

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Gila Altmann (Aurich) und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Sicherheit in der Deutschen Bucht

Das wichtige Transportsystem „Schiff“ bewegt jährlich Millionen Tonnen Güter durch das Seegebiet „Deutsche Bucht“ in die deutschen Seehäfen. Ein beträchtlicher Teil dieser Güter besteht aus Mineralöl und Mineralölprodukten, allein im niedersächsischen Wilhelmshaven werden davon etwa 35 Mio. Tonnen pro Jahr umgeschlagen. Die Sicherheit des Seeverkehrs muß aus ökologischen und ökonomischen Gründen höchste Priorität haben. Ölverschmutzungen verursachen z. T. irreparable Schäden am empfindlichen Ökosystem Wattenmeer. Bereits bei vergleichsweise kleinen Unfällen erfordert die Beseitigung der sichtbaren Schäden Aufwendungen in Millionenhöhe.

Um die erforderliche Sicherheit zu gewährleisten, ist gerade im Seegebiet Deutsche Bucht eine effektive Sicherheitskette notwendig, die sich aus verschiedenen Elementen zusammensetzt. Zu dieser Sicherheitskette gehören – neben Radarzentralen mit leistungsfähiger und moderner Technik – eine auf die Erfordernisse der Praxis optimal zugeschnittene Lotsenverordnung und ausreichende Kapazitäten zur Minimierung bzw. Beseitigung von Schiffsunfall-Schäden, die Bereithaltung von Schiffen mit einer Schleppleistung, die auch bei schwierigen Wetterlagen und bei Schiffen über 80 000 tdw Tragfähigkeit ausreicht, um havarierte Schiffe vor einer Strandung o. ä. zu bewahren. Jede Schwächung eines einzelnen Gliedes dieser Sicherheitskette – sei es durch das Senken der bisher hohen Anforderungen der Lotsenverordnung, Einsparungen beim Ausbau bzw. der Modernisierung der Radar- und Revierzentralen, Verzögerung beim Ausbau der dringend notwendigen Kapazitäten für die Schiffsunfallbekämpfung oder Verringerung der Schleppkapazität – bedeutet eine Schwächung der gesamten Sicherheitskette.

Die Regierungen unserer europäischen Nachbarländer Holland, Großbritannien, Frankreich haben, wie viele andere Küstenländer auch, für die Sicherheit ihrer Küste und ihrer Hoheitsgewässer ein oder mehrere schleppleistungsstarke Schiffe gechartert. Dieses Vorgehen hat sich inzwischen mehrmals bewährt. Die Bundesregierung hat im Frühjahr 1996 erstmalig einen Hochseeschlepper für Sicherheitsaufgaben gechartert. Gleichzeitig soll die Bundesregierung ein weiteres Gutachten in Auftrag gegeben haben, das

nochmals die Notwendigkeit der Bereithaltung ausreichender Schleppkapazität untersuchen soll.

Wir fragen daher die Bundesregierung:

1. Wie lautet der Titel dieses von der Bundesregierung in Auftrag gegebenen Gutachtens?
2. Wen hat die Bundesregierung mit der Erstellung dieses Gutachtens beauftragt, und aus welchen Gründen ist diese Auswahl erfolgt?
3. Seit wann liegt der Bundesregierung dieses Gutachten vor?
4. Welche Gründe haben dazu geführt, daß das Gutachten nicht noch vor der parlamentarischen Sommerpause 1996 vorlag?
5. Zu welchen Ergebnissen und Erkenntnissen kommt das Gutachten?
Inwieweit weichen diese Ergebnisse von den Ergebnissen des vom Bundesministerium für Verkehr 1994 in Auftrag gegebenen Dasa-Erno-Gutachtens ab, insbesondere im Hinblick auf die erforderliche Schleppleistung?
6. Wann wird die Bundesregierung den Wortlaut dieses Gutachtens den Mitgliedern des Verkehrsausschuß zugänglich machen?
7. Wann wird die Bundesregierung dieses Gutachten ausgewertet haben?
8. Wird die Bundesregierung dieses Gutachten gemeinsam mit den Regierungen der Küstenländer auswerten?
9. Wird die Bundesregierung den Wortlaut dieses Gutachten der Öffentlichkeit zugänglich machen?
10. Sind im Gutachten Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit des Seegebietes Deutsche Bucht vorgeschlagen worden?
11. Wird die Bundesregierung – falls sie aufgrund der Auswertung dieses Gutachten erkennt, daß die Sicherheit des Seegebietes Deutsche Bucht verbessert werden kann oder muß – Maßnahmen ergreifen, um den Schutz der Deutschen Bucht zu verbessern?
12. Wird die Bundesregierung diese Maßnahmen vor der Durchführung mit den Regierungen der Küstenländer beraten?
13. Wird die Bundesregierung diese Maßnahmen nur in Absprache mit den Regierungen der Küstenländer ergreifen, und in welchem Rahmen wird dies erfolgen?
14. Inwieweit erfüllt das vom Bund jetzt in Auftrag gegebene Mehrzweckschiff „SUBS“ die Anforderungen an ein zur Bergung havarierter Großschiffe in schlechtem Wetter geeignetes Schleppschiff, wie sie in der Dasa-Erno-Studie ermittelt wurden bzw. wie sie in dem neuen Gutachten ermittelt werden?

15. Welche Konsequenzen hat die Bundesregierung aus der im Mai 1994 im Seegebiet Deutsche Bucht unter Beteiligung der „Mellum“ durchgeführten Schleppübung gezogen?
16. Welche Erkenntnisse hat die Bundesregierung aus der 1996 im Seegebiet Deutsche Bucht durchgeführten Schleppübung, an der das bundeseigene Mehrzweckschiff Mellum und der vom Bund gecharterte Hochseeschlepper Oceanic teilnahmen, gewonnen?
17. Hat eine vergleichende Auswertung beider Übungen stattgefunden, welche Unterschiede in bezug auf die Eignung der eingesetzten Schiffe als Schleppschiffe wurden ermittelt, und welche Konsequenzen wurden ggf. gezogen?
18. Wie erklärt die Bundesregierung die Tatsache, daß das Mehrzweckschiff Mellum im November 1996 durch Seeschlag so stark beschädigt wurde, daß das Schiff zur Reparatur einen mehrwöchigen Werftaufenthalt benötigte?
19. Wie lange und aus welchen Gründen hielten sich nach Erkenntnissen der Bundesregierung während der letzten drei Jahre das Mehrzweckschiff Mellum, das Mehrzeckschiff Scharhörn oder andere vom Bund zum Schutz des Schiffsverkehrs eingesetzte Schiffe nicht im Seegebiet Deutsche Bucht bzw. einem angrenzenden Revier, einem Hafen o. ä., von dem aus diese Schiffe binnen sechs Stunden in dieses Seegebiet gelangen konnten, auf?

Bonn, den 12. Februar 1997

Gila Altmann

Joseph Fischer (Frankfurt), Kerstin Müller (Köln) und Fraktion

Druck: Thenée Druck, 53113 Bonn, Telefon 91781-0

Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon (02 28) 3 82 08 40, Telefax (02 28) 3 82 08 44
ISSN 0722-8333