen. Im einzelnen werden die Punkte der Beschlußempfehlung wie folgt beantwortet:

1. Möglichkeit der Einführung einer Seeverkehrsüberwachung analog zu den bestehenden Flugsicherungssystemen, und zwar in einem ersten Schritt ab/bis Einfahrt Ärmelkanal

An den großen deutschen Seeschiffahrtstraßen Ems, Jade, Weser und Elbe sind Einrichtungen für die Verkehrssicherheit geschaffen worden, wie z. B. Landradar, Revierfunk, Befeuerung und Betonung, die im weltweiten Vergleich eine führende Stellung einnehmen. Sie entsprechen dem neuesten Stand der Technik und haben wesentlich zur Erhöhung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs auf den Seeschiffahrtstraßen beigetragen. Bei jeder Wetterlage kann eine vollständige Beratung, Überwachung und Regelung des Verkehrs durchgeführt werden. Dieses Sicherungssystem bietet die gleichen Voraussetzungen für die Überwachung des Verkehrs wie in der Luftfahrt.

Die Bundesregierung hält es für erstrebenswert, dieses an den Seeschiffahrtstraßen geschaffene System auf

den Bereich der Deutschen Bucht auszudehnen. Wegen der hohen Kosten ist nur eine schrittweise Verwirklichung des Vorhabens denkbar. In einer ersten Ausbaustufe soll eine UKW-Sprechfunk- und -Peilüberdeckung der Deutschen Bucht sowie eine Radarüberdeckung der inneren Deutschen Bucht im Kreuzungsbereich der Ansteuerungen zu den Seeschiffahrtstraßen Jade, Weser und Elbe eingerichtet werden. Damit würde eine eingeschränkte Verkehrsüberwachung auf den Verkehrstrennungsgebieten „Feuerschiff Deutsche Bucht – Westansteuerung“ und „Terschelling – Deutsche Bucht“ und eine vollständige Überwachung in der inneren Deutschen Bucht gewährleistet. Für die erste Ausbaustufe würden Geldmittel in Höhe von 65 Millionen DM benötigt. Die Finanzierung ist bisher nicht sichergestellt.

Eine wesentliche Voraussetzung für die vorstehenden Maßnahmen ist die ständige Ansprechbarkeit der Schifffahrt. Ihr wurde bereits insoweit Rechnung getragen, als nach der ab 1. November 1980 geltenden Schiffssicherheitsverordnung alle Fahrgastschiffe und alle Frachtschiffe mit einem Bruttoreumgehalt von 300 RT und mehr unter deutscher Flagge mit einer UKW-Seefunkanlage ausgerüstet sein müssen. Das gleiche gilt ab 1. Mai 1981 für die Schiffe unter fremder Flagge, wenn sie das Küstenmeer befahren, um in die inneren Gewässer einzulaufen.

Auch die übrigen Anliegerstaaten der südlichen Nordsee planen, wie die Bundesrepublik Deutschland, eine Erweiterung der Seeverkehrsüberwachung in den Ansteuerungsbereichen zu ihren Häfen, um in den bekannten Gefahrengebieten der südlichen Nordsee eine Überwachung des Verkehrs sicherzustellen.

Ein übergreifendes und einheitliches System zur Seeverkehrsüberwachung von der Deutschen Bucht bis zum Ärmelkanal ist möglich. Mit dem Ziele der notwendigen Abstimmung und weiteren gemeinsamen

Behandlung dieser Frage wurde Kontakt mit den Regierungen Frankreichs, Englands und der Niederlande aufgenommen.

Vor Einführung einheitlicher Geräte und Verfahren für die Seeverkehrsüberwachung müssen zunächst wegen der hohen Investitions- und Betriebskosten für ein derart weitreichendes und geschlossenes System Nutzen und Kosten geprüft werden. Im Rahmen der europäischen Zusammenarbeit auf dem Gebiet der wissenschaftlichen und technischen Forschung (COST) haben bereits zehn europäische Länder, darunter die Bundesrepublik Deutschland, Forschungsvorhaben erarbeitet, um einheitliche Kriterien für die Erkennung und Bewertung der Problemgebiete des Seeverkehrs zu finden, und um einheitliche Verfahren und Geräte für eine europäische Seeverkehrsüberwachung festzulegen.

2. *Möglichkeit der Einführung einer Vorrichtung (Black Box) an Bord von Schiffen mit gefährlicher Ladung, die vom Eintritt eines Schiffes in die der Seeverkehrsüberwachung unterliegende Zone bis zum Verlassen dieser Zone alle Funksprüche, sei es an den Eigner, an die Seeverkehrskontroll- oder Bergungsstationen aufzeichnet*

Die bei der Untersuchung von Schiffszusammenstößen und Grundberührungen gewonnenen Erfahrungen haben gezeigt, daß das Fehlen gesicherter Daten über die Führung des Schiffes und über gefahrene Manöver aus der Zeit unmittelbar vor Unfällen die Seeunfalluntersuchungen häufig erschweren. Um aber Folgerungen aus Unfällen ziehen und Maßnahmen zu deren Verhinderung ergreifen zu können, bedarf es gesicherter Erkenntnisse über die Unfallursachen.

Im Bereich der deutschen Seeverkehrsüberwachung wird der Funkverkehr in den Landradarstationen aufgezeichnet und für die Auswertung in seeamtlichen Verfahren bereitgehalten. Die Bundesregierung hält zusätzlich die Einführung entsprechender Aufzeichnungsgeräte – ähnlich der in der Luftfahrt gebräuchlichen „Black Box“ – in der Schifffahrt für erforderlich.

Diese Geräte müssen wasserdicht, schwimmfähig, feuerfest und verschlußfähig sowie in der Lage sein, folgende Aufzeichnungen für längere Zeit zu speichern:

- Instrumentendaten (Zeit, Kurs, Geschwindigkeit, Ruderlage, Wassertiefe, Position),
- Videoaufzeichnungen des Radarbildes,
- Aufzeichnungen der Brückenkommandos und des Funkverkehrs.

Die Herstellung solcher Geräte ist beim heutigen Stand der Technik möglich. Es sind bereits auf freiwilliger Basis Instrumente im Gebrauch, die Kurs und Geschwindigkeit der Schiffe und die Wassertiefen aufzeichnen.

Als wirksamste Maßnahme wird eine internationale Ausrüstungspflicht für alle Schiffe – und zwar ungeachtet der beförderten Ladung – angesehen. Die Möglichkeit der Einführung entsprechender Aufzeichnungsgeräte wird bereits auf internationaler Ebene in der Zwischenstaatlichen Beratenden See-

schifffahrtsorganisation (IMCO) untersucht. Die Bundesrepublik Deutschland beteiligt sich aktiv an diesen Arbeiten und wird sich mit Nachdruck für die Einführung entsprechender Aufzeichnungsgeräte einsetzen, um Unfallursachenermittlung und Beweissicherung nach Seeunfällen zu verbessern.

3. *Möglichkeit, die Lotsenannahmepflicht für Schiffe aller Art auszuweiten*

Eine allgemeine Lotsenannahmepflicht besteht seit jeher auf dem Nord-Ostsee-Kanal, der Ems und der Trave. Im Zuge der Maßnahmen der Bundesregierung zur weiteren Erhöhung der Sicherheit des Seeverkehrs im Bereich der deutschen Küsten müssen seit 1978 Tanker auch auf den anderen deutschen Revieren einen Lotsen annehmen. In einem zweiten Schritt werden ab 1. April 1981 auch alle übrigen Schiffe mit mehr als 1000 BRT zur Annahme von Seelotsen verpflichtet.

Die erforderlichen Rechtsverordnungen werden Anfang 1981 verkündet.

Den besonders gelagerten Interessen der Küstenschifffahrt und der sog. „Häufigfahrer“ wird durch Ausnahmeregelungen Rechnung getragen. Schiffe bis zu 5000 BRT, die mit UKW-Sprechfunk und Radar ausgerüstet sind, bleiben von der Lotsenannahmepflicht befreit, wenn der Schiffsführer das jeweilige Revier innerhalb der letzten zwölf Monate mindestens sechsmal befahren hat und über ausreichende Sprachkenntnisse verfügt. Auf Antrag können auch Schiffe über 5000 BRT unter diesen Voraussetzungen befreit werden, sofern der Schiffsführer innerhalb der letzten zwölf Monate mindestens 36 Fahrten auf dem Revier durchgeführt hat. Durch diese Regelung wird sichergestellt, daß auch die Führer der befreiten Schiffe über ausreichende örtliche Kenntnisse verfügen. Zugleich werden schiffsseitig alle Voraussetzungen geschaffen, damit die Schifffahrtspolizeibehörden die Schiffe auf dem Revier ansprechen und verkehrsregelnd eingreifen können. Bei unsichtigem Wetter müssen die Schiffe außerdem die Beratung durch einen Seelotsen von der Radarzentrale aus in Anspruch nehmen.

Tankschiffe über 10 000 BRT, die das Seelotsrevier Weser/Jade oder Elbe befahren wollen, müssen seit dem 1. April 1979 den Lotsen bereits weit außerhalb des Verkehrsballungsgebietes in der Deutschen Bucht bei Feuerschiff „Deutsche Bucht“ annehmen und dürfen ihn auch dort erst wieder abgeben. Diese Regelung wird nunmehr auch auf die Ems ausgedehnt. Zu diesem Zweck ist das Seelotsrevier Ems durch die Dritte Änderungsverordnung zur Allgemeinen Lotsordnung vom 8. Dezember 1980 (BGBl. I S. 2238) bis zu einer Position seewärts des Kreuzungsgebietes vor der Emsmündung erweitert worden.

Die Bundesregierung unterstützt darüber hinaus alle Bestrebungen, der internationalen Schifffahrt zu empfehlen, sich in Nord- und Ostsee auch außerhalb der Hoheitsgewässer der Dienste sog. Überseelotsen zu bedienen. Aufgrund der von der Bundesregierung vorgeschlagenen EG-Richtlinie vom 21. Dezember 1978 über die Beratung von Schiffen durch Überseelotsen in der Nordsee und im Englischen Kanal haben die Lotsenverwaltungen der Nordsee-Anliegerstaaten inzwi-

schen dafür gesorgt, daß der Schifffahrt in diesem Bereich die Dienste qualifizierter Überseelotsen zur Verfügung stehen. Die IMCO-Vollversammlung wird 1981 eine Empfehlung verabschieden, in der die internationale Schifffahrt aufgefordert wird, sich nur der Dienste dieser qualifizierten Überseelotsen zu bedienen. Für den Ostseebereich sind auf Initiative der Bundesregierung in der IMCO ähnliche Maßnahmen eingeleitet worden. Ob auf längere Sicht die Schifffahrt zur Annahme von Überseelotsen verpflichtet werden muß, läßt sich gegenwärtig noch nicht absehen. Die Lotsenverwaltungen der Nordsee-Anliegerstaaten untersuchen gegenwärtig das Gesamtproblem. Sie bemühen sich insbesondere, statistisches Grundlagenmaterial zu erhalten über die Zahl der Schiffsbewegungen in der Nordsee, die Zahl der durchgeführten Überseelotungen und über die Schiffsunfälle, die voraussichtlich vermieden worden wären, wenn ein Überseelotse an Bord gewesen wäre.

4. *Bericht über die sog. keel-clearance-Bestimmungen, d. h. darüber, ob die vorgeschriebenen Minimal-Wassertiefen unter den Schiffen für Schiffe mit gefährlicher Ladung ausreichen*

Von den die Sicherheit des Systems Schiff/Wasserstraße bestimmenden Kriterien stellt die keel-clearance – erforderlicher senkrechter Mindestabstand zwischen dem Grund und dem tiefsten Punkt eines stillliegenden Schiffes bei ruhigem Wasser – eine wichtige Einflußgröße dar. Sie ist Bemessungsparameter für die Ausbautiefe einer Fahrrinne. Damit der Aufwand für die Herstellung und Erhaltung einer auf ein bestimmtes Bemessungsschiff abgestellten Fahrrinntiefe in vertretbaren Grenzen bleibt, erfolgt die Festlegung der keel-clearance mit dem Ziel, diese bei ausreichender Verkehrssicherheit möglichst gering zu halten.

Hierzu müssen die sie beeinflussenden Faktoren wie z. B. Länge, Breite und Tiefgang des Bemessungsschiffes, Genauigkeit der Schiffsortung und des Tidefahrplans, der Messung des Wasserstandes und der Wassertiefen sowie Tiefertauchung des Schiffes durch Vertrimmung, Krängung, Seegang, Geschwindigkeit und Salzgehaltsänderung erfaßt werden. Darüber hinaus ist zu berücksichtigen, ob die Fahrwassersohle aus weichen oder harten Bodenschichten besteht. Dieses gilt im Grundsatz für alle Schiffe; die Art der Ladung gehört nicht zu den Kriterien, die bei der Festlegung der keel-clearance zu berücksichtigen sind. Entsprechend wurde die erforderliche keel-clearance für die einzelnen seewärtigen Zufahrten zu den deutschen Seehäfen festgelegt. Dabei wurden auch die international vorliegenden Erkenntnisse und Erfahrungen ausgewertet. Die Ergebnisse führten zu einer u. a. mit den Lotsen und Hafenverwaltungen abgestimmten keel-clearance auf den einzelnen Revieren und Revierabschnitten von etwa 10 v. H. des maximalen Schiffstiefganges des jeweiligen Bemessungsschiffes. Bei den 10 v. H. handelt es sich um einen Durchschnittswert, der nicht einheitlich für alle Reviere gelten kann, da für einzelne Reviere bzw. deren Teilbereiche die jeweiligen besonderen Verhältnisse – z. B. Seegang in Außenbereichen, besonders geschützte Abschnitte, Fahrwasser- und Tideverlauf sowie Genauigkeit der Ortungsmöglichkeit – zu berücksichtigen sind. Schifffahrtspoli-

zeilich wird der Wert der keel-clearance für bestimmte Reviere – hierzu gehört u. a. die Jade – auch für den nach § 2 Abs. 1 Nr. 10 Seeschifffahrtstraßen-Ordnung zu definierenden Begriff „außergewöhnlich große Fahrzeuge“ berücksichtigt. In diesem Zusammenhang werden maximale Abmessungen bekanntgemacht, die bei Überschreitung einer schifffahrtspolizeilichen Genehmigung nach § 57 Abs. 1 Nr. 1 der Seeschifffahrtstraßen-Ordnung bedürfen.

Bisher sind keine Unfälle bekannt geworden, in denen Grundberührungen oder Festkommen von Schiffen darauf zurückgeführt werden konnten, daß die keel-clearance zu gering bemessen war; dieses ergibt sich auch aus dem Ergebnis der Untersuchungen der letzten Tankerunfälle auf der Jade vor dem Seeamt bzw. Bundesoberseeamt. Die gegenwärtigen Maße entsprechen unter den Bedingungen, die auf den deutschen Fahrwassern vorliegen, auch dem internationalen Standard. Sie werden ständig neuen Erfahrungen und Erkenntnissen angepaßt. Im Zusammenhang mit der Ermittlung gleichwertiger Unterhaltungsquerschnitte für die Seeschifffahrtstraßen werden z. Z. die bestehenden Werte für die keel-clearance erneut überprüft.

5. *Maßnahmen der Forschung und Entwicklung von Geräten zur Verhinderung und Bekämpfung von Ölunfällen sowie entsprechende Beschaffungsprogramme*

5.1. Allgemeines

Im Rahmen eines Verwaltungsabkommens mit den vier Küstenländern (vgl. Drucksache 8/2456) beteiligt sich der Bund an Maßnahmen zur Bekämpfung von Ölverschmutzungen mit einem Kostenanteil von 50 v. H. Außerdem finanziert der Bund Forschungs- und Entwicklungsvorhaben. In diesem Rahmen hat die Bundesregierung für die Beschaffung sowie für Forschung und Entwicklung von Geräten und Spezialschiffen in gebotenen Umfang Mittel bereitgestellt. Hierbei muß jedoch berücksichtigt werden, daß der Bekämpfung von Meeresverschmutzungen durch Öl auf dem Wasser Grenzen gesetzt sind, da

- ausgelaufenes Öl sich je nach Wind, Wetter und Strömung relativ schnell auf große, z. T. nicht zusammenhängende Flächen verteilt und
- der Einsatz von Fahrzeugen mit den erforderlichen Spezialeinrichtungen wetter- und seegangsabhängig ist.

Der praktischen Erprobung bereits vorhandener Geräte sowie der Erforschung und Entwicklung neuer Technologien auf diesem Gebiet wird daher eine besondere Bedeutung beigemessen. Im organisatorischen Bereich steht dem Bund und den Küstenländern mit dem Ölnfallausschuß See/Küste (ÖSK) ein Sachverständigengremium zur Verfügung, das aus drei Vertretern des Bundes – Verkehr, Forschung und Entwicklung, Inneres (Umwelt) – sowie je einem Vertreter der vier Küstenländer besteht. Dieser Ausschuß hat insbesondere die Aufgabe, die weitere Entwicklung neuer Mittel und Wege zur Vermeidung von Ölverschmutzungen und neuer wirksamer Maßnahmen zu deren Bekämpfung anzuregen und zu verfolgen. Außerdem hat er den Vertragspartnern des Verwal-

tungsabkommens vorzuschlagen, welche Vorsorge-
maßnahmen zu treffen sind.

Im internationalen Bereich beraten sich die Nordsee-
und Ostseeanliegerstaaten im Rahmen des Überein-
kommens zur Zusammenarbeit bei der Bekämpfung
von Ölverschmutzungen der Nordsee vom 9. Juni 1969
(BGBl. II S. 2073) und des Übereinkommens über den
Schutz der Meeresumwelt des Ostseegebietes vom
22. März 1974, Gesetz vom 30. November 1979 (BGBl.
II S. 1229), auf Arbeitsgruppenebene über Bekämp-
fungsmethoden und gemeinsame Bekämpfungsein-
sätze.

5.2 Beschaffungsprogramme und andere Maßnahmen

Für die Bekämpfung von Ölverschmutzungen auf dem
Wasser sind vom Bund und den Küstenländern bisher
gemeinsam beschafft worden:

- 100 t Dispergatoren für die chemische Bekämpfung
einschließlich vier Versprühsysteme als Zusatzein-
richtung für vorhandene Fahrzeuge (z. B. Tonnen-
leger);
- ein Katamaran als Ölabschöpfer mit einer Auf-
nahmekapazität von 40 m³/h sowie ein Ölabschöp-
fer (5 m³/h);
- fünf Schwimmbehälter für abgeschöpftes Öl mit
einer Aufnahmekapazität von 400 m³ sowie vier
transportable Tanks (17 m³);
- 600 m Küstensperren und 1000 m ölabsorbierende
Schlengel.

Aufgrund eines entsprechenden Auftrages der Ver-
tragspartner hat der ÖSK im April 1980 im Rahmen
eines Systemkonzeptes ein umfangreiches Beschaf-
fungsprogramm mit einem Investitionsvolumen von ca.
100 Mio DM vorgeschlagen.

Diese Vorschläge beinhalten folgende Beschaffungs-
maßnahmen:

- | | |
|--|---------------|
| — Hilfeinrichtungen für
Leichterungen
(z. B. Fender, Pumpen) | 2,20 Mio DM, |
| — Ölsperren | 2,05 Mio DM, |
| — Trägerschiffe und Geräte
für küstenfernen Einsatz als
Zusatzeinrichtung, z. B. auf
Hopperbagger, Seezeichenschiff | 73,30 Mio DM, |
| — Geräte für küstennahen Einsatz
(selbstfahrende Kleinfahrzeuge) | 12,06 Mio DM, |
| — Sonstiges, einschließlich Bau-
leitungs- und Nebenkosten | 10,68 Mio DM. |

Diese Vorschläge begründen sich insbesondere wie
folgt:

- Die vorhandenen Einrichtungen ermöglichen nur
die Bekämpfung kleinerer Ölunfälle und dieses
auch nur im küstennahen Bereich;
- Zunahme des Tankschiffsverkehrs;
- Zahlreiche Ölunfälle im internationalen Bereich mit
z. T. katastrophalen Ölverschmutzungen;
- Anpassung an internationale Maßnahmen;

- Berücksichtigung der in der Zwischenzeit beim
ÖSK gesammelten Erfahrungen.

Über das vom ÖSK vorgelegte Systemkonzept*) ist
vom Bund und den Küstenländern eine gemeinsame
fachtechnische Auswertung*) gefertigt worden, in der
insbesondere folgendes festgestellt wird:

- Das Systemkonzept ist eine gute Grundlage für die
gegenwärtig zu treffenden Entscheidungen und für
die weitere Behandlung der noch offenen Fragen;
- Gegenwärtig entscheidungsreif (Investitionskosten,
davon 50 v. H. Bundesanteil)

	1980 Mio DM	1981 Mio DM
• Hilfeinrichtungen für Leichterungen (z. B. Pumpen und Fender)	2,05	0,15
• Hilfsschiff für Leichterungen und Erprobungen für den Bereich „Eindämmen“ und „Abschöpfen“	3,50	8,50
• Umrüstung Tonnenleger	5,55	0,66
		9,31

Die Durchführung dieser Beschaffungen ist inzwischen
vom Bund im Einvernehmen mit den Küstenländern
eingeleitet worden.

Die übrigen Vorschläge bedürfen hinsichtlich ihrer
Realisierungswürdigkeit noch der weiteren Untersu-
chung. Insbesondere müssen die Möglichkeiten „Ein-
dämmen – Abschöpfen – Entsorgen“ im Zusammen-
hang gesehen werden. Gegenwärtig ist auf der Basis
des jetzt vorliegenden Berichts noch nicht erkennbar,
wie das Zusammenwirken „Abschöpfen“ und „Entsor-
gen“ erfolgen soll und inwieweit sich die für das
Abschöpfen und Eindämmen vorgeschlagenen Geräte
in der Kombination mit den dafür vorgesehenen Trä-
gerschiffen (z. B. Mehrzweckschiffe, Hopperbagger,
Tonnenleger) im Einsatz bewähren werden und die
Annahme eines erfolgreichen Einsatzes bis zu einer
angenommenen Wellenhöhe von 1,4 m realistisch ist.

Dieser Bereich bedarf daher insbesondere noch der
praktischen Erprobung. Für den praktischen Erpro-
bungsteil soll das vorgenannte Hilfsschiff eingesetzt
werden.

Unabhängig von den genannten Beschaffungsmaß-
nahmen wurden weitere Maßnahmen, mit denen das
Auslaufen von Öl als Folge eines Unfalles verhütet
werden soll, veranlaßt bzw. durchgeführt:

- Einsatz von Tankern nach Maßgabe einer zwischen
dem Bund und Mineralölfirmen abzuschließenden
Rahmenvereinbarung für das Leichten havariierter
Tanker;

*) Systemkonzept und fachtechnische Auswertung stehen in
begrenztem Umfang beim Bundesminister für Verkehr zur
Verfügung.

- Einsatz von Schlepp- und Bergungskapazitäten bei Tankerunfällen im Rahmen einer zwischen dem Bund und Schlepperfirmen abzuschließenden Vereinbarung;
- Einsatz von Einheiten der Bundesmarine bei Tankerunfällen im Rahmen einer zwischen dem Bundesverkehrsministerium und dem Bundesverteidigungsministerium im November 1980 abgeschlossenen Verwaltungsvereinbarung.

Die Partner des Verwaltungsabkommens stimmen außerdem darin überein, daß die Bedeutung einer koordinierten Bekämpfung von Ölunfällen und der Umfang der hierfür erforderlichen Investitionen den ständigen und zentralen Einsatz hauptamtlicher Bediensteter möglichst mit Sitz in Cuxhaven notwendig machen, die die Führung der laufenden Geschäfte aus dem Verwaltungsabkommen, insbesondere Planung und Vorbereitung zur Durchführung der Beschaffungen übernehmen, die Betreuung der beschafften Geräte lenken und an der Weiterentwicklung des Standes der Technik in der Ölschadensbekämpfung sowie bei einem Ölunfall mitwirken. In diesem Sinne hat der Bund zum 1. November 1980 bei der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nord mit Sitz beim Wasser- und Schifffahrtsamt Cuxhaven eine Sonderstelle für die Bekämpfung von Ölverschmutzungen für den Bereich See/Küste eingerichtet. Die Küstenländer werden beim Land Niedersachsen mit Sitz in Cuxhaven voraussichtlich im Januar 1981 ebenfalls eine Sonderstelle einrichten.

5.3 Maßnahmen der Forschung und Entwicklung

Der Bundesminister für Forschung und Technologie fördert seit 1978 Forschungs- und Entwicklungsarbeiten zur Bekämpfung der Meeresverschmutzung durch Öl.

Die Maßnahmen haben zum Ziel, langfristig die technischen Voraussetzungen für eine wirkungsvolle Ölbekämpfung auch unter ungünstigen Einsatzbedingungen (rauhes Wetter, starke Ölverteilung u. a.) zu schaffen. Auf Hoher See sind die derzeit verfügbaren Verfahren und Geräte bei größeren Wellenhöhen und geringen Ölschichtdicken in ihrer Leistungsfähigkeit stark eingeschränkt, so daß eine wirkungsvolle Ölbekämpfung in Frage gestellt ist. Bei den speziellen Gegebenheiten des deutschen Wattenmeeres fehlen ebenfalls wesentliche technische Voraussetzungen für eine effiziente Ölbekämpfung.

Aufgrund der erheblichen Entwicklungs- und Marktrisiken bei den Forschungs- und Entwicklungsarbeiten sowie des großen öffentlichen Interesses an einer schnellen Nutzung der Ergebnisse ist eine staatliche Förderung unumgänglich.

Die Forschungs- und Entwicklungsmaßnahmen werden zeitlich in Phasen abgewickelt:

1. Programmvorklärung durch Studien;
2. Untersuchung der technischen Durchführbarkeit der Verfahren durch Laborexperimente;
3. Bau und Erprobung von Prototypen.

Die Phase 1 wurde 1979 durch zwei Studien*) abgeschlossen. Die Phase 2 wurde Anfang 1980 begonnen.

In ihr werden auch konkurrierende Systeme untersucht (Ideenwettbewerb). Anschließend sollen die geeignetsten Verfahren und Geräte ausgewählt und in der Phase 3 als Prototypen gebaut und unter möglichst einsatznahen Bedingungen erprobt werden. Hierbei ist die Kompatibilität der Neuentwicklungen mit dem Systemkonzept des ÖSK sicherzustellen.

Inhaltlich sind die Forschungs- und Entwicklungsmaßnahmen strukturiert in die Teilbereiche:

- Eingrenzen;
 - Entfernen;
 - Entsorgen bzw. Aufarbeiten
- von Ölverunreinigungen.

Hierbei werden

- integrierte autonome Systeme, wie Schiffe in Spezial- und Mehrzweckausführung
- sowie
- Einzelgeräte als Elemente eines Ölbekämpfungssystems

untersucht.

Derzeit laufen 14 Einzelvorhaben*) bei Instituten, Ingenieurbüros und Industriefirmen (Werften) mit einer Fördersumme von insgesamt ca. 9,8 Mio DM (Stand 1. Dezember 1980). Sie verteilen sich auf die Bereiche Eingrenzen: drei Vorhaben, Entfernen: neun Vorhaben und Entsorgen: zwei Vorhaben.

An Fördermitteln sind entsprechend der mittelfristigen Finanzplanung 1980 im Rahmen des Einzelplans 30 Kapitel 30 03, Titel 683 24 und 892 24 für die Jahre 1980 bis 1983 insgesamt ca. 33 Mio DM vorgesehen.

Die administrative und fachliche Abwicklung der Forschungs- und Entwicklungsmaßnahmen erfolgt über die Deutsche Forschungs- und Versuchsanstalt für Luft- und Raumfahrt (DFVLR) – Bereich Umweltschutz – Technik als Projekträger. Die DFVLR wird fachlich u. a. durch einen Gutachterausschuß „Bekämpfung der Meeresverschmutzung“ beraten. Die Bekanntgabe der Fördermaßnahmen erfolgte am 17. Dezember 1979 in den Mitteilungen des Bundesministers für Forschung und Technologie sowie in der Presse. Die Ergebnisse der Untersuchungen werden u. a. in Forschungsberichten veröffentlicht. Die Koordinierung der Forschungs- und Entwicklungs-Fördermaßnahmen wird über den ÖSK (der BMFT hat Sitz im ÖSK) und auch direkt mit den Vertragspartnern des Bund-Länder-Abkommens vorgenommen. Insbesondere ist vorgesehen, die Versuchsprogramme der Forschungs- und Entwicklungsvorhaben mit dem Erprobungsprogramm im Rahmen des Systemkonzeptes eng aufeinander abzustimmen. Die internationalen Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten im Rahmen des Bonn- und Helsinki-Abkommens sowie der Europäischen Gemeinschaft werden berücksichtigt.

*) Studien und Beschreibung der Einzelvorhaben stehen in begrenztem Umfang beim Bundesminister für Forschung und Technologie zur Verfügung.

