

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Sabine Stüber, Cornelia Möhring, Herbert Behrens, Eva Bulling-Schröter, Ralph Lenkert, Dorothee Menzner, Johanna Voß und der Fraktion DIE LINKE.

Altmunition und Schifffahrtssicherheit auf den Bundeswasserstraßen von Nord- und Ostsee

Am Meeresboden von Nord- und Ostsee lagern nach offiziellen Schätzungen 1,6 Millionen Tonnen Altmunition und Kampfmittel unterschiedlichster Art. In den Seekarten sind die bekannten Gebiete als Unrein-Gebiete verzeichnet. Diese Munitionsaltlasten stammen zu einem bedeutenden Teil aus dem Zweiten Weltkrieg. Doch auch nach Kriegsende wurden zur Entwaffnung Deutschlands große Mengen Munition, auch Giftgasmunition und chemische Kampfstoffe, in benannte Unrein-Gebiete versenkt, manchmal jedoch schon auf der Fahrt dahin in Nord- und Ostsee verklappt. Zudem versenkten auch die Alliierten einen Teil ihrer eigenen Bestände. Diese Praxis war bis in die 70er-Jahre üblich. Zusätzlich wird von einer flächenhaften Verteilung von Altmunition durch die Fischerei mit Schleppnetzen ausgegangen.

Der Bericht „Munitionsbelastung der deutschen Meeresgewässer – Bestandsaufnahme und Empfehlungen“ der Arbeitsgemeinschaft Bund/Länder-Messprogramm für die Meeresumwelt von Nord- und Ostsee (ARGE BLMP) bestätigt, dass die Informationslage zu der tatsächlichen Munitionsmenge, deren Korrosionszustand und Lage, insbesondere für den Ostseeraum, lückenhaft ist und es keine offiziell überprüfte Aufstellung von Unfallereignissen mit Munitionsaltlasten in deutschen Küstengewässern und der Ausschließlichen Wirtschaftszone (AWZ) gibt.

Bei den letzten Messungen (2012) der Marine mit modernster Ortungstechnik im Untersuchungsgebiet Kolberger Heide in der Kieler Bucht zeigte sich, dass die Munitionsbelastung über die in den Seekarten verzeichneten Unrein-Gebiete hinausreicht. Die Messfahrten der Marine erfolgten dabei als Amtshilfe für die Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nord. Das geht aus der Antwort der Bundesregierung auf die Schriftliche Frage 79 der Abgeordneten Sabine Stüber vom 12. Oktober 2012 (Bundestagsdrucksache 17/10968) als Nachfrage zu der Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Fraktion Die LINKE. „Munition in Nord- und Ostsee“ (Bundestagsdrucksache 17/10795) hervor.

Die Nutzung von Nord- und Ostsee hat besonders im letzten Jahrzehnt immens zugenommen. Tourismus, Schiffsverkehr, Offshore-Investitionen – sie alle sind Wachstumsbranchen. In den deutschen Meeresgewässern bedeutet das für die Bundeswasserstraßen ein steigendes Schiffsverkehrsaufkommen sowohl für den Gütertransport als auch für den Tourismus. Rund 40 000 Handelsschiffe transportieren etwa 90 Prozent des weltweiten Warenverkehrs. Auch etwa 90 Prozent des EU-Außenhandels und über 40 Prozent des EU-Binnenhandels erfolgen auf dem Seeweg. Weltweit betrachtet liegt bei etwa einem Drittel der

Schiffsbewegungen der Ziel- oder Abfahrtshafen in der EU. Allein in der Ostsee gibt es laut der Helsinki-Kommission (HELCOM) über 400 000 Schiffsbewegungen pro Jahr. Die Nord- und Ostsee gehören zu den am häufigsten und dichtesten befahrenen Meeren der Welt.

Im Antrag „Europäisches Notfall- und Havariemanagement wirksam und verbindlich weiterentwickeln“ der Fraktion DIE LINKE. (Bundestagsdrucksache 17/11324) wird gefordert, ein verbindliches und wirksames Schiffssicherheitskonzept inklusive Nothafenkonzept im EU-Recht und im internationalen Recht zu verankern sowie die Europäische Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs (EMSA) zu einer gemeinsamen Küstenwache mit koordinierender Funktion weiterzuentwickeln.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Über welchen Kenntnisstand verfügt die Bundesregierung hinsichtlich möglicher Ablagerungen von Altmunition und Großkampfmitteln am und im Meeresboden speziell im Bereich der Bundeswasserstraßen von Nord- und Ostsee (bitte mit Quellenangabe)?
2. Wie schätzt die Bundesregierung die Notwendigkeit einer entsprechenden Altlastenkartierung auf den Bundeswasserstraßen aus Gründen der Seeschiffahrtssicherheit ein (bitte mit Begründung)?
3. Wie bewertet die Bundesregierung eine mögliche Gefährdung der Sicherheit für die Seeschiffahrt durch militärische Munitionsaltlasten auf und im Meeresboden der Bundeswasserstraßen von Nord- und Ostsee?
4. Welche Strategie verfolgt die Bundesregierung zur Gewährleistung der Sicherheit der Seeschiffahrt auf den Bundeswasserstraßen in Nord- und Ostsee hinsichtlich militärischer Altlasten, und gibt es dafür ein spezielles Sicherheitskonzept?

Wenn ja, wie sieht dieses aus (bitte ausführlich erläutern)?

Wenn nein, warum nicht, und bis wann wird ein solches Sicherheitskonzept erstellt?

5. Welche Altmunitionsfunde gab es im Bereich der Bundeswasserstraßen von Nord- und Ostsee in den letzten zehn Jahren (bitte nach Jahren, Munitionstyp, Umständen des Fundes und Fundort sowie nach Art der Behandlung – Bergung, Sprengung, Dokumentation – auflisten und erläutern)?
6. Sieht die Bundesregierung einen Bedarf für regelmäßige Überprüfungen der Bundeswasserstraßen auf mögliche Gefahren durch Altmunition am Meeresboden der Bundeswasserstraßen von Nord und Ostsee vor dem Hintergrund der Verteilung durch Schleppnetze der Fischer?
7. Wie sind die politischen und behördlichen Zuständigkeiten bei hochsensiblen Munitionsfunden in und in der Nähe von Bundeswasserstraßen von Nord- und Ostsee geregelt?
8. Wo können Schiffe bei einer Havarie im Bereich der küstennahen Bundeswasserstraßen in Nord- und Ostsee außerhalb der ausgewiesenen Reeden notankern, und welche Gebiete sind davon neben den bekannten Unrein-Gebieten ausgeschlossen?
9. Welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung aus der zunehmenden Anzahl der Funde von Altmunition durch die verstärkten Bauaktivitäten für Offshore-Investitionen am Meeresboden in Nord- und Ostsee, wie zum Beispiel den Fund der englischen Grundmine am 19. November 2012, die aufgrund ihres hochsensiblen Zustandes sofort gesprengt werden musste, für die Schiffahrtssicherheit auf den Bundeswasserstraßen von Nord- und Ostsee?

10. Nach welchen Vergabekriterien und durch wen erfolgt die Vergabe von Aufträgen zur militärischen Altlastenräumung auf See, und wie prüft der Auftraggeber die fachliche Kompetenz und soziale Eignung potenzieller auftragnehmender Betriebe (Qualifikation des Personals, Vergütung nach Tarif, Absicherung und Weiterbildung des Personals)?
11. Ist ein Mindestabstand oder Sicherheitskorridor zwischen ausgewiesenen Unrein-Gebieten und Bundeswasserstraßen der Nord- und Ostsee festgelegt?
Wenn nein, warum nicht?
Wenn ja, wie breit ist dieser, wer legt dies fest, und welche Sicherheitsvorkehrungen wurden wann getroffen?
12. Wie bewertet die Bundesregierung die Notwendigkeit besonderer Sicherheitsvorkehrungen für die Bundeswasserstraßen in Nord- und Ostsee insbesondere für Gefahrguttransporte, und welche Defizite sieht sie?
13. Wie wirkt sich die durch die Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nord am 12. Oktober 2012 in einer Pressemitteilung bekannt gegebene Erweiterung des Unrein-Gebiets Kolberger Heide auf die Befahrbarkeit der angrenzenden Bundeswasserstraße aus?
14. Gibt es innerhalb der Bundeswasserstraßen von Nord- und Ostsee Verdachtsgebiete in Bezug auf mögliche militärische Altlasten, und gelten für deren Durchfahren deshalb bis zur Abklärung und eventuellen Beräumung besondere Sicherheitsauflagen, wie Geschwindigkeitsbegrenzungen, erweiterte Sicherheitsabstände zu vorausfahrenden Schiffen oder Verminderungen der Durchfahrten bei Nebel, schlechter Sicht oder Eisgang?
Wenn nein, warum nicht?
Wenn ja, welche Gebiete sind das (bitte mit den jeweiligen Auflagen auflisten)?
15. Wie bewertet die Bundesregierung Verletzungen von Ein- und Durchfahrverboten in Unrein-Gebieten auf der Nord- und Ostsee durch die Schifffahrt?
16. Welche solcher Verbotsverletzungen gab es in welchen Gebieten durch welche Schiffstypen (bitte Vorfälle seit 2008 bis heute angeben)?
17. Wer entscheidet nach welchen Kriterien, wie Neufunde militärischer Altlasten in den Bundeswasserstraßen in Nord- und Ostsee behandelt werden, und wie bewertet die Bundesregierung die Bergung von Altmunition und ihre Vernichtung an Land als Lösung?
18. Wie viele Gefahrguttransporte mit welcher Gefahrgutklasse (IMO-Klasse, IMO = International Maritime Organization) durchfahren noch mit Einhülentankern die Bundeswasserstraßen von Nord und Ostsee (bitte von 2008 bis heute, unterteilt nach IMO-Klasse, auflisten)?
19. Was unternimmt die Bundesregierung zur Abwehr von Gefahren für Mensch und Umwelt bei möglichen Schiffshavarien auf den Bundeswasserstraßen von Nord- und Ostsee im Zusammenhang mit militärischen Altlasten?
20. Was unternimmt die Bundesregierung, um die Lotsenpflicht für eine verbesserte Sicherheit auf den Bundeswasserstraßen in Nord- und Ostsee an potenziellen Gefahrenstellen unter dem Gesichtspunkt der lückenhaften Kenntnisse zu militärischen Altlasten einzuführen?

21. Hält die Bundesregierung eine Lotsenpflicht für spezielle Schiffstypen zur Verbesserung der Schifffahrtssicherheit in bestimmten Schiffspassagen oder Gefahrenstellen der Ostsee für erforderlich?

Wenn nein, warum nicht?

Wenn ja, für welche Schiffstypen und welche Schiffspassagen hält die Bundesregierung die Lotsenpflicht in der Ostsee für erforderlich, und wie will sie diese in der IMO durchsetzen?

22. Welche Möglichkeiten sieht die Bundesregierung zur Verbesserung des Küstenkommunikations- und Überwachungssystems für Gefahrguttransporte auf den Bundeswasserstraßen von Nord- und Ostsee, insbesondere bei der Durchfahrung von Verdachtsgebieten für militärische Altlasten, und welche Rolle spielen dabei die Gefahrenklassen des Transportguts?

Berlin, den 9. Januar 2013

Dr. Gregor Gysi und Fraktion