

## **Antwort**

**der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Gila Altmann (Aurich)  
und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN  
— Drucksache 13/277 —**

### **Einstellung der Peilfunkaufgaben des deutschen Küstenfunkdienstes**

Mit Wirkung vom 31. Dezember 1994 sind die Peilfunkaufgaben des deutschen Küstenfunkdienstes eingestellt worden. Diese Maßnahme betrifft das Peilfunknetz Nordsee mit den Peilfunkstellen Norddeich Gonio, Elbe-Weser Gonio und Sankt Peter Ording Gonio.

Ein Schiff, das sich der Deutschen Bucht nähert, kann von diesen Peilfunkstellen jetzt nicht mehr gepeilt werden. Da eine Radarberatung erst in Küstennähe erfolgen kann, ist im Seenotfall eine genaue Positionsbestimmung unmöglich, wenn ein Schiff nicht mehr in der Lage ist, diese selbst zu übermitteln.

#### **Vorbemerkung**

Das „Peilfunknetz Nordsee“ mit den Peilfunkstellen Norddeich, Elbe-Weser und Sankt-Peter-Ording war nach dem Kriege zur Ortung von Handelsschiffen eingerichtet worden, damit diese ihren eigenen Standort auf den minenfreien Zwangswegen bestimmen konnten. Nach der Aufhebung dieser Zwangswege hat das Peilfunknetz zur allgemeinen Positionsbestimmung von in Not befindlichen Schiffen gedient.

Das Peilfunknetz wurde bei Seenotalarmen im Mittelwellen- und Grenzwellenbereich aktiviert und ermittelte durch Kreuzpeilung die Position des Havaristen. Erfahrungen haben gezeigt, daß das Peilfunknetz Nordsee seit Ende der 80er Jahre von der Schifffahrt im Seenotfall nicht mehr benutzt wurde.

---

*Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministerium für Verkehr vom 6. Februar 1995 übermittelt.*

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

1. Welche Gründe waren für die Einstellung der Peilfunkaufgaben ausschlaggebend?

Seit dem 1. August 1993 ist die Schifffahrt verpflichtet, sich mit Satelliten-Seenotfunkbaken auszurüsten. Diese Geräte, die von Hand ausgelöst werden können oder bei Untergang des Schiffes automatisch aktiviert werden, alarmieren im Seenotfall die Seenotleitzentralen unter Angabe ihres aktuellen Standortes.

Zwischenzeitlich sind alle betroffenen Schiffe mit diesem neuen System ausgerüstet, so daß eine Fortführung des technisch überholten Peilverfahrens nicht mehr erforderlich ist. Nach Abstimmung mit den Schifffahrtsverbänden wurde die Schifffahrt Ende 1993 über die beabsichtigte Einstellung unterrichtet.

2. Wie hoch waren die Kosten für die Unterhaltung der Peilfunkstationen in Norddeich, Elbe-Weser und Sankt Peter Ording?

Die Kosten beliefen sich 1993 auf 310 000 DM.

3. Welche Maßnahmen hat die Bundesregierung ergriffen, um die durch die Einstellung des Peilfunks entstandene Sicherheitslücke bis zur gesetzlichen Einführung des GMDSS (Global-Maritime-Distress an Safety-System) auf allen Schiffen am 1. Februar 1999 zu schließen?
4. Wie bewertet die Bundesregierung aufgrund dieser Sicherheitslücke die derzeitige Seesicherheit?

Wie bereits zur Frage 1 ausgeführt, ist durch die Einstellung des Peilfunknetzes Nordsee keine Sicherheitslücke entstanden. Neben der bereits erwähnten Ausrüstungspflicht mit Satelliten-Seenotfunkbaken werden Schiffe mit Funkanlagen für das GMDSS ausgerüstet. Dieses System wurde zum 1. Februar 1992 eingeführt und wurde zum 1. Februar 1995 für Neubauten beziehungsweise wird ab 1. Februar 1999 für alle Schiffe zur Pflicht.

5. Wie bewertet die Bundesregierung die Einstellung des Peilfunkdienstes im Zusammenhang mit
  - der Veränderung der Lotsenverordnung,
  - dem Fehlen eines hochseetauglichen Schleppers,
  - der mangelnden Qualifikation von Seeleuten, die für die Navigation und den Funkdienst zuständig sind,
  - der Anerkennung unterwertiger Patente?

Zwischen der Einstellung des Peilfunknetzes und den Revierlotsverordnungen sowie dem Einsatz der „Mellum“ als hochseetaugliches Schleppfahrzeug besteht kein Zusammenhang.

Der Bundesregierung ist eine mangelnde Qualifikation von Seeleuten, die für die Navigation und den Funkdienst zuständig sind, weder bekannt, noch liegen hierzu Mängelberichte vor.

Seitens der Bundesrepublik Deutschland werden nur gleichwertige Patente anerkannt.

6. Wie bewertet die Bundesregierung nach der Einstellung des Peilfunkdienstes das Gefahrenpotential für die deutsche Nordseeküste, das insbesondere von Schiffen ausgeht, die unter „Billigflaggen“ fahren und größtenteils über veraltete Technik und unzureichend qualifizierte Besatzungen verfügen?

Die Bundesregierung ist der Auffassung, daß, auch von Schiffen unter „Billigflagge“, keine Gefahr durch die Einstellung des Peilfunkdienstes ausgeht. Diese Schiffe sind ebenfalls mit Satelliten-Seenotfunkbaken ausgerüstet, die im Seenotfall automatisch aktiviert werden. Im übrigen wird auf die Antwort zu Frage 2 verwiesen.

7. Wie bewertet die Bundesregierung die Tatsache, daß einerseits große Anstrengungen unternommen werden, das Wattenmeer unter besonderen Umweltschutz zu stellen, andererseits aber durch die Deregulierung verkehrstechnischer Sicherheitsanforderungen die Gefahr der Vernichtung des Wattenmeeres durch eine Havarie erhöht wird?

Die Bundesregierung sieht in der Einstellung des Peilfunkdienstes keine Herabsetzung der Sicherheit und somit keine Erhöhung der Gefahr von Havarien.

8. Wie bewertet die Bundesregierung das Verhältnis zwischen den Einsparungen durch die Einstellung des Peilfunkdienstes und den Kosten, die bei der Havarie eines Schiffes mit gefährlicher Ladung im Bereich der Deutschen Bucht entstehen könnten, insbesondere für die Beseitigung der Umweltschäden im Wattenmeer und für Schadensersatzleistungen an die Fischerei- und Tourismuswirtschaft?
9. Mit welcher Gewichtung hat die Bundesregierung die in Frage 8 genannten Aspekte bei ihrer Entscheidung, den Peilfunkdienst einzustellen, berücksichtigt?

Gegenstand der Prüfung der Notwendigkeit zur Fortführung des Peilfunkdienstes waren nicht Einsparungsmöglichkeiten, sondern ausschließlich sicherheitstechnische Aspekte. Wie in der Antwort zur Frage 1 ausgeführt, wird durch das Peilfunknetz Nordsee keine Erhöhung der Schiffssicherheit erzielt. Das bestehende Verkehrssicherungssystem in der Deutschen Bucht konzentriert sich auf Prävention, wodurch das Unfallrisiko minimiert wird; hierzu zählen

- Ansteuerung der Jade zum Tiefwasserhafen Wilhelmshaven nur über den küstenfernen Tiefwasserweg (28 sm vor den ostfriesischen Inseln),
- Lotsenanforderungspflicht ab Feuerschiff „Deutsche Bucht“ und
- Radarberatung.

