

Kleine Anfrage

**der Abgeordneten Gila Altmann (Aurich), Steffi Lemke, Ursula Schönberger
und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

Sicherheit in der Deutschen Bucht II

Die Vielzahl der parlamentarischen Vorgänge im Zusammenhang mit der Sicherheit im Seegebiet Deutsche Bucht lassen erkennen, daß die Bundesregierung bisher kein überzeugendes Konzept zur Verhinderung einer Tankerhavarie im Seegebiet Deutsche Bucht erstellt und erst recht nicht umgesetzt hat.

Während die Bundesregierung für die Bereitstellung von Kapazitäten für die Beseitigung eines Ölunfalles und zur Überwachung des Seegebietes umfangreiche finanzielle Mittel ausgibt, wurde die aktive Vorsorge bis zum Frühjahr 1996 eindeutig vernachlässigt.

Im Frühjahr 1996 – unter dem Eindruck der SEA EMPRESS-Katastrophe vor der walisischen Küste – handelte die Bundesregierung erstmals nach dem Prinzip der größtmöglichen Gefahrenabwehr. Sie kündigte in der Aktuellen Stunde des Bundestages am 6. März 1996 an, nach dem Erhalt des offiziellen Untersuchungsberichtes der britischen Regierung zur „SEA EMPRESS“-Katastrophe ein Fachgutachten zu erstellen, das die Erkenntnisse des britischen Untersuchungsberichtes insbesondere hinsichtlich ihrer Übertragbarkeit auf das Seegebiet Deutsche Bucht begutachten sowie Leistungsdaten für zukünftig zu treffende Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheitsvorsorge vorschlagen soll. Auf der Grundlage dieses Fachgutachtens wollte die Bundesregierung dann die Leistungsdaten für eine erneute Auftrags-Ausschreibung zur Gestellung eines (Hoch-)Seeschleppers festlegen.

Gleichzeitig charterte die Bundesregierung den letzten unter deutscher Flagge fahrenden Hochseeschlepper „Oceanic“, der mit seiner Schleppleistung von über 185 t Pfahlzug und seiner erfahrenen Besatzung die erfolgreiche Bergung und Hilfeleistung von Großtankern auch bei ungünstigsten Wetterbedingungen sicherstellen kann.

Von diesem Prinzip der größtmöglichen Gefahrenabwehr und seinen Ankündigungen vom Frühjahr 1996 weicht die Bundesregierung inzwischen eindeutig ab.

- Das in Auftrag gegebene Fachgutachten „Schlepperkapazität – technische Anforderungen an Notschlepper in der Deutschen Bucht“ läßt weder durch die Themenwahl noch anhand der Bearbeitung durch die von der Bundesregierung gewählten Auftragnehmer – sie haben nach Aussage der Bundesregierung „auf der Grundlage von numerischen Simulationen unter Verwendung eines modularen mathematischen Simulationsalgorithmus für zwei Umweltszenarien ... und drei Schiffstypen als Extremwertbetrachtung die Kräfte ermittelt, die notwendig wären, um den Havaristen ggf. auf Position zu halten – einen Bezug zum Untersuchungsbericht der britischen Regierung oder zu den tatsächlich vorhandenen seemännischen Anforderungen an (Hoch-)Seeschlepperkapazität erkennen.
- Die Bundesregierung hat nach den Aussagen einzelner Küstenländer bisher die Regierungen und Fachministerien dieser Bundesländer nicht in die Beratung des Gutachtens einbezogen, obwohl die Einbeziehung von diesen Bundesländern bereits seit Januar 1997 gefordert wird. Die von der Bundesregierung noch im März letztmalig angekündigte Abstimmung der „daraus zu ziehenden Schlußfolgerungen mit den Küstenländern“ ist ebenfalls nicht erfolgt.
- Entgegen ihren bisherigen Ankündigungen und gegen die eindeutigen Forderungen der Regierungen und Fachministerien der Küstenländer hat die Bundesregierung die Charterung des Hochseeschleppers „Oceanic“ am 20. März 1996, nur zehn Tage nach der Beantwortung einer Kleinen Anfrage unserer Fraktion (Drucksache 13/7154), zunächst letztmalig bis zum 15. April 1997 verlängert. Erst auf Drängen unserer Fraktion wurde die Charterung bis zum 30. April 1997 verlängert. Zur Möglichkeit einer optionalen Vertragsverlängerung zu den vertraglich vereinbarten Bedingungen wurde gegenüber der den Hochseeschlepper betreibenden Reederei keine eindeutige Erklärung abgegeben. Angesichts der Situation auf dem internationalen Markt für Schlepper ist zu befürchten, daß ab 1. Mai kein leistungsfähiger Hochseeschlepper für diese Sicherungsaufgabe zur Verfügung steht.

Mit diesem Verhalten setzt die Bundesregierung ohne erkennbare sachliche Gründe die Sicherheit der Nordseeküste vor einer Ölkatastrophe leichtfertig aufs Spiel. Diese Region ist ohnehin durch den Arbeitsplatzabbau im Schiffbau, in der Fischerei und anderen Bereichen in einer schwierigen Situation. Ein erheblicher Teil der Arbeitnehmer an der deutschen Nordseeküste ist in der „weißen Industrie“ Fremdenverkehr beschäftigt. Ein Öl-GAU hätte daher – zusätzlich zu den irreparablen Schäden für das Wattenmeer, für die riesigen Brut- und Rastgebiete der Vögel sowie für Fauna und Flora der Nordsee – eine katastrophale Auswirkung auf die wirtschaftliche Situation der Menschen an unserer Küste.

Wir fragen die Bundesregierung:

I. Gutachten und bisherige Studien

1. Seit wann liegt der Bundesregierung der offizielle Untersuchungsbericht der britischen Regierung zur „SEA EMPRESS“-Katastrophe vor?
2. Zu welchem Ergebnis kommt der offizielle Untersuchungsbericht der britischen Regierung zur „SEA EMPRESS“-Katastrophe?
3. Wann wird die Bundesregierung den offiziellen Untersuchungsbericht der britischen Regierung zur „SEA EMPRESS“-Katastrophe dem Verkehrsausschuß zugänglich machen?
4. Wann wird, nachdem – anders als in der Antwort der Bundesregierung (Drucksache 13/7154) auf Frage 7 der Kleinen Anfrage der Abgeordneten Gila Altmann (Aurich) und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN angekündigt – im April 1997 nicht mehr mit einer Auswertung gerechnet werden kann, die Auswertung des Gutachtens „Schlepperkapazität – technische Anforderungen an Notschlepper in der Deutschen Bucht“ voraussichtlich abgeschlossen sein?
5. Wie bewertet die Bundesregierung die Tatsache, daß das Bundesministerium für Verkehr (BMV) trotz des Gutachten-Themas den Auftrag an zwei Forschungseinrichtungen, die Hamburger Schiffsbauversuchsanstalt (HSVA) und die Schiffsbauversuchsanstalt Potsdam (SVA), vergeben hat, die eine höchst theoretische, mathematische Betrachtung von Extremwerten durchgeführt haben, anstatt eine praxisgerechte Beurteilung der in einem Notfall tatsächlich notwendigen Schleppkapazitäten, ihrer Leistungsfähigkeit, der Schlepper-Bauart und der notwendigen Erfahrung der Besatzung bei der Durchführung solcher Einsätze vorzulegen?
6. Bei welchen weiteren Forschungseinrichtungen hat das BMV im Zusammenhang mit dem Gutachten Angebote eingeholt, mit welchen Begründungen wurde ggf. die Erstellung eines Angebotes abgelehnt, und mit welchen Begründungen wurde von Seiten des Bundes die Auftragsvergabe an Anbieter abgelehnt?
7. Wie beurteilt die Bundesregierung die Tatsache, daß das Gutachten zwar „umfangreiche mathematische, meteorologische und schiffbautechnische Formeln und Formulierungen“ (Drucksache 13/7154), jedoch keinen Hinweis auf seemännische Gründe zur Bereitstellung von Notschleppkapazitäten enthält?
8. Wie bewertet die Bundesregierung die Auftragsvergabe an die HSVA im Zusammenhang mit der Tatsache, daß die HSVA in den letzten zehn Jahren keine nennenswerte Forschungsarbeit im Zusammenhang mit Schleppkapazitäten, technischen Anforderungen an Notschlepper oder verwandten Themen betrieben hat?

9. Wie bewertet die Bundesregierung die Unabhängigkeit der gutachterlichen Tätigkeit der HSVA vor dem Hintergrund, daß die HSVA an der Entwicklung des vom BMV in Auftrag gegebenen Mehrzweckschiffes „Neuwerk“ maßgeblich beteiligt war?
10. Welchen Zusammenhang sieht die Bundesregierung zwischen den – von der HSVA maßgeblich mitarbeiteten – Leistungsdaten des Mehrzweckschiffes „Neuwerk“ und den Ergebnissen des HSVA-Gutachtens für das BMV?
11. Wird die Bundesregierung im Anschluß an die Auswertung aufgrund der gravierenden ökologischen, ökonomischen und politischen Folgen einer Fehlentscheidung eine öffentliche Anhörung durchführen, zu der auch international anerkannte Fachleute auf dem Gebiet der Schiffssicherheit, der Seemannschaft und den Besonderheiten der (Hochsee-)Bergung und Seeverschleppung geladen werden?
12. Aus welchem Grund hat die Bundesregierung ein Gutachten in Auftrag gegeben, das nur die technischen Anforderungen an Notschlepper in der Deutschen Bucht betrachtet, obwohl eine ganze Reihe von anderen Kriterien wie die Manövrier-eigenschaften eines Schiffes während des Schleppens, die Qualität und Erfahrung der Besatzung mit der Durchführung einer (Hochsee-)Bergung, die Bauart und die Abmessungen des Schiffes und die Ausrüstung des Schiffes mit der Vielzahl verschiedener Schleppgeschirrarten ganz entscheidende Faktoren sind, die u. a. in der britischen Regierungsstudie „Safer Ships, Cleaner Seas“ (auch als „Donaldson-Studie“ bekannt) vom Mai 1994 immer wieder betont und durch eine Vielzahl von Aussagen der Bundesregierung ebenfalls bestätigt werden?
13. Wie beurteilt die Bundesregierung die Aussagen der für die britische Regierung erstellten, umfangreichen und in der Fachwelt als fundiert bezeichneten „Donaldson-Studie“ und welche Folgen zieht sie daraus?
14. Wie beurteilt die Bundesregierung die Tatsache, daß die britische Regierung in der Zwischenzeit sämtliche Anregungen der „Donaldson-Studie“ befolgt und mehrere Schlepper zum Schutz ihrer Küste während des Winterhalbjahres gechartert hat, und inzwischen eine ganzjährige Charter angestrebt wird, nachdem sich erneut Havarien unter den – statistisch gesehen – günstigeren meteorologischen Bedingungen des Sommerhalbjahres ereignet haben?
15. Wie beurteilt die Bundesregierung die in Kapitel 20 der „Donaldson-Studie“ getroffene Aussage, daß nur ein leistungsstarker, hervorragend ausgestatteter und mit einer in Bergungsfragen erfahrenen Besatzung bemannter Schlepper erfolgreich Hilfe leisten kann?
16. Wie beurteilt die Bundesregierung die Tatsache, daß die holländische Regierung – trotz der in den holländischen Häfen bereits vorhandenen und jederzeit abrufbaren starken Hafen-

und Seeassistentenschleppern – zusätzlich den Hochseeschlepper „Waker“ für Sicherungsaufgaben ganzjährig gechartert und in Den Helder stationiert hat, und welche Folgerungen zieht sie daraus für ihr eigenes Sicherheitskonzept?

II. Beteiligung der Küstenländer

17. In welcher Weise hat die Bundesregierung auf das Schreiben des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Technologie und Verkehr vom 11. April 1997 reagiert, in dem festgestellt wird, daß „die Küstenländer trotz ausdrücklicher Bitte Niedersachsens und Hamburgs bisher nicht an dem Verfahren beteiligt“ wurden, und in welcher Weise wird die Bundesregierung den Forderungen der Verkehrsminister der Küstenländer nachkommen, sie an dem Verfahren zur Festlegung der Maßnahmen zur Bereitstellung ausreichender Schleppkapazität zu beteiligen?

Aus welchem Grund hat die Bundesregierung trotz des Schreibens des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Technologie und Verkehr vom 24. Januar 1997 die Küstenländer nicht an dem Verfahren zur Festlegung der Maßnahmen zur Bereitstellung ausreichender Schleppkapazität beteiligt?

18. In welcher Weise will die Bundesregierung der Bitte der norddeutschen Umweltminister aus ihrem Beschluß vom 17. April 1997 bei der 34. Umweltministerkonferenz Norddeutschland, „jederzeit ausreichende Schleppkapazität vorzuhalten, die geeignet ist, alle in der Deutschen Bucht verkehrenden Schiffe auch bei Sturm zu halten“ nachkommen, wenn diese mit ihrem Hinweis, daß „die Mehrzweckschiffe des Bundes „Mellum“, „Scharhörn“ und auch die im Bau befindliche „Neuwerk“ aufgrund ihrer Mehrzweckkonstruktion (u. a. Antriebskraft, Manövriereigenschaften, Tiefgang, Aufhängungspunkt des Schleppgeshirres) nicht mit einem Hochseeschlepper . . . vergleichbar sind und nicht genügend Kraft aufbringen, um einen Großtanker sicher bei Sturm zu halten“, deutlich gemacht haben, daß sie die Schleppleistungen der bundeseigenen Mehrzweckschiffe nicht für ausreichend halten?

III. Nachfragen zur Kleinen Anfrage „Sicherheit in der Deutschen Bucht“

19. Wie begründet die Bundesregierung ihre Aussage, „daß die von den Haltevorrichtungen . . . des Havaristen aufnehmbaren Kräfte die Zugkraft des Schleppers begrenzen“ (vgl. Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Gila Altmann [Aurich] und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Drucksache 13/6934), wenn bei zahlreichen erfolgreichen Bergungen bei Havaristen jeglicher Bauart und jeglichen Alters Zugkräfte eingesetzt werden mußten, die den bei der Schleppübung 1996 von der Schiffsleitung des zu schleppenden Tankers „Teseo“ vorgegebenen Maximalwert von 60 t Pfahlzug um ein Mehrfaches übertreffen?

20. Wie lauten die „bisherigen Erkenntnisse“ der Bundesregierung, die durch die Schleppübung vom August 1996 bestätigt wurden (vgl. Antwort der Bundesregierung auf Frage 16 der Kleinen Anfrage der Abgeordneten Gila Altmann [Aurich] und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Drucksache 13/6934), welchen Inhalt haben sie und durch wen wurden sie – auf welcher Grundlage – gewonnen ?
21. Wie erklärt die Bundesregierung die Tatsache, daß das Mehrzweckschiff „Mellum“ als einziges Schiff durch Grundseen im November 1996 an Vorschiff und Aufbau so stark beschädigt wurde, daß ein mehrmonatiger Werftaufenthalt notwendig war, obwohl sich zum Schadenszeitpunkt in diesem Seegebiet eine ganze Reihe weiterer Schiffe aufhielten, die durch diese Wetterbedingungen gar nicht oder nur in erheblich geringerem Umfang beschädigt wurden?
22. Wann und in welchem Zusammenhang hat es in den letzten zehn Jahren Schadstoffunfälle auf See im Geltungsbereich des Grundgesetzes gegeben?
23. Bei welchen dieser Schadstoffunfälle war welches der beiden Mehrzweckschiffe des Bundes als erstes am Unfallort?

IV. Grundsätzliche Problematik

24. Wie beurteilt die Bundesregierung das Risiko einer Tankerhavarie im Seegebiet Deutsche Bucht vor dem Hintergrund, daß seit einiger Zeit eine Überalterung der Welt-Tankertonnage mit einem Durchschnittsalter von etwa 20 Jahren festgestellt werden kann?
25. Wie beurteilt die Bundesregierung das Risiko einer Tankerhavarie im Seegebiet Deutsche Bucht vor dem Hintergrund der Tatsache, daß es sich bei der am 15. Januar 1996 vor der walisischen Küste gestrandeten, drei Jahre alten „SEA EMPRESS“ um ein vergleichsweise junges Schiff handelte?
26. Wie beurteilt die Bundesregierung das Risiko einer Tankerhavarie im Seegebiet Deutsche Bucht vor dem Hintergrund der 1994 von den Sonderstellen „Ölunfälle See/Küste“ des Bundes und der Küstenländer gemeinsam mit dem Umweltbundesamt in ihrem Bericht „Fortschreibung des Systemkonzeptes über Maßnahmen zur Bekämpfung von Öl und anderen Schadstoffen auf dem Wasser im Bereich der Bundesrepublik Deutschland“ festgestellten Tatsache, „daß die Unfallhäufigkeit in Küstennähe ungefähr um den Faktor 7 höher ist als auf hoher See“?
27. Liegen der Bundesregierung Erkenntnisse darüber vor, daß die 1994 von den Sonderstellen „Ölunfälle See/Küste“ des Bundes und der Küstenländer gemeinsam mit dem Umweltbundesamt in ihrem Bericht „Fortschreibung des Systemkonzeptes über Maßnahmen zur Bekämpfung von Öl und anderen Schadstoffen auf dem Wasser im Bereich der Bundesrepublik Deutschland“ festgestellte Tatsache, daß Ölunfälle

mit einer Größenordnung von einigen tausend Tonnen „die Grenze des unter günstigen Umständen noch Bekämpfbaren“ erreicht ist und Ölunfälle mit einer Größenordnung von über 30 000 t „auch unter sehr günstigen Umständen nicht mehr erfolgreich zu bekämpfen“ sind, inzwischen nicht mehr zutrifft?

28. Wie beurteilt die Bundesregierung die Möglichkeit eines Sturmes im Seegebiet Deutsche Bucht während des Sommerhalbjahres unter Berücksichtigung der Tatsache, daß während des Sommerhalbjahres 1996 in diesem Seegebiet an mindestens 32 Tagen Starkwind und an 27 Tagen sogar Sturm mit Windstärken von sieben Beaufort und mehr herrschte?
29. Wie beurteilt die Bundesregierung die Effektivität der von ihr getroffenen Maßnahmen zur Begrenzung eines Schadens durch nach einer Tankerhavarie auslaufendes Öl vor dem Hintergrund, daß aufgrund eines Erprobungsprogrammes nach Angaben der Bundesregierung für den freien Seeraum die Grenze effektiver mechanischer Ölaufnahme bei etwa 1,20 m Wellenhöhe ermittelt wurde, und bereits im Sommerhalbjahr 1996 in der südlichen Nordsee an mindestens 32 Tagen Wellenhöhen über 2 m, an mindestens elf Tagen sogar über 3 m gemessen wurden?
30. Wie beurteilt die Bundesregierung die Höhe der Kosten durch die Bereitstellung eines Hochseeschleppers vor dem Hintergrund der volkswirtschaftlichen Schäden, die an der Nordseeküste durch eine Tankerhavarie verursacht werden können, insbesondere in Hinblick auf
- die Ökologie der Nordsee und des Wattenmeeres,
 - den möglichen Verlust mehrere zehntausend Arbeitsplätze in der Tourismusbranche an der Nordseeküste,
 - die Schadensverteilung zwischen Küstenländern und Bund,
 - Regreßforderungen der Nordsee-Anrainerstaaten gegenüber der Bundesrepublik Deutschland,
 - möglicherweise nicht erfüllbarer Regreßforderungen des Bundes gegenüber Reeder und/oder Eigner des havarierten Schiffes?

V. Übungen zur Gefahrenvorsorge

31. Wie oft, wann, unter welchen Bedingungen und mit welchen Beteiligten wurden von Fahrzeugen oder Dienststellen des Bundes Einweisungen oder Übungen durchgeführt, die im Zusammenhang mit dem Unfallszenario einer Großtankerhavarie und den sich daraus ergebenden Maßnahmen und ihre tatsächliche Umsetzung – wie z. B. die Herstellung einer Schleppverbindung zwischen einem bundeseigenen Mehrzweckschiff und einem havarierten Großtanker – zu sehen sind?
32. Wie beurteilt die Bundesregierung die Häufigkeit dieser Übungen vor dem Hintergrund, daß die Sonderstelle des Bundes Ölunfälle See/Küste bereits 1994 in einem Bericht grund-

sätzlich feststellte, „daß erst die antrainierte Routine bei Herstellung einer von vielen denkbaren Schleppverbindung zusammen mit ausreichender Schlepperfahrungen unter Normalbedingungen die Voraussetzung für das Gelingen eines Ernstfalleinsatzes unter erschwerten Bedingungen schafft“?

33. Wie beurteilt die Bundesregierung die Häufigkeit dieser Übungen im Zusammenhang mit der Fürsorgepflicht des Bundes für die Besatzungsmitglieder seiner Mehrzweckschiffe, die sich bei einem Ernstfalleinsatz unter erschwerten Bedingungen zur Herstellung einer Schleppverbindung einer hohen Gefahr für Leib und Leben aussetzen?

VI. Zukünftige Maßnahmen

34. Welches Schiff wird bis zur Vergabe eines Auftrags zur Gestellung eines (Hoch-)Seeschleppers durch den Bund die für die Sicherheit der Deutschen Bucht dringend erforderliche Schleppleistung zur Verfügung stellen?
35. Ist die Bundesregierung nach der letztmaligen Verlängerung des bestehenden Chartervertrages zur Gestellung des Hochseeschleppers „Oceanic“ und der schriftlichen Erklärung, daß „von der Option auf eine Vertragsverlängerung . . . kein weiterer Gebrauch mehr gemacht“ wird sowie der nochmaligen Verlängerung des Chartervertrages bis zum 30. April 1997 ohne Aussage zur Verlängerungsoption vom Betreiber des Hochseeschleppers „Oceanic“ gebeten worden, sich zu der Frage der Verlängerungsoption zu erklären?
36. In welcher Weise hat die Bundesregierung sichergestellt, daß – insbesondere vor dem Hintergrund der in den letzten Wochen stark angestiegenen Nachfrage auf dem Schleppmarkt und den daraus resultierenden hohen Charraten – die vom Betreiber des Hochseeschleppers „Oceanic“ angebotene Option zur Charterverlängerung über den 30. April 1997 hinaus besteht?
37. Wie hoch waren nach Erkenntnissen der Bundesregierung die Mehrkosten, die dem Bund durch die kurzzeitige Charterung eines Hochseeschleppers „Monat um Monat“ gegenüber einer Charterung des Schiffes über einen Zeitraum von einem Jahr entstanden sind?

Bonn, den 21.04.97

Gila Altmann (Aurich)

Steffi Lemke

Ursula Schönberger

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