

Mitteilung des Senats vom 10. Oktober 2000**Vermeidung und Bekämpfung von Schiffsunfällen in der südlichen Nordsee, der Außen- und Unterweser sowie in den bremischen Häfen (Beschluss der Bürgerschaft [Landtag] vom 23. März 2000)**

Die Bürgerschaft (Landtag) hat auf Antrag der Fraktionen der SPD und der CDU am 23. März 2000 folgenden Beschluss gefasst:

„Die Bürgerschaft (Landtag) fordert den Senat auf, bis zum 30. September 2000 der Bürgerschaft (Landtag) zu berichten, welche Konsequenzen er aus den „Pallas“-Berichten des Untersuchungsausschusses im schleswig-holsteinischen Landtag und der von der Bundesregierung eingesetzten „Grobecker-Kommission“ sowie des Spruches des Seeamtes Kiel ziehen will.

Der Bericht soll Aussagen darüber enthalten, ob und ggf. welche neuen Sicherheitsmaßnahmen bei Schiffsunfällen, Öl- und Chemikalienunfällen und bei Schiffsbränden auf der Außen- und Unterweser sowie in den bremischen Häfen und in der Deutschen Bucht notwendig sind.“

Der Senat berichtet zu dem Beschluss der Bürgerschaft (Landtag) vom 23. März 2000 wie folgt:

Die am 10. Februar 1999 vom Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen aus Anlass des „Pallas“-Unglücks eingesetzte unabhängige Expertenkommission „Havarie-Pallas“ (Grobecker-Kommission) hatte folgenden Auftrag erhalten:

„Unter Auswertung der Havarie der „Pallas“ ist eine Bewertung des bisherigen Notfallkonzepts und dessen Weiterentwicklung für die Sicherung der deutschen Küsten an Nord- und Ostsee vor den Folgen von Schiffsunfällen zu erarbeiten, das sowohl Vorschläge für Optimierungen im Bund/Küstenländer-Bereich als auch im internationalen Bereich enthalten sein soll.“

Die Grobecker-Kommission hat ihren Bericht am 16. Februar 2000 vorgelegt. Aufgrund der festgestellten Probleme bei der Unfallverhütung, der Unfallbekämpfung und beim Unfallmanagement hat die Kommission unter Berücksichtigung des Spruchs des Seeamtes Kiel vom 21. August 1999 und des Berichts über die Schwachstellenanalysen aus Anlass der Havarie Pallas, der Ministerpräsidentin des Landes Schleswig-Holstein am 4. Mai 1999 erstattet wurde, dreißig Empfehlungen zur Optimierung in folgenden Bereichen vorgeschlagen:

- Organisatorisch-rechtliche Fortentwicklung des nationalen Notfallmanagements:
 - Bildung eines „Havariekommandos“ bei gleichzeitiger Straffung des Zusammenwirkens der auf See agierenden Bundesbehörden in einer „Seewache“, die durch dies geführt wird. Eine Grundsatzänderung wird nicht für erforderlich gehalten;
 - Einbeziehung vorhandener Brandschutzstrukturen;
 - verbesserte Kommunikation mit den Nachbarstaaten.
- Technische Fortentwicklung des nationalen Notfallmanagements:
 - angemessene Notschleppkapazitäten;

- verbesserte Ausrüstung der für die Notfallbekämpfung vorgehaltenen Schiffe, insbesondere deren Ausstattung mit Transpondertechnik zur Erstellung eines Lagebildes im „Havariekommando“.
- Fortentwicklung der Schiffssicherheit und der Haftung im nationalen und internationalen Bereich:
 - Ratifizierung vorliegender internationaler Übereinkommen durch die Bundesrepublik;
 - aktive Vertretung von Schiffssicherheits- und Meeresumweltschutzbelangen auf europäischer und internationaler Ebene (Routen für Gefahrgutschiffe, Sanktionen gegen Flaggenstaaten, Notschleppgeschirr auch für andere Schiffe als Tanker, Verbesserung des Notfalltrainings der Schiffsbesatzungen, Haftungsregelungen, auch für ausgetretenen Schiffstreibstoff).
- Fortentwicklung der wissenschaftlichen Grundlagen für das Notfallmanagement und den Meeresumweltschutz:
 - Unverzögliche Anpassung des Seeunfalluntersuchungsgesetzes an den internationalen Standard (nach dem Vorbild des Flugunfall-Untersuchungsgesetzes),
 - Auswertung von Unfallabläufen und Zuordnung bewährter Unfallbekämpfungsmaßnahmen,
 - Untersuchung der langfristigen Folgen von Schadstoffunfällen,
 - Forschungen zur Weiterentwicklung der Bekämpfungstechnik.

Die Empfehlungen sind teilweise von den jeweilig zuständigen Ressorts der Bundesregierung zu bearbeiten bzw. zu veranlassen, teilweise ressortübergreifend und teilweise durch Bund und Küstenländer in gemeinsamem Zusammenwirken zu bearbeiten. Wegen der Komplexität der Materie hat das Bundeskabinett am 15. März 2000 auf Vorlage des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Wohnungswesen beschlossen, das genannte Ministerium zu beauftragen, zur Bewertung und Umsetzung der Empfehlung der Grobecker-Kommission eine Projektorganisation unter Beteiligung der zuständigen Ressorts (dieses sind insbesondere Bundesministerium des Innern, Bundesministerium für Justiz, Bundesministerium für Finanzen, Bundesministerium für Landwirtschaft, Bundesministerium für Verteidigung und Bundesministerium für Umwelt) einzurichten und die Küstenländer zu beteiligen.

In einem ressortübergreifenden Projekt werden die einzelnen Empfehlungen der Grobecker-Kommission unter Berücksichtigung ihrer Plausibilität, Wirksamkeit und ihres Finanzbedarfs umfassend fachlich bewertet; Entscheidungsvorschläge (ggf. Varianten) bewerten sie hinsichtlich der Wirksamkeit, des Zeitbedarfs, der Kosten und darauf aufbauend werden Realisierungskonzepte (Maßnahmenplan, Haushaltsplan) erarbeitet. Die Realisierungsphase wird durch Teilprojektgruppen begleitet und kontrolliert.

Für inhaltlich zusammenhängende Sachverhalte werden Teilprojekte unter einer einheitlichen Gesamtprojektleitung gebildet.

Ziel dieser Projekte ist eine umfassende Optimierung der maritimen Notfallvorsorge und des maritimen Notfallmanagements in den von der Grobecker-Kommission als defizitär erkannten Bereichen zu erarbeiten und ein ausgewogenes, tragfähig begründetes Realisierungskonzept vorzulegen.

Für das Gesamtprojekt ist eine Laufzeit von ca. zwei Jahren vorgesehen, die nach Möglichkeit nicht überschritten werden soll. Die einzelnen Teilprojekte haben naturgemäß unterschiedlichen Zeitbedarf.

Als Grundlage für die Arbeit der Projektgruppen dient der Bericht des Untersuchungsausschusses des schleswig-holsteinischen Landtags, die Schwachstellenanalyse aus Anlass der Havarie Pallas-Bericht an die Ministerpräsidentin des Landes Schleswig-Holstein vom 4. Mai 1999, der Spruch des Seeamtes Kiel und der Bericht der unabhängigen Grobecker-Kommission vom 16. Februar 2000 sowie das Positionspapier der Innenminister und -senatoren der Küstenländer zur Verbesserung des Notfallmanagements im Bereich der Nord- und Ostsee vom 19. November 1999, sowie die gemeinsame deutsch-französische Initiative vom 3. Februar 2000 zur Verbesserung der Sicherheit auf See. Andere vorhandene Konzepte werden einbezogen, soweit dies von den Arbeitsgruppen für erforderlich gehalten wird.

Weitere Vorgabe für die Ausarbeitung von Realisierungskonzepten in den einzelnen Teilprojekten sind die Grundsätze:

- Schadensvermeidung hat Vorrang vor Schadensbegrenzung,
- die Rettung von Menschen hat Vorrang vor der Rettung von Ökosystemen,
- die Rettung von Ökosystemen hat Vorrang vor der Rettung von Sachwerten sowie
- der Grundsatz der Wirtschaftlichkeit (Aufwand — Effekte bzw. Kosten — Nutzen) ist zu beachten.

Weiterhin sind die vorhandenen Organisationsstrukturen wie der Koordinierungsverbund Küstenwache, die Organisation der Seenotrettung und die Bund-Länder-Zusammenarbeit bei der Bekämpfung von Meeresverschmutzungen zu berücksichtigen.

Insgesamt sind acht Teilprojekte definiert:

1. angemessene Notschleppkapazität,
2. Sicherheit des Schiffsbetriebs,
3. Notfall-Kooperationsverhandlungen mit den Nachbarstaaten,
4. Novellierung des Seeunfall-Untersuchungsgesetzes, Flaggenstaataufgaben,
5. Seewache und Havariekommando,
6. Haftung und Versicherung,
7. Umwelt,
8. Technik/Meldewesen/Ausbildung.

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Wohnungswesen hat die Organisation für die Projektgruppe „Maritime Notfallvorsorge“ vorgegeben. Diese besteht aus einer Lenkungsgruppe, einem Gesamtprojektleiter und Arbeitsgruppen für die Teilprojekte. Alle Funktionen sind inzwischen personell besetzt. Die Arbeit wurde aufgenommen. Inhaltliche Ergebnisse liegen noch nicht vor.

Aufgrund der Vielzahl der mit der Materie befassten Bundes- und Länderministerien, Bundes- und Landesbehörden, Verbänden, Organisationen und Institutionen wird von allen Beteiligten ein hohes Maß an Engagement gefordert, um in der vorgesehenen Zeit zu realisierbaren Lösungen zu gelangen.