



## **Kleine Anfrage**

des Abgeordneten Dr. Heiner Garg (FDP)

und

## **Antwort**

**der Landesregierung** – Minister für Wissenschaft, Wirtschaft und Verkehr

### **Tankschiffverkehr in der Ostsee**

1. Wie hat sich seit 2000 der Tankschiffverkehr bezüglich der Verkehrszahlen und der Tonnage auf der Ostsee nach Kenntnis der Landesregierung entwickelt? Wie wird sich der Tankschiffverkehr auf der Ostsee nach Schätzung der Landesregierung bis 2015 bezüglich der Verkehrszahlen und der Tonnage entwickeln?

In Übereinstimmung mit der HELCOM (Helsinki Commission) Kopenhagen-Ministererklärung wurde im Jahr 2005 das HELCOM AIS-Network (Automatic Identification System) in Betrieb genommen. Seit dieser Zeit ist es möglich, nahezu exakte Daten über die Schiffsbewegungen in der Ostsee zu erhalten. Alle statistischen Angaben, die vor Juli 2005 liegen, sind mit großen Abweichungen behaftet, da immer nur jeweils Teilbereiche betrachtet werden konnten. Basierend auf den vorliegenden Daten von HELCOM wurden für Tankerbewegungen in der Ostsee im Jahr 2000 ca. 11.200 Schiffsbewegungen (beladen und unbeladen) angegeben. Davon entfallen ca. 8.000 (beide Richtungen) auf die Kadettrinne.

Auf der Grundlage des heute verfügbaren AIS-Netzwerkes stellt sich die gegenwärtige Situation wie folgt dar:

Im Jahr 2006 gab es in der Kadettrinne ca. 9.000 Tankerpassagen, davon 5.100 westwärts und 3.900 ostwärts. Auf den Transitwegen innerhalb der Ostsee wurden insgesamt 12.300 Tankerbewegungen aufgezeichnet.

Für das Jahr 2015 wird eine Zunahme des Ölumschlags um bis zu 30 % vorausgesetzt. Die Auswirkungen werden dabei sowohl die Anzahl der Schiffsbewegungen

gen aber auch die Schiffsgrößen betreffen. Beides steht dabei in unmittelbarem Zusammenhang. Genaue Prognosen für diesen Zeitraum liegen nicht vor. Nach HELCOM Angaben kann mit einer Anzahl von bis zu 14.000 Tankerbewegungen auf den Transitrouten innerhalb der Ostsee ausgegangen werden.

Zur Tonnageentwicklung liegen keine verwertbaren Daten vor.

2. Wie beurteilt die Landesregierung die Gefahren für die Umwelt, die vom Tankerschiffverkehr auf der Ostsee ausgehen?

Wie beurteilt die Landesregierung die Gefahren für die Umwelt, die von der von ihr geschätzten Entwicklung des Tankschiffverkehrs auf der Ostsee ausgehen?

Gibt es nach Ansicht der Landesregierung quantitative oder qualitative Schwellenwerte, bei deren Überschreitung sich die Gefahren für die Umwelt überproportional erhöhen?

Wenn ja,

- warum?
- wie sind diese definiert?

Welche anderen Einflüsse auf die Ostsee beurteilt die Landesregierung als größere Gefahr für die Umwelt als die Gefahr eines Tankerunglücks?

Auf der Ostsee, einem der am stärksten befahrenen Gewässer weltweit, hat der Schiffsverkehr in den vergangenen Jahren nochmals deutlich zugenommen. Dies geht insbesondere auf die Erhöhung der Umschlagskapazität der Ölhäfen am finnischen Meerbusen und die der russischen Öltankerflotte zurück, die sich um 250% seit 2000 und sogar um 400 % seit 1997 erhöht hat. HELCOM hat im Jahr 2005 bereits 151 Schiffsunfälle aufgenommen, von denen 13 zu einer Verschmutzung der Ostsee führten (2004: 145 Unfälle mit 9 Verschmutzungen). Bis 2003 wurden noch weniger als 60 Unfälle jährlich registriert.

Die von derartigen Unfällen ausgehenden Gefahren für die Umwelt werden als erheblich eingestuft. Die ökologischen Auswirkungen bei einem größeren Schiffsunfall wären für das ohnehin stark vorbelastete Ökosystem der Ostsee sehr kritisch. Eine auch nur annähernde Regeneration insbesondere in den flachen und damit besonders empfindlichen Gewässerbereichen würde Jahre bis Jahrzehnte benötigen.

Eine einfache Rangfolge von Umwelteinflüssen bzw. -gefahren ist wenig sinnvoll. Seltene Ereignisse mit kurz- bis mittelfristig katastrophalen Folgen, wie Ölundfälle, müssen anders eingeordnet werden als chronische Umweltbeeinträchtigungen, wie sie beispielsweise durch den diffusen Nährstoffeintrag aus der Fläche verursacht werden. Gleichwohl bedeuten beide eine erhebliche Gefährdung der Ostsee.

3. Welche Maßnahmen unternehmen das Land und nach Kenntnis der Landesregierung der Bund, andere Ostseeanrainerstaaten, die EU oder die Tankschiffereiwirtschaft, um die Gefahren des Tankschiffverkehrs auf der Ostsee zu mindern bzw. kontrollierbar zu halten?

Die Kontrolle der Tankschiffe erfolgt in Häfen mit Tankschiffsverkehr oder in den Schleusen des Nord-Ostsee-Kanals durch Beamte der Wasserschutzpolizei im Rahmen von Routinekontrollen oder aus besonderen Anlässen (Havarien, Gewässerverunreinigungen, etc.). Neben diesen Kontrollen finden regelmäßig konzentrierte Besichtigungen im Rahmen der Pariser Vereinbarung über die Hafensstaatkontrolle - Paris Memorandum of Understanding – (MoU) statt. Zusätzlich erfolgen Kontrollen des Schiffes und der Zeugnisse durch die Klassifikationsgesellschaften, die Reedereien und die Mineralölfirmer bzw. Charterer eines Tankers. Darüber hinaus wird der Ausbildungsstand der Besatzungen regelmäßig überprüft. Ältere Ein-Hüllen-Tanker müssen nach Beschlüssen der Internationalen Schiffssicherheitsorganisation (International Maritime Organisation - IMO) zur schnelleren Aussonderung von Ein-Hüllen-Tankern ab 2005 bzw. ab 2010 einer zusätzlichen verschärften Zustandskontrolle unterzogen werden.

In der südlichen Ostsee existieren eine Reihe von empfohlenen Routen, die sowohl in den Seekarten dargestellt aber zumeist auch durch eine Mittelbetonung optisch gekennzeichnet sind (z.B. Kiel-Ostsee-Weg, Lübeck-Gedser-Weg). Die wohl wichtigste Route ist der sog. „Weg T“, der sich als Transitweg von Skagen durch die dänischen Meerengen auch an der deutschen Küste entlang bis zur Kadetrinne erstreckt. Empfohlene Wege sind IMO-Routenmaßnahmen, die eine sichere Bahnführung vorgeben und durch die Mittellinie zugleich trennend auf gegenläufige Verkehre einwirken.

Erweiterung der Wegeführungsmaßnahmen für die Schifffahrt:

Ausgehend vom gemeinsamen IMO/ HELCOM-Workshop 2003 in Warnemünde wurde auf Initiative Deutschlands im Rahmen von HELCOM eine „Expert Working Group“ eingerichtet, die sich mit den Möglichkeiten der Einrichtung eines Transitweges für Tanker und tiefgehende Schiffe in der Ostsee befasste. Hierzu wurden Forschungsaufträge vergeben und es fanden umfangreiche Expertentreffen statt. Für den Bereich der Südlichen Ostsee erarbeiteten Deutschland, Dänemark, Schweden und Polen gemeinsam die Möglichkeit einer verbesserten Wegeführung.

Kernpunkte sind u. a.:

- Einrichtung eines Verkehrstrennungsgebietes (VTG) im Bornholmstgat zwischen Schweden und Dänemark mit Verbindungen zum Sund und in Richtung Kadetrinne,
- Verbindung des neuen VTG Bornholmstgat mit dem Tiefwasserweg DW 17 Meter durch eine empfohlene Routenführung mit empfohlener Fahrtrichtung
- Einrichtung eines VTG südlich Kriegers Flak im Verlauf der empfohlenen Route zur nachhaltigen Separierung der Verkehre, Diese neue Wegeführung ist seit dem 01. 07. 2006 gültig und in Publikationen und Seekarten aufgeführt.

4. Welche technischen und/oder organisatorischen Möglichkeiten gibt es in Schleswig-Holstein, um auf ein Tankerunglück oder dessen Folgen für die Ostsee bzw. für die schleswig-holsteinische Ostseeküste zu reagieren (z. B. Ölauffangschiffe, Notschlepper, Nothäfen, Meldewesen etc.)?

Beurteilt die Landesregierung diese Möglichkeiten angesichts ihrer Risikobeurteilung (vgl. Frage 2) als ausreichend?

Wenn nein, warum nicht?

Welche zusätzlichen Maßnahmen müssten nach Ansicht der Landesregierung vorsorglich getroffen werden?

Was würden diese Maßnahmen jeweils und in der Summe kosten (bitte aufgeteilt nach einmaligen und laufenden Kosten)?

Wie beurteilt die Landesregierung die Wahrscheinlichkeit, dass diese Maßnahmen ergriffen werden?

Das Land Schleswig-Holstein ist Mitunterzeichner der Havariekommandovereinbarung (HKV) und der Bund-Länder-Vereinbarung über die Bekämpfung von Meeresverschmutzungen (BLV-SUB). Beide Vereinbarungen sind vom Bund und den fünf Küstenländern unterzeichnet. Sie regeln die Zusammenarbeit im Alltag und im Einsatzfall im See- und Küstenbereich, an Ufern und Stränden der Nord- und Ostsee. Die zentrale Einsatzleitung bei einer komplexen Schadenslage/Schadstoffunfall wird vom Havariekommando in Cuxhaven wahrgenommen. Der dann eingerichtete Havariestab erteilt Einsatzaufträge für die Schadensbeseitigung. Die eingesetzten Einheiten arbeiten die erteilten Aufträge ab. Sie werden vom HK im Rahmen der Auftragstaktik geführt. Die Partner der HKV und BLV-SUB haben sich organisatorisch auf diese Einsatzphilosophie verständigt und entsprechende Einsatz- und Alarmierungsstrukturen aufgebaut. Diese werden regelmäßig geübt, u. a. bei Stabsübungen.

Zur Abarbeitung maritimer Schadenslagen haben der Bund und die fünf Küstenländer umfangreiches Gerät für die Ufer- und Strandreinigung sowie diverse Schiffseinheiten beschafft: Für die Ostsee stehen für die Hohe See die Schiffe „Arkona“ und „Scharhörn“ im 24 h Dienst sowie bei Bedarf die „Bottsand“ zur Verfügung (Aufnahmerate: 1.600m<sup>3</sup>/h, Tankkapazität: 1.650 m<sup>3</sup>). Für den küstennahen Ölbekämpfungseinsatz stehen die Schiffe „Kiel“, „Vilm“ und „Strelasund“ zur Verfügung (Aufnahmerate: 640m<sup>3</sup>/h, Tankkapazität: 1.025 m<sup>3</sup>). Bei sehr großen Schadenslagen können zusätzlich auch Schiffe aus der Nordsee eingesetzt werden. Von hier können die „Neuwerk“, „Mellum“, „Nordsee“, „Westensee“, „Eversand“, „Leyhörn“, „Janssand“, „THOR“, „ÖSK 1“, „MPOSS“, „Lüttmoor“, „Knechtsand“ und „Luneplate“ angefordert werden (Aufnahmerate: 5.360m<sup>3</sup>/h, Tankkapazität: 12.693 m<sup>3</sup>).

Für die Bekämpfung von Ufer- und Strandverschmutzungen wurden entlang der Nord- und Ostseeküste größere Depots mit dem nötigen Gerät angelegt (Norden,

Wilhelmshaven, Bremerhaven, Cuxhaven, Hamburg, Meldorf, Husum, Kiel, Flensburg, Lübeck, Rostock, Stralsund). Die dort einsatzbereit gelagerten Gerätschaften werden durch die für die Ölbekämpfung zuständigen Behörden, in Schleswig-Holstein die Staatlichen Umweltämter, das Technische Hilfswerk oder Feuerwehren eingesetzt. Zusätzlich gibt es einige Vertragsfirmen, die mit Ölwehrgerät ausgestattet wurden. Der Einsatz der Schiffe und Geräte sowie das Zusammenwirken der Kräfte werden in nationalem und internationalem Rahmen umfangreich geübt.

Die Bundesregierung hat darüber hinaus ein Notschleppkonzept entwickelt, das den unterschiedlichen Einsatzgebieten in Nord- und Ostsee und den dort stattfindenden Verkehren Rechnung trägt. Mit dem Vorhalten von Notschleppern in der Ostsee kann havarierten Schiffen erforderlichenfalls kurzfristig aktive und schnelle Hilfe zur Verfügung gestellt werden. Zur Umsetzung des Notschleppkonzeptes in der Ostsee mit angestrebten Eingreifzeiten von zwei Stunden für die ca. 500 km lange deutsche Ostseeküste hat der Bund seit November 2001 in der Ostsee drei Notschlepper von verschiedenen Schleppreedereien vertraglich gechartert. Es handelt sich um die Schlepper „Bülk“, Standort Kiel, „Fairplay 25“, Standort Sassnitz, „Fairplay 26“, Standort Warnemünde.

Zudem wurde das in der Ostsee stationierte bundeseigene Mehrzweckschiff „Scharhorn“ auf eine höhere als die bisher vorhandene Schleppkapazität umgebaut und das neue Schadstoffunfallbekämpfungsschiff „Arkona“, das auch Schleppaufgaben übernehmen kann, in Dienst gestellt. Somit befinden sich fünf Schleppfahrzeuge an der deutschen Ostseeküste in Bereitschaft.

Über die Zuweisung von Notliegeplätzen bei Notfällen mit komplexen Schadenslagen haben Bund und Küstenländer eine Vereinbarung abgeschlossen.

Die Landesregierung beurteilt diese Möglichkeiten der Vorsorge im Landesbereich als ausreichend. Gleichwohl muss auf der nationalen, wie auf der internationalen Ebene nach Auffassung der Landesregierung weiterhin an einer Verbesserung des Sicherheitsstandards gearbeitet werden. Daneben setzt sich die Landesregierung weiterhin für die Schaffung einer echten nationalen Küstenwache ein, sowie dafür, dass in besonders gefährdeten Seegebieten, wie der Kadetrinne, das im Empfang an Land lediglich passiv empfangbare Sicherheitssystem AIS durch ein aktiv überwachendes Weitbereichsradar ergänzt wird.

5. Hält die Landesregierung eine Lotsenpflicht in der Kadetrinne für erforderlich?

Wenn ja,

- warum?
- welche Hindernisse sind nach Ansicht der Landesregierung auf dem Weg zur Lotsenpflicht in der Kadetrinne noch zu überwinden?
- Wenn nein, warum nicht?

Vor dem Hintergrund des immer mehr zunehmenden Schiffsverkehrs hält die Landesregierung eine Lotsspflicht in der Kadetrinne für notwendig.

Trotz Radar und zukünftig anderen Systemen bleibt eine Lotsannahmepflicht und dadurch die Besetzung der Brücke mit zwei Nautikern in derartigen Gewässern wie dem „Großen Belt“ oder der „Kadetrinne“ ein unverzichtbares und wohl kurzfristig das einzige Mittel, um das Risiko einer Grundberührung während der Revierfahrt oder in engen küstennahen Seegebieten zu reduzieren. Die Einführung einer Lotsenannahmepflicht ist das schnellste und effektivste Mittel, da es sofort umgesetzt werden kann und fast ausschließlich zu Lasten der Schifffahrt (nach dem Verursacherprinzip) umsetzbar wäre.

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.

In der Kadetrinne gilt gemäß Artikel 87 des Seerechtsübereinkommens vom 10. Dezember 1982 der Vereinten Nationen (SRÜ) der Grundsatz der Freiheit der Hohen See. Die Freiheit der Hohen See wird nach den Bedingungen des SRÜ und den sonstigen Regeln des Völkerrechts ausgeübt. An erster Stelle der in Artikel 87 SRÜ genannten Freiheiten steht die Freiheit der Schifffahrt.

Diese Konstellation des Völkerrechts ermöglicht die Installation der Lotsannahmepflicht nur durch die IMO. Voraussetzung für die Befassung der IMO mit der Lotsannahmepflicht in der Kadetrinne wäre zunächst eine entsprechende gemeinsame Positionierung der Ostseeanliegerstaaten. Diese kann jedoch gegenwärtig nicht zustande kommen, da sich die ablehnende Haltung Russlands verfestigt hat. Im Rahmen der HELCOM ist das Thema gegenwärtig nicht mehr auf der Tagesordnung (keine Teilnahme Russlands an den Tagungen der mit dem Thema befassten Gremien). Darüber hinaus ist eine Unterstützung von Seiten Dänemarks, Schweden und der baltischen Staaten - wie bisher vorhanden - nach Auskunft des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) nicht mehr gegeben.

Auch bei einem möglichen gemeinsamen Vorgehen der Ostseeanlieger in dieser Angelegenheit kann nicht vorausgesetzt werden, dass die IMO zwangsläufig zu einer entsprechenden Beschlusslage kommt. Schließlich ist die Festlegung der Lotsannahmepflicht bisher in keinem internationalen Gewässer vollzogen worden. Für die erstmalige Festlegung einer Lotsannahmepflicht in einem internationalen Gewässer (hier die Kadetrinne) oder auch nur für eine Verschärfung der Empfehlungen zur freiwilligen Annahme eines Lotsen würden sich gegenwärtig im Hinblick auf eine - insbesondere von den großen schifffahrtstreibenden Nationen nicht gewollte - präjudizierende Wirkung keine Mehrheiten finden.

6. Kann vor 2015 eine Pflicht zur Doppelhülle für Tanker in der Ostsee eingeführt werden?

Wenn nein, warum nicht?

Nein. Einzelmaßnahmen können nicht durchgeführt werden, da es sich bei den Vorschriften zur Ausphasung von Einhüllentankern und den Verpflichtungen zum Einsatz für Doppelhüllentanker um internationale Vorschriften handelt, die weltweit in Kraft sind.

7. Warum und wann ist die Ostsee als „Besonders Schützenswertes Seegebiet“ ausgezeichnet worden?

Die Ostsee (mit Ausnahme der russischen Gewässer) ist am 01.12. 2005 von der Internationalen Seeschifffahrt-Organisation (IMO) als besonders schützenswertes Meeresgebiet - Particularly Sensitive Sea Area – (PSSA) anerkannt worden. Die IMO hat die Ostsee damit als ein ökologisch besonders sensibles Seegebiet anerkannt und einen verbindlichen Rahmen für die Schifffahrt festgelegt. Die bindenden Schutzvorschriften, die seit Juli 2006 in Kraft getreten sind, sollen die Gefahren durch Schiffsunglücke und Schadstoffunfälle verringern.

So wurde in der westlichen Ostsee ein neues Einbahnwegesystem eingerichtet. Hierbei handelt es sich insbesondere um die neuen Verkehrstrennungsgebiete „Bornholmstätt“ und „North of Rügen“.

Darüber hinaus wird zusätzlich eine Küstenverkehrszone vor der Küste Mecklenburg-Vorpommerns auf der deutschen Seite eingerichtet. Sie soll sicherstellen, dass der Transitverkehr das Verkehrstrennungsgebiet „Südlich von Gedser“ benutzt und in sicherer Entfernung vor der Küste Mecklenburg-Vorpommerns verläuft.

8. In welchen schleswig-holsteinischen Häfen wurde seit 2000 pro Jahr wie viel Öl umgeschlagen?

Wie wird sich der Ölumschlag in diesen Häfen nach Schätzung der Landesregierung bis 2015 entwickeln und ist es nach Ansicht der Landesregierung daher notwendig, die betroffenen Häfen auszubauen?

Wie beurteilt die Landesregierung die Entwicklung des Ölumschlages im Rostocker Hafen im Vergleich zum Ölumschlag in Schleswig-Holstein?

Bedeutende Ölumschlaghäfen in Schleswig-Holstein sind an der Nordsee die Hafengruppe Brunsbüttel und an der Ostsee der Nordhafen und Scheerhafen in Kiel. Zwischen 2000 und 2006 wurde in den genannten Häfen 41.93 Mio. Tonnen Öl umgeschlagen, davon in Brunsbüttel 38.66 Mio. Tonnen und in Kiel 3.27 Mio. Tonnen. Für die übrigen Häfen an Nord- und Ostsee liegen keine Angaben vor.

Bei dem geringen Ölumschlag in diesen Häfen handelt es sich in der Regel um Umschlag von Bunkerölen (Dieselöl und Heizöl) für die Klein- und Fährschifffahrt sowie Öl zur Versorgung der Inseln und Halligen.

Die Entwicklung des Ölumschlages in den v. g. Häfen ist derzeit nicht absehbar. Der Ölumschlag der Hafengruppe Brunsbüttel ist abhängig von der dort angesiedelten Industrie und der Raffinerie in Heide. Eine Ausweitung der Ölgewinnung auf der Mittelplate wird den Rückgang der Rohöleinfuhr und möglicherweise den Anstieg der Ausgangsmengen bei Ölprodukten zur Folge haben.

Ein Ausbau der betroffenen Häfen ist abhängig von möglichen Planungen und Investitionen.

Der Ölumschlag im Rostocker Hafen dient der Versorgung der Raffinerien in Schwedt und Leuna. Darüber hinaus liegen der Landesregierung keine betriebswirtschaftlichen Daten zum Ölumschlag im Rostocker Hafen vor.