

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Margrit Wetzel, Klaus Daubertshäuser, Gerd Andres, Hermann Bachmaier, Friedhelm Julius Beucher, Arne Börnsen (Ritterhude), Carl Ewen, Elke Ferner, Arne Fuhrmann, Monika Ganseforth, Dr. Liesel Hartenstein, Klaus Hasenfratz, Dr. Ingomar Hauchler, Reinhold Hiller (Lübeck), Ilse Janz, Lothar Ibrügger, Rolf Koltzsch, Klaus Lennartz, Heide Mattischeck, Ulrike Mehl, Albrecht Müller (Pleisweiler), Michael Müller (Düsseldorf), Dr. Rolf Niese, Jan Oostergetelo, Harald B. Schäfer (Offenburg), Siegfried Willy Scheffler, Otto Schily, Dietmar Schütz, Ernst Schwanhold, Bodo Seidenthal, Dr. Cornelia Sonntag-Wolgast, Antje-Marie Steen, Ernst Waltemathe, Wolfgang Weiermann, Dr. Axel Wernitz
– Drucksache 12/318 –

Zur Sicherheit des Verkehrs mit Schiffen auf der Elbe und weiteren seeschiffbaren Bundeswasserstraßen

Der Schiffsverkehr mit gefährlichen Gütern auf der Elbe nimmt ständig zu. Größere Unglücksfälle können verheerende Folgen haben.

1. Ist eine effizientere Verkehrslenkung der Schiffe auf der Elbe durch die Einrichtung von Ausweichstellen und/oder einschiffige Streckenführung für Großschiffe sowie eine Verkehrsplanung bzw. ein Verkehrsregelungsdienst unter Einbeziehung von Lotsen

- a) möglich,
- b) geplant?

Nein. Die internationalen Kollisionsverhütungsregeln und die Seeschiffsstraßen-Ordnung gewährleisten zusammen mit den Lotsendiensten und dem maritimen Verkehrssicherheitsdienst der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes die Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs auf der Elbe.

Der generellen Einrichtung von Ausweichstellen und/oder einschiffiger Streckenführung für Großschiffe bedarf es nicht. Die Fahrrinne der Elbe ist so breit ausgebaut, daß im allgemeinen sich

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministers für Verkehr vom 11. April 1991 übermittelt.

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

auch Großschiffe sicher überholen und begegnen können. An bestimmten Stellen werden Überholungen und Begegnungen bestimmter Schiffe schon jetzt durch die bestehende Verkehrsregelung vermieden.

Im übrigen würde die Schaffung von Ausweichstellen in einem Tidestrom, anders als in einem stehenden Gewässer, zum Beispiel auf dem Nord-Ostsee-Kanal, nicht nur die Sicherheit des Verkehrs gefährden, sondern auch die Leichtigkeit und damit die Wirtschaftlichkeit des Verkehrs auf der Elbe einschränken.

Der von den Revierzentralen durchgeführte maritime Verkehrssicherheitsdienst, der sich seit seiner Einführung im Jahre 1965 bewährt hat, wird technisch und betrieblich ständig verbessert, wobei auch die Erkenntnisse aus der Seeunfalluntersuchung und europäischen Forschungsvorhaben mit einfließen.

Eine Übertragung der Verkehrsplanung und Verkehrsregelung als hoheitliche Ordnungsfunktion auf die privatrechtlich tätigen Seelotsen ist zur Zeit nicht geplant und wäre nur im Rahmen einer entsprechenden Änderung des Seelotengesetzes möglich, die jedoch eine vorherige Änderung des Grundgesetzes erfordert.

2. Ist im Rahmen des weiteren Ausbaus des maritimen Verkehrssicherheitsdienstes/Vessel Traffic Service (MVD/VTS) daran gedacht, die Besetzung der Radarstellen nicht nur bei Nebel, sondern auch bei klarem Wetter mit Lotsen vorzunehmen, anstatt die Besetzung bei klarem Wetter den Wasser- und Schifffahrtsdirektionen zu überlassen?

Eine Radarberatung der Schifffahrt, die nach dem Seelotengesetz den Seelotsen obliegt, ist nur bei Nebel und nicht auch bei klarem Wetter erforderlich, es sei denn, daß von einem einzelnen Schiff ausdrücklich eine Radarberatung angefordert wird. Eine Übertragung des gesamten Verkehrssicherheitsdienstes ist gemäß den Ausführungen zu Frage 1 nicht möglich.

3. Ist daran gedacht, für „alle die Elbe“ befahrenden Schiffe mit gefährlicher Ladung (lt. IMDG-Code) eine Ausrüstungspflicht mit Transpondern vorzusehen?
Wenn ja, wann?

An der Entwicklung von Transpondern zur Schiff/Schiff- bzw. Land/Schiff-Identifizierung wird auf internationaler und nationaler Ebene allgemein gearbeitet. Sobald die damit verbundenen Probleme technisch gelöst sind, wird über die Einführung einer Ausrüstungspflicht durch eine Änderung des internationalen Übereinkommens zum Schutze des menschlichen Lebens auf See (SOLAS) im Rahmen der IMO diskutiert werden müssen. Eine nationale und auf die Elbe beschränkte Regelung kommt nicht in Betracht.

4. Welche durch die Seeämter nach dem Seeunfalluntersuchungsgesetz ermittelten Unfallursachen wurden in den letzten fünf Jahren beseitigt bzw. eingestellt?

Die von den Seeämtern nach dem Seeunfalluntersuchungsgesetz (SeeUG) ermittelten Unfallursachen werden von den zuständigen Behörden des Bundes sorgfältig ausgewertet, wobei – soweit erforderlich – im Interesse der Schiffssicherheit alle notwendigen Maßnahmen getroffen werden, um weitere Unfälle zu vermeiden. Die Spruchpraxis der Seeämter in den vergangenen Jahren ergibt folgendes Bild:

Seit dem Inkrafttreten des neuen Seeunfalluntersuchungsgesetzes am 1. Oktober 1986 bis Mitte März 1991 sind 322 Spruchentscheidungen ergangen, wobei in 272 Fällen – das sind 84,5 Prozent der Gesamtfälle – ein fehlerhaftes Verhalten von Beteiligten im Sinne des SeeUG (Schiffsführer, Schiffsoffiziere, Lotsen u. a.) als Unfallursache ermittelt worden ist. In 20 Fällen (6,2 Prozent d. F.) waren technische Mängel im Schiffsbetrieb, in neun Fällen (2,8 Prozent d. F.) die Ladung, in vier Fällen (1,2 Prozent d. F.) die Wetterlage, in drei Fällen (0,9 Prozent d. F.) der Schleppereinsatz und in einem Fall (0,3 Prozent d. F.) eine nicht bekannt gewesene Untiefe die Unfallursachen. In 13 Fällen (4,1 Prozent d. F.) war eine Ursachenklärung nicht möglich.

Folgende Maßnahmen wurden durchgeführt:

Die Untiefe ist sofort gekennzeichnet worden.

Aufgrund des schweren Ladungsunfalls auf einem ausländischen Frachtdampfer in deutschen Hoheitsgewässern (Fall „Oostzee“ s. Drucksache 11/7498) wurde eine Verhaltensvorschrift für den Transitverkehr durch den Nord-Ostsee-Kanal in die Seeschiffahrtsstraßen-Ordnung (SeeSchStrO) eingefügt, um den Besonderheiten dieses Verkehrs Rechnung zu tragen. Fahrzeuge, die gefährliche Güter der Klassen 1 bis 9 des International Maritime Dangerous Goods Code (IMDG-Code) befördern, haben künftig bestimmte, mitzuführende Verzeichnisse und Staupläne während der Fahrt durch den Nord-Ostsee-Kanal griffbereit auf der Brücke vorzuhalten. Diese Regelung soll sicherstellen, daß jederzeit durch die zuständigen Behörden ein sofortiger Zugriff auf die Papiere möglich ist, in denen die an Bord befindlichen gefährlichen Güter entsprechend der Klasseneinteilung nach dem IMDG-Code aufgeführt sind und der Platz angegeben ist, an dem sie gestaut wurden. Die für § 42 Abs. 3 SeeSchStrO vorgesehene Ergänzung wird im Rahmen einer Verordnung zur Änderung seeverkehrsrechtlicher Vorschriften bereits am 19. April 1991 in Kraft treten.

5. Welche Unfallrisiko-Ermittlungen für Öltanker, LNG-/LPG-Tanker und andere Schiffe mit anderer gefährlicher Ladung wurden bisher durchgeführt, und wann ist mit ihrer Offenlegung zu rechnen?

Arbeitsgruppen des Gefahrgut-Verkehrs-Beirats haben 1979 und 1984 Risikoanalysen zum Transport und Umschlag von LNG/LPG in Tankschiffen erstellt. Die entsprechenden Arbeiten sind vom Bundesministerium für Verkehr für verwaltungsinterne Entscheidungen in Auftrag gegeben worden. Sie stehen dem Deutschen Bundestag auf Wunsch zur Verfügung.

Darüber hinaus hat das Bundesministerium für Forschung und Technologie durch die Firma LGA Gastechnik GmbH, Remagen-Rolandseck, eine Studie über LNG-Binnentanker erstellen lassen. Der Forschungsbericht ist unter der Nummer RGB 79027 im Juni 1981 bekanntgegeben worden.

6. Die Einschränkung der Besatzungsstärke von Schiffen und damit auch der Besatzungsqualifikation und die Anforderung an die nautisch-technische Sicherheitsausrüstung können über verschiedene Möglichkeiten durchgeführt werden. Die Seeberufsgenossenschaft prüft dabei nur die Zulässigkeit jeder Einzelmaßnahme, soweit uns bekannt ist aber nicht die kumulierende Wirkung verschiedener Einzelmaßnahmen.

Ist unter Berücksichtigung dieser Nichtbeachtung von Kumulationswirkungen jederzeit die Schiffssicherung und die Verkehrssicherheit gewährleistet?

Die See-Berufsgenossenschaft berücksichtigt bei Entscheidungen über Abweichungen von der Regelbesatzung nicht nur einzelne, sondern alle nach der Schiffsbesetzungsverordnung zu beachtende Kriterien wie die Schiffssicherheit, den sicheren Wachdienst, den Arbeitsschutz sowie die betrieblichen Voraussetzungen, insbesondere den Schiffstyp, den Automationsstand, die Ausrüstung, das Einsatzgebiet, die Hafensfolge und die Art der zu befördernden Ladung.

7. Ist es möglich, Schiffe, bei denen durch Hafenstaatkontrolle erhebliche Mängel festgestellt wurden, mit Einlaufverboten in deutsche Gewässer bzw. Auslaufverboten aus deutschen Häfen zu belegen?

Wenn ja, in welchem Umfang werden diese vorgenommen?

Nach der Vereinbarung über die Hafenstaatkontrolle können die Vertragsstaaten, zu denen die Bundesrepublik Deutschland gehört, bei Mängeln an Schiffen unter fremder Flagge, die eindeutig eine Gefahr für die Sicherheit, Gesundheit oder Umwelt darstellen (erhebliche Mängel), Auslaufverbote aussprechen. Dies ist bei Schiffen unter fremder Flagge in deutschen Seehäfen 1987 in 24 Fällen, 1988 in 37 Fällen, 1989 in 22 Fällen und 1990 in 20 Fällen geschehen.

Schiffe unter deutscher Flagge unterliegen in deutschen Häfen und auf den Seeschiffahrtsstraßen den nationalen Sicherheitsvorschriften (z. B. Schiffssicherheitsverordnung), die ebenfalls als letzte Möglichkeit ein Fahrverbot vorsehen.

Nach dem Seevölkerrecht kann ein Küstenstaat zur Gefahrenabwehr Schutzrechte ausüben, um das Einlaufen von Schiffen unter fremder Flagge in seine Hoheitsgewässer zu verhindern, soweit diese Schiffe eine Gefahr für die öffentliche Sicherheit darstellen.

8. Ist an die Einführung einer Radar-Beratungspflicht für alle Schiffe bei unsichtigen Wetterlagen, nach Möglichkeit aber auch bei allen Wetterlagen gedacht, und wann ist eine Einführung geplant?

Für alle lotsannahmepflichtigen Fahrzeuge bzw. von der Lotsenannahmepflicht befreiten Fahrzeuge besteht bereits jetzt eine

Radarberatungspflicht bei unsichtigem Wetter. Wie bereits zu Frage 2 ausgeführt, ist eine solche Beratung bei klarem Wetter nicht notwendig.

9. Ist die Einführung einer allgemeinen Lotsenpflicht für die gewerbliche Schifffahrt beim Transport von gefährlicher Ladung sowie generell ab 500 BRT/BRZ geplant?
Wenn ja, wann?

Eine allgemeine Lotsenannahmepflicht für Schiffe mit gefährlicher Ladung sowie generell ab 500 BRT/BRZ ist weder geplant noch notwendig. Vielmehr hat sich die Lotsenannahmepflicht für alle Öl-, Gas- und Chemikalientankschiffe sowie generell für Seeschiffe von 1 000 BRT/BRZ und mehr bewährt. Auf die entsprechende Antwort zur Anfrage im Falle „Oostzee“ wird im übrigen Bezug genommen (Drucksache 11/7498).

10. Hält die Bundesregierung es für hilfreich, ein übersichtliches und kurzgefaßtes Sicherheitshandbuch im Broschürencharakter in deutscher, englischer, französischer, russischer Sprache herauszugeben, welches alle sicherheitsrelevanten Vorschriften und Verhaltensempfehlungen für die Schiffsleitungen beim Anlaufen und Befahren unserer Hoheitsgewässer zusammenfaßt?

Die für die Schifffahrt notwendigen Informationen über die sicherheitsrelevanten Vorschriften und Verhaltensempfehlungen für Schiffsführungen beim Anlaufen und Befahren unserer Hoheitsgewässer sind in den Seehandbüchern des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie und anderer Hydrographischer Dienste in den verschiedenen Sprachen veröffentlicht. Darüber hinaus hat das Bundesverkehrsministerium eine Informationsbroschüre für Schiffsführungen herausgegeben, die die Gewässer der Deutschen Bucht befahren und wichtige Informationen bis zum Erreichen der Lotsversetzpositionen enthalten. Diese Broschüre ist unter dem Titel German Bight Passage Planning Guide in Englisch herausgegeben worden und wird laufend an die Schifffahrt kostenlos verteilt.

Für den Transport gefährlicher Güter stehen den Schiffsführungen die geltenden Regeln in deutscher, englischer, französischer und russischer Sprache zur Verfügung.

Im übrigen werden die lotsannahmepflichtigen Schiffe durch die Seelotsen hinsichtlich der Beachtung der Verkehrsvorschriften und Verhaltensempfehlungen beraten.

