



## **Bericht**

der Landesregierung

### **Sicherheit des Schiffsverkehrs in der westlichen Ostsee**

Drucksachen 15/718 und 15/909

**Federführend ist der Minister für Wirtschaft, Technologie und Verkehr**

## Inhaltsverzeichnis

Vorbemerkung .....	3
Entwicklung des Schiffsverkehrs in der westlichen Ostsee .....	4
1.1 Zum Seeverkehr in Nord- und Ostsee allgemein.....	4
1.2 Schiffsbewegungen im Fehmarnbelt .....	6
1.3 Schiffsbewegungen in der Kadetrinne .....	6
1.4 Prognose für die Entwicklung der Schiffsbewegungen in der Ostsee.....	7
1.5 Entwicklung der Verkehre in der östlichen Ostsee mit Russland und den baltischen Staaten .....	8
2. Risiken von Schiffsunfällen.....	8
2.1 Allgemeines .....	8
2.2 Unfallrisiko in der Ostsee allgemein.....	11
2.3 Unfallrisiko in der Kadetrinne.....	13
2.4 Unfallrisiko im Fehmarnbelt.....	15
2.5 Auswirkungen von Schiffsunfällen.....	16
3. Maßnahmen zur Senkung der Unfallrisiken.....	17
3.1 Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit in der Kadetrinne.....	17
3.1.1 Betonung .....	17
3.1.2 Lotsannahmepflicht für die Kadetrinne bzw. die westliche Ostsee.....	17
3.1.3 Durchgezogener Tiefwasserweg .....	19
3.1.4 Ausbaggern der Kadetrinne.....	19
3.1.5 Sonstige bisher durchgeführte Maßnahmen .....	19
3.1.6 Bedeutung der AIS-Technik .....	20
3.1.7 Bewertung .....	22
3.2 Maßnahmen auf Landesebene .....	23
3.3 Aktivitäten auf Bundesebene.....	26
3.3.1 Projektorganisation „Maritime Notfallvorsorge“.....	26
3.3.2 Umgesetzte Maßnahmen aus der Projektorganisation.....	27
3.3.3 Kurzfristig umgesetzte Maßnahmen außerhalb der Projektorganisation.....	29
3.4 Aktuelle EU-Maßnahmen.....	29
3.5 Beschleunigte Einführung der Doppelhülle bei Tankern.....	30
4. Zuständigkeiten.....	32
4.1 Wasserschutzpolizei .....	32
4.2 Land und Kommunen.....	35
4.3 Bund und Küstenländer.....	35
4.4 Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes .....	37
5. Zusätzliche Sicherheitsmaßnahmen/Weiteres Verfahren.....	39
5.1 Konsequenzen aus der Havarie der „PALLAS“ .....	39
5.2 Maritimes Unfallmanagement/Havariekommando .....	40
5.3 Durchsetzung zusätzlicher Sicherheitsmaßnahmen.....	42

## Vorbemerkung

Mit Beschluss vom 22. Februar 2001 (Antrag der Fraktion der FDP, Drs. 15/718) hat der Schleswig-Holsteinische Landtag die Landesregierung aufgefordert, über den Stand der Sicherheitsmaßnahmen gegen Schiffsunfälle in der westlichen Ostsee und die Maßnahmen gegen die Folgen solcher Unfälle zu berichten. Mit einem ergänzenden Antrag der Fraktionen von SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN (Drs. 15/909; beschlossen in der Landtags-Sitzung vom 11. Mai 2001) wurde die Landesregierung aufgefordert, sich beim Bund u. a. für ein Havariekommando, eine Küstenwache und weitere Sicherheitsmaßnahmen wie z. B. dem Einsatz von Doppelhüllentankern einzusetzen.

Der vorliegende Bericht der Landesregierung, der mit Beteiligung des Innenministeriums, des Ministeriums für Umwelt, Natur und Forsten und der Wasser- und Schifffahrtsgesellschaft Nord erarbeitet wurde, enthält zum einen eine Bestandsaufnahme einschließlich Prognosen der verkehrlichen Situation in der westlichen Ostsee. Zum anderen beschreibt er ausführlich die Maßnahmen und Aktivitäten, die ressortübergreifend und in Zusammenarbeit zwischen Küstenländern und Bund zur Verbesserung der Schiffssicherheit geleistet worden sind.

Die Landesregierung setzt sich seit Jahren nachdrücklich für eine Verbesserung der Schiffssicherheit ein. So ist der jetzt vom Landtag geforderte Beschluss der Ministerpräsidentenkonferenz zur schnellstmöglichen Einrichtung eines Havariekommandos bereits am 5. April 2001 auf Initiative Schleswig-Holsteins gefasst worden. Und noch während der Arbeiten an diesem Bericht gab es schließlich den Durchbruch in den Bemühungen um das Havariekommando: Der Bund und die Küstenländer einigten sich am 21. Mai auf eine einheitliche Einsatzleitung für schwerwiegende Seeunfälle.

Weitere Schritte müssen folgen. Dabei geht es nicht nur um technische Verbesserungen wie AIS oder Lotsenpflicht. Bei der Überwachung des Seeverkehrs sind Kompetenzen zusammenzuführen, damit Schiffsunfälle vermieden bzw. schnell auf einen Unfall reagiert werden kann.

Zur Erreichung dieser Ziele kommt es auf alle politischen Kräfte an - im Bund, bei der EU, den Ostsee-Anrainern und bei den Partnern in der Schifffahrt. Für die Unterstützung des Schleswig-Holsteinischen Landtages bedankt sich die Landesregierung ausdrücklich.

## Entwicklung des Schiffsverkehrs in der westlichen Ostsee

### 1.1 Zum Seeverkehr in Nord- und Ostsee allgemein

Der Seeverkehr in dem geographisch nicht klar eingegrenzten Raum „westliche Ostsee“ vollzieht sich teils in deutschen Gewässern wie z.B. dem deutschen Küstenmeer von bis zu 12 Seemeilen (sm) Breite, dem Nord-Ostsee-Kanal (NOK) und den Ostseehäfen von Schleswig-Holstein und Mecklenburg-Vorpommern, teils in dänischen Gewässern und zum Teil auch auf Hoher See bzw. in der Ausschließlichen Wirtschaftszone (AWZ) von Deutschland und Dänemark.

Eine allgemeine flächendeckende Meldepflicht für alle Schiffe besteht nicht. Fremde Schiffe im Transit zu den Häfen der mittleren und östlichen Ostsee werden in der Regel überhaupt nicht registriert, da es sich um internationale Schifffahrt im Rahmen der Meeresfreiheit handelt. Schiffsbewegungen in den deutschen Häfen werden zahlenmäßig erfasst, ebenso im NOK. Für Sportboote und kleinere Seeschiffe liegt kein verwertbares Zahlenmaterial vor.

Das Gesamtverkehrsaufkommen in Nord- und Ostsee einschließlich der Transitverkehre und der nicht meldepflichtigen Verkehre seewärts der Basislinien im Bereich des Deutschen Küstenmeeres und der AWZ ist im Rahmen des Projektes „Verbesserung der maritimen Notfallvorsorge und des Notfallmanagements“ der Bundesregierung vom Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik in Bremen (ISL) aktuell zusammengetragen und ausgewertet worden (Basis Lloyd's Voyage Records, Wasser- und Schifffahrtsverwaltung, Uni Bremen). Dieses Datenmaterial liegt diesem Bericht zugrunde.

Im 1. Quartal 2000 hat es danach rund 97.000 Schiffsbewegungen in der Deutschen Bucht und in den relevanten Gebieten der Ostsee gegeben. Für das gesamte Jahr 2000 ist folglich eine Größenordnung von etwa **400.000 Schiffsbewegungen** zu erwarten. Das größte Schiff war dabei ein Tanker mit 337.700 DWT<sup>1</sup> im Transit nach Schweden, die mittlere Schiffgröße liegt bei 11.000 DWT (siehe Anlage 1).

---

<sup>1</sup> Deadweight Tons (höchstzulässige Tragfähigkeit eines Schiffes einschl. Ladung, Passagieren, Treibstoff, Proviant, Besatzung)

Das ISL hat für den Fünfjahres-Zeitraum 1995 und 1999 rund 1,9 Mio. Schiffsbewegungen in der Deutschen Bucht und in den relevanten Gebieten der Ostsee ermittelt.

Die von Lloyds erworbenen Daten für das 1. Quartal enthalten nicht die Bewegungen von Fähren (regelmäßige Dienste) und Sportbooten. Außerdem wurden Schiffe mit weniger als 500 BRZ<sup>2</sup> nicht berücksichtigt. Zu den **56.731 erfassten Schiffsbewegungen in der Ostsee** sind insbesondere die von schleswig-holsteinischen Häfen aus derzeit verkehrenden **82 Ro/Ro-Fährschiffe** hinzu zu zählen. In dem Ausblick über erwartete Schiffsbewegungen für 2010 geht die Studie von 258.181 Schiffsbewegungen in der gesamten Ostsee aus.

Im Jahre 2000 nutzten 38.300 Schiffe den **Nord-Ostsee-Kanal** mit einer Ladungsmenge von 58 Mio. t, darunter 9,5 Mio. t Öl und Ölprodukte. Die Anzahl der Schiffe stieg gegenüber dem Vorjahr um 8,2 %, während die Ladungsmenge um 25,8 % zunahm. Hinzu kommen 16.640 Sportboote, die den Kanal durchfuhren. Auch diese Zahlen zeigen das Verkehrswachstum in dieser Region<sup>3</sup>.

Daten über Gefahrgüter können der vom Bundesminister für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit in Auftrag gegebenen „Untersuchung des Gefährdungspotentials durch den Transport von Gefahrgütern auf Fähren“ der Gesellschaft für Angewandten Umweltschutz und Sicherheit im Seeverkehr (GAUSS)<sup>4</sup> entnommen werden:

Dort enthalten sind statistische Aussagen über die Ro/Ro-Schifffahrt und den Transport gefährlicher Güter in der Ostsee einschließlich einer Risikobetrachtung. Sie ergänzen eine Studie der Helsinki-Kommission von 1993 über den Transport von verpackten gefährlichen Gütern auf der Ostsee.<sup>5</sup>

---

<sup>2</sup> Brutto-Raum-Zahl. Maßeinheit für die Verdrängung eines Schiffes. Alte Bezeichnung BRT (Brutto-Register-Tonne). 1 BRZ=etwa 0,6 BRT

<sup>3</sup> NOK-Information vom 14.2.2001

<sup>4</sup> Forschungsbericht UBA – FuE-Vorhaben, FKZ 102 04 419

<sup>5</sup> „Study of the Transportation of Packaged Dangerous Goods by Sea in the Baltic Sea Area and Related Environmental Hazards“, Baltic Sea Environmental Proceedings No. 53

## 1.2 Schiffsbewegungen im Fehmarnbelt

(Schiffe ab 500 BRZ, ohne Fährverkehr; 1. Quartal 2000)

DWT Größenklasse	Tanker	Bulk- Carrier <sup>6</sup>	Container	Stückgut	Passagier/ RoRo	Sonstige	Insgesamt:
- 1.500	141	1	-	1.014	3	21	1.180
- 2.500	48	17	-	1.199	-	3	1.267
- 5.000	272	105	226	2.492	6	3	3.104
- 10.000	529	48	418	1.554	85	3	2.637
- 15.000	242	98	149	344	2	2	837
- 25.000	300	175	9	181	-	6	671
- 50.000	315	421	2	27	-	2	767
- 75.000	49	144	2	-	-	-	195
> 75.000	191	104	-	-	-	-	295
<b>Insgesamt</b>	<b>2.087</b>	<b>1.113</b>	<b>806</b>	<b>6.811</b>	<b>96</b>	<b>40</b>	<b>10.953</b>

Quelle ISL Bremen, Lloyds Maritime Information Services (LMIS / LR)

Der Fehmarnbelt ist somit eines der am stärksten befahrenen Seegebiete in dieser Analyse. Allein aus den o. a. Verkehren der Handelsschiffe ergeben sich annähernd 11.000 Schiffsbewegungen. Hinzu kommen mehr als 5.400 Fährbewegungen, vornehmlich aus dem hochfrequentierten Pendeldienst Puttgarden-Rödby. Für das gesamte Jahr 2000 sind damit mit fast **70.000 Schiffsbewegungen** in diesem Bereich zu rechnen.

## 1.3 Schiffsbewegungen in der Kadettrinne

(Schiffe ab 500 BRZ, ohne Fährverkehr; 1. Quartal 2000)

DWT Größenklasse	Tanker	Bulk- Carrier	Container	Stückgut	Passagier/ RoRo	Sonstige	Insgesamt
-1.500	128	1	2	953	3	35	1.122
- 2.500	48	11		1.322	7	3	1.391
-5.000	273	103	230	2.887	6	5	3.504
-10.000	519	43	425	1.955	167	3	3.112
-15.000	233	90	169	507	134	2	1.135
-25.000	298	166	9	187	-	-	660
-50.000	311	402	2	28	-	2	745
- 75.000	49	130	-	-	-	-	179
> 75.000	189	99	-	-	-	-	288
<b>Insgesamt</b>	<b>2.048</b>	<b>1.045</b>	<b>837</b>	<b>7.839</b>	<b>317</b>	<b>50</b>	<b>12.136</b>

Quelle: ISL Bremen, Lloyds Maritime Information Services (LMIS / LR)

<sup>6</sup> Schiff mit großen Laderäumen zum Transport von Massengut (z. B. Erz, Getreide oder Kohle)

Auch hier sind erhebliche Fährverkehre nicht berücksichtigt, die zum Teil diese Seestrecke nutzen oder sie aber auf dem Weg zwischen Deutschland und Schweden/Dänemark kreuzen. Insgesamt handelt es sich dabei nach ISL-Berechnungen um rund 7.100 zusätzliche Schiffsbewegungen. Auf das Jahr 2000 hochgerechnet, kann man danach von insgesamt etwa **80.000 Schiffsbewegungen** in diesem Seegebiet ausgehen.

#### 1.4 Prognose für die Entwicklung der Schiffsbewegungen in der Ostsee

Vor dem Hintergrund des wirtschaftlichen Zusammenwachsens der Ostseeregion mit den Staaten Zentraleuropas ist nicht nur mit allgemeinem Wachstum der Ostseeverkehre, sondern auch mit einer weiteren Steigerung des Güterumschlagvolumens in den Häfen Schleswig-Holsteins zu rechnen.

Eine konkrete Prognose von Schiffsbewegungen ist im Rahmen der ISL-Studie nicht im Detail möglich. Allgemein lässt sich sagen, dass ein Wachstum der durchschnittlichen Schiffsgröße vor allem im Bereich der Containerschifffahrt zu erwarten ist, während im Bereich der Tanker und Bulk-Carrier hier wenig Spielräume zu sehen sind. Das Schiffsgrößenwachstum hat allerdings den Effekt, dass die Zahl der Schiffsanläufe unterproportional zum erwarteten Mengenwachstum ansteigt bzw. im Extremfall sogar zurückgehen kann, wenn in einem aus Sicht des Ladungsvolumens nur leicht wachsenden Markt die Schiffsgrößenentwicklung dafür sorgt, dass die entsprechenden Mengen mit weniger Schiffen abgewickelt werden können.

##### Erwartete Schiffsbewegungen in der Ostsee 2010:

Tanker	Bulk-Carrier	Container	Stückgut	Passagier/RoRo	Sonstige	Fähren	Insgesamt
24.254	12.146	15.683	110.639	3.263	923	91.273	258.181

*Zum Vergleich, die hochgerechneten Zahlen für das Jahr 2000:*

21.128	10.996	9.628	94.400	3.104	836	86.832	226.924
--------	--------	-------	--------	-------	-----	--------	---------

Quelle: ISL 2000 auf Basis Lloyd's Voyage Records, verschiedener Fährstatistiken und eigenen Berechnungen.

## 1.5 Entwicklung der Verkehre in der östlichen Ostsee mit Russland und den baltischen Staaten

Die Entwicklung des Verkehrs mit Russland und den baltischen Staaten bestätigt den Trend eines **Umschlagzuwachses**. Im Jahr 2000 wurden an den Terminals des Hafens von St. Petersburg über 24 Mio. t Güter umgeschlagen. Das sind 20 % mehr als im Vorjahr. Der Zuwachs beim Umschlag von Erdölprodukten beträgt 10 % und erreicht damit 5 Mio. t. Im Containerverkehr (mit regelmäßigen Abfahrten nach Hamburg) wurden 1,9 Mio. t Güter umgeschlagen.

Zuwachsraten in unterschiedlicher Höhe haben die Güterarten Kühl- und Gefriergut, Kohle und Erze, Getreide, Chemiegüter und Lebensmittel zu verzeichnen. Die jährlichen Wachstumsraten für die Häfen der östlichen Ostsee werden mit 5 – 8 % angegeben.

Neben dem Stückgutverkehr (Container) werden über die Ostsee Rohöle (ca. 40 Mio. t jährlich) und andere (trockene) Massengüter transportiert. Damit nimmt der Tanker- und Bulk-Carrier-Verkehr immer mehr zu, die zu befördernden Ladungsmengen, Schiffe und damit auch die Tiefgänge der Schiffe werden größer. Die Häfen Klaipeda, Ventspils (Lettland) und Tallinn, aber auch Rostock steigern seit rd. 5 Jahren kontinuierlich ihre Umschlagsmengen beim Rohöl. In der Bucht von St. Petersburg ist der Bau eines neuen Großterminals für den Rohölumschlag (Primorsk) bereits weit fortgeschritten. Die hauptsächlichen Ladungsmengen der in diesen Häfen beladenen Rohöltanker liegen z. Z. bei 60.000 bis 80.000 t pro Schiff, aber auch Tanker mit Ladungsmengen von ca. 100.000 t verlassen die Häfen.

## 2. Risiken von Schiffsunfällen

### 2.1 Allgemeines

Die durch das Seegebiet der westlichen Ostsee führenden Schifffahrtsrouten lassen sich im Wesentlichen in folgende Kategorien einteilen:

- Internationale Transitverkehre ausgehend vom Großen Belt, durch den Fehmarnbelt und die Kadetrinne nach und von Häfen der Ostsee, wo-



bei etwa zwei Drittel der vor der Ostseeküste passierenden Schifffahrt für Häfen außerhalb Deutschlands bestimmt sind

- Transitverkehre via Nord-Ostsee-Kanal
- Verkehre von und zu den deutschen Ostseehäfen
- Fährverkehre Kiel/Fehmarn/Lübeck – Dänemark, Norwegen und Schweden

Die vor der Küste Schleswig-Holsteins am häufigsten befahrenen Strecken sind neben den Hauptschiffahrtswegen – „Weg T“, der „Kiel-Ostsee-Weg“ und der „Lübeck-Gedser-Weg“. Der in den letzten Jahren **stark angewachsene Fährverkehr** gewinnt im Hinblick auf die Verkehrsdichte zunehmend an Bedeutung. Eine ansteigende Tendenz spiegelt sich auch in den Umschlagszahlen der hiesigen Häfen wider.

Statistisch gesehen entfallen **auf 100.000 Schiffsbewegungen drei bis vier Unfälle**<sup>7</sup>. Daneben gibt es eine ganze Reihe sog. "Beinahe-Unfälle". Die Ursachen derartiger Unfälle liegen nach Angaben der Versicherungen zu 65-80 % in menschlichem Versagen bzw. in extremen Wetterlagen und Naturgewalten<sup>8</sup>. Selten sind fehlende Vorschriften oder technische Defekte Auslöser für einen Schiffsunfall.

Im Zeitraum von 1995 bis 2000 wurden für die deutschen Küsten 220 Zwischenfälle aller Art ermittelt – also durchschnittlich **44 Zwischenfälle pro Jahr** -, die z. T. externe Hilfe erforderten, zum Teil allein bordseitig behoben werden konnten. Von besonderer Bedeutung sind hierbei die Zwischenfälle, die zur Entsendung eines Schleppers führten. Danach wurde in 28,6 % der Zwischenfälle in den relevanten Seegebieten ein Schlepper eingesetzt. Aus der Anlage 2 ergibt sich, dass derzeit durchschnittlich von 13 Schlepperentsendungen pro Jahr und, hochgerechnet bis zum Jahre 2010, von 15 Schlepperentsendungen pro Jahr auszugehen ist. Die Angaben zu den Schleppereinsätzen müssen jedoch insoweit relativiert werden, als es sich nach Aussage des ISL bei diesen Zahlen auch um die aus Sicherheitsgründen für erforderlich erachteten Begleiteinsätze handelt, die ein konkretes Eingreifen nicht erforderlich machten.

<sup>7</sup> Die Ausführungen basieren auf einem Vortrag von Michael Wempe, Vizepräsident WSD Nord auf dem 39. Deutschen Verkehrsgerichtstag in Goslar am 25. Januar 2001

<sup>8</sup> Jenisch, Hoheitliche Aufgaben für Polizei und Umweltschutz vor den deutschen Küsten, in: NuR 2000, 193 (194)

Die zur Verfügung stehenden Daten belegen, dass **im deutschen Küstenvorfeld** als einem der meistbefahrenen Gebiete grundsätzlich ein **hohes Maß an Sicherheit** besteht. Diese Ausgangsposition gilt es zu sichern und weiter zu optimieren.

Da in zunehmendem Maße Öl/Ölprodukte und andere Gefahrstoffe transportiert werden, besteht, wenn auch nach den vorliegenden Zahlen in geringeren Maße als in der Nordsee, ein Risikopotenzial. Außerdem führen z.B. die Hauptschiffahrtswege „Kiel – Ostsee“, „Lübeck – Gedser – Weg“ und „Weg T“ teilweise durch die deutsche und teilweise durch die dänische AWZ mit den entsprechenden Folgen hinsichtlich der Zuständigkeiten sowohl bei der Verhütung von Schiffsunfällen als auch bei der Schadstoffbeseitigung.

Die Gefahren, die aus dem Seeverkehr entstehen, sind vielfältig. Schiffe können kollidieren, sinken, kentern, stranden, auseinanderbrechen, in Brand geraten oder Ladung verlieren. Dabei können Stoffe aus der Ladung oder aus dem Schiffsbetrieb freigesetzt werden. Viele dieser Stoffe besitzen ein hohes umweltschädigendes Potenzial. Durch den weltweiten Kostendruck und die technische Weiterentwicklung in der Antriebstechnik (geringere Anforderung an die Brennstoffqualität) hält der Trend zu immer billigeren und schlechteren Brennstoffqualitäten an. Die Bekämpfung von Schweröl mit Ölauffangschiffen ist im Gegensatz zu Rohöl und leichten Heizölen technisch noch nicht ausreichend gelöst.

Weit schlimmer wären die Auswirkungen der Havarie eines Großtankers vor der deutschen Küste. Die möglichen ökologischen Auswirkungen einer derartigen Havarie sind von einer Vielzahl unvorhersehbarer und zum Teil sich gegenseitig beeinflussender Faktoren abhängig, z.B.:

- ◆ Ort des Unfalls
- ◆ Morphologische Verhältnisse im Hinblick auf das Ausmaß der Beschädigung des Tankers
- ◆ Menge und Beschaffenheit des austretenden Öls
- ◆ Seegang
- ◆ Witterungsverhältnisse

Diese Faktoren beeinflussen wiederum äußerst variabel die räumliche Ausbreitung des Öls, die Dispersion des Öls durch Wellenschlag, die Verdunstung von leichtflüssigen Anteilen, die Eindringtiefe des Öls in den Untergrund, den Einsatz und die Wirksamkeit der Bekämpfungsmaßnahmen beeinflussen.

Verkehrsschwerpunkte vor den deutschen Küsten sind – wie bereits dargestellt - die Deutsche Bucht mit den Zufahrten zu Jade, Weser und Elbe, der Nord-Ostsee-Kanal sowie die westliche Ostsee mit den Verkehrswegen von Kiel/Großer Belt bis ins Seegebiet nördlich von Rügen unter Einschluss der Fehmarn-Enge und der Kadetrinne. Die **deutsche Ostseeküste ist mit 6 % der Unfälle relativ wenig betroffen**<sup>9</sup>. Unfallschwerpunkte liegen statt dessen nach Ermittlungen der Sonderstelle der Küstenländer für die Bekämpfung von Meeresverschmutzungen (SLM) eindeutig bei der Elbe und dem Hamburger Hafen mit zusammen über 30 %, gefolgt von dem Revier „Weser“ mit 13 % und der Nordsee mit 12 %.

## 2.2 Unfallrisiko in der Ostsee allgemein

Speziell zum Unfallrisiko für die gesamte Ostsee verfügt die Helsinki-Kommission (HELCOM) über umfangreiches aktuelles Querschnittwissen, das in der dafür zuständigen Fachkommission (Sea-based Pollution Group) beraten wird. Eine kartenmäßige Darstellung aller Schiffsunfälle in der Ostsee von 1989 bis 1999<sup>10</sup> enthält rund 225 Unfälle, darunter 15 mit Einhüllentankern und 10 mit Doppelhüllentankern. Die 10 Unfälle mit Doppelhülle führten nur in 2 Fällen zu einem Ölaustritt, während die 15 Unfälle mit Einhüllentankern zu 11 Ölverschmutzungen führten – ein deutlicher Beweis der überlegenen Sicherheit von Doppelhüllentankern. Keiner dieser Schiffsunfälle (1989 – 1999) mit Ölverschmutzungen ereignete sich vor den Küsten von Schleswig-Holstein oder Mecklenburg-Vorpommern (der Unfall der „Baltic Carrier“ vom 29.03.01 mit 2.700 t Ölaustritt ist in dieser Aufstellung nicht enthalten). Bedenkt man, dass jährlich rd. 40 Mio. t

<sup>9</sup> BT-Drs. 14/1229 v. 15.6.99, BT-Drs. 14/2430 v. 22.12.99, S. 5: Zwischen 1981 und 1993 haben sich 48 Unfälle mit und ohne Ölaustritt ereignet, davon 20 im Elbegebiet, 13 im Wesergebiet, 4 im Jadegebiet, 6 in der Nordsee, 3 vor den Inseln und 2 in der Ostsee. Größere Auswirkungen hatten Ölaustritte aus den Schiffen: "Afran Zenith" (300 m<sup>2</sup>; Hamburger Hafen, 1981), "Ondina" (200 m<sup>2</sup>, Hamburger Hafen 1982), "Brady Maria" (305 m<sup>2</sup>, Brunsbüttel, 1986) und "Heinrich Heine" (100 m<sup>2</sup>, Brunsbüttel, 1988), einer unbekannt Menge beim Untergang der Plattform "West Gamma" (Deutsche Bucht, 1990) sowie von 120 t Slop und 100 t Öl beim Untergang der "Seki Roulette" (Deutsche Bucht, 1992). Außerdem ereigneten sich Verschmutzungen mit unterschiedlichen Ausmaßen durch unbekannte Verursacher.

<sup>10</sup> HELCOM Sea 2/2001, 3.1/6 vom 3.1.2002.

Öl im Transit die deutsche Ostseeküste passieren, so ist die Sicherheitsbilanz dieses Zehnjahreszeitraums erfreulich. Ein Problem sind die **illegalen Öleinleitungen**. Im Jahr 2000 sind von der Luftüberwachung rd. 470 Fälle erfasst worden (Anlage 3).

Die Risikoeinschätzung wird ergänzt durch weitere Angaben. So gibt es eine Aufstellung der HELCOM<sup>11</sup> über alle in der Ostsee vorhandenen

- ◆ Notschleppkapazitäten nach Zugstärke und Heimathafen (über 90 Schlepper, davon 10 in Deutschland),
- ◆ Feuerlöschschiffe (2 in Deutschland) und die
- ◆ Staukapazität für Notleichterung von Schadstoffen an Bord von rd. 50 Einsatz- und Bergungsfahrzeugen.

Diese Einsatzmittel sind ungleichmäßig in der Ostsee verteilt. Es gibt unterversorgte Gebiete auch in der westlichen Ostsee. So ist beispielsweise zwischen Kiel und Bornholm die Versorgung mit mittelgroßen Schleppern unter 50 t Zugkraft relativ gut, aber es fehlen stärkere Schlepper, und die Brandbekämpfung durch Feuerlöschschiffe kann als unbefriedigend bezeichnet werden.

Seit 1983 gibt es ein HELCOM-Handbuch zur Zusammenarbeit bei der Bekämpfung der Meeresverschmutzung<sup>12</sup>, das derzeit überarbeitet wird. Das Werk dient als Leitfaden, wenn zwei oder mehr Staaten in die Schadstoffbekämpfung von Öl- oder Chemieunfällen eingebunden sind. Das Handbuch gilt als Umsetzung des OPRC-Übereinkommens<sup>13</sup>. Es enthält u.a. Hinweise zur Zusammenarbeit, die einschlägigen Texte und Empfehlungen der HELCOM-Konvention, bilaterale Vereinbarungen zur Abgrenzung der Zuständigkeiten, Richtlinien für Übungen, zur Kostenerstattung, zur Luftüberwachung und Angaben zu den zuständigen nationalen Einrichtungen. Im September 2001 wird auf Einladung Dänemarks die nächste Übung zur Zusammenarbeit bei der Ölbekämpfung stattfinden.

Überträgt man die im vorstehenden Abschnitt abgeleiteten relativen Häufigkeiten auf diese für 2010 geschätzten Schiffsbewegungen, lassen sich Er-

---

<sup>11</sup> HELCOM Sea 2/2002, 3.1/2 Rev. 1 vom 3.1.2001 und HELCOM Sea 3/2001, 2.3/1/Add. 1 v. 16.05.01

<sup>12</sup> HELCOM, Manual on Co-operation in Combatting Marine Pollution, Vol. I, Draft 9 May 2001.

<sup>13</sup> International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Co-operation 1990.

wartungswerte für Zwischenfälle in der Schifffahrt und den davon schlepperrelevanten Anteil wie folgt berechnen:

<b>Zeitraum 1995 bis 1999</b>			
	Nordsee	Ostsee	Gesamt
Zwischenfälle	104	116	220
Schiffsbewegungen	769.756	1.095.358	1.865.114
Zwischenfälle je 100.000 Schiffsbewegungen	13,511	10,590	24,101
Zwischenfälle je Jahr (Durchschnitt)	20,8	23,2	44,0
Davon Schleppereinsatz	28,6%	28,6%	28,6%
Durchschnittl. Anzahl Schleppereinsätze p.a.	6	7	13
<b>2010</b>			
Schiffsbewegungen	191.885	258.181	450.066
Erwartungswert Schiffsunfälle/Zwischenfälle	25,9	27,3	53,2
Erwartungswert Schleppereinsätze	7	8	15

Quelle ISL 2000 auf Basis Lloyd's Voyage Records, WSD Nord und WSD Nordwest.

Das ISL rechnet damit, dass sich die Zahl der Zwischenfälle im Schiffsverkehr und damit auch die der möglicherweise erforderlichen Schleppereinsätze aufgrund der weiter zunehmenden Zahl der Schiffsbewegungen in Zukunft erhöhen wird.

### 2.3 Unfallrisiko in der Kadetrinne

Bei der Risikobetrachtung steht die Kadetrinne wegen der Häufung der Zwischenfälle derzeit eindeutig im Mittelpunkt der Diskussion wie auch der Bemühungen um eine Verbesserung der Schiffssicherheit. Im Seegebiet der Mecklenburger Bucht ist die internationale Schifffahrt auf die Durchfahrt in der Kadetrinne angewiesen. Obwohl die Küsten zwischen Rostock und Gedser in Dänemark 23 sm auseinander liegen, kann der Seeraum als Verkehrsfläche nicht in voller Breite genutzt werden, da das Gedser-Riff (Wassertiefe 5 bis 10 m) etwa 9 sm weit nach Südosten reicht. An der Südostspitze fällt das Riff steil ab (s. Seekartenausschnitt in Anlage 4).

Hier beginnt die Kadetrinne mit einer Wassertiefe von bis zu 20 m. Die Kadetrinne ist ca. 15 sm lang und etwa 2,5 bis 3 sm breit. Südlich davon

wird die Ostsee auf der mecklenburgischen Seite wieder flacher und wegen einiger Wracks für größere Schiffe nicht passierbar. Tiefgehende Schiffe müssen also die Kadetrinne benutzen, die für Schiffe mit einem maximalen Tiefgang von 15 bis 16 m innerhalb der 17 m tiefen Linie passierbar ist. Der Wasserstand kann jedoch je nach Windrichtung um 1 bis 2 m variieren.

**Die Kadetrinne wird jährlich von rd. 60.000 Schiffen passiert.** Täglich sind es durchschnittlich etwa 150 Schiffe, darunter 4 bis 5 große Tanker und bis zu 5 Massengutschiffe in einer Größenordnung um 100.000 DWT. Schifffahrtsrechtlich ist die Kadetrinne ein internationaler Schifffahrtsweg, der außerhalb des dänischen und des deutschen Küstenmeeres (Hoheitsgewässer) liegt. Völkerrechtlich ist das Gebiet zwar AWZ bzw. Festlandsockelzone von Deutschland und Dänemark. Aus diesem Rechtsstatus ergeben sich aber keine verkehrsrechtlichen Kompetenzen.

In ihrem **kritischen Bereich von 15 sm Länge** ist die Kadetrinne bereits seit 1975 von der International Maritime Organisation (IMO) zum Verkehrstrennungsgebiet (VTG) erklärt, ausgewiesen und betont worden. VTG bedeutet eine "autobahnähnliche" getrennte Wegeföhrung beider Fahrrichtungen, die durch einen mittleren Trennstreifen bzw. eine Trennlinie gegeneinander abgegrenzt sind. Beide Fahrrichtungen und die Trennlinie sind betont. Am nordöstlichen Ende des VTG beginnt der ebenfalls betonte Tiefwasserweg DW 17 m, den alle tiefgehenden Schiffe einhalten müssen.

Eine Besonderheit ist darin zu sehen, dass die Kadetrinne auf halber Länge eine Kurve von ca. 80° beschreibt, der die Schiffe unbedingt folgen müssen. In den Jahren von 1991 bis 2000 gab es in der Kadetrinne mindestens 16 Grundberöhrungen von Schiffen mit einem Tiefgang von über 10,50 m. Dabei ist ein klarer Schwerpunkt zu erkennen, denn allein 14 Schiffe kamen beim Verlassen des Tiefwasserweges (DW 17) in westlicher Richtung, d.h. auf der dänischen Seite am Rande des Gedser-Riffs stets an derselben Stelle fest. Bei diesen Grundberöhrungen sind möglicherweise "**Abkürzungsversuche**" die Ursache, d.h. mit Verlassen des Tiefwasserweges und damit dem Ende durchgehender Betonung des DW 17-Weges sahen die Schiffsführungen keinen Grund, der vorgegebenen Tiefwasserroute zu folgen, sondern setzten ihre Kurse entlang der

nördlichen Begrenzungstonnen des Verkehrstrennungsgebietes fort, und hielten sich damit nicht nahe genug an der Trennlinie, wo die größte Wassertiefe herrscht.

Als Unfallursache hat die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes **fehlerhafte Navigation** und Nichteinhaltung des in der Seekarte ausgewiesenen tiefsten Fahrwassers ermittelt. Zunehmend ist auch zu beobachten, dass eine exakte Reisevorbereitung, z.B. durch Handbücher und Seekarten, unterbleibt. Äußere Bedingungen wie starke Strömung, Sturm oder Nebel waren nicht ursächlich. Auch gab es im o. g. Zeitraum keine Zusammenstöße zwischen mehreren Schiffen (die Kollision der „Baltic Carrier“ am 29.03.01 mit 2.700 t Ölausfluss war außerhalb der Kadetrinne). Wichtig ist die Tatsache, dass keine dieser Grundberührungen in der Kadetrinne zu einer Meeresverschmutzung führte, da der Meeresuntergrund sandig ist und es stets gelang, die Schiffe in kurzer Zeit frei zu schleppen.

Derzeit werden verschiedene Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit in der Kadetrinne diskutiert und teilweise auch schon umgesetzt. Die Maßnahmen werden unter Ziffer 3.1 näher dargestellt.

## 2.4 Unfallrisiko im Fehmarnbelt

Die Unfallrisiken der Kadetrinne gelten nicht für den Fehmarnbelt. Am westlichen Ende des VTG, also in Richtung Schleswig-Holstein/Lübecker Bucht, beginnt der ebenfalls betonnte „Weg T“ (Kiel-Ostsee-Weg), der über den Fehmarnbelt in den Großen Belt bzw. zum Nord-Ostsee-Kanal führt. Auf dem „Weg T“ gibt es ausreichend freien und tiefen Seeraum. **Der Verkehr läuft problemlos.** Es sind keine nennenswerten Zwischenfälle bekannt. Das gilt auch hinsichtlich des querenden Fährverkehrs auf der Vogelfluglinie, wo jährlich 5,5 Mio. Passagiere und 3,5 Mio. t Fracht mit sehr hohem Sicherheitsstandard transportiert werden. Ab Kieler Leuchtturm, innerhalb des deutschen Küstenmeers, besteht für bestimmte Schiffe Lotsannahmepflicht im Rahmen der NOK-Passage.

Auch wenn ein besonderes Risiko für den Fehmarnbelt derzeit nicht erkennbar ist, werden sich Maßnahmen zur Verbesserung der Schiffssi-

cherheit wie z. B. die Doppelhülle, die AIS-Technik und die Ausweitung der Lotsenpflicht auch in diesem Seegebiet positiv auswirken.

## 2.5 Auswirkungen von Schiffsunfällen

### Tourismus:

Ein Schiffsunfall könnte – in Abhängigkeit von den damit verbundenen Umweltschäden – den Tourismus an Schleswig-Holsteins Ostseeküste maßgeblich beeinträchtigen: Zum einen würde die zentrale Aktivität der Ostseeurlauber, nämlich der Strand- und Badeurlaub, unmittelbar behindert; zum anderen wäre generell eine Schädigung des positiven Images der Ostseeregion einer weitgehend intakten Natur, Umwelt und Landschaft zu befürchten. Gerade Imageschädigungen sind aber nur schwer zu kompensieren. Von daher besteht auch aus Sicht des wichtigen Wirtschaftsfaktors „Tourismus“ hohes Interesse an größtmöglicher Schiffssicherheit in der Ostseeregion.

### Flora und Fauna:

Eine Gefährdung von Natur und Umwelt beim Schiffsbetrieb ergibt sich insbesondere durch Austritte von wassergefährdenden Schadstoffen bei Havarien (Kollisionen, Grundberührungen, technische Probleme bei Ausfall von Antriebs- und Ruderanlagen, Schiffsbrände im Maschinenraum oder Ladebereich).

Der Gefährdungsgrad ist dabei abhängig von der Schadstoffmenge, den chemischen und physikalischen Eigenschaften sowie den Wetterbedingungen und Wasserverhältnissen. Insofern lassen sich die Gefahren und Auswirkungen auf die Meeresfauna und Meeresflora (Algen, Benthos-Organismen, Phytoplankton, Fische und Seevögel) sowie die sensiblen Seehabitate nicht pauschal darstellen. Der zu erwartende Umfang wird dabei entscheidend durch die jeweilige Havariesituation (Schadstofffreisetzung) und die örtlichen Bedingungen (Strömung, Wind, Wassertiefe, Temperatur etc.) bestimmt. Von besonderer Bedeutung für die westliche Ostsee und die schleswig-holsteinische Küste ist dabei, dass es sich hier um zum Teil besonders **empfindliche und schützenswerte Lebensräume** handelt, die bei der EU-Kommission als „Natura 2000“-Gebiete benannt wurden.



Für die in diesen Lebensräumen vorhandene Flora und Fauna können bei Havariefolgen dauerhafte Schädigungen nicht ausgeschlossen werden. Besondere Bedeutung hat das schleswig-holsteinische Ostseegebiet für die hier rastenden und überwinterten **Meeresenten**, die durch Ölverschmutzungen extrem gefährdet würden. Weitere Schädigungen können sich auch für die hier lebenden Fischbestände durch das Absinken von Öl auf den Meeresboden ergeben, sofern von diesen Ablagerungen Laichgebiete betroffen werden.

Für die Schadstoffunfallbekämpfung auf See bestehen zwischen der Ostsee und der Nordsee keine grundsätzlichen Unterschiede. Hingegen ist die landseitige Bekämpfung in ufer- und strandnahen Gebieten der Ostsee durch teilweise schwer zugängliche Küstenstrukturen (z.B. Steilküsten, Geröll- und Steinufer) erschwert. Insgesamt ist jedoch der Anteil von sensiblen Gebieten an der deutschen Ostseeküste geringer als im Nordseebereich.

### **3. Maßnahmen zur Senkung der Unfallrisiken**

#### **3.1 Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit in der Kadetrinne**

##### **3.1.1 Betonung**

Die bestehende Betonung markiert die äußeren Grenzen und die Trennlinie des VTG. Begrenzt wird das VTG am Beginn und Ende durch Fahrwassertonnen im Nordosten und im Westen. Auf der Grundlage eines deutschen Vorschlages hat die dänische Schifffahrtsverwaltung im Jahre 2000 die Fahrwassertonnen in dem kritischen Gebiet der Kadetrinne aus ihrer ursprünglichen Position verlegt und neu bezeichnet. Zur Vermeidung von Grundberührungen von Fahrzeugen, die mit Südwestkurs aus dem Tiefwasserweg kommen, wurden zusätzliche Fahrwassertonnen auf der 20 m-Tiefenlinie ausgelegt.

##### **3.1.2 Lotsannahmepflicht für die Kadetrinne bzw. die westliche Ostsee**

Für die Kadetrinne, die Teil des Ostseeweges T ist, und für die gesamte westliche Ostsee besteht seit langem die Möglichkeit der freiwilligen Lotsannahme, d.h. es gibt keine Lotsannahmepflicht. Die IMO empfiehlt in ihrer

Resolution 620 A (15) vom November 1987, für Schiffe mit mehr als 13 m Tiefgang einen Lotsen an Bord zu nehmen, da die Navigation an mehreren Stellen des T-Weges und der Kadetrinne schwierig ist. Eine Lotsannahmepflicht (ggf. für bestimmte Fahrzeuge) setzt eine von der IMO beschlossene Meldepflicht voraus. Nach dem Seerechts-Übereinkommen darf grundsätzlich kein Staat Verordnungen erlassen, die auf internationale Gewässer angewendet werden. Deutschland und Dänemark können also nicht einseitig eine Lotspflicht einführen. Die freiwillige Lotsannahme beschränkt sich bisher auf rd. 700 bis 900 Schiffe pro Jahr und ist seit 1990 rückläufig. Hauptgrund sind die zusätzlichen Kosten der Lotsannahme.

Die Vereinigung der Ostseelotsen hat im September 2000 die Einrichtung einer Arbeitsgruppe beschlossen, die die Möglichkeiten einer Lotsannahmepflicht im VTG Kadetrinne prüfen soll. Diese Arbeitsgruppe wird bis zur nächsten Jahrestagung 2001 Vorschläge erarbeiten. Aus Rostocker Lotsenkreisen kam der Vorschlag, westlich einer Linie von Arcona bis Moen eine Lotsannahmepflicht für Schiffe über 12 m Tiefgang einzuführen.

Zur Umsetzung dieser Vorschläge einer Lotsannahmepflicht auf Hoher See, für die es auch in der IMO, soweit bekannt, keine Präzedenzfälle gibt, wird es erforderlich sein, dass

- alle Ostseelotsenorganisationen mit einer Stimme sprechen,
- die Lotsenorganisationen sich an ihre nationalen Verkehrs- und Umweltminister wenden,
- weitere Verbündete gesucht werden,
- die Regierungen der Ostseestaaten in der Helsinkikommission eine gemeinsame Meinungsbildung herbeiführen,
- die Regierungen der Ostseestaaten gemeinsam bei der IMO eine internationale Lotsannahmepflicht beantragen und in den Gremien dort durchsetzen.

In der 73. Sitzung des Schiffsicherheitsausschusses der IMO (MSC 73) vom 6.12.2000 hat Deutschland vorgeschlagen, dass bestimmte Schiffe in besonderen Regionen mit hohen navigatorischen Anforderungen und außerhalb der nationalen Jurisdiktion einer Lotsenannahmepflicht unterliegen sollen, um Umweltgefahren zu minimieren und die navigatorische Sicherheit zu erhöhen. Dieses Anliegen wurde jedoch nur von wenigen

Staaten (u.a. Australien) unterstützt. Das Bundesverkehrsministerium (BMVBW) bemüht sich, weitere Staaten insbesondere im Kreise der Ostseestaaten zu gewinnen.

### 3.1.3 **Durchgezogener Tiefwasserweg**

Zwischen Deutschland und Dänemark sind im November 2000 neue Maßnahmen zur Einrichtung der Kadetrinne als Tiefwasserweg vereinbart worden. Zur Verbesserung der Schiffssicherheit soll der von Nordosten kommende Tiefwasserweg (DW 17) in Richtung Süden und Westen in das VTG der Kadetrinne hinein geführt werden. Die Fortsetzung des Tiefwasserweges innerhalb des VTG ist wichtig, damit große, tiefgehende Schiffe am Übergang des DW 17-Weges in das VTG nicht irrtümlich und leichtfertig, ohne die Wassertiefen zu beachten, in das VTG hinein fahren. Tiefgehende Schiffe sollen künftig auf einem mit einer Torbefeuerung gekennzeichneten Tiefwasserweg durch die Kadetrinne geleitet werden. Dieser Vorschlag wurde im März 2001 bei der IMO zur nächsten Sitzung des Unterausschusses "Sicherheit der Seefahrt" im Sommer 2001 eingebracht, mit dem Ziel einer Beschlussfassung im Frühjahr 2002, so dass die Neuregelung Ende 2002 in Kraft treten könnte.

### 3.1.4 **Ausbaggern der Kadetrinne**

Dieser Vorschlag wird gelegentlich gemacht, ohne dass bisher über Kosten, Finanzierung und Verbleib des Baggergutes Untersuchungen angestellt wurden. Die Baggerungen müssten zweckmäßigerweise auf dänischer Seite des Fahrwassers stattfinden. Es bestehen aber Zweifel, ob im Wege einer Gesamtgüterabwägung Baggerungen tatsächlich eine Alternative wären.

### 3.1.5 **Sonstige bisher durchgeführte Maßnahmen**

Im Februar 2000 wurden die Wasser- und Schifffahrtsämter Stralsund und Lübeck und das Küstenwachzentrum Ostsee beauftragt, die **Schiffsbeobachtung** in der Kadetrinne zu verstärken und die von den Schiffen gewählten Wege aufzuzeichnen.

Das BMVBW hat gemeinsam mit der Danish Maritime Authority ein sogenanntes „IMO-Zirkular“ zur Sicherheit der Seeschifffahrt abgestimmt und im März 2000 an die IMO-Mitgliedstaaten zur **Information über die neue Betonung** verteilt. Die Schifffahrt wurde in den letzten Monaten mehr-

fach durch **Publikationen** über die sichere Navigation der Kadetrinne unterrichtet z.B. in den deutschen "Nachrichten für Seefahrer" oder den britischen "Notice to Mariners", wobei auf die Besonderheiten beim Passieren der Kadetrinne, die geänderte Betonung, die Empfehlungen für die zu steuernden Kurse, das Meldesystem und die Lotsannahme-Möglichkeiten hingewiesen wird.

Da nur Schiffe mit einem Tiefgang von maximal 15 m die Kadetrinne passieren können, ist die Verdeutlichung der unterschiedlichen Wassertiefen von Nutzen. Das BMVBW hat deshalb das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrografie (BSH) beauftragt, nach Abstimmung mit dem dänischen Hydrografischen Dienst, die 17-Meter-Tiefenlinie in der Kadetrinne in die Seekarten einzuzeichnen. Die **berichtigte Seekarte** ist für die Schifffahrt seit Februar 2001 auf dem Markt. Der Schifffahrt wird außerdem die Verwendung **elektronischer Seekartensysteme** (ECDIS – Electronic Chart Display), insbesondere für das Gebiet der Kadetrinne, in Verbindung mit dem GPS-System (Global Positioning System zur automatischen Schiffsortbestimmung und Kursangabe), empfohlen.

### 3.1.6 **Bedeutung der AIS-Technik**

Aufgrund des zunehmenden Schiffsverkehrs und der wachsenden Schiffsgößen und Ladungsmengen sind zusätzliche Maßnahmen erforderlich. Dazu gehört vor allem die Einrichtung eines **Überwachungssystems an Land**.

Dieses Überwachungssystem sollte spätestens mit dem Aufbau eines auf dem "Automatic Identification System (AIS)" basierenden Schiffsverkehrleitsystem (VTS) erfolgen. Grundlage sind die positiven Erfahrungen mit dem „BAFEGIS-Projekt“ in der Ostsee, das ein Identifikationssystem für einzelne Ostseefähren und Ro/Ro-Schiffe erprobt hat.

Mit dieser Grundlage und der von der IMO beschlossenen, weltweit geltenden **Ausrüstungspflicht der Schiffe mit AIS-Transpondern ab 1.7.2002** soll ein Konzept für ein Überwachungssystem in der Ostsee, einschließlich der Kadetrinne, erarbeitet werden. Die Überwachung erfordert außerdem eine Meldepflicht von Schiffen mit Gefahrgütern aller Art beim Einlaufen in die westliche Ostsee bzw. beim Verlassen der Ladehäfen (z.B. in St. Petersburg, Ventspils, Klaipeda usw.) entsprechend der Anmeldepflicht von Schiffen dieser Art im Englischen Kanal. Bisher wird die

Schiffsanmeldung beim Passieren von Skagen bei SHIPPOS, der Meldestelle der dänischen Regierung in Aarhus, auf freiwilliger Basis durchgeführt. Ein Blick auf den Englischen Kanal, wo der Verkehr noch deutlich intensiver ist, aber Radarüberwachung und Anmeldepflicht für alle Schiffe mit Gefahrgütern besteht, zeigt, dass trotz dieser Sicherheitsvorkehrungen etwa 30 Havarien pro Jahr zu verzeichnen sind.

Das AIS-System nutzt die bisher schon zur Positionsbestimmung vorhandenen Satellitensysteme und überträgt automatisch im Abstand von 30 Sek. bis 6 Min. im Datenfunk schiffsspezifische Informationen von Schiff zu Schiff und vom Schiff an Land. Durch den vollautomatischen Austausch der Identifizierungs- und Navigationsdaten der Schiffe erhöht sich die Sicherheit und Leichtigkeit des Seeverkehrs. Das System ermöglicht zusätzlich den Austausch von Nachrichten über Reisedaten der Schiffe, deren Beladungszustand und die Anforderungen nach Lotsen und Schleppern, um nur einige Merkmale zu nennen. Außerdem erleichtert AIS die Kommunikation zwischen den Schiffen und vermeidet Missverständnisse.

Bordseitig besteht die Möglichkeit, die AIS-Informationen in Radargeräten und elektronischen Seekarten zu integrieren und zu präsentieren. Landseitig kann das AIS-System über terrestrische Netze in die Schiffsverkehrsleitsysteme der Schifffahrtsbehörden und die Dispositions- und Leitsysteme anderer Anwender integriert werden.

Das BMVBW hat dem Aufbau einer küstenweiten Infrastruktur für das Identifikationssystem bereits zugestimmt. Im Bundeshaushalt sind dafür insgesamt ab 2002 Haushaltsmittel in Höhe von 25 Mio. DM vorgesehen

Das Konzept sieht vor, die mit dem Identifikationssystem ausgerüsteten Schiffe im gesamten deutschen Hoheitsbereich und in der Kadettrinne verkehrenden Schiffe zu erfassen. Zur Zeit werden die AIS-Geräte von der wasser- und schifffahrtsamtseigenen Fachstelle für Verkehrstechniken (FVT) in Koblenz und dem BSH in Hamburg einem Konformitätstest unterzogen. Dabei sollen die AIS-Geräte auf ihre Betriebstauglichkeit und funktionale Kompatibilität untereinander getestet werden.

Unabhängig von den festgesetzten Terminen zur Einführung der Ausrüstungspflicht können Behördenfahrzeuge schon vorher mit dem Identifikati-

onssystem ausgerüstet werden, wenn die Geräte zugelassen sind und die Landinfrastruktur verfügbar ist. Spätestens mit Beginn der Ausrüstungspflicht für die Schiffe ab 1.7.2002 soll dieses erreicht sein.

Einführungszeiträume des automatischen Identifikationssystems:

Schiffstyp	Größe	Ausrüstungsdatum
alle Neubauten ab dem 1.7.2002 in der nationalen oder internationalen Fahrt		Ab 1.7.2002
Schiffe die vor dem 1.7.2002 gebaut worden sind, in der nationalen oder internationalen Fahrt, und zwar:		
• Fahrgastschiffe		Bis 1.7.2003
• Tanker	Größer oder gleich 300 BRZ	Ab 1.7.2003*
• Alle anderen Schiffe:	Größer oder gleich 5.000 BRZ	Ab 1.7.2004
	Kleiner 50.000 und größer oder gleich 10.000 BRZ	Ab 1.7.2005
	Kleiner 10.000 und oder gleich 3.000 BRZ	Ab 1.7.2006
	Kleiner 3.000 und oder gleich 300 BRZ	Ab 1.7.2007
	Größer oder gleich 500 BRZ	Ab 1.7.2008

\*bis zur nächsten jährlichen Sicherheitsüberprüfung nach dem 1. 7. 2000

### 3.1.7 Bewertung

Diese Darstellung hat die vielen laufenden Ansätze zur Verbesserung der Schiffssicherheit in der westlichen Ostsee und speziell in der Kadettrinne aufgezeigt. Der Gefahrenschwerpunkt am Nordrand der Kadettrinne kann und wird durch nautisch-technische Maßnahmen, wie bessere Betonung und Verkehrsführung, kurzfristig entschärft werden. Mit der Einführung des AIS-Systems ab Juli 2002 wird im technischen Bereich ein wesentlicher Schritt zur Verbesserung der Schiffssicherheit in der westlichen Ostsee getan.

Es bleibt die Gefahr von Fehlentscheidungen an Bord der Schiffe - insbesondere angesichts des geringen Ausbildungsstandes vieler Schiffsbesatzungen. Ein Lotse an Bord bringt den größten Sicherheitsgewinn. Die Einführung einer Lotspflicht wird deshalb nachdrücklich weiter verfolgt.

Die eigentlichen Ursachen der Grundberührungen der Schiffe liegen in der Nachlässigkeit der Schiffsführungen. Schulung und Information der Schiffsführung tragen zur Sicherheit bei. Als Sofortmaßnahme sollten große Schiffe in den Ladungshäfen mit Seekarten und nautischen Warnungen über die Besonderheiten der Kadettrinne informiert werden. Wirkungsvoll sind auch Vorschläge, ein Feuerschiff oder eine Großtonne an die Gefahrenstelle zu legen. Die Gefahrenpunkte liegen allerdings überwiegend in der dänischen AWZ.

In Deutschland konzentriert sich die fachliche Sicherheitsdebatte auf die bereits angesprochene beim BMVBW im Sommer 2000 eingerichtete Projektgruppe "Maritime Notfallvorsorge" (s. Ziffer 3.3.1)

### 3.2 Maßnahmen auf Landesebene

Die Landesregierung hat im Rahmen ihrer Möglichkeiten bereits seit 1998 ein Bündel von Maßnahmen ergriffen, um die Unfallrisiken zu senken. Mit der länderübergreifenden Einrichtung von **Leitstellen der Wasserschutzpolizei in Neustadt und insbesondere in Cuxhaven** zum 1.7.1999 und der Erstellung eines ständigen und gemeinsamen **maritimen Lagebildes** mit den Vollzugskräften des Bundes sollen regelabweichende Ereignisse bereits frühzeitig erkannt werden, so dass die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung im Bedarfsfall schnell und wirksam eingreifen kann. Die positiven Erfahrungen fließen in die Projektorganisation „Maritime Notfallvorsorge“ ein. Unter der Federführung des Innenministeriums befasste sich seit 1998 eine Interministerielle Arbeitsgruppe - unter Einbeziehung externen Sachverständigen - mit der Entwicklung eines maritimen Unfallmanagementkonzeptes. Die wesentlichen Ergebnisse sind in das **Handlungskonzept der Landesregierung vom 8.6.1999** eingeflossen. Das Handlungskonzept beinhaltet Arbeitsaufträge an die Ministerien der Landesregierung. Bei den Arbeitsaufträgen ist zu unterscheiden zwischen

- Maßnahmen, die das Land in eigener Zuständigkeit selbst umsetzen konnte,
- Maßnahmen, die im Zusammenwirken mit dem Bund und den anderen Küstenländern ohne Rechtsänderungen erreicht werden können und
- Maßnahmen, die Rechtsänderungen erforderlich machen.

Die Maßnahmen, die das Land in eigener Zuständigkeit umsetzen konnte, sind bisher zügig und konsequent umgesetzt worden.

Das Land Schleswig-Holstein hat den Begriff der „Besonderen Lage“ präzisiert und das Verfahren zur Einberufung des Interministeriellen Leitungsstabes vereinfacht. Dadurch wird gewährleistet, dass **frühzeitig ein wirkungsvolles Krisenmanagement** der Landesregierung eingeleitet werden kann. Der Aufbau der Führungsorganisation des Landes für Besondere Lagen, Katastrophen und Krisen wurde vereinfacht und gestrafft. Im Polizeizentrum Kiel-Eichhof wurde ein „Gemeinsames Lage- und Führungszentrum“ eingerichtet, in dem die Arbeitsmöglichkeiten des Interministeriellen Leitungsstabes der Landesregierung und des Führungsstabes „Katastrophenschutz“ des Innenministers wesentlich verbessert worden sind.

Die Staatskanzlei (Regierungspressestelle) hat ein verbessertes **Konzept zur Information der Öffentlichkeit** sowie der Medien vorgelegt, das die Zusammenarbeit der Pressestellen der Ministerien für eine zügige und umfassende Information der Öffentlichkeit bei Krisen und Katastrophen regelt. Die zur Umsetzung dieses Konzeptes erforderlichen Schulungen sind erfolgt, derzeit wird das Konzept über die Projektorganisation beim BMVBW mit den anderen Küstenländern abgestimmt.

Das Ministerium für Wirtschaft, Technologie und Verkehr hat eine **Beratungsgruppe See** eingerichtet, die mit seerechtlichem und versicherungswirtschaftlichem Sachverstand Führungsentscheidungen des Landes unterstützt. Die Bundesratsinitiativen zur Verbesserung der Bergungs- und Eingreifmaßnahmen sowie zur Ratifizierung des Zusatzprotokolls zum Abkommen für Beschränkung der Haftung der Seeforderungen von 1986 wurden unterstützt. Das Bergungsrecht ist inzwischen geändert worden.<sup>14</sup>

Die Ministerien haben die jeweils für ihre Geschäftsbereiche bestehenden **Gefahrenabwehrpläne** und die Melde- und Alarmierungswege überarbeitet und in ressortübergreifenden **Übungen** erprobt. Das Ministerium für Umwelt, Natur und Forsten hat eine neue Alarmordnung erlassen und eine neue Einsatz- und Leitstruktur entwickelt. Die dafür erforderliche Schulung des Führungspersonals, aber auch der Einsatzkräfte hat auch in Form von praktischen Übungen begonnen.

---

<sup>14</sup> Änderung von § 744 HGB vom 16.5.2001 (BGBl. I, S. 898).



Das Innenministerium hat in Abstimmung mit dem Ministerium für Wirtschaft, Technologie und Verkehr, der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung und den Berufsfeuerwehren Kiel, Flensburg und Lübeck sowie der Freiwilligen Feuerwehr Brunsbüttel ein **Konzept zur Schiffsbrandbekämpfung** erarbeitet, auf dessen Grundlage zwischenzeitlich etwa 200 Führungs- und Einsatzkräfte ausgebildet worden sind. Dabei wird nicht nur die Besetzung des Schadstoffunfall-Bekämpfungsschiffes „Scharhörn“ mit Feuerwehrleuten sichergestellt, sondern diese können auch mit Hubschraubern einschließlich des Einsatzmaterials zum Einsatzort befördert werden. Das von Schleswig-Holstein entwickelte Konzept soll Teil eines Gesamtkonzepts für einen flächendeckenden Brandschutz auf See werden. Eine Verwaltungsvereinbarung mit dem BMVBW und dem Land Mecklenburg-Vorpommern für die Schiffsbrandbekämpfung auf der Ostsee wird kurzfristig abgeschlossen. Im Rahmen der Gesamtkonzeption soll gemeinsam mit den Küstenländern Niedersachsen, Bremen und Hamburg auch die Schiffsbrandbekämpfung auf der Nordsee weiter verbessert werden.

Das Kabinett hat sich in einer Planbesprechung am Beispiel eines schweren Schiffsunglücks auf der Kieler Förde in die möglichen Unfallszenarien auf Ro/Ro-Schiffen und die Abwehrmaßnahmen zur Bekämpfung von Schiffshavarien informieren lassen.

Die Zusammenarbeit bei Schadensfällen auf See soll durch **abgestimmte gemeinsame Planungen** verbessert werden. Dazu werden 2001 und 2002 gemeinsam mit Vertretungen Dänemarks und Schwedens sowie Mecklenburg-Vorpommerns an Fallbeispielen Schiffshavarien in der westlichen Ostsee in Planbesprechungen analysiert. Unter den jeweils nationalen Gesichtspunkten werden die erforderlichen Abwehrmaßnahmen einschließlich der Struktur der landseitigen Versorgung der verletzten und unverletzten Passagiere dargestellt. Ziel ist es, die international bestehenden Schnittstellen der Zuständigkeiten und Organisationsabläufe zu erkennen und zu harmonisieren.

Das durch Initiative Schleswig-Holsteins von den Innenministern und -senatoren der Küstenländer verabschiedete Gemeinsame Positionspapier wurde der Bundesregierung in der gemeinsamen Kabinettsitzung am 12. Januar 2000 überreicht.

Nach Auffassung der Landesregierung sollte eine kurzfristig erreichbare **deutsche Küstenwache** folgende Eckpunkte erfüllen.

- Einheitliche Führungsorganisation mit einem ständigen Führungs- und Einsatzstab. Dieser Führungs- und Einsatzstab baut auf den Alltagsorganisationen in den Küstenwachzentren in Neustadt und Cuxhaven auf.
- Ständige Analyse der Gefahrenlage auf See; Bewertung; Aufstellung von Gefahrenprognosen.
- Feststellung einer Schadenslage durch den Führungs- und Einsatzstab und Übernahme der Einsatzleitung bei komplexen Schadenslagen.
- Wahrnehmung der Leitung des Führungs- und Einsatzstabes durch den Bund.

Die Landesregierung verfolgt dabei das Ziel, in einem regionalen und zeitlich begrenzten Krisenfall mit einer **schlagkräftigen und einheitlichen Führungsorganisation** unter der Verantwortung des Bundes ein schnelles und effektives Krisenmanagement zu gewährleisten. Alle Kräfte werden dabei unter einer Leitung mit einheitlicher Anordnungs-kompetenz gebündelt. Die jeweilige Alltagsorganisation der teilnehmenden Küstenländer bleibt unberührt.

### 3.3 Aktivitäten auf Bundesebene

#### 3.3.1 Projektorganisation „Maritime Notfallvorsorge“

Als Folge der Havarie des Holzfrachters „PALLAS“ hat der BMVBW am 10.2.1999 eine unabhängige Expertenkommission aus elf Mitgliedern unter der Leitung des ehemaligen Bremer Senators Claus Grobecker mit dem Auftrag eingesetzt, Vorschläge zur Optimierung des Notfallkonzeptes für die Sicherung der deutschen Küsten zu erarbeiten.

Die „Grobecker-Kommission“ legte am 16. Februar 2000 insgesamt 30 Empfehlungen vor.<sup>15</sup> Der BMVBW hat im August 2000 eine Projektorganisation beauftragt, die 30 Empfehlungen (sowie ggf. weitere Anregungen) zu bewerten und Umsetzungsvorschläge zu erarbeiten. Acht Teilprojektgruppen mit insgesamt rund 130 fachkundigen Mitgliedern aus den Bundesressorts, den Länderministerien und den zuständigen Behörden sollen die folgenden Themenkreise behandeln und innerhalb von zwei Jahren Lösungen erarbeiten und ggf. umsetzen. Die Projektgruppen befassen sich mit folgenden Themenkomplexen:

1. Notschleppkapazität
2. Sicherheit des Schiffsbetriebs
3. Vereinbarungen mit Nachbarstaaten
4. Seeunfalluntersuchung und Flaggenstaataufgaben
5. Struktur („Havariekommando“, „Seewache“)
6. Haftung und Versicherung
7. Umwelt
8. Technik/Meldewesen/Ausbildung

### 3.3.2 Umgesetzte Maßnahmen aus der Projektorganisation

Unter den ersten bereits umgesetzten Maßnahmen sind solche auf dem Gebiet der **Haftung und Versicherung** zu nennen. Seit Sommer 2000 konnten die von der Grobecker-Kommission (und dem von Schleswig-Holstein eingebrachten Beschluss des Bundesrates, BR-Drs. 50/99 vom 19.3.99) angemahnten fehlenden deutschen Beitritte zu wichtigen internationalen Übereinkommen abgebaut werden.

Das Beitrittsgesetz zum **Internationalen Bergungsübereinkommen**<sup>16</sup> ist im Zeitplan. Die Regelungen für die Bergung sind in §§ 740 ff. des Handelsgesetzbuchs (HGB) eingearbeitet worden.

Die Ratifizierung des Protokolls von 1996 zum **Haftungsbeschränkungsübereinkommen** von 1976 ist vollzogen.<sup>17</sup> Dieses Protokoll wird die Haftungs- und Versicherungsgrenzen für Trockenfrachter um durchschnittlich

<sup>15</sup> Anlage 1 des „Grobecker-Berichts“: Liste der Grobecker Empfehlungen.

<sup>16</sup> BT-Drs. 14/4673 vom 17.11.2000

<sup>17</sup> Gesetz vom 27.6.2000, BGBl. II 790

das 2,4-fache erhöhen, sobald genügend Staaten dem Protokoll beigetreten sind.

Die Arbeiten des Bundesjustizministeriums zum **HNS-Übereinkommen**<sup>18</sup>, das eine verschuldensunabhängige Haftung des Schiffseigners für Gefahrgut als Ladung einschließlich einer Versicherungspflicht sowie einen von den Ladungseignern zu finanzierenden Haftungsfonds (analog zur bestehenden Ölhaftung) einführen will, werden in der IMO fortgesetzt. Innerhalb der EU muss über die einheitliche Umsetzung des Melde- und Erfassungssystems für die beitragspflichtigen Gefahrgutladungen Konsens gefunden werden.

Der IMO-Entwurf eines **Bunkerölhaftungsübereinkommens**<sup>19</sup> mit der Haftung für auslaufendes Treiböl ist im April 2001 von einer Staatenkonferenz der IMO angenommen worden. Das neue Übereinkommen tritt in Kraft, sobald 18 Staaten ratifiziert haben. Inhaltlich bringt das Übereinkommen eine verschuldensunabhängige Gefährdungshaftung des Schiffseigners einschließlich einer Pflichtversicherung mit Direktanspruch für alle Schiffe über 1.000 BRZ. Die norddeutschen Länder hatten sich im Bundesrat für einen Schwellenwert ab 300 BRZ ausgesprochen, damit auch kleine Fahrzeuge für auslaufendes Treiböl haften müssen. Mit dem Bunkerölhaftungsübereinkommen wird in jedem Fall eine wichtige Haftungslücke geschlossen, da auslaufendes Treiböl bisher zwar bei Tankerunfällen (Ölhaftungsübereinkommen von 1992), nicht aber bei normalen Handelsschiffen durch eine Haftungs- und Versicherungspflicht abgedeckt war.

Für Tankerunfälle, die bereits heute grundsätzlich mit einer Haftpflichtversicherung abgedeckt sind, hat die IMO Ende 2000 eine 50 % **Erhöhung der Haftungshöchstsummen** nach dem Ölhaftungsübereinkommen von 1992 beschlossen, die am 1.11.2003 in Kraft treten soll. Damit wurde eine erste Konsequenz aus dem „ERIKA“-Unfall gezogen. Die Schäden, die bisher durch Tankerunfälle entstanden, konnten durchweg nach dem Ölhaftungsübereinkommen abgedeckt werden. Der Schaden der „EXXON VALDEZ“ (USA) mit einer Schadenssumme von 3 Mrd. DM wurde allerdings nach nationalem US-Recht geregelt. Die Haftung für Tankerunfälle

<sup>18</sup> Convention on Liability and Compensation for Damages in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances von 1996, noch nicht in Kraft.

<sup>19</sup> Draft International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage, LEG/CONF.12/3 vom 14.08.2000

kann damit zunächst als ausreichend angesehen werden, wenn auch zu gegebener Zeit weitere Erhöhungen zu fordern sind. In der Haftpflichtfrage geht es vordringlich (nur noch) um die Verbesserung der Haftung für normale Trockenfrachter.

### **3.3.3 Kurzfristig umgesetzte Maßnahmen außerhalb der Projektorganisation**

Unabhängig von den Arbeiten der Projektorganisation wurden verschiedene organisatorische und technische Veränderungen und damit erkannte Schwächen des Notfallkonzepts bereits seit Anfang 1999 beseitigt:

1. Überarbeitung der bestehenden Alarmpläne
2. Definition von Entscheidungskriterien für den Notschleppereinsatz
3. Verlängerung der Charter des Notschleppers „Oceanic“, zunächst bis zum 15. Oktober 2001
4. klare Regeln zur Bestimmung der Vorort-Einsatzleitung
5. Ausrüstung der Mehrzweckschiffe der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) mit hochfesten Kunststoff-Schleppleinern und zusätzlichen Dragen (zum Aufnehmen von Ankerketten)
6. Vereinbarung zwischen der WSV und einem Privatunternehmen über die Bereitstellung von allwettertauglichen Hubschraubern
7. Training von Hubschraubereinsätzen für Notfallpersonal
8. eine neue am 1.7.2000 in Kraft getretene „Gemeinsame Dienstanzweisung Küstenwache“
9. Deutsch-Niederländische Vereinbarung über die gegenseitige Hilfeleistung auf dem Gebiet der Notschleppkapazitäten in der Nordsee vom 1.3.2000 einschließlich eines Operational Agreements vom 16.10.2000 über Verfahrensfragen der Schlepperzusammenarbeit.

## **3.4 Aktuelle EU-Maßnahmen**

Die derzeit wichtigsten EU-Entwürfe zur Schiffssicherheit sind in den beiden Maßnahmenpaketen „Erika I“ und „Erika II“ mit jeweils drei Initiativen enthalten:

### **Erika I-Paket**

- Richtlinie über Klassifikationsgesellschaften
- Richtlinie zur Hafenstaatkontrolle
- Verordnungsentwurf zur beschleunigten Einführung von Doppelhüllentankern (vgl. a. Ziffer 4.5)

### **Erika II-Paket**

- Richtlinie über Meldepflichten
- Verordnungsentwurf zur Errichtung eines zusätzlichen Entschädigungsfonds
- Verordnungsentwurf zur Errichtung einer Europäischen Maritimen Sicherheitsagentur (EMSA)

Auswirkungen auf Landesinteressen ergeben sich durch Veränderungen im Hafenbetrieb, für die maritime Wirtschaft, für die Rechte und Pflichten der maritimen Behörden und letztlich auch für die Kostenbelastung der Reeder und der Häfen. Die Mehrzahl der Umsetzungsaufgaben und deren Kosten werden den Bund treffen.

Schleswig-Holstein und die übrigen norddeutschen Küstenländer unterstützen diese Vorschläge. Mit dem Inkrafttreten der ersten Richtlinien (Kontrolle der Klassifikationsgesellschaften und Hafenstaatkontrolle) ist bis 2002/2003 zu rechnen.

## **3.5 Beschleunigte Einführung der Doppelhülle bei Tankern**

Die „Erika“-Katastrophe 1999 in der Biscaya ist als Auslöser für eine weitere Phase bei der Verbesserung der Sicherheit auf See anzusehen. Als Folge dieser Ölkatastrophe verfolgte die EU einen Plan zum schrittweisen Verbot von Einhüllenöltankschiffen und übte damit erfolgreich Druck auf die IMO aus. Das bei der IMO geschlossene Abkommen zur Änderung des MARPOL-Übereinkommens tritt 2002 in Kraft und schreibt die beschleunigte **schrittweise Abschaffung von Einhüllentankschiffen bis 2015** vor. Dabei werden die Tanker in drei Kategorien nach Größe und Ladungsarten eingeteilt. Maßgeblich ist das Ablieferungsdatum des alten Einhüllentankers, die bis 1996 gebaut werden durften. Das Lebensalter dieser Schiffe wird nun verkürzt, so dass ab 2003 bis 2015 die dann zwischen 20 und ca. 30 Jahre alten Schiffe abgewrackt werden.

Einige wenige über 25 Jahre alte Tankschiffe dürfen auch noch nach 2015 (bis 2017) fahren. Mit Unterstützung von Zypern und Malta konnte die EU jedoch eine Ausnahmeregelung durchsetzen, mit der diesen „Substandard“-Tankern ab 2015 der Zugang zu EU-Häfen untersagt werden kann. Weitere Gespräche mit Mitgliedstaaten aus dem Ostsee- und Mittelmeerraum, besonders den Beitrittskandidaten, sollen folgen, damit diese gleichartige Erklärungen abgeben.

Bereits seit Juli 1993 sind bei **Tankerneubauten** mit Ablieferungstermin ab Juli 1996 Doppelhüllen international vorgeschrieben. Bei einer Lebensdauer der Schiffe von 25 bis 30 Jahren werden noch Tausende von Tonnen Rohöl in Tankern ohne diese Sicherheitsstandards transportiert. Am 31.3.2001 waren **weltweit 8.532 Tanker im Einsatz**, von denen 6.587 eine Tragfähigkeit unter 40.000 t haben; diese Schiffe fallen durch zwei Eigenschaften auf: 5.924 Tanker (90 %) < 40.000 DWT haben keine Doppelhülle und sind somit gegenüber dem Sicherheitsniveau moderner Tanker im Nachteil, 4.511 dieser Tanker (68 %) < 40.000 DWT sind außerdem älter als 20 Jahre. Die gesamte internationale **Tankerflotte ist überaltert**: 36 % aller Tanker sind älter als 20 Jahre, fast 5 % sind in den Jahren zwischen 1959 und 1973 gebaut.

Als direkte Folge der Unfälle von Öltankern mit katastrophalen Folgen für die Umwelt wurden in der Vergangenheit Vorschriften zur Erhöhung der Tankersicherheit erlassen. Die Unfälle Ende der 60-er und Anfang der 70-er Jahre haben zur Übereinkunft im Rahmen von MARPOL 73, das 1978 wesentlich erweitert wurde, geführt. Wichtigste Neuerung war die zwingende Vorschrift für Doppelhüllen für alle Neubauten ab 1996. Dem MARPOL-Abkommen 73/78 (Annex I / II) gehören derzeit 114 Staaten an. Zur Ratifizierung der jetzt vereinbarten beschleunigten Einführung der Doppelhülle bis 2015 müssen schnellstmöglich 76 dieser 114 Staaten (2/3) mit insgesamt 50 % der Tonnage die Neuregelung übernehmen. Die EU-Staaten und Deutschland sollten dies mit Vorbildwirkung kurzfristig tun.

Der gesamte Ölimport der EU beträgt etwa 640 Millionen Tonnen. Rund 800 Mio. t Rohöl und Produktenöle werden auf See zu, von und zwischen den Gemeinschaftshäfen der EU befördert, etwa 70 % (560 Mio. t) führen in der EU an den Atlantik- und Nordseeküsten vorbei. 20.000 Schiffsbe-

wegungen mit ca. 150 Mio. t Öl werden jährlich für die gesamte Ostsee registriert. Besonders rege ist der Verkehr mit Ölprodukten in der Nord- und Ostsee. Eingesetzt werden hier im allgemeinen kleinere Tankschiffe mit einer Tragfähigkeit von 5.000 bis 50.000 DWT, von denen bei weitem nicht alle über eine Doppelhülle verfügen<sup>20</sup>. Die Konsequenz zum Schutz der Umwelt vor Ölunfällen darf aber nicht nur im Tankschiffbau Standard werden. Die Doppelhülle sollte auch für die Brennstofftanks von allen Schiffen eingeführt werden, die nicht Tanker sind. Große Containerschiffe fahren bis zu 7000 t Brennstoff direkt in Doppelböden und in Seitentanks ohne Trennung durch eine Doppelhülle.

Aufgrund der neuen IMO-Beschlüsse wird sich die Tankersicherheit und der Meeresumweltschutz verbessern. Damit ist das Ende der Einhüllentanker vorgezeichnet und ein eindeutiger Sicherheitsgewinn auch für die Ostsee programmiert.

## 4. Zuständigkeiten

### 4.1 Wasserschutzpolizei

Gem. § 169 Landesverwaltungsgesetz (LVwG) erstreckt sich die örtliche Zuständigkeit der Wasserschutzpolizei auf das gesamte Landesgebiet und auf die Hoheitsgewässer. Dieses Küstenmeer erstreckt sich in der Regel 12 sm vor der Küste. Zuständigkeiten außerhalb des Hoheitsgebietes ergeben sich aus § 5 StGB, in dem die Geltung des Strafrechtes bei Auslandsstaaten geregelt ist.

Gem. § 3 Abs. 2 des Seeaufgabengesetzes (SeeAufG) kann das BMVBW Aufgaben, die ihm obliegen, auf den Zoll oder den Bundesgrenzschutz übertragen, soweit sie nicht nach Maßgabe einer Vereinbarung mit den Küstenländern über die Ausübung der schiffahrtspolizeilichen Vollzugsaufgaben von der Wasserschutzpolizei ausgeübt werden.

In diesen Vereinbarungen über die Ausübung der schiffahrtspolizeilichen Vollzugsaufgaben aus den Jahren 1955/56 zwischen dem Bund und den

---

<sup>20</sup> Sämtliche Angaben gem. ISL-Studie und Lindenau, „Sichere und betriebswirtschaftliche Doppelhüllentanker für die Zukunft“, Vortrag bei GEOMAR, Kiel, 26.4.2001.



Küstenländern<sup>21</sup> werden in § 1 die schiffahrtspolizeilichen Vollzugsaufgaben festgelegt. Hierbei handelt es sich um:

1. Ermittlung und Abwehr von Gefahren, die keinen Aufschub dulden.
2. Überwachung der Einhaltung der Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs dienenden Vorschriften, insbesondere über das Verhalten im Verkehr, die Ausrüstung, die Besetzung, und Besetzung, den Betrieb und Kennzeichnung der Wasserfahrzeuge, Flöße und schwimmende Anlagen.
3. Überprüfung der Schiffspapiere und Befähigungsnachweise der Schiffsführer, -offiziere und -mannschaften, Floßführer, Fährführer und Lotsen auf den in Nummer 2 genannten Wasserfahrzeugen.

Nach § 2 der Vereinbarung werden diese Aufgaben durch die Polizeien der Länder wahrgenommen. Diese Vereinbarung wurde 1982 um eine Zusatzvereinbarung ergänzt. Hierbei wurden weitere schiffahrtspolizeiliche Vollzugsaufgaben festgelegt und auf die Länder übertragen:

1. Ermittlung der von der Schifffahrt ausgehenden Gefahren einschließlich solcher für das Wasser.
2. Überwachung der Einhaltung der der Beförderung gefährlicher Güter, der Sicherheit der Schiffe, der Sicherheit und Gesundheit der Besatzung, der Beratung durch Seelotsen sowie der dem Umweltschutz im Bereich der Schifffahrt dienenden Vorschriften, Verfügungen, Bedingungen und Auflagen.
3. Prüfung von in Rechtsvorschriften vorgeschriebenen Sicherheitszeugnissen, Erlaubnissen, Genehmigungen, Bescheinigungen, Tagebüchern und sonstigen Nachweisen.
4. Meldung von Schiffsunfällen und Führen der Ermittlungen zur Untersuchung von Schiffsunfällen.

Ebenfalls in der Zusatzvereinbarung Art. 1 Nr. 3 ist die Eilzuständigkeit der Landespolizeien auf Hoher See geregelt. Danach sind bei Nichterreichbarkeit von Bundesbehörden die Länderbehörden zur Beseitigung einer

---

<sup>21</sup> Schleswig-Holstein: GVBl. Nr. 16/1955, S. 137 vom 15. Juli 1955

bereits eingetretenen Störung oder zur Abwehr einer unmittelbar bevorstehenden Gefahr zuständig. Die zuständigen Behörden sind dann unverzüglich zu verständigen.

Für die Durchführung von verdachtsunabhängigen Kontrollen im Rahmen der übertragenen Aufgaben ergibt sich aus § 8 Abs. 1 SeeAufG ein Recht zum Betreten von Wasserfahrzeugen und deren Betriebs- und Geschäftsräumen für damit betraute Personen. Bei diesen handelt es sich gem. Bund-Länder-Vereinbarung um Beamte der Polizeien. Gem. § 8 Abs. 2 SeeAufG sind der Eigentümer und der Führer eines Wasserfahrzeuges verpflichtet, die Überprüfung zu gestatten und dafür notwendiges Personal und Hilfsmittel zur Verfügung zu stellen.

Die Berechtigung zum Betreten von Wasserfahrzeugen bei Verdacht oder Vorliegen einer Straftat/Ordnungswidrigkeit ergibt sich aus der StPO/OwiG.

Im Rahmen schiffahrtspolizeilicher Aufgaben bedient sich die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung gemäß § 55 Seeschifffahrtsstraßenordnung (SeeSchStrO) der Wasserschutzpolizei der Küstenländer.

Einschlägige Ermächtigungen zur Durchsetzung von Maßnahmen bei der Feststellung von Beanstandungen sind in den spezialgesetzlichen Schifffahrtsvorschriften nicht enthalten.

Bei Vorliegen einer Störung oder zur Abwehr einer bevorstehenden Gefahr greifen die allgemeinen Gefahrenabwehrrechte des LVwG. Hierin sind abschließend die Ermächtigungen zur Ersatzvornahme, zum Tätigwerden für andere Behörden und für eine Inanspruchnahme des Störers sowie des Nichtstörers geregelt (z. B. Erteilen eines vorläufigen Weiterfahrverbotes).

Bei Vorliegen oder Verdacht von Straftaten ergibt sich die Ermächtigung zum Einschreiten der Wasserschutzpolizei aus der StPO.

Zur Koordinierung und länderübergreifender Zusammenarbeit bei der Durchsetzung schiffahrtspolizeilicher Vollzugsaufgaben haben die Küstenländer bei dem Wasser- und Schifffahrtsamt Cuxhaven bzw. beim BGS-Amt in Neustadt WSP-Leitstellen eingerichtet. Diese führen gemeinsam mit den Bundesbehörden das maritime Lagebild und steuern den Einsatz der wasserschutzpolizeilichen Einsatzmittel im Küstenmeer.

## 4.2 Land und Kommunen

Die Verunreinigung des Küstengewässers betrifft die Gewässergüte und damit wasserwirtschaftliche Belange. Hinsichtlich der Wasserwirtschaft hat der Bund lediglich die Rahmengesetzgebungskompetenz (Art. 75 Abs. 1 Nr. 4 GG). Die Ausfüllung der Rahmengesetzgebung und der Gesetzesvollzug (Art. 30, 83 GG) obliegen den Ländern. Institutionell zuständig für die Wasserwirtschaftsverwaltung ist das Umweltressort.

Die Schadstoffbekämpfung ist eine Maßnahme der wasserrechtlichen Gefahrenabwehr nach § 110 Landeswassergesetz (LWG). Sachlich zuständig für die Abwehr von Gefahren für das Küstengewässer sind die Staatlichen Umweltämter (StUÄ) als untere Wasserbehörde (§ 110 Abs. 1 i.V.m. § 108 Abs. 1 Nr. 1 a) LWG). Örtlich zuständig im schleswig-holsteinischen Teil des deutschen Hoheitsgebietes innerhalb der westlichen Ostsee sind die StUÄ Schleswig und Kiel. Dabei umfasst die Zuständigkeit des StUA Schleswig lediglich das Küstengewässer vor der Schlei-Mündung und der Flensburger Förde (nordwestlich 54° 38' 16,8" N 10° 17' 12,0" O). Die örtliche Zuständigkeit für den Großteil des fraglichen Seegebietes obliegt somit dem StUA Kiel.<sup>22</sup> Aufgrund der Kompetenz zur wasserrechtlichen Gefahrenabwehr kann das zuständige StUA bei der Schadstoffbekämpfung nach pflichtgemäßen Ermessen alle erforderlichen Maßnahmen treffen. Sobald die Gewässerverunreinigung das Land oberhalb der Mittelhochwasserlinie erreicht (z.B. Öklumpen an den Strand angespült werden), besteht die Zuständigkeit der örtlichen Ordnungsbehörden.

## 4.3 Bund und Küstenländer

Für den Fall der Bekämpfung von großräumigen Ölunfallschäden hatten sich bereits 1975 der Bund und die vier Küstenländer (Bremen, Hamburg, Niedersachsen und Schleswig-Holstein) auf gemeinsame Vorsorgemaßnahmen im Rahmen eines "Verwaltungsabkommens für die Ölunfallbekämpfung" verständigt.

<sup>22</sup> LVO über die Errichtung von Staatlichen Umweltämtern und zur Änderung von Rechtsvorschriften vom 02.12.1997 (GVOBl. S. 478)

1995 wurden diese Aufgaben durch die neue "Vereinbarung über die Bekämpfung von Meeresverschmutzungen" vom 27.4.1995<sup>23</sup> ersetzt und auf Vorsorgemaßnahmen zur Chemikalienunfallbekämpfung erweitert. Außerdem wurde das neue Bundesland Mecklenburg-Vorpommern einbezogen.

Die gemeinsamen Vorsorgemaßnahmen erstrecken sich auf die Hohe See des Nord- und Ostseegebietes, die Küstengewässer, die Seeschiffahrtsstraßen, die Häfen Bremens und Hamburgs sowie die angrenzenden Ufer und Strände. Die Zusammenarbeit wird in einem Bund-Länder-Ausschuss koordiniert. Insbesondere werden hier die Bekämpfungsstrategien, die Systemkonzepte und Beschaffungsprogramme, die technischen Grundsätze für die Beschaffung und den Betrieb der Fahrzeuge, Geräte und Einrichtungen sowie die Durchführung von Übungen abgestimmt. Grundsatzaufgaben, die nur die Länderpartner betreffen, werden in einer Länderarbeitsgemeinschaft beschlossen.

Bei der Unfallbekämpfung arbeiten die zuständigen Bundes- und Landesbehörden mit ihrem Personal sowie ihren Schiffen, Landfahrzeugen und Geräten eng zusammen. Die Unfallbekämpfung wird koordiniert von

- dem "**Zentralen Meldekopf (ZMK)**" im Wasser- und Schifffahrtsamt Cuxhaven, der rund um die Uhr besetzt ist und Meldungen im nationalen und internationalen Bereich entgegennimmt und weiterleitet;
- der gemeinsamen "**Einsatzleitungsgruppe (ELG)**", die aus je einem Beauftragten des Bundes und der Küstenländer zusammengesetzt ist und über die notwendigen Maßnahmen zur Bekämpfung von Verschmutzungen entscheidet, sofern die Auswirkungen dieser Unfälle bestimmte Kriterien überschreiten;
- der Sonderstelle des Bundes (SBM) und der Sonderstelle der Küstenländer (SLM), die zur Unterstützung der Einsatzleitungsgruppe mitarbeiten.

Die Durchführung der Maßnahmen obliegt den zuständigen Behörden des Bundes und der Küstenländer. In Schleswig-Holstein ist die Zuständigkeit

---

<sup>23</sup> VkB1. 1995 S 382, Heft 11

für diese Aufgaben den seit Anfang 1998 neu eingerichteten Staatlichen Umweltämtern in Itzehoe, Kiel und Schleswig übertragen worden.

Die Frage, ob eine Verschmutzung im Sinne der Bund/Küstenländer-Vereinbarung vorliegt, ist von der ELG nach den vorliegenden Umständen und Bedingungen zu entscheiden. Hierbei sind insbesondere die Art und Menge des ausgelaufenen Schadstoffes sowie die Größe und Schutzwürdigkeit des durch die Verschmutzung gefährdeten Gebietes zu berücksichtigen. Bei anderen Schadstoffen als Öl wird die ELG tätig, wenn eine nachhaltige Schädigung der Gewässer, Ufer und Strände im Geltungsbereich eingetreten oder zu besorgen ist.

#### **4.4 Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes**

Der Bund ist Eigentümer der Bundeswasserstraßen. Er verwaltet sie durch eigene Behörden und nimmt die staatlichen Aufgaben der Binnenschifffahrt und Seeschifffahrt gemäß der Artikel 87 und 89 Grundgesetz wahr. Zentrale Aufgaben des Bundes sind dabei die Gewährleistung der Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs, die Gefahrenabwehr zur Erhaltung der Bundeswasserstraßen in einem für die Schifffahrt erforderlichen Zustand, die Verhütung von Umweltgefahren durch die Schifffahrt, der verkehrsbezogene Brandschutz und in der AWZ zudem der Katastrophenschutz (siehe Anlage 5). Diese Aufgaben werden von der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes durch die Wasser- und Schifffahrtsdirektionen und Wasser- und Schifffahrtsämter wahrgenommen.

Zur Gefahrenabwehr im Küstenvorfeld stehen der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung umfassende und ausreichende Ermächtigungen zur Verfügung, die den anerkannten Rechtsgrundsätzen des Deutschen Polizei- und Ordnungsrechtes entsprechen.

Im Küstenmeer (Hoheitsgebiet) sind es im wesentlichen die schifffahrtspolizeilichen Vorschriften der §§ 3 ff. SeeAufG. Sie beinhalten eine Generalermächtigung, nach der die Behörden der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes die notwendigen Maßnahmen zur Abwehr von Gefahren und schädlichen Umwelteinwirkungen einschließlich von Störungen der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs auf den Seewasserstraßen

nach pflichtgemäßem Ermessen treffen. Neben der Störerproblematik (Handlungsstörer/Zustandsstörer) und Ermächtigung zur Ersatzvornahme ist die Inanspruchnahme des Nichtstörers geregelt. Der Zugriff auf den Nichtstörer, insbesondere auf Bergungs- und Leichterschiffe wird bei Unfällen mit Öl-, Gas- und Chemikaliertankern, die eine erhebliche Umweltverschmutzung zur Folge haben können, nach § 3 c Abs. 2 SeeAufG erleichtert, um vor allem zu verhindern, dass wertvolle Zeit für einen ersten und noch wirkungsvollen Zugriff durch Verhandlungen über privatrechtliche Bergungsverträge ungenutzt verstreicht. Bei allen Entscheidungen sind die rechtsstaatlichen Grundsätze der Bestimmtheit und Verhältnismäßigkeit zu berücksichtigen. Dies erklärt die für Außenstehende oft unverständlichen strom- und/oder schiffahrtspolizeilichen Verfügungen mit entsprechenden Fristsetzungen, die es den Störern zunächst ermöglichen müssen, die Gefahr durch eigene Maßnahmen zu beseitigen. Zu berücksichtigen ist bei allen öffentlich-rechtlichen Ermächtigungsgrundlagen dabei auch, dass die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung allein für die Gefahrenbeseitigung, nicht aber für eine Bergung von Schiff und Ladung zuständig ist, was im Einzelfall deutlich voneinander abweichen kann, was sich z. B. in der Diskussion um die Aufgaben der Mehrzweckschiffe des Bundes zeigt.

In ähnlicher Regelungsweise mit Generalklausel, Störerregelung und Inanspruchnahme des Nichtstörers bietet das Wasserwegerecht in den §§ 24 ff. Wasserstraßengesetz (WaStrG) unter strompolizeilichen und unterhaltungsrechtlichen Gesichtspunkten Möglichkeiten, Schiffswracks zu beseitigen, wenn sie den Verkehr behindern.

Außerhalb des deutschen Küstenmeeres ist sowohl völkergewohnheitsrechtlich als auch durch internationale Übereinkommen<sup>24</sup> anerkannt, dass dem Küstenstaat das Recht zusteht, bei Seeunfällen Maßnahmen gegenüber fremdflaggen Schiffen zu ergreifen und durchzusetzen, um seine Küste und damit zusammenhängende Interessen vor einer tatsächlichen oder drohenden Verschmutzung infolge eines Seeunfalls zu schützen. Die zu ergreifenden Maßnahmen stehen im Ermessen des Küstenstaates, müssen aber dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit entsprechen, andernfalls drohen Schadensersatzansprüche. Im Falle äußerster Dringlich-

<sup>24</sup> Art. 221 VN-Seerechtsübereinkommen von 1982-SRÜ, BGBl. II 1994, Seite 1797; Internationales Übereinkommen über Maßnahmen auf Hoher See bei Ölverschmutzungsfällen, vom 29.11.1965 BGBl. II 1975, Seite 137; ergänzt durch das „Protokoll über Maßnahmen auf Hoher See bei Fällen von Verschmutzungen durch andere Stoffe als Öl“, BGBl. II 1985, Seite 593

keit kann auf die vorherige Konsultation des Flaggenstaates des Schiffes verzichtet werden.

Die ausschließliche Kompetenz des Bundes seewärts des Küstenmeeres als gesamtstaatliche Aufgabe ist somit aus der Natur der Sache heraus gegeben<sup>25</sup>.

Die Küstenländer üben - wie an Land auch - in ihren jeweiligen Hoheitsgewässern (Küstengewässer) hinsichtlich der allgemeinen und konkreten Gefahrenabwehr sowie der Strafverfolgung die Polizeihochheit aus. Diese Aufgabe nimmt in den Hoheitsgewässern die Wasserschutzpolizei wahr (s. Ziffer 5.1). Der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes obliegt - quasi als Sonderordnungsbehörde - die verkehrsbezogene Gefahrenabwehr (Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs). Im Kern handelt es sich um den schifffahrtspolizeilichen Vollzug, was insbesondere die Überwachung und Kontrolle des Schiffsverkehrs bedeutet. Hierbei bedient sich die WSV der Wasserschutzpolizeien der Länder, die neben ihrer genannten allgemeinpolizeilichen Aufgabenstellung zusätzlich im Rahmen der unter Ziffer 5.1 skizzierten Bund-Länder-Vereinbarung von 1955 die Ausübung des schifffahrtspolizeilichen Vollzuges in den Hoheitsgewässern - allerdings als eigene Aufgabe - übertragen bekommen haben. Die Wasserschutzpolizei wird insofern als Vollzugspolizei für die WSV tätig. Dieser Aspekt wird insbesondere im Havariefall deutlich, in dem die Wasserschutzpolizei ggf. Sofortmaßnahmen trifft, bis die zuständige Dienststelle der WSV selbst tätig wird.

## 5. Zusätzliche Sicherheitsmaßnahmen/Weiteres Verfahren

### 5.1 Konsequenzen aus der Havarie der „PALLAS“

Schleswig-Holstein hat sich durch die bereits lange vor der Havarie der PALLAS eingerichtete **Interministerielle Arbeitsgruppe „Unfallmanagement in Küstengewässern“** verstärkt in die Bund-Länder-Diskussion eingebracht. Die Konsequenzen aus der Havarie der PALLAS wurden dem Schleswig-Holsteinischen Landtag von der Landesregierung in ihrem Bericht, Drucksache 15/378, vom 14. September 2000 dargestellt. Die aus der

<sup>25</sup> so Dr. Herbert Schnoor, Seite 21, Dokumentation der Gewerkschaft der Polizei zur Fachtagung „Küstenunfallmanagement“ am 17. Januar 2000

Havarie der PALLAS heraus entwickelten Maßnahmen des Landes Schleswig-Holstein gelten in gleichem Maße auch für die Ostsee.

Weitere zusätzliche Maßnahmen ergeben sich aus dem **Handlungskonzept der Landesregierung** von Juni 1999, das ausführlich unter Ziffer 3.2 dargestellt ist.

## 5.2 **Maritimes Unfallmanagement/Havariekommando**

Die wichtigsten zusätzlichen Sicherheitsmaßnahmen werden derzeit in enger Bund-Länder-Zusammenarbeit in der Projektorganisation „Maritime Notfallvorsorge“ vorbereitet, über die oben unter Ziffer 3.3.1 bereits hinsichtlich einiger Teilaufgaben informiert wurde.

In Folge der von der Grobecker-Kommission vorgelegten 30 Empfehlungen hat die Bundesregierung unter Beteiligung der Küstenländer beim Bundesverkehrsminister eine **Projektorganisation „Maritime Notfallvorsorge“** eingerichtet, in der das Land Schleswig-Holstein sowohl in der Projektlenkung als auch in den Teilprojekten mit Vertretern aus drei Ressorts mitwirkt. Die Projektorganisation gliedert sich in acht Teilprojekte, in denen Fragen von A wie Ausbildung bis Z wie zentralisierte Einsatzführung im Havariefall einschließlich der internationalen Regelungen umfassend bearbeitet werden. Eine Arbeitsgrundlage bildet dabei das am 6. Juni 1999 von der Landesregierung verabschiedete Handlungskonzept. Die Projektorganisation ist auf zwei Jahre angelegt. Ihre wichtigste Aufgabe liegt in der Prüfung der Einrichtung eines Havariekommandos und einer **Seewache** (Küstenwache).

Für das im engen Verbund mit den anderen Küstenländern geforderte zukünftige maritime Unfallmanagement ist ein **monokratisch aufgebautes Havariekommando** vorgesehen, das von einer zentralen Stelle aus für alle komplexen Schadenslagen auf der Nord- und Ostsee zuständig ist. Die Leitung<sup>26</sup> verfügt über ein Selbsteintritts-(Initiativ)recht und soll zusammenfassend über die materiellen und personellen Ressourcen zur Schadensbekämpfung des Bundes und der Länder verfügen können. Ein 24-stündig besetztes Maritimes Lagezentrum als Meldekopf für die Leitung des Havariekommandos hat im Wesentlichen die Aufgabe, die zur Verfü-

<sup>26</sup> Im Sinne von Leiterin oder Leiter des Havariekommandos



gung stehenden Informationsquellen zu sichten und auszuwerten. Für das Havariekommando konnte auf der Grundlage eines gemeinsamen Vorschlages der Innenressorts der Küstenländer und der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung ein Einvernehmen über die Struktur erzielt werden. Grundlage des Einvernehmens ist das gemeinsame Positionspapier der Küstenländer vom November 1999 und die dazu abgegebene Empfehlung der Grobecker-Kommission (Empfehlung Nr. 2).

Für den Bereich der Ostsee liegt ein abgestimmter Entwurf einer zwischen dem Bundesverkehrsministerium, Mecklenburg-Vorpommern und Schleswig-Holstein abzuschließenden Verwaltungsvereinbarung zur Schiffsbrandkämpfung vor, in dem alle organisatorischen und finanziellen Fragen geregelt werden. Der Abschluss dieser Vereinbarung ist noch in diesem Jahr zu erwarten.

Mit der beabsichtigten **Neuorganisation der Wasserschutzpolizei Schleswig-Holstein** sollen auch die notwendigen personellen Ressourcen freigesetzt werden, damit die Wasserschutzpolizei-Leitstellen in Cuxhaven und Neustadt durchgängig besetzt werden können. Die Leitstelle Cuxhaven ist ein wesentlicher Bestandteil des beabsichtigten Maritimen Lagezentrums, das sich durchgehend aus Beamten der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung und der Wasserschutzpolizeien der Küstenländern zusammen setzen wird.

Auf dem Gebiet des **abwehrenden Katastrophenschutzes** ist die Zusammenarbeit der bei Schiffsunfällen beteiligten norddeutschen Behörden und Stellen intensiviert worden. Nach der Planübung „Color Line 1999“ befasst sich das Amt für Katastrophenschutz darüber hinaus im Rahmen der internationalen und norddeutschen Zusammenarbeit mit größeren Unfällen von Fahrgastschiffen in der Ostsee.

Das Ergebnis einer Planübung mit Dänemark und Schweden soll im März 2002 vorgestellt werden. Trotz angespannter Haushaltslage werden von Schleswig-Holstein für dieses Projekt rund 50 bis 60 TDM zur Verfügung gestellt.

### 5.3 Durchsetzung zusätzlicher Sicherheitsmaßnahmen

Die einvernehmlich zwischen den Küstenländern und der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung erarbeitete Konzeption über die Struktur des **Havariekommandos** entspricht im wesentlichen dem Eckpunktepapier der Innenressorts der Küstenländer, das dem Bund seit Ende 1999 vorliegt und in seine Überlegungen Eingang gefunden hat. Auf massiven Druck der Küstenländer ist es am 21. Mai 2001 gelungen, den Bund für das Konzept zu gewinnen und damit dessen Umsetzung zu initiieren. Ein Bund-Länder-Gremium wird nunmehr **bis Oktober 2001 einen detaillierten Vereinbarungsentwurf** erarbeiten.

Hinsichtlich der **Notschleppkapazität** kündigte Bundesverkehrsminister Bodewig für die Nordsee ein Stationierungskonzept für drei Schlepper an, darunter die beiden Mehrzweckschiffe „Mellum“ und „Neuwerk“.<sup>27</sup> Außerdem soll ein 160 t Pfahlzug starker Hochseeschlepper gechartert und langfristig ausgeschrieben werden. Für die Ostsee werden ein 80 t starker Schlepper für Warnemünde und zwei seegängige Hafenschlepper für Kiel und Usedom gechartert werden. Abschließend bekräftigte der Minister die Entschlossenheit, in der IMO die Einführung einer **Lotsenpflicht für stark befahrene Gewässer** zu verfolgen.

Über die von der Expertenkommission ebenfalls vorgeschlagene Intensivierung der Überwachung des Schiffsverkehrs durch eine gemeinsame Führung aller auf See eingesetzten Schiffe des Bundes und ihre Zusammenfassung in einer **Seewache** unter Führung des Havariekommandos, zeichnet sich bisher noch keine Lösung ab. Eine erkennbare positive Haltung der Bundesministerien in der Frage der Einrichtung einer Seewache gibt es derzeit nicht. Es ist daher absehbar, dass die Empfehlung zur Einrichtung einer Seewache von den Bundesministerien im Rahmen der Projektorganisation nicht umgesetzt wird. Aus Sicht der Landesregierung wäre durch die Einrichtung einer Seewache eine deutliche Effizienzsteigerung bei der schifffahrtspolizeilichen Überwachung möglich.

Diese Haltung entspricht auch den Beschlüssen des Schleswig-Holsteinischen Landtages, der in seinen Drucksachen 14/2531 vom 17. November 1999 sowie 14/2695 und 14/2698 vom 26. Januar 2000 jeweils die Ein-

---

<sup>27</sup> Presseerklärung vom 1. Juni 2001

richtung einer zentralen Küstenwache gefordert hat. Mit der Einrichtung der gemeinsamen Leitstellen der Wasserschutzpolizeien der Länder beim Wasser- und Schifffahrtsamt Cuxhaven und bei dem BGS-Amt in Neustadt haben die Länder einen erheblichen Schritt in diese Richtung vorbereitet.

Zusätzlich hat Schleswig-Holstein bekundet, seine **Ressourcen** auch in eine zentrale Küstenwache einzubringen. Eine am 25. November 1999 dazu von der Staatskanzlei durchgeführte Länderumfrage hat allerdings ergeben, dass der ganz überwiegende Teil der Bundesländer derzeit nicht bereit ist, einer dazu erforderlichen **Änderung des Grundgesetzes** zuzustimmen. Die Landesregierung wird innerhalb der Projektorganisation des BMVBW weiterhin mit Nachdruck darauf drängen, dass als erster Schritt in Richtung einer zentralen Küstenwache die bisher im Koordinierungsverbund der Küstenwache des Bundes vereinten operativen Einheiten der Bundesministerien zentral zu einer Seewache zusammengefasst und unter dem Havariekommando neu strukturiert werden.

Die Innenminister und –senatoren der Küstenländer haben auf ihrer Konferenz am 2. April 2001 die Bundesregierung aufgefordert, möglichst schnell die Voraussetzungen für die Einrichtung eines Havariekommandos zu schaffen und die Küstenländer sowie die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung umgehend mit der Durchsetzung der Konzeption zu beauftragen. Die Bundesregierung wurde ferner gebeten, die erforderlichen Voraussetzungen für die Einrichtung einer Seewache herbeizuführen.

Diesen Forderungen haben sich am 5. April 2001 die Ministerpräsidenten der Länder durch einstimmigen Beschluss angeschlossen, und die Bundesregierung erneut zum schnellen Handeln aufgefordert.

Am 4. April 2001 hat Ministerpräsidentin Simonis den Bundeskanzler aufgefordert, sich persönlich dafür zu verwenden, dass diese zentralen Punkte zur Verbesserung der Schiffsicherheit nunmehr zügig umgesetzt werden.

Die **EU-Richtlinien und Verordnungen** (vgl. oben Ziffer 3.4), die als Bestandteil der sogen. Erika I und Erika II-Pakete derzeit den EU-Gremien zur Beratung und Verabschiedung vorliegen, können frühestens ab Ende 2002 in Kraft treten.

Eine **Sonder-Verkehrsministerkonferenz der Ostseestaaten** wird am 10. September 2001 in Kopenhagen auf Einladung der dänischen Regierung stattfinden und sich ausschließlich mit aktuellen Fragen der Sicherheit des Schiffsverkehrs insbesondere in der Kadetrinne beschäftigen. Mit dieser Sonderkonferenz soll u.a. auch ein abgestimmtes Vorgehen der Ostseestaaten bei allen für die Verbesserung der Schiffssicherheit relevanten Verhandlungen in internationalen Gremien, wie z.B. bei der Einführung einer Lotsenannahmepflicht für die Passage der Kadetrinne, erzielt werden. Darüber hinaus wird von dieser politischen Konferenz eine generelle Unterstützung bei der nationalen Umsetzung für die bereits in anderen Gremien beschlossenen Maßnahmen zur Verbesserung der Schiffssicherheit erwartet. Im Vorfeld dieser wichtigen Konferenz auf EU-Ebene haben sich bereits die Außenminister der Ostseestaaten auf der Sitzung des **Ostseerates** in Hamburg am 7. Juni 2001 für eine Verbesserung der Schiffssicherheit ausgesprochen.

## Anl.1

### Schiffsbewegungen in der Ostsee (1.Quartal 2000, Schiffe ab 500 BRZ)

Gebiet	Tanker	Bulk Carrier	Container	Stückgut	Passagier/ RoRo	Sonstige	Fähren	Insgesamt
Ansteuerung Kieler Bucht	672	168	690	4.812	124	27	780	7.273
Ansteuerung Lübecker Bucht	48	22	30	1.530	194	26	2.140	3.990
Ansteuerung Rostock	234	136	10	870	44	18	2.696	4.008
Ansteuerung Sassnitz	4	2	0	18	0	2	1.246	1.272
Ansteuerung Pommersche Bucht	182	260	34	1.600	0	44	2.114	4.234
Belt-Route (Fehmarn-Belt)	2.087	1.113	806	6.811	96	40	9.084	20.037
Fehmarn-Route (Fehmarn-Sund)	7	3	0	120	1	2	0	133
Kadetrinne	2.048	1.045	837	7.839	317	50	3.648	15.784
Ostsee Gesamt	5.282	2.749	2.407	23.600	776	209	21.708	56.731

Quelle: ISL 2000 auf Basis Lloyd's Voyage Records, verschiedener Führerstatistiken und eigenen Berechnungen

Anl. 2

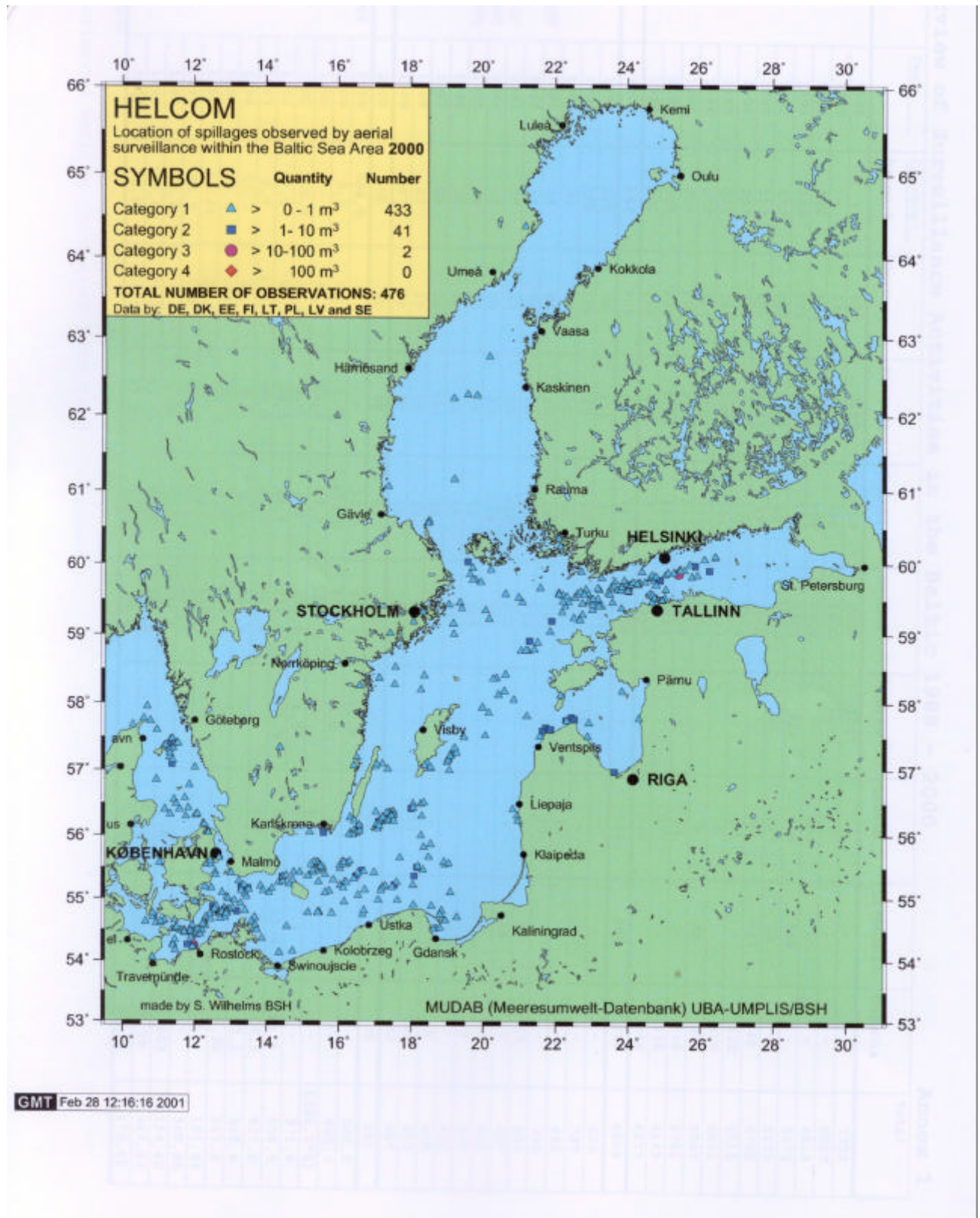
Relative Häufigkeiten und Erwartungswerte für Zwischenfälle in der Schifffahrt in den relevanten Gebieten der Nord- und Ostsee

	Zeitraum 1995 bis 1999			Gesamt
	Nordsee	Ostsee		
Zwischenfälle	104	116		220
Schiffsbewegungen	769.756	1.095.358		1.865.114
Zwischenfälle je 100.000 Schiffsbewegungen	13,511	10,590		11,796
Zwischenfälle je Jahr (Durchschnitt)	20,8	23,2		44,0
Davon Schleppereinsatz	28,6 %	28,6 %		28,6 %
Durchschnitt Anzahl Schleppereinsätze p. a.	6	7		13
	2010			
Schiffsbewegungen	191.885	258.181		450.066
Erwartungswert Zwischenfälle	25,9	27,3		53,1
Erwartungswert Schleppereinsätze	7	8		15

Quelle: ISL 2000 auf Basis Lloyd's Voyage Records, WSD Nord und WSD Nordwest.



## Anlage 3









Anl. 5

Abgrenzung WSV des Bundes ./.. Küstenländer - Zuständigkeiten

Innêrhalb des Küstenmeeres	Seewârts des Küstenmeeres (AWZ)
<p><u>WSV</u></p> <p>Strompolizei</p> <p>einschließlicly verkehrsbegogenen Brandschutz</p> <p>Schiffahrtspolizei</p> <p>einschließlicly Verhütung von Umweltgefahren</p> <p>Seeunfalluntersuchung</p> <p><u>Küstenländer</u></p> <p>Allg. Gefahrenabwehr</p> <p>Allg. Brandschutz</p> <p>Vollzungsaufgaben Schiffahrtspolizei</p> <p>Katastrophenabwehr</p> <p>Schadstoffbekämpfung</p> <p>Verfolgung von Straftaten</p> <p>Seeunfallermittlung</p>	<p><u>WSV</u></p> <p>Schiffahrtspolizei</p> <p>Allg. Gefahrenabwehr</p> <p>Verfolgung Umweltstraftaten</p> <p>Katastrophenabwehr</p> <p>Schadstoffbekämpfung</p> <p>Seeunfalluntersuchung (und Seeunfallermittlung)</p> <p><u>Küstenländer</u></p> <p>Eilkompetenzen der WSP'en</p>