

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Sabine Stüber, Cornelia Möhring, Herbert Behrens, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.
– Drucksache 17/12044 –**

Altmunition und Schifffahrtssicherheit auf den Bundeswasserstraßen von Nord- und Ostsee

Vorbemerkung der Fragesteller

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.

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)?

Eine gemeinsame Arbeitsgruppe des Bundes und der Küstenländer hat in ihrem im Dezember 2011 veröffentlichten Bericht „Munitionsbelastung der deutschen Meeresgewässer – Bestandsaufnahme und Empfehlungen (Stand: 2011)“ das bei den beteiligten Institutionen verteilte Wissen zusammengeführt. Der Bericht ist auf den hierfür eingerichteten Internetseiten der Landesregierung Schleswig-Holstein unter www.munition-im-meer.de öffentlich verfügbar.

Der Bericht wird jährlich durch den Expertenkreis „Munition im Meer“ des Bund/Länder-Ausschusses Nord- und Ostsee (BLANO) fortgeschrieben.

2. Wie schätzt die Bundesregierung die Notwendigkeit einer entsprechenden Altlastenkartierung auf den Bundeswasserstraßen aus Gründen der Seeschiffahrtssicherheit ein (bitte mit Begründung)?

In ihrem Bericht „Munitionsbelastung der deutschen Meeresgewässer – Bestandsaufnahme und Empfehlungen (Stand: 2011)“ ist eine gemeinsame Arbeitsgruppe von Experten des Bundes und der Küstenländer zu dem Schluss gekommen, dass in den innerhalb des Fahrwassers unterhaltenen Fahrrinnen aufgrund der derzeit vorliegenden Erkenntnisse sowie der kontinuierlichen Unterhaltungsarbeiten Gefährdungen für die Schifffahrt und die Fischerei als sehr geringfügig anzusehen sind. Aufgrund der vorliegenden Erfahrungen wird auch auf den Reeden die Gefährdung als sehr gering bewertet. Die sich darin widerspiegelnde und von der Expertengruppe getroffene Einstufung von Munition im Meer als latente Gefahr wird durch die im Rahmen regulärer Instandhaltungsarbeiten und Seevermessungen auftretenden Einzelfunde belegt.

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?

Die Fragen 3 und 4 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Ein Zusammenhang zwischen konkreter Gefährdung des Schiffsverkehrs und Altlastenmunition ist nicht erkennbar. Allein durch Überfahren der Altlastenmunition werden Explosionen nicht ausgelöst. Inwieweit das Ankern zu Schadensfällen führen kann, kann in Ermangelung tatsächlicher eingetretener Vorfälle nicht bewertet werden. Es besteht lediglich eine theoretische Wahrscheinlichkeit, dass ein Ankerwurf eine Zündung auslöst. Überwiegend haben die Munitionsteile keinen funktionsfähigen Zünder, wie Bergungen gezeigt haben.

Soweit Grundschleppnetzfischerei ein Gefahrenpotenzial im Zusammenhang mit Altlastenmunition darstellen könnte, ist zu berücksichtigen, dass durch Ausweisung der bekannten Munitionsversenkungsgebiete und des Verbotes der Grundschleppnetzfischerei in unreinen Gebieten dieser potenziellen Gefährdung effektiv entgegengewirkt wird.

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)?

Die bekannten Informationen sind in dem in der Antwort zu Frage 1 aufgeführten Bericht zusammengefasst. Eine detaillierte Aufschlüsselung vergangener Munitionseinzelfunde für bestimmte Teilregionen wie Bundeswasserstrassen ist derzeit allerdings nicht enthalten. Die mit Betriebsaufnahme der Meldestelle beim Maritimen Sicherheitszentrum Cuxhaven am 1. Januar 2013 zur zentralisierten Erfassung von Ereignissen mit Munition im Meer neu geschaffenen Strukturen werden dies bei zukünftigen Funden ermöglichen.

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?

Grundsätzlich ist die Zuständigkeit der Länder für die aus Altmunition herrührende Gefahrenabwehr begründet.

7. Wie sind die politischen und behördlichen Zuständigkeiten bei hochsensiblen Munitionsfunden in und in der Nähe von Bundeswasserstraßen von Nord- und Ostsee geregelt?

Die Beseitigung von Munitionsfunden in Bundeswasserstraßen ist Teil der allgemeinen Gefahrenabwehr und liegt somit bei den Ländern.

Das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) ist für Seevermessung und Wracksuche – der Suche und Untersuchung von Unterwasserhindernissen – zuständig. Wenn dabei Munition entdeckt wird, meldet das BSH dies an die Wasser und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) und die zuständigen Landesbehörden. Entsprechend der Entscheidung der WSV trägt das BSH Munitionsgebiete in die amtlichen Seekarten ein.

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?

Notankerungen, so impliziert es der Begriff, können jederzeit und überall passieren.

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 Schifffahrtssicherheit auf den Bundeswasserstraßen von Nord- und Ostsee?

An der Gefährdungslage für die Schifffahrt ändert sich grundsätzlich nichts. Die Genehmigungsbehörden schreiben im Zusammenhang mit der Anlagensicherheit Baugrunduntersuchungen vor.

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)?

Da die Beseitigung von Munitionsfunden Gefahrenabwehr ist, obliegt die Beauftragung geeigneter Unternehmen den Ländern.

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?

Ein Unrein-Gebiet deckt Unregelmäßigkeiten am Meeresboden in diesem Gebiet vollständig ab. Ein Sicherheitskorridor ist daher nicht erforderlich.

12. Wie bewertet die Bundesregierung die Notwendigkeit besonderer Sicherheitsvorkehrungen für die Bundeswasserstraßen in Nord- und Ostsee insbesondere für Gefahrguttransporte, und welche Defizite sieht sie?

Gefahrguttransporte unterliegen keinen zusätzlichen Restriktionen.

13. Wie wirkt sich die durch die Wasser- und Schifffahrsdirektion Nord am 12. Oktober 2012 in einer Pressemitteilung bekannt gegebene Erweiterung des Unrein-Gebiets Kolberger Heide auf die Befahrbarkeit der angrenzenden Bundeswasserstraße aus?

In diesem Gebiet steht ausreichend Verkehrsfläche für die Schifffahrt zur Verfügung. Die am 12. Oktober 2012 gegebene Bekanntmachung hat somit keinen Einfluss auf die Befahrbarkeit.

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)?

Nein (siehe die Antworten zu den Fragen 6, 9 und 11).

15. Wie bewertet die Bundesregierung Verletzungen von Ein- und Durchfahrverboten in Unrein-Gebieten auf der Nord- und Ostsee durch die Schifffahrt?

Ein Unrein-Gebiet kann durchfahren werden (siehe die Antworten zu den Fragen 2, 3, 4, 6 und 11).

16. Welche solcher Verbotsverletzungen gab es in welchen Gebieten durch welche Schiffstypen (bitte Vorfälle seit 2008 bis heute angeben)?

Siehe Antwort zu Frage 15.

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?

Über den Umgang mit Neufunden wird durch den Kampfmittelräumdienst des jeweils zuständigen Landes entschieden. Eine Bergung von Altmunition und Vernichtung an Land wird von den Kampfmittelräumdiensten der Länder bevorzugt durchgeführt, wenn der Zustand der Munition dies zulässt. Soweit dadurch eine weitergehende Gefährdung von Menschen, Schifffahrt oder Sachen entsteht, kommt dies nicht in Betracht.

18. Wie viele Gefahrguttransporte mit welcher Gefahrgutklasse (IMO-Klasse, IMO = International Maritime Organization) durchführen noch mit Einhüllentankern die Bundeswasserstraßen von Nord und Ostsee (bitte von 2008 bis heute, unterteilt nach IMO-Klasse, auflisten)?

Der Bundesregierung liegen hierzu keine Angaben vor.

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?

Maßnahmen werden einzelfallabhängig unter Berücksichtigung der jeweils vorherrschenden Randbedingungen durchgeführt.

Für die Bewältigung von Havarien gelten die im Sicherheitskonzept Deutsche Küste der WSV festgelegten Maßnahmen und allgemeinen Grundsätze zur Gefahrenabwehr. Diese werden je nach konkretem Einsatzfall individuell durchge-

führt und angepasst. Im Falle einer komplexen Schadenslage übernimmt das Havariekommando die Abarbeitung auf der Grundlage besonderer Fachkonzepte.

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?

Sofern die Beratung von Seelotsen der Kenntnis von militärischen Altlasten im Sinne der Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs dient, findet dies bei der Abwägung des Umfangs der Lotspflicht angemessen Berücksichtigung.

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?

Im Zusammenhang mit Altmunition wird eine Lotspflicht für spezielle Schiffstypen oder Schiffspassagen derzeit nicht für notwendig erachtet.

Generell gilt, dass die im Fokus der Öffentlichkeit stehende Kadetrinne kein deutscher Hoheitsbereich, sondern zum Teil deutsche Ausschließliche Wirtschaftszone (AWZ), zum Teil dänische AWZ ist. Daher wäre eine Lotspflicht nur in internationaler Zusammenarbeit zu erreichen.

International propagiert Deutschland die Annahme von Überseelotsen für Schiffe mit Tiefgang ab 11 Meter und Schiffe mit radioaktiver Ladung durch internationale Zusammenarbeit der Lotsbehörden der Ostseeanrainerstaaten (BPAC). Sofern die Beratung von Seelotsen der Kenntnis von militärischen Altlasten im Sinne der Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs dient, findet dies bei der Abwägung des Umfangs der Lotspflicht angemessen Berücksichtigung.

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?

Es existiert ein maritimes Verkehrssicherungssystem, das im operativen Bereich unter anderem auch eine Meldepflicht und ständige Hörbereitschaft der Verkehrsteilnehmer auf den bekannt gemachten Revierfunkkanälen umfasst. Die bestehenden Regelungen stellen präventiv angemessene Rahmen dar.

