

Antwort der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Gila Altmann (Aurich), Steffi Lemke,
Ursula Schönberger und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
— Drucksache 13/7551 —

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 Pflanzug 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 Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr vom 23. Mai 1997 übermittelt.

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

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-)Seeschleppkapazität 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.

Vorbemerkung

Die Bundesregierung hat wiederholt über die Vorsorge und die Bekämpfung von Ölunfällen vor den deutschen Küsten berichtet. Sie hat dabei festgestellt, daß mit den vorhandenen Schiffen, Flugzeugen, Geräten und Einrichtungen eine Ölbekämpfungsflotte zur Verfügung steht, die auch nach internationalem Maßstab dem modernsten Stand der Technik entspricht. Die dazu getroffenen Maßnahmen wurden ausführlich dargelegt (siehe Drucksache 12/8359 vom 4. August 1994).

I. Gutachten und bisherige Studien

1. Seit wann liegt der Bundesregierung der offizielle Untersuchungsbericht der britischen Regierung zur „SEA EMPRESS“-Katastrophe vor?

Ein Unfalluntersuchungsbericht der britischen Regierung liegt der Bundesregierung bislang nicht vor.

2. Zu welchem Ergebnis kommt der offizielle Untersuchungsbericht der britischen Regierung zur „SEA EMPRESS“-Katastrophe?

Siehe Antwort zu Frage 1.

3. Wann wird die Bundesregierung den offiziellen Untersuchungsbericht der britischen Regierung zur „SEA EMPRESS“-Katastrophe dem Verkehrsausschuß zugänglich machen?

Siehe Antwort zu Frage 1.

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?

Die Auswertung des Gutachtens wurde, wie in Drucksache 13/7154 angekündigt, im April 1997 abgeschlossen. Die Zusendung des Gutachtens an den Verkehrsausschuß des Deutschen Bundestages erfolgte im Anschluß daran.

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?

Schwerpunktaufgabe des Gutachters war, in der zur Verfügung stehenden kurzen Zeit mit geeigneten Simulationsmethoden die für extreme Einflußfaktoren (Wetter, Seegang, Strömung, Gezeitenverhältnisse u. a.) einzusetzende Pfahlzugleistung zu ermitteln, die erforderlich ist, um einen ca. 250 000 t-Tanker beladen oder teilbeladen sicher vor einer Strandung bewahren zu können.

Diese Untersuchung war auch deswegen vorrangig durchzuführen, weil im Zusammenhang mit der Bergung der „Sea Empress“ unterschiedliche Aussagen zu den dort erforderlichen Schleppkräften getroffen wurden.

Die Praxiseignung eines Schleppers wird durch das Klassifikationszeugnis nachgewiesen. Zur Sicherung der notwendigen Erfahrung der Besatzung für die Durchführung von Notschleppeinsätzen wäre eine gutachterliche Untersuchung auch kein geeignetes Mittel. Diese Erfahrungen können nur durch praktische Tätigkeit und Übungen erworben und gefestigt werden (siehe auch Antwort zu Frage 20).

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?

Das Bundesministerium für Verkehr (BMV) hat in einer Preis-/Leistungsanfrage bei vier potentiellen Anbietern angefragt. Von zwei Anbietern wurde ein Angebot vorgelegt. Im Interesse einer konzentrierten Bearbeitung und möglichst tiefgehenden Untersuchung in relativ kurzer Bearbeitungszeit wurden beide Angebote miteinander verknüpft und der Auftrag an beide Anbieter erteilt. Nach vorliegenden Erkenntnissen wurde von den anderen angefragten potentiellen Anbietern kein Angebot abgegeben, da für den in Frage kommenden Bearbeitungszeitraum dort keine Bearbeitungskapazitäten zur Verfügung standen.

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?

Die Tatsache, daß die Bundesrepublik Deutschland bereits seit 1984 das Mehrzweckschiff „Mellum“ mit einem Pfahlzug von 110 t als erster Nordsee-Anrainer ständig in der Deutschen Bucht vorhält, belegt, daß die Entscheidung darüber, ob Notschleppkapazität vorzuhalten ist, durch die Bundesregierung bereits seit langem getroffen wurde.

Die Aufgabe des Gutachters war es, dem Bund neue Entscheidungshilfen für die erforderliche Qualität durch wissenschaftliche Untersuchung an die Hand zu geben. Das Gutachten enthält im übrigen neben den genannten Formeln und Formulierungen selbstverständlich auch weitergehende Hinweise zu den Anforderungen an Notschleppkapazitäten.

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?

Die Anbieter haben mit ihrem Angebot positive Referenzlisten über ihre bisherige Forschungsarbeit vorgelegt.

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?

Es wird auf die Antwort zu Frage 10 verwiesen.

10. Welchen Zusammenhang sieht die Bundesregierung zwischen den – von der HSVA maßgeblich miterarbeiteten – Leistungsdaten des Mehrzweckschiffes „Neuwerk“ und den Ergebnissen des HSVA-Gutachtens für das BMV?

Die HSVA war beauftragt, den von der Verwaltung erstellten Liniene Entwurf des Neubaus „Neuwerk“ hinsichtlich der Eisbrechereigenschaften zu optimieren. An der Festlegung von Leistungsdaten der „Neuwerk“ hat sie nicht mitgearbeitet; ein Zusammenhang zum HSVA-Gutachten über Schlepperkapazität ist daher nicht gegeben.

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?

Die Bundesregierung geht davon aus, daß mit den im Ergebnis des Gutachtens getroffenen Maßnahmen – ganzjährige Vorhaltung von Notschleppkapazität mit einer Gesamtschleppleistung von 165 t – ausreichende Vorsorge auch unter Beachtung ökologischer und ökonomischer Auswirkungen eines schweren Schiffsunfalles getroffen wurde. Im Hinblick auf die Vorsorgemaßnahmen der anderen Nordsee-Anrainerstaaten, z. B. Niederlande (Schlepper „Waker“ mit 130 t Pfahlzug) entsprechen die Maßnahmen auch internationalem Standard.

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 Manövriereigenschaften 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?

Dem Gutachten lag der Auftrag zugrunde, die Anforderungen an einen Notschlepper in der Deutschen Bucht zu beschreiben, über die ausreichende Erkenntnisse noch nicht in jeder Hinsicht (z. B. Pfahlzug) vorlagen.

Angaben zu anderen Kriterien wie Manövriereigenschaften, Qualifikationen der Besatzung, Schiffssparameter und Schleppgeschirr sind bereits hinlänglich durch die Seemannische Praxis und durch regelmäßige Übungen bekannt und in einer Reihe von Fachstudien (z. B. „Donaldson-Studie“) erörtert worden, so daß eine neuerliche Untersuchung diesbezüglich nicht erforderlich war.

Das Vorsorgekonzept der Bundesregierung, das sich an der Verhinderung einer Strandung havariierter Schiffe vor der deutschen Küste ausrichtet, berücksichtigt diese Kriterien und hat damit auch der britischen Regierungsstudie von 1994 (Donaldson-Studie) bereits frühzeitig Rechnung getragen.

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?

Die für die britische Regierung erstellte „Donaldson-Studie“ wird, soweit ihre Ergebnisse auf die Deutsche Bucht übertragbar sind, positiv bewertet. Sie bestätigt, insbesondere hinsichtlich der vorzuhaltenden Notschleppkapazität in der Deutschen Bucht, das Vorsorgekonzept der Bundesregierung. Die Aussage der „Donaldson-Studie“, daß nur leistungsstarke hervorragend ausgestattete Schlepper erfolgreich Hilfe leisten können, entspricht dem Vorsorgekonzept der Bundesregierung. Bau, Ausrüstung und Leistung der Mehrzweckschiffe sowie Erfahrungs- und Ausbildungsstand der Besatzung haben sich bewährt.

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?

Der Bundesregierung ist nicht bekannt, daß „die britische Regierung in der Zwischenzeit sämtliche Anregungen der ‚Donaldson-Studie‘ befolgt“. Die Tatsache, daß die britische Regierung mehrere Schlepper zum Schutz ihrer Küste während des Winterhalbjahres gechartert hat und inzwischen eine ganzjährige Charter angestrebt wird, ist ein folgerichtiger, dem deutschen Vorsorgekonzept (bereits seit 1984 praktizierte ganzjährige und zwischenzeitlich erweiterte Vorhaltung von Notschleppkapazität) entsprechender Ansatz. Im übrigen ist beim Vergleich zum Seegebiet der inneren Deutschen Bucht die ungleich längere britische Küste mit ihren navigatorisch schwierigen Bedingungen und dem hohen Verkehrsaufkommen zu berücksichtigen.

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?

Die „Donaldson-Studie“ legt keine konkreten Parameter eines „leistungsstarken, hervorragend ausgestatteten Schleppers“ fest. Die Bundesregierung sieht sich nach Auswertung des HSVA-Gutachtens in der Auffassung bestätigt, daß die mit Bereitstellung des SUBS „Neuwerk“ gemeinsam mit dem MZS „Mellum“ zur Verfügung stehende Notschleppkapazität den Erfordernissen entspricht. Zu Fragen der erfahrenen Besatzung von Schleppern wird darauf hingewiesen, daß diese Erfahrung nur durch ständige praktische Einsätze bzw. soweit diese mangels Anlaß nicht erfolgen, durch Übungen erworben und gefestigt werden können. Dazu wurden mit den regelmäßigen Notschleppübungen die erforderlichen Schritte eingeleitet.

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?

Siehe Antwort zu Frage 11.

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?

Die zuständigen Ministerien der Küstenländer wurden auf Abteilungsleitersebene über den Sachstand und die sich abzeichnende Verfahrensweise unterrichtet.

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“, „Scharhorn“ und auch die im Bau befindliche „Neuwerk“ aufgrund ihrer Mehrzweckkonstruktion (u. a. Antriebskraft, Manöviereigenschaften, Tiefgang, Aufhängungspunkt des Schleppgeschirres) 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?

Die Vorhaltung ausreichender Notschleppkapazität, die geeignet ist, alle in der Deutschen Bucht in Not geratenen Schiffe auch bei Sturm zu halten, ist Bestandteil des Vorsorgekonzeptes der Bundesregierung. Zu diesem Zweck wurde auch die wissenschaftliche Ermittlung der dafür erforderlichen Kräfte durch ein Fachgutachten in Auftrag gegeben. Die für Belange der Schiffssicherheit zuständige Klassifikationsgesellschaft „Germanischer Lloyd“ hat den bundeseigenen Mehrzweckschiffen die Eignung für Notschleppaufgaben bestätigt. Aus dem Beschluß der 34. Umweltministerkonferenz Norddeutschlands geht nicht hervor, auf welche Untersuchungen und Erkenntnisse die Hinweise zur Nichteignung der Bundesschiffe gestützt werden.

Die Bundesregierung geht davon aus, daß sie in ihrem Zuständigkeitsbereich ausreichende Vorsorge für den Schutz der deutschen Küsten getroffen hat. Soweit die Küstenländer in ihrem

eigenen Zuständigkeitsbereich weitergehende Maßnahmen realisieren möchten, steht das Bundesverkehrsministerium für die Erörterung möglicher Mitwirkungshandlungen jederzeit zur Verfügung.

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 Pfaßzug um ein Mehrfaches übertreffen?

Die Annahme, daß bei Bergungen von Havaristen Schleppkräfte erforderlich werden können, die einen Pfaßzug von 60 t um ein Mehrfaches überschreiten, ist zutreffend. Dieses steht in Übereinstimmung mit der in der Frage genannten Aussage der Bundesregierung, da in solchen Fällen mehrere Schlepper eingesetzt werden, so daß sich auch die Zugkräfte auf eine entsprechende Anzahl von Haltevorrichtungen verteilen.

Zur Schleppübung „Teseo“ wird noch darauf hingewiesen, daß es sich hierbei um eine geplante Übung gehandelt hat, bei der die Rahmenbedingungen so gewählt wurden, daß ein Risiko für den Tanker und die beteiligten weiteren Fahrzeuge und Mitarbeiter ausgeschlossen werden konnte. Im Notfall werden natürlich die Festigkeitswerte von Schleppgeschirr und Haltevorrichtungen in vollem Umfang ausgenutzt. Im Ergebnis internationaler Abstimmungen wurde die Festigkeit von Schleppgeschirr und Haltevorrichtungen in einem Übereinkommen auf 1000 kN (Kilo-Newton) für Tanker von 20 000 bis 50 000 tdw (tons dead weight) und auf 2 000 kN für Tanker über 50 000 tdw genormt. Wegen der nicht vorhersehbaren Spitzenbelastungen unter dynamischen Bedingungen beim Einsatz von Schleppern mit höherer Leistung sind jedoch Brüche des Schleppgeschirrs oder der Einrichtungen an Bord des Havaristen nicht auszuschließen.

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?

Schleppübungen gehören zu den festen Bestandteilen der Jahresübungsplanungen. Die bisher durchgeführten Übungen haben bestätigt, daß der Ausbildungsstand der Besatzung, die Schleppleistung und die Manövrierfähigkeit des Mehrzweckschiffes „Mellum“ sowie die Kommunikation zwischen den an der Übung beteiligten Wasser- und Luftfahrzeugen den Anforderungen voll gewachsen sind. Im Rahmen dieser Übungen werden insbe-

sondere das Zusammenwirken mit dem Havaristen und anderen beteiligten Schleppern, das Herstellen der Schleppverbindung und der eigentliche Schleppvorgang trainiert. Die Auswertung der Übungen erfolgt durch nautische Sachverständige der beteiligten Stellen, insbesondere der Schlepperreedereien, der Tankerreedereien und der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung.

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?

Außergewöhnliche Wetter- und Seegangsbedingungen gehören zu den permanenten Gefahren der Seefahrt. Die Seetüchtigkeit der „Mellum“ ist durch das genannte Ereignis nicht in Frage gestellt. Ein Vergleich mit anderen Schiffen ist wegen des räumlich und zeitlich begrenzten Auftretens von Grundseen nicht möglich. Im übrigen war die „Mellum“ wegen dieser Beschädigung nicht mehrere Monate, sondern vom 11. bis 30. November 1996 auf der Werft.

22. Wann und in welchem Zusammenhang hat es in den letzten zehn Jahren Schadstoffunfälle auf See im Geltungsbereich des Grundgesetzes gegeben?

Von 1985 bis 1995 wurden im Küstenmeer und in der Ausschließlichen Wirtschaftszone der Bundesrepublik Deutschland insgesamt 122 eingetretene oder drohende Gewässerverschmutzungen, die nach Art und Umfang als Unfälle einzustufen waren, gemeldet.

Davon waren 36 auf Grundberührungen und 29 auf Fehler bei Lade- und Löschvorgängen in den Häfen zurückzuführen. 57 Gewässerverschmutzungen erfolgten durch Unbekannt.

23. Bei welchen dieser Schadstoffunfälle war welches der beiden Mehrzweckschiffe des Bundes als erstes am Unfallort?

Im Einsatzbereich der Mehrzweckschiffe des Bundes waren in 50 vom Wasser aus bekämpfbaren Fällen „Mellum“ oder „Scharhorn“ als erste am Ereignisort.

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?

Die Bundesregierung sieht in dem zunehmenden Durchschnittsalter der Welt-Tankertonnage keinen direkten Zusammenhang zur Wahrscheinlichkeit einer Tankerhavarie im Seegebiet der Deutschen Bucht. Ausschlaggebend für das Risiko ist der Erhaltungszustand und das Management der Schiffe. Die Bundesregierung geht davon aus, daß die seit Juli 1995 laufenden verschärften Inspektionsprogramme der Klassifikationsgesellschaften einerseits und gezielte Hafenstadtkontrollen in Europa andererseits sog. Sub-Standardschiffe aus dem Verkehr treiben und somit das Risiko einer Tankerhavarie vor der deutschen Küste vermindern. Hierbei hat auch ihr Konzept der Prävention von Unfällen (Bericht der Bundesregierung über Maßnahmen zur Verbesserung der Schiffssicherheit und der Gefahrguttransporte auf See [Drucksache 13/1279 vom 9. Mai 1995]) einen besonders hohen Stellenwert.

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?

Auf die Antworten zu den Fragen 1 und 24 wird verwiesen.

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“?

Um das Risiko einer Tankerhavarie im Seegebiet der Deutschen Bucht – wo die größere Verkehrsdichte zu erhöhten Unfallgefahren führen kann – zu vermindern, wurde im Verlauf der Jahre ein bewährtes Verkehrssicherheitssystem aufgebaut, das aus Verkehrstrennungsgebieten, dem küstenfernen Tiefwasserweg für Öl-, Gas- und Chemikaliientanker, der Lotsenberatung und der Radarüberwachung des Schiffsverkehrs durch Revierzentralen besteht. Die niedrige Unfallrate im Seegebiet der inneren Deutschen Bucht bestätigt die Wirksamkeit dieser Maßnahmen.

Die Erfordernisse des küstennahen Bereiches sind auch bei der Vorsorgekomponente „Notschleppen“ berücksichtigt worden, hier insbesondere bezüglich des Tiefganges und der Manöviereigenschaften der „Mellum“ und des neuen Schadstoffunfallbekämpfungsschiffes „Neuwerk“. Die beiden Schiffe sind damit in der Lage, auch in engen Revieren zu operieren.

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 Be-

richt „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?

Der Bundesregierung liegen keine neuen Erkenntnisse vor. Im übrigen wird auf Punkt 3 des in der Vorbemerkung erwähnten Berichtes verwiesen.

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?

Die Bundesregierung hat die Möglichkeit des Auftretens von schwerem Wetter in ihre Überlegungen einbezogen und daher entschieden, die für erforderlich gehaltene Notschleppkapazität von 165 t Gesamtpfahzugleistung nicht nur im Winterhalbjahr, sondern ganzjährig bereitzustellen. Nach den Angaben des Deutschen Wetterdienstes herrschte im Sommerhalbjahr (April bis September) 1996 an 40 Tagen Starkwind (6 und 7 Bft.) und an 4 Tagen Sturm (8 Bft. und mehr). Somit ist im Sommerhalbjahr 1996 die Starkwindhäufigkeit um etwa 13 Tage hinter dem langjährigen Mittel von 53 Tagen zurückgeblieben. Die Sturmhäufigkeit hat im gleichen Zeitraum das langjährige Mittel von 3,3 Tagen um 0,7 Tage überschritten. Der Sommer 1996 lag somit in der klimatischen Bandbreite des Seegebiets Deutsche Bucht.

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?

Wegen der ökologischen Sensitivität des Wattenmeeres und der Boddenlandschaft an der Ostsee haben Bund und Länder der mechanischen Beseitigung von Ölverschmutzungen den Vorrang gegeben und auf chemische Bekämpfungsmittel weitgehend verzichtet. Hinsichtlich der Wirksamkeit der vorhandenen, für verschiedene Einsatzgebiete (hohe See, Küstengewässer) ausgelegten mechanischen Ölaufnahmesysteme wird auf Punkt 3 des in der Vorbemerkung erwähnten Berichtes verwiesen.

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?

Es ist klar, daß absolute Sicherheit auch durch überdimensionierte Vorhaltung von Notschleppkapazität nicht erreichbar wäre. Es geht vielmehr darum, unvermeidbare Risiken mit vertretbarem Aufwand angemessen zu verringern.

Die Bundesregierung hat für die Beschaffung von Flugzeugen, Schiffen und Geräten für die Schadstoffunfall-Bekämpfung im See- und Küstenbereich gemeinsam mit den Küstenländern Haushaltsmittel in Höhe von rd. 400 Mio. DM aufgebracht. Die Ausgaben für die Instandhaltung, die laufenden Betriebskosten und für den Übungs- und Schulungsaufwand liegen derzeit bei etwa 12 Mio. DM jährlich. In diesem Rahmen wurde auch in die Bereitstellung eines Hochseeschleppers finanziert. Es ist zu berücksichtigen, daß unter den gegebenen Bedingungen ein noch höherer Vorsorgaufwand keine dementsprechende Reduzierung des Schadensrisikos verspricht.

Bei Vorsorgemaßnahmen werden auch die ökologischen und ökonomischen Schäden berücksichtigt, die durch eine Tankerhavarie für die Nordseeküste entstehen können. Dieses gilt auch für die Bereitstellung eines Hochseeschleppers.

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?

Regelmäßige Übungen und Fortbildungsmaßnahmen sind unabdingbare Voraussetzungen für den erfolgreichen Einsatz. Diese Übungen und Schulungen werden gemeinsam mit den Küstenländern und den an Übungen beteiligten Stellen geplant, durchgeführt und ausgewertet. Der Jahresübungsplan 1997 enthält insgesamt 60 Übungen (Kostenaufwand rd. 2 Mio. DM) und 15 Schulungen (Kostenaufwand rd. 30 000 DM), darunter eine Tankerschleppübung und Lehrgänge zur Schiffssicherung, zur Öl- und Chemikalienbekämpfung und zur Einweisung in technische Geräte. Abgesehen von den 1994 und 1996 durchgeführten Schleppübungen mit Großtankern, übt die „Mellum“ die Herstellung von Schleppverbindungen regelmäßig auch mit dem bundeseigenen Großbagger „Nordsee“.

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

Die zitierte Feststellung ist zutreffend. Deshalb wird auf das Training der Besatzungen besonderer Wert gelegt (s. auch Antwort zu Frage 31).

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?

Die Häufigkeit und Intensität der genannten Übungen und Schulungen ist auch Ausdruck der Fürsorgepflicht des Bundes gegenüber seinen Bediensteten. Im übrigen bestehen die mit dem Herstellen einer Schleppverbindung unter erschwerten Bedingungen verbundenen Gefahren generell für alle mit derartigen Operationen befaßten Schiffe.

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?

Bis zur möglichen Auftragserteilung im Ergebnis eines europaweiten Vergabeverfahrens (voraussichtlich Ende Juli 1997) wurde der Chartervertrag für den Hochseeschlepper „Oceanic“ verlängert.

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?

Die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung und das Bundesverkehrsministerium haben den Betreiber des Hochseeschleppers „Oceanic“ ständig über den Sachstand im Zusammenhang mit der weiteren Vorhaltung von Notschleppkapazitäten in der Deutschen Bucht unterrichtet (siehe auch Antwort zu Frage 36).

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?

Der Chartervertrag mit der Firma Bugsier über den Einsatz des Hochseeschleppers „Oceanic“ ist um drei Monate verlängert worden.

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?

Die jeweils vorgenommene Verlängerung des Chartervertrages für unterschiedlich lange Zeiträume erfolgte unter vergaberechtlichen Aspekten stets im Einvernehmen und im gegenseitigen Interesse zwischen Wasser- und Schifffahrtsverwaltung und der Bugsier Reederei Hamburg. Die Charrate ist dabei gegenüber einem langfristigen Angebot nicht erhöht worden, so daß dem Bund keine Mehrkosten entstanden sind.

