

**Antwort
der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Gila Altmann (Aurich) und der Fraktion
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
— Drucksache 13/6934 —**

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. Überschmutzungen 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.

Vorbemerkungen

Zum Vorsorgekonzept der Bundesregierung wird einleitend bemerkt, daß die Bundesrepublik Deutschland bereits seit 1984 das Mehrzweckschiff „Mellum“ mit einem Pfahlzug von 110 t ständig in der Nordsee vorhält. Deutschland war damit einer der ersten Nordsee-Anrainer, der Notschleppkapazität bereitstellt.

1. Wie lautet der Titel dieses von der Bundesregierung in Auftrag gegebenen Gutachtens?

Das Gutachten trägt den Titel

„Schlepperkapazität – technische Anforderungen an Notschlepper in der Deutschen Bucht“

2. Wen hat die Bundesregierung mit der Erstellung dieses Gutachtens beauftragt, und aus welchen Gründen ist diese Auswahl erfolgt?

Der Bericht wurde gemeinsam von der Hamburgischen-Schiffbau-Versuchsanstalt (HSVA) und der Schiffbauversuchsanstalt Potsdam (SVA) unter Federführung der HSVA erstellt.

Im Rahmen der Preis-/Leistungsanfrage an potentielle Anbieter hatten nur die beiden Unternehmen ein verwendungsfähiges Angebot eingereicht. Da Beschränkungen beim Bearbeitungsumfang wegen der Eilbedürftigkeit und den damit verbundenen kurzen Bearbeitungsfristen zu erkennen waren und eine Verknüpfung beider Angebote eine sachdienliche Ergänzung erwartet ließ, wurden beide Unternehmen unter Federführung der HSVA Hamburg mit der Erstellung des Berichtes beauftragt.

3. Seit wann liegt der Bundesregierung dieses Gutachten vor?

Der Bericht wurde dem Bundesministerium für Verkehr (BMV) im Dezember 1996 zugeleitet.

4. Welche Gründe haben dazu geführt, daß das Gutachten nicht noch vor der parlamentarischen Sommerpause 1996 vorlag?

Die Ermittlung potentieller Auftragnehmer und die Vorlage verwendbarer Angebote gestalteten sich auch im Hinblick auf zeitliche Engpässe bei den Auftragnehmern langwieriger als erwartet. Aus gleichem Grund mußte die zunächst für zwei Monate angesetzte Bearbeitungszeit verlängert werden.

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?

Die Auftragnehmer haben auf der Grundlage von numerischen Simulationen unter Verwendung eines modularen mathematischen Simulationsalgorithmus für zwei Umweltszenarien (Wind, Strömung) und drei Schiffstypen als Extremwertbetrachtung die Kräfte ermittelt, die notwendig wären, um den Havaristen ggf. auf Position zu halten.

Schwerpunkt bei der Auswertung des Gutachtens ist die Prüfung, ob und inwieweit die vom Auftragnehmer angesetzten Wahrscheinlichkeitswerte für die angenommenen Unfallsituationen zutreffend und sachgerecht sind. Die Auswertung im BMV ist noch nicht abgeschlossen. Zu schiffstechnischen Fragen wird noch eine Stellungnahme der dazu eingeschalteten Klassifikationsgesellschaft abgewartet.

Abweichungen zum ERNO-Gutachten bestehen insbesondere in der wissenschaftlichen Nachweisführung (mathematische Simulation).

6. Wann wird die Bundesregierung den Wortlaut dieses Gutachtens den Mitgliedern des Verkehrsausschuß zugänglich machen?

Der Bericht (Umfang ca. 160 Seiten, davon ca. 120 graphische und tabellarische Darstellungen) wird dem Verkehrsausschuß zugänglich gemacht, sobald das BMV ihn ausgewertet hat.

7. Wann wird die Bundesregierung dieses Gutachten ausgewertet haben?

Die Auswertung des Berichtes liegt voraussichtlich im April 1997 vor.

8. Wird die Bundesregierung dieses Gutachten gemeinsam mit den Regierungen der Küstenländer auswerten?

Das BMV steht hinsichtlich der Vorsorgemaßnahmen für die Not-schleppkapazität in der Deutschen Bucht mit den Küstenländern in Kontakt. Sobald die Auswertung des HSVA-Berichtes abgeschlossen ist, werden die daraus zu ziehenden Schlußfolgerungen mit den Küstenländern abgestimmt.

9. Wird die Bundesregierung den Wortlaut dieses Gutachten der Öffentlichkeit zugänglich machen?

Zielsetzung für den angeforderten Bericht war insbesondere die Erarbeitung neuer Entscheidungshilfen für das BMV zur Vorhaltung von Notschleppkapazität in der Deutschen Bucht. Der Bericht selbst enthält umfangreiche mathematische, meteorologische und schiffbautechnische Formeln und Formulierungen. Das BMV wird eine Kurzfassung zur Veröffentlichung bereithalten.

10. Sind im Gutachten Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit des Seegebietes Deutsche Bucht vorgeschlagen worden?

Der Bericht enthält auftragsgemäß Ausführungen zu den sich bei Annahme bestimmter Eingangsgrößen ergebenden Vorsorgemaßnahmen und eine Einschätzung, inwieweit die vorhandenen Vorsorgemaßnahmen diesen angenommenen Größen entsprechen.

Die Bearbeiter haben es dem Auftraggeber überlassen, die Entscheidung über die jeweils anzusetzende Wahrscheinlichkeit des Eintritts der angenommenen Umwelt- und Wetterfaktoren zu treffen.

Diese Auswertung ist, wie bereits zu den Fragen 5 und 7 ausgeführt, noch nicht abgeschlossen.

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?

Die Bundesregierung wird auch weiterhin – wie bisher bereits gehandhabt – die notwendige Vorsorge treffen, um die Sicherheit vor der deutschen Küste zu gewährleisten. Dabei wird insbesondere die Wirksamkeit möglicher Maßnahmen unter Berücksichtigung des vertretbaren Aufwandes im Mittelpunkt des Entscheidungsprozesses stehen.

12. Wird die Bundesregierung diese Maßnahmen vor der Durchführung mit den Regierungen der Küstenländer beraten?

Siehe Antwort zu Frage 8.

13. Wird die Bundesregierung diese Maßnahmen nur in Absprache mit den Regierungen der Küstenländer ergreifen, und in welchem Rahmen wird dies erfolgen?

Siehe Antwort zu Frage 8.

14. Inwieweit erfüllt das vom Bund jetzt in Auftrag gegebene Mehrzweckschiff „SUBS“ die Anforderungen an ein zur Bergung havariert Großschiffe in schlechtem Wetter geeignetes Schleppschiff, wie sie in der Dasa-Erno-Studie ermittelt wurden bzw. wie sie in dem neuen Gutachten ermittelt werden?

Das in Auftrag gegebene Schadstoffunfallbekämpfungsschiff (SUBS) „Neuwerk“ ist mit seinem Antriebskonzept und seinem Tiefgang für ausreichende Schlepp- und Manövriereigenschaften gerade im küstennahen Bereich und in den Revierzufahrten ausgelegt. Die im Gutachten der HSVA ermittelten Haltekräfte für einen Havaristen liegen auch unter extremen Umweltbedingungen (Wind, Strömung) im Rahmen der bisherigen Abschätzungen, die dem technisch-nautischen Konzept der „Neuwerk“ zugrunde liegen.

15. Welche Konsequenzen hat die Bundesregierung aus der im Mai 1994 im Seegebiet Deutsche Bucht unter Beteiligung der „Mellum“ durchgeführten Schleppübung gezogen?

Die Übung der „Mellum“ im Mai 1994 diente in erster Linie dem Training der Besatzung und der Mitarbeiter der beteiligten Stellen. Sie hat selbst unter der Bedingung, daß der Havarist zu keinerlei Mitwirkung an der Hilfeleistung fähig ist, die grund-sätzliche Richtigkeit des technischen Konzeptes der „Mellum“ bestätigt, aber auch technische Verbesserungsmöglichkeiten (insbesondere am Schleppgeschirr) aufgezeigt. Dies ist in den Neubau des SUBS „Neuwerk“ eingeflossen.

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?

Die Schleppübung im August 1996 hat die bisherigen Erkenntnisse bestätigt.

Es hat sich wiederum gezeigt, daß die von den Haltevorrichtungen (Pollern u. a.) des Havaristen aufnehmbaren Kräfte die Zugkraft des Schleppers begrenzen. Dennoch waren sowohl die „Mellum“ als auch die „Oceanic“ auch mit jeweils etwa halber Zugkraft in der Lage, den Havaristen unter den herrschenden Seegangs- und Wetterbedingungen in kurzer Zeit (etwa 15 min.) zu drehen und aus dem Stand auf eine Geschwindigkeit von 3–4 kn zu bringen.

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?

Die Besatzungen beider Schlepper haben die Manöver zur Herstellung der Schleppverbindung und zum Abschleppen des Havaristen schnell und sicher ausgeführt und damit gute Seemannschaft bewiesen. Ebenso waren die Maschinenanlagen und die Schleppeinrichtungen beider Schiffe den auftretenden Belastungen gewachsen. Aufgrund ihres Tiefganges und ihrer Manövriereigenschaften ist die „Mellum“ auch für den Einsatz in engen Revieren geeignet, in denen ein Unfall eher gefährlich

werden kann als in weiträumigen Seegebieten. Dank ihrer Spezialausrüstung und der besonderen Ausbildung der Besatzung ist sie ferner in der Lage, neben der Brandbekämpfung auch Bergungs- und Rettungsarbeiten in kontaminiertter Atmosphäre durchzuführen.

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?

Die „Mellum“ ist im November 1996 beim Auslaufen in der Außenelbe durch Grundseen im Bereich der vorderen Aufbauten beschädigt worden. Derartige außergewöhnliche Wetter- und Seegangsbedingungen gehören zu den seltenen, aber nicht auszuschließenden Gefahren der Seefahrt; hierdurch auftretende Beschädigungen lassen sich auch für hochseetüchtige Fahrzeuge nicht vermeiden.

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?

Die Mehrzweckschiffe „Mellum“ und „Scharhörn“ sind seit 1987 wechselseitig im 24-Stunden-Dienst in der Deutschen Bucht eingesetzt. Die Effizienz dieser ständigen Patrouillenfahrten zeigt sich u. a. darin, daß bei Schadstoffunfällen eines der beiden Schiffe im langjährigen Mittel in 75 % aller Fälle als erstes zur Stelle war. Dieser Rhythmus wird lediglich durch die unvermeidlichen Werftaufenthalte („Mellum“ 1994: 0; 1995: 110; 1996: 37 Tage; „Scharhörn“ 1994: 126; 1995: 0; 1996: 26 Tage) sowie Einsätze in der westlichen Ostsee (Eisbrechereinsatz: „Mellum“ 1994 und 1995: 0; 1996: 54 Tage und Teilnahme an Übungen: „Scharhörn“ 1994: 7; 1995: 4; 1996: 7 Tage) unterbrochen.

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