

**Antwort
der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Gila Altmann (Aurich)
und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**
— Drucksache 13/133 —

Auflösung der Seelotsenrevierzentrale

Die Bundesregierung plant, aus Kostengründen die Seelotsenrevierzentrale (RvZ) in Wilhelmshaven aufzulösen.

Dabei ist diese Zentrale Ende der 70er Jahre und einige Jahre später das Verkehrssicherungssystem (VSS) „Deutsche Bucht“ installiert worden, um eine durchgehende Betreuung von gefährlichen Transporten in dem Bereich Jademündung/Deutsche Bucht zu gewährleisten.

1. a) Sind nur finanzielle Gründe für die Schließung der Revierzentrale (RvZ) Wilhelmshaven ausschlaggebend?
b) Falls nicht, welche weiteren Argumente sprechen für die Schließung?
- a) Über die eventuelle Schließung der Revierzentrale (RvZ) Wilhelmshaven ist bisher noch nicht Beschuß gefaßt worden.
- b) Ausschlaggebend dafür, eine Zusammenlegung der Revierzentralen Wilhelmshaven und Bremerhaven im Rahmen von Untersuchungen zur Verbesserung des Verkehrssicherungskonzeptes im Bereich der Deutschen Bucht, Elbe, Weser und Jade zu erörtern, ist die mögliche Verbesserung der Verkehrssicherheit in dieser Region durch gegenseitige Unterstützung und Zusammenarbeit in einer erweiterten Zentrale und der besseren Nutzung von Ausrüstungs- und Personalressourcen.
2. a) Welche Einsparungen erwartet die Bundesregierung durch die Schließung der RvZ Wilhelmshaven?
b) Wie setzen sich die erwarteten Einsparungen im einzelnen zusammen?

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr vom 4. Januar 1995 übermittelt.

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

- a) Angaben zum Umfang von Einsparungen können erst nach Abschluß der Untersuchungen erfolgen.
- b) Auf die Antwort zur Frage 2 a wird verwiesen.

- 3.
- a) Mit welchen finanziellen Schäden ist zu rechnen, falls ein Schiff mit gefährlicher Ladung, insbesondere Öl, in der Jade havariert bzw. kollidiert?
 - b) Wie hoch wäre in einem solchen Fall der finanzielle Schaden für den Fremdenverkehr auf den Inseln und an der Küste?
 - c) Wie bewertet die Bundesregierung ihre durch die Schließung der RvZ Wilhelmshaven errechneten Einsparungen im Vergleich zu den zu erwartenden finanziellen Schäden, die durch einen Schiffsunfall mit gefährlicher Ladung, insbesondere Öl, entstehen können?

- a) Im Bewußtsein der ökologischen und ökonomischen Ausmaße von Schiffsunfällen, insbesondere von Schiffen mit gefährlichen Gütern, wurden die hochmodernen Verkehrsleiteinrichtungen an der deutschen Küste installiert; ihrer ständigen technischen Fortentwicklung und der Verbesserung ihrer operationalen Nutzung wird besondere Aufmerksamkeit gewidmet. Infolgedessen entsprechen die Verkehrsleitsysteme an der deutschen Küste einem weltweit höchsten Standard und garantieren ein höchstes Maß an Sicherheit für den Schiffsverkehr und die Umwelt.

Die quantifizierbaren Folgekosten aufgrund von Unfällen mit Schiffen, die gefährliche Güter transportieren, hängen u. a. vom Unfallort und der ausgelaufenen Schadstoffmenge ab. Sie können daher in einem solchen Maße variieren, daß Angaben hierüber im voraus kaum möglich sind. Untersuchungen dazu haben ergeben, daß die quantifizierbaren Kosten für Entschädigungen und Beseitigung bei Ölunfällen bei bis zu 10 000 DM je Tonne ausgelaufenen Öls liegen können.

- b) Siehe Antwort zur Frage 3 a.
- c) Siehe Antwort zur Frage 3 a.

- 4.
- a) Wie oft gab es gefährliche Situationen im Schiffsverkehr oder „Beinahe-Kollisionen“ im Bereich Deutsche Bucht und Jadefahrwasser in den Jahren 1975 bis zur vollständigen Einrichtung der RvZ Wilhelmshaven im Jahr 1984 und seit 1984 bis heute?
 - b) Wie oft waren daran Schiffe mit gefährlicher Ladung, insbesondere Öl, beteiligt?

- a) In der Deutschen Bucht und im Jadefahrwasser hat es in den Jahren von 1975 bis 1984 vier Schiffskollisionen und danach bis heute acht Kollisionen im Zuständigkeitsbereich der Wasser- und Schiffahrtsdirektion Nordwest gegeben.

Es ist bislang weder national noch international gelungen, für die Schiffahrt objektive Kriterien zur Erkennung einer „Beinahe-Kollision“ festzulegen. Die Operateure in den Revierzentralen haben nach pflichtgemäßem Ermessen festzustellen, ob die Annäherung zweier Fahrzeuge ein Beinaheunfall war.

Nach Angaben der Wasser- und Schiffahrtsdirektion Nordwest sind in den Jahren von 1991 bis 1994 39 Beinahe-Kollisionen bekannt geworden.

b) Nach Angaben der Wasser- und Schiffahrtsdirektion Nordwest waren daran keine Schiffe mit gefährlicher Ladung beteiligt.

5. a) Wie hoch war das SchiffsAufkommen im Bereich Deutsche Bucht/Jadefahrwasser in den Jahren 1990 und 1991?
- b) Wie hoch ist das SchiffsAufkommen im Bereich Deutsche Bucht/Jadefahrwasser seit Inbetriebnahme der Beta-Raffinerie (früher Mobil-Oil) im Jahr 1992?
- c) Wie hoch ist daran der Anteil der Schiffe mit gefährlicher Ladung, insbesondere Öl?

- a) Im Jahr 1990 betrug die Zahl der Schiffe (registrierte Schiffsbewegungen von Schiffen ab 50 m Länge) 5 467 im Bereich Deutsche Bucht/Jadefahrwasser, im Jahr 1991 5 193.
- b) Im Jahr 1992 betrug die Zahl der Schiffe (registrierte Schiffsbewegungen von Schiffen ab 50 m Länge) 6 736 im Bereich Deutsche Bucht/Jadefahrwasser, im Jahr 1993 6 478.
- c) Der Anteil der Schiffe daran mit gefährlicher Ladung beträgt rund 34 %, das sind Öl-, Gas- und Chemikalentanker.

Ein Vergleich der Angaben zu den Fragen 4 und 5 zeigt, daß die Verkehrssicherheit in der Deutschen Bucht trotz der ungewöhnlich großen Verkehrsdichte sehr hoch ist.

6. a) Sieht die Bundesregierung einen Zusammenhang mit der Schließung der RvZ Wilhelmshaven und der im Juli 1994 in Kraft getretenen Lotsenverordnung?
- b) Falls nicht, wie begründet die Bundesregierung ihre Meinung?

- a) Es besteht kein Zusammenhang zwischen Überlegungen zur Verbesserung der Verkehrsleitsysteme und der im Juli 1994 in Kraft getretenen Lotsverordnung.
- b) Die Lotsverordnung Weser/Jade ist durch die zuständige Wasser- und Schiffahrtsdirektion Nordwest als der nach dem Seelotsgesetz zuständigen Aufsichtsbehörde für das Seelotswesen erlassen worden.

Hinsichtlich des Regelungsinhalts der Lotsverordnung vom 15. Juni 1994 (vergleiche Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage „Änderung der Lotsverordnung“ – Drucksache 13/64) waren Erwägungen zu Angelegenheiten der Verkehrsleitsysteme nicht erforderlich.

7. Wie beurteilt die Bundesregierung die Bedeutung der RvZ Wilhelmshaven für die Verkehrssicherheit im Gebiet der Jademündung/Deutsche Bucht, insbesondere im Hinblick auf präventive Maßnahmen gegen Kollisionen und für den Meeres- und Umweltschutz?

Im Hinblick auf präventive Maßnahmen gegen Kollisionen, Strandungen und Grundberührungen und somit auch für den Meeres- und Umweltschutz liefern Verkehrsleitsysteme, somit auch diejenigen für die Deutsche Bucht und die Jade, einen unverzichtbaren Beitrag.

8. Wie beurteilt die Bundesregierung die Gefahren für die Verkehrssicherheit und für das Wattenmeer, wenn Verkehrsbewegungen in diesem Gebiet nicht mehr durch ortskundige, sondern durch ortsfreie Lotsen geleitet werden?

Auf den jeweiligen Lotsrevieren werden nur hochqualifizierte und ortskundige Seelotsen als erfahrene Berater eingesetzt.

9. Welche zusätzlichen Maßnahmen sind in Planung (insbesondere Fort- und Weiterbildungsmaßnahmen für die ortsfreien Lotsen), um der Gefährdung der Verkehrssicherheit im Gebiet Jade/Deutsche Bucht wirksam zu begegnen?

Die Fort- und Weiterbildung nach dem Seelotsgesetz ist Angelegenheit der freiberuflich tätigen Seelotsen. Sie belegen nach Information des Bundesministeriums für Verkehr fortlaufend Fortbildungsprogramme bei der Fachhochschule für Seefahrt in Hamburg, insbesondere um sich mit neuen Verkehrsleittechniken vertraut zu machen (siehe auch Antwort zur Frage 8).