



Finanzministerium | Postfach 7127 | 24171 Kiel

**Staatssekretär**

An den  
Vorsitzenden des Finanzausschusses  
des Schleswig-Holsteinischen Landtages  
Herrn Peter Sönnichsen, MdL  
Landeshaus  
24105 Kiel

nachrichtlich:

An den  
Vorsitzenden des Innen- und  
Rechtsausschusses  
des Schleswig-Holsteinischen Landtages  
Herrn Thomas Rother, MdL  
Landeshaus  
24105 Kiel

Herrn Präsidenten  
des Landesrechnungshofs  
Schleswig-Holstein  
Dr. Aloys Altmann  
Hopfenstr. 30  
24103 Kiel

Kiel, 17. August 2010

### **Tätigkeitsbericht des Havariekommandos**

Sehr geehrter Herr Vorsitzender,

anliegend übersende ich Ihnen den Bericht über die Tätigkeit des Havariekommandos unter Bezug auf die 19. Finanzausschusssitzung am 01. Juli 2010 mit der Bitte um Kenntnisnahme.

Mit freundlichen Grüßen

In Vertretung

gez.

Roland Scholze



Staatssekretär

An den  
Vorsitzenden des Finanzausschusses  
des Schleswig-Holsteinischen Landtages  
Herrn Peter Sönnichsen, MdL  
Landeshaus

24105 Kiel

An den  
Vorsitzenden des Innen- und  
Rechtsausschusses  
des Schleswig-Holsteinischen Landtages  
Herrn Thomas Rother, MdL  
Landeshaus

24105 Kiel

über das  
Finanzministerium  
des Landes Schleswig-Holstein  
Düsternbrooker Weg 64

24105 Kiel

11. August 2010

**Tätigkeitsbericht des Havariekommandos**  
Umdruck 17/944

Sehr geehrter Herr Sönnichsen,  
sehr geehrter Herr Rother,

anliegend übersende ich Ihnen den aktuellen Tätigkeitsbericht des Havariekommandos (HK). Der Bericht wurde im Rahmen der 15. Sitzung des Kuratoriums Maritime Notfallvorsorge (KMV) zur Kenntnis genommen.

Hinweisen möchte ich auf einen Dissens in der Auslegung des § 4 der Havariekommandovereinbarung über die Einbindung der Wasserschutzpolizeien (WSP) der Länder in die Alltagsorganisation des HK. Im Kern geht es um den Zugriff auf eine Beamtin oder Beamten der WSP außerhalb einer Einsatzlage, welche in einer Besonderen Aufbauorganisation abgearbeitet wird. Im Organigramm (Anlage 2 des Berichts) wurde seitens des HK das

Feld WSP entfernt. Die Küstenländer sind mit dieser Änderung nicht einverstanden, daher wurde zusätzlich eine weitere Anlage 2 beigelegt, die dem Stand der 14. Sitzung des KMV entspricht.

Das Thema wird erneut zur 16. Sitzung des KMV aufgerufen.

Mit freundlichen Grüßen

gez. Volker Dornquast

## **Bericht Leiter Havariekommando zur 15. Sitzung des Kuratoriums Maritime Notfallvorsorge am 25. März in Bremen**

### **Personal**

Die Personalsituation im HK ist seit Dienstbeginn äußerst schwierig. Die negativen Rahmenbedingungen haben sich durchgehend auf den Personalkörper ausgewirkt und führen insb. im Fachbereich 1 zu einer hohen Rotation. Diese Situation hält an (vgl. Anlage 1). Es ist festzustellen, dass trotz der Wirtschaftskrise die ausgeschriebenen Dienstposten im HK weitestgehend unattraktiv sind. Dieses bezieht sich nicht auf die Aufgabeninhalte. So sind einige Dienstposten mehrfach ohne Resonanz ausgeschrieben worden. Gut qualifizierte Mitarbeiter des HKs erhalten dem entgegen von Dritten attraktive Stellenangebote.

Der Ruhestand des stellvertretenden Leiters HK (seit November 2008 bis zu seiner Pensionierung im Februar 2009 nicht mehr im Dienst) konnte nur aufgefangen werden durch: Verzicht auf Urlaubsansprüche, "Notdienst" im HK während des Resturlaubes und unmittelbar nach seiner Pensionierung per Arbeitsvertrag bis Ende Oktober 2009. Herr Bustorff war darüber hinaus bei allen zurückliegenden Einsatzlagen in diesem Zeitraum eingesetzt. Diese Möglichkeit besteht nicht mehr.

Grundsätzlich ist anzumerken, dass die Überbelastung der Mitarbeiter inzwischen nicht mehr tragbar ist. Einige Mitarbeiter haben erhebliche Urlaubsansprüche (z. B. vollständigen Urlaubsanspruch aus 2009). Es ist teilweise nur mit Abstrichen gelungen, die Urlaubsansprüche aus 2008 zu realisieren. Darüber hinaus weisen die Leistungsträger Überstunden im dreistelligen Bereich auf. Hinzu kommen die angefallenen Stunden aus der Rufbereitschaft. Die Frequenz der Rufbereitschaft ist auf Grund der Personaldefizite überproportional hoch

Dieses wirkt sich erheblich demotivierend aus. Bewerber, die sich im Vorhinein mit dem HK auseinandergesetzt haben, erkennen dieses z. T. und nehmen Abstand von ihrer Bewerbung.

Ohne absehbare sachgerechte personelle Ausstattung kann dauerhaft der erreichte Qualitätsstandard in der Aufgabenwahrnehmung der Alltagsorganisation sowie insbesondere in der Einsatzorganisation nicht gehalten werden.

In der Anlage beigefügt ist ein Vorschlag für eine sachgerechte Personalausstattung (Anlage 2, 2a).

### **Recht**

In den zurück liegenden Einsatzfällen ist deutlich geworden, dass für die Regelungen der HKV Klärungs- und Erläuterungsbedarf besteht. Es wurde deshalb eine juristische Arbeitsgruppe eingerichtet, die entsprechende Vorschläge z. B. für eine Ergänzung der Ausführungsbestimmungen oder Protokollnotizen für das KMNV erarbeitet.

### **Organisation**

Aufgrund der zusätzlichen (sachgerecht) formell und informell zugewiesenen neuen Aufgaben sollte eine Organisationsuntersuchung in den Fachbereichen 1, 2 und 4 durchgeführt werden. Hierzu wurde dem BMVBS berichtet. Als erster Schritt sollten alle neuen Aufgaben formell dem HK zugewiesen werden. Damit besteht dann auch die Legitimation, eine steuernde und koordinierende Funktion aufzunehmen.

## Fachaufgaben:

### Fachbereich 1 – Maritimes Lagezentrum -

Das MLZ war bis Ende August 2009 durchgehend mit sechs MitarbeiterInnen besetzt. Aufgrund von Abgängen kam es im September und Oktober zu zwei Neueinstellungen, die den vielfältigen Aufgaben allerdings nicht gewachsen waren und daher nicht übernommen werden konnten. Daher wurden in einem erneuten Auswahlverfahren zwei neue Mitarbeiter eingestellt, die im Januar bzw. März 2010 ihre Ausbildung im MLZ aufnehmen. Der in der Organisationsuntersuchung Bund 2006 (OrgU) ermittelte Stellenbedarf (1 Dp. Naut.) wurde Ende April 2009 umgesetzt, muss jedoch in der derzeitigen Situation zu etwa 50 % im Schichtdienst eingesetzt werden und sorgt so nicht für die vorgesehene notwendige Entlastung in der Fachbereichsleitung.

Die Mehrbelastungen für die MitarbeiterInnen und den Leiter des Fachbereiches halten somit unvermindert an. Dieses resultiert überwiegend daraus, dass im beträchtlichen Maße formell und informell weitere Aufgaben (nach der OrgU) übertragen wurden bzw. wahrzunehmen sind.

Die nationalen und internationalen Verpflichtungen, die teilweise ständige Überwachungs- und Kontrolltätigkeiten sowie intensiver Sachbearbeitung bedürfen, nehmen die Mitarbeiter des MLZ zunehmend in Anspruch. Darüber hinaus sind auch die konzeptionelle Arbeit und die Gremienarbeit in diesem Zusammenhang zeitintensiv.

Die Aufgaben sind aus fachlicher Sicht – richtigerweise - dem MLZ zugeordnet worden. Da das MLZ im Alltagsbetrieb nur mit einem Dienstposteninhaber besetzt ist, ist nunmehr zwingend die Einrichtung eines weiteren Dp im Schichtdienst notwendig (Aufgaben s. Anlage 3, Maritimes Lagebild s. Anlage 4).

In der OrgU wurde von der Arbeitsgruppe einvernehmlich vorgeschlagen, die Dienstposten "ZMGS" (Zentrale Meldestelle Gefahrgut) sowie den Dienstposten "MLZ Technik" dem HK zuzuweisen. Der Vorschlag wurde nicht umgesetzt. Die stattdessen eingeführte Kompromisslösung "Dienstaufsicht beim WSA Cuxhaven, Fachaufsicht beim HK" hat sich nicht bewährt.

Der Vorschlag aus der OrgU sollte kurzfristig umgesetzt werden. Damit würden Schnittstellen aufgelöst, Reibungsverluste vermieden und eine intensivere Einbeziehung der Mitarbeiter in den FB1 sowie in die Einsatzorganisation möglich.

Im o. g. Betrachtungszeitraum haben Mitarbeiter des MLZ an verschiedenen Lehrgängen (Stabslehrgang, OSC-Lehrgang und IMO Englisch, VPS, Clean Sea Net etc.) sowie Hospitationen (MRCC, Verkehrszentralen) teilgenommen. Auch wenn dabei die MLZ-internen Übungen zu kurz kamen (s. FB4), konnten die Mitarbeiter für die Aufgaben im Maritimen Lagezentrum weiter qualifiziert und damit Motivationsanreize geschaffen werden.

### Fachbereich 2 – Schadstoff- und Schiffsunfallbekämpfung See -

Mit dem Ausscheiden des Fachbereichsleiters 2 im Februar 2009 und des nautischen Sachbearbeiters und Vor-Ort-Einsatzleiters (HK 2-15) im April 2009 waren im Sommerhalbjahr 2009 zwei von sechs Dienstposten unbesetzt. Im Dezember 2009 wurde der Dienstposten des Fachbereichsleiters nach einem entsprechenden Auswahlverfahren dem bisherigen ersten technischen Sachbearbeiters Herrn Schmidt übertragen. Der durch diese Maßnahme freigewordene Dienstposten konnte zum Ende des Jahres wiederbesetzt werden. Ebenso wurde zwischenzeitlich der Dienstposten des nautischen Sachbearbeiters im Rahmen einer HK-internen Versetzung nachbesetzt, so dass ab Februar 2010 die ursprüngliche Personalausstattung des Fachbereiches wiederhergestellt ist.

# Havariekommando

Gemeinsame Einrichtung des Bundes und der Küstenländer



Vor dem Hintergrund dieser reduzierten Personalkapazität wurde im vergangenen Jahr der Schwerpunkt auf die Aufrechterhaltung des Routinebetriebes, insbesondere der Aufrechterhaltung der Luftüberwachung, und der Durchführung der Übungen nach dem Jahresübungs- und Schulungsplan gelegt.

## Schadstoffunfallbekämpfung :

In enger Zusammenarbeit mit den Feuerwehren wurde mit der Unterarbeitsgruppe Aus- und Fortbildung der AGF See ein Fachkonzept "Gefahrgut-Lagen auf See, Abschnitt C-Lagen" aufgestellt, das durch die AGF See verabschiedet wurde. Das Konzept wurde bei mehreren Übungen im Sommer 2009 erstmals beübt. Die Übungen sollen in den nächsten Jahren regelmäßig durchgeführt werden. Die Ergebnisse fließen in die Fortschreibung des Konzeptes ein.

## Transporte von Nuklearbrennstäben:

Das HK beschäftigt sich seit 2007 mit dem Thema "Unfälle mit radioaktiven Stoffen". Ein entsprechendes Fachkonzept wird derzeit gemeinsam von FB 2 und 4 erarbeitet. Das HK ist mittlerweile in die Meldekette bei Unfällen mit radioaktiven Stoffen auf See aufgenommen worden.

In den Informationsfluss im Vorfeld von sicherheitsrelevanten Transporten, wie den geplanten Transport von Nuklearbrennstäben auf dem Seeweg, ist das HK bislang nicht formal eingebunden. Dieses wird von den zuständigen Stellen abgelehnt. In der Konsequenz bedeutet dies, dass bei einem möglichen Zwischenfall das HK erst dann unmittelbar Daten/Informationen erhält, was zu erheblichen Zeitverzögerungen bei der Auswertung und den notwendigen Einsatzmaßnahmen führt.

## Übungen/JÜSP:

In der Übungsaison 2009 wurden 11 Geräteübungen für den Seebereich durchgeführt (4 Schwerpunkt Chemie; 4 Schwerpunkt Öl, 3 Schwerpunkt Notschleppen). Fortgeführt wurden auch die Übungsaktivitäten mit der Fa. DOW Chemicals und auf die im Bereich der Ostsee eingesetzten Mehrzweckschiffe ausgedehnt.

Durch die intensive Zusammenarbeit mit der Firma DOW an den Standorten Stade und Rostock ist sichergestellt, dass im Einsatzfall aufgenommene Chemikalien sowohl in der Nordsee als auch in der Ostsee an einer zugelassenen Abgabestelle fachgerecht entsorgt werden können.

Für das Jahr 2010 ist die Einbindung der neuen Wind-Offshore-Parks in das Übungsgeschehen geplant.

## Überregionale Zusammenarbeit:

Im Rahmen der überregionalen Zusammenarbeit nahmen Mitarbeiter des FB 2 an folgenden internationalen Arbeitsgruppensitzungen bzw. Workshops teil:

- März: NACGF Meeting; Island
- April: Symposium „ Save Shipping on the Baltic Sea“; Danzig
- Mai: Interspill 2009 und 4th IMO R&D Forum; Marseille
- Mai: OTSOPA Bonn Abkommen Sitzung; Rotterdam
- Juni: CleanSeaNet User Workshop; Lissabon
- Juni: BRISK Meeting; Aarhus
- Juli: OPRC / OPRC-HNS Technical Group; London
- Sept.: BRISK Financial Meeting; Aarhus
- Sept.: HELCOM Response Sitzung; Stockholm
- Okt.: BONN Contracting Parties Meeting; Bonn
- Okt.: 4<sup>th</sup> Meeting of the Consultative Technical Group der EMSA; Lissabon

# Havariekommando

Gemeinsame Einrichtung des Bundes und der Küstenländer



- Nov.: CleanSeaNet User Workshop; Lissabon
- Nov.: EMSA Dispergatoren Workshop; Lissabon
- Jan.: BRISK Meeting; Sopot

## Konzeptionelle Aufgaben:

Derzeit werden unter der Federführung des FB 2 die folgenden neuen Fachkonzepte für das HK erarbeitet:

- *Einsatz von Dispergatoren im Rahmen der Ölunfallbekämpfung*

Aufbauend auf dem 2007 von einer ressortübergreifenden Arbeitsgruppe unter Leitung der Bundesanstalt für Gewässerkunde erarbeiteten „Konzept zur Beschaffung und zum Einsatz chemischer Dispergatoren vor der deutschen Küste“ wird ein Umsetzungs- und Einsatzkonzept erarbeitet. Grundsätzlich wird vorausgesetzt, dass die Priorität nach wie vor bei der mechanischen Ölaufnahme liegt und der Einsatz von Dispergatoren nur in begründeten Ausnahmefällen nach intensiver fachlicher Abwägung als „ultima ratio“ Einsatzmaßnahme erfolgt

- *Hilfeleistung im Ausland im Rahmen der Maritimen Notfallvorsorge*

Bei der Erarbeitung des Fachkonzeptes wird deutlich, dass für den Bereich der Regionalübereinkommen (Bonn-Agreement, Helcom) recht klare Strukturen vorhanden sind und lediglich die Umsetzung geregelt werden muss. Im Bereich der Hilfeersuchen von sogenannten Drittstaaten besteht hingegen erheblicher Regelungsbedarf.

- *Offshore Windparks*

Schwerpunkte dieses Konzeptes sind u. a. die Definition der Meldewege und –inhalte zwischen den Windparkbetreibern und dem HK (MLZ), Einsatzstrategien des HK bei Unfällen in bzw. im Umfeld von Windparks sowie ein Übungskonzept. Bei der Bearbeitung der Themen wird deutlich, dass ein HK-internes Konzept allein nicht ausreichend ist, sondern ein zwischen allen Beteiligten (Betreiber, Behörden, Rettungseinrichtungen) abgestimmtes Notfallkonzept in Zusammenhang mit dem Bau und dem Betrieb der Offshore Windparks notwendig ist. Mit BMVBS Erlass vom 01.12.2010 wurde das Havariekommando mit der Koordinierung der Entwicklung eines entsprechenden übergreifenden Fachkonzeptes beauftragt. Ein erstes Abstimmungsgespräch zwischen der DGzRS und dem Havariekommando als Haupteinsatzorganisationen hat im Januar stattgefunden.

- *Abbergen von Containern*

Die Auswertung der Erfahrungsberichte zur Havarie des Containerschiffes "Napoli" (2007) im Ärmelkanal hat Bedarf für ein Fachkonzept zum Thema „Leichterung havariierter Containerschiffe“ auch in Deutschland aufgezeigt. Mit der Bearbeitung hierzu wird prioritär nach Abschluss der Arbeiten an den o. a. Konzepten begonnen.

Eine zügige Bearbeitung dieser Konzepte scheitert an der Personalsituation im FB 2, so dass diese im zurückliegenden Zeitraum nicht abgeschlossen werden konnten. Der FB hat in den vergangenen zwei Jahren einen erheblichen Aufgabenzuwachs erfahren. Daraus resultiert ein Personalmehrbedarf.

Zunächst sollte entsprechend dem Bericht der Organisationsuntersuchung Bund der Dienstposten - M-Dienst Nautische Unterstützung - zugewiesen werden. Darüber hinaus ist auf Grund der Aufgabenwahrnehmung und zur Sicherstellung der Vor-Ort-Einsatzleitung (OSC) ein weiterer nautischer Dienstposten notwendig. Weiterhin besteht dringender Personalbedarf aus den übertragenen Aufgaben hinsichtlich der luftgestützten Seeraumüberwachung und der damit verbundenen Beschaffungs- und Umbauvorhaben (vgl. Anlage 5).

## Beschaffungsplanungen

In den folgenden Neubauprojekten werden vom FB 2 die Anforderungen der Maritimen Notfallvorsorge konzeptionell eingebracht.

- *Ersatz des TL „Bruno Illing“*

Der bisherige TL „Bruno Illing“ war als reiner Tonnenleger konzipiert. Der Neubau wird nun in Ergänzung hierzu mit umfangreichen technischen Einrichtungen zur Brandbekämpfung ausgestattet werden, wodurch eine deutliche Qualitätssteigerung im Bereich des verkehrsbezogenen Brandschutzes für den Bereich des Mündungstrichters der Weser und der Stromkaje in Bremerhaven erreicht wird. Der Neubauftrag wurde zwischenzeitlich erteilt.

- *Ersatz des TL „Gustav Meyer“*

In Ergänzung zur bestehenden Konzeption wird der Ersatzbau neben einem vollständigen Gasschutzsystem und den Einrichtungen für die Schiffsbrandbekämpfung auch mit mechanischen Ölaufnahmeeinrichtungen ausgestattet werden. Mit dieser Maßnahme soll zum Einen die bestehende Kapazitätslücke im Bereich der westlichen Nordsee geschlossen und zum Anderen Ersatz für abgängige Bekämpfungskapazität geschaffen werden.

- Die Ölaufnahmeeinrichtungen werden modular gestaltet und nur im Einsatzfall an Bord gegeben. Diese für die deutsche Ölunfallbekämpfung neuartige Konzeption wird in Zusammenarbeit zwischen der BAW und dem HK entwickelt. Der Ausführungsentwurf und die Bauvorschrift werden zurzeit erstellt.

- *Ersatz des MSZ „Scharhörn“*

Mit Erlass vom 04.11.2009 hat das BMVBS den Entwurf-HU für den Ersatz von Mehrzweckschiffen (SCHARHÖRN und MELLUM) genehmigt.

Der Ersatzneubau für das WSA Cuxhaven wird dort die NEUWERK ablösen, die wiederum die SCHARHÖRN (Baujahr 1974) des WSA Lübeck ersetzt. Im Zuge einer Standardisierung für zukünftige Ersatzbeschaffungen von Mehrzweckschiffen soll die Ersatzbeschaffung des Mehrzweckschiffes MELLUM (Baujahr 1984) des WSA Wilhelmshaven vorzeitig erfolgen. Derzeit laufen die Arbeiten zur Erstellung der Bauvorschrift. Die Auftragserteilung ist für Ende 2010 vorgesehen.

- *Entwicklung und Bau eines seegangsunabhängigen Ölaufnahmegerätes (SOS)*

Von der Technischen Universität Berlin wurde in den vergangenen Jahren im Rahmen eines geförderten Forschungsvorhabens das Modell eines seegangunabhängigen Ölskimmers entwickelt. Dieses wurde von Beginn an konsequent fachlich vom HK begleitet. In Hinblick auf die längerfristige Beschaffungsplanung wurde im FB 2 konzeptionell entwickelt, diese innovative Entwicklung der TU Berlin – ähnlich dem Prinzip „Westensee“ – in einen antriebslosen, hochseegängigen Bekämpfungskatamaranen zu integrieren. Eine entsprechende Machbarkeitsstudie wurde inzwischen Erfolg versprechend abgeschlossen. Ein entsprechender Haushaltsentwurf wurde im November 2009 dem BMVBS vorgelegt.

- *Luftgestützte Seeraumüberwachung*

Die Beschaffungsmaßnahmen im Bereich der luftgestützten Seeraumüberwachung werden komplett im FB 2 bearbeitet.

## **Fachbereich 3 – Schadstoffunfallbekämpfung Küste -**

### *Expertengruppe Arbeits- und Gesundheitsschutz:*

In insgesamt 8 Sitzungen wurden bislang 7 von 8 Kapiteln eines Handbuches für Einsatzleitungen erarbeitet. Zielsetzung ist es, das Handbuch bis April 2010 fertig zustellen. Um die Ausstattung und Einsatzbereitschaft von Dekontaminationsplätzen für die Einsatzkräfte festzulegen, ist eine zweite Arbeitsgruppe aus Vertretern der Feuerwehren, des THW sowie der Bundeswehr eingerichtet worden.

# Havariekommando

Gemeinsame Einrichtung des Bundes und der Küstenländer



## *Erstellung Fachkonzept „Entsorgung“:*

Die 1. Sitzung zur AG Entsorgung fand im April 2009 statt. Von den Mitgliedern der AG Entsorgung werden auf der Grundlage eines vom MU Niedersachsen entwickelten Fragenkatalogs Beiträge zum Fachkonzept erstellt, die nun ausgewertet werden. Örtliche Besichtigungen von Entsorgungsanlagen dienen dem Kennenlernen der Möglichkeiten und Grenzen dieser Anlagen.

## *Erstellung Fachkonzept Chemikalienunfälle:*

Für das Konzept wurde eine Gliederung erstellt und mit den Ländern abgestimmt. Auf der Grundlage von örtlichen Besichtigungen wird eine Liste von Laboren zusammengestellt, die im Einsatzfall jederzeit für Analysen in Anspruch genommen werden können. Die Einsatzmöglichkeiten der Gefahrstoffzüge der Feuerwehren werden in diesem Zusammenhang ermittelt.

## *Beschaffungen:*

In 2009 wurden folgende Geräte und Materialien beschafft:

- 1 Hägglunds-Geländetransporter,
- 1 Ersteinsatzcontainer,
- 3 Hallen Gabelstapler,
- 900 m mineralölbeständige Kunststoffspiralschläuche,
- 25 selbstaufrichtende Flüssigkeits-Faltbehälter,
- 900 m Absorbentölsperren,
- 800 m Festkörperölsperren in 20'-Containern,
- 120 m Böschungölsperren.

## *Instandhaltung Ölwehrgeräte:*

Die Erstellung der Wartungsschecklisten ist inhaltlich beendet und wird nach abschließender redaktioneller Überarbeitung an die Betreiber verteilt.

## *Ausbildung, Schulung von Einsatzpersonal:*

In 2009 wurde an der THW Bundesschule die Führungsausbildung der Wasserbehörden der Länder fortgeführt. Es wurde ein 2 ½-tägiger Fortbildungslehrgang und ein einwöchiger Grundlehrgang durchgeführt. Im September fand die jährliche Stabsrahmenübung mit den mobilen Führungsstellen des THW und den Einsatzleitern der Wasserbehörden auf dem Gelände der THW Bundesschule statt.

Seitens des THW wurden in Hoya Lehrgänge zum Üben des Umganges mit dem Partnerölwehrgerät, Skimmer, Ölsperren, Geländegabelstapler, durchgeführt.

Bei den Strandreinigungsübungen wurde in diesem Jahr schwerpunktmäßig das Einrichten von Schwarz-Weiß-Bereichen geübt.

## *Stabsrahmenübung „Husumer Bucht“:*

Aufgrund der Neuorganisation der Gefahrenabwehr in Schleswig-Holstein war dort der Wunsch entstanden, die neu geschaffenen Strukturen in einer gemeinsamen Stabsrahmenübung mit dem HK zu erproben.

Die Übung fand im Juni 2009 statt. Beteiligt waren neben dem HAST der interministerielle Leitungsstab in Schleswig-Holstein sowie der Leitungsstab Gefahrenabwehr des LKN.

Das Übungsszenario des LKN sah insbesondere vor, dass an Bord eines mit Ammoniumnitrat beladenen Küstenmotorschiffes südlich von Nordstrand ein Brand ausbrach und es infolge dessen zu einem Ölaustritt kam. Durch die Stabsrahmenübung wurden gegenseitig wertvolle Erkenntnisse über die Funktionen der beteiligten Stäbe gewonnen und Abläufe in der Zusammenarbeit optimiert. Am nächsten Tag wurde die Übung als Vollübung durchgeführt. Die gewonnenen Erkenntnisse sind im Februar 2010 in einer weiteren Kommunikationsübung zwischen den Stäben vertieft worden.

# Havariekommando

Gemeinsame Einrichtung des Bundes und der Küstenländer



## *Erfahrungsaustausch mit Wasserbehörden:*

Im Juni 2009 wurde der Erfahrungsaustausch der Wasserbehörden der Küstenländer mit 25 Teilnehmern in Hamburg durchgeführt. Neben den Beiträgen, die den aktuellen Sachstand einzelner Projekte wiedergeben (z.B. Neukonzeption Ersteinsatzcontainer, Reinigung von ölverunreinigtem Bewuchs in Salzwiesen) wurde das Thema Entsorgung bearbeitet. Des Weiteren wurde der Ablauf von 4 komplexen Schadenslagen aufgearbeitet.

Weiterhin hat sich gezeigt, dass die zwingende Notwendigkeit besteht, die gem. JÜSP durchzuführenden Übungen fachlich durch das HK zu begleiten.

## **FB 4 – Brandbekämpfung, Verletztenversorgung und techn. Hilfeleistung auf See -**

Die Arbeit im FB 4 im zurückliegenden Zeitraum war geprägt von der Personalsituation und der damit verbundenen organisatorischen und fachlichen Aufarbeitung/Neuausrichtung nach der Vakanz der Fachbereichsleiterposition. In der Anlage Nr. 6 ist die Neustrukturierung/Aufgabenverteilung im FB 4 dargestellt (durch KOA BS/VV zustimmend zur Kenntnis genommen). Die Aufgaben mussten sich zunächst darauf beschränken, den Fachbereich neu zu organisieren (dieses geschah mit externer Unterstützung) sowie Aufgabenprioritäten festzulegen. Die verbleibenden Mitarbeiter haben diese Aufgaben mit sehr hoher Motivation und Engagement wahrgenommen, so dass die Kernziele für 2009 mit Abstrichen erreicht werden konnten. Dazu zählen insbesondere die Umsetzung des JÜSPs und notwendige Beschaffungsmaßnahmen. Zurückstehen musste zwangsläufig die Weiterentwicklung der einzelnen Fachkonzepte. Mit der Neubesetzung des FBL 4 (Januar 2010) wird auch die Bearbeitung der Fachkonzepte wieder aufgenommen.

Im Einzelnen wurden vom FB 4 folgende Schwerpunkte bearbeitet:

### *Brandbekämpfung:*

- Entwicklung und Beschaffungen von technischem Gerät zur Brandbekämpfung von verschiedensten Sonderfeuern auf Seeschiffen (z.B. Container, Brände in Maschineninnenräumen)
- Beschaffung von Sicherheitsausrüstung für Einsatzkräfte
- Weiterentwicklung des taktischen Vorgehens bei der Brandbekämpfung (auch Weiterentwicklung des Fachkonzeptes)
- konzeptionelle Entwicklung und erste Durchführung des Fortbildungslehrgangs für Brandbekämpfungseinheiten
- Durchführung und Nachbereitung von Übungen mit Brandbekämpfungseinheiten
- Beratung/Unterstützung von Feuerwehren im Zuge der Rufbereitschaft bei Feuern unterhalb der komplexen Schadenslage sowie Bränden in Häfen und Hafenanlagen (z.B. Bremerhaven, Kiel, alte Mellum)
- Erstellung von Sicherheitsanalysen mit der Entwicklung von möglichen Szenarien und die damit verbundene Entwicklung von möglichen Bekämpfungsstrategien
- gemeinsame Übung mit der Bundesfeuerwehr des Marinestützpunktes Wilhelmshaven im Zuge der Hafenerlöschrolle
- Unterstützung der Marine bei der Ausbildung bzw. Begleitung von diversen Feuerlöschrollen

### *Verletztenversorgung:*

- Entwicklung und Beschaffung von Tragen (Stretchern) speziell für den Einsatz in der maritimen Notfallvorsorge
- Unterstützung der Standorte bei der Inbetriebnahme von weiteren VVTs
- Durchführung von Planübungen zur Feststellung von Schwachstellen in der Verletztenversorgung
- Durchführung und Begleitung von Lehrgängen und Übungen sowie deren Nachbereitung
- Weiterentwicklung des Fachkonzeptes für die Verletztenversorgung

# Havariekommando

Gemeinsame Einrichtung des Bundes und der Küstenländer



- Zusammenarbeit mit der DGzRS und Entwicklung von Konzepten zum Verletztenabtransport
- Vorbereitung einer MANV Übung im Jahre 2010 zur Beübung von Landstrukturen bei MANV
- Erstellung von Pandemieplänen sowie Entwicklung eines Einsatzkonzeptes für den Pandemieeinsatz

## *Ausbildung, Schulung und Training:*

- Planung, Organisation und Baubegleitung des neuen Sonderlageraumes und der PÖA-Räume, Arbeitsplätze, Anpassung des Stabskonzeptes und Einweisung der Mitarbeiter
- Durchführung und Planung von Stabsrahmen- und Kommunikationsübungen
- Umsetzung des Bildungsbedarfes
- Organisation der Einarbeitung neuer Mitarbeiter (insbesondere MLZ)
- Durchführung von MLZ-Übungen ausschl. für neue MA
- Planung und Durchführung von Übungen mit den Partnern und Einheiten
- Begleitung von Lehrgängen an der AFS als Trainer
- Mitarbeit bei der Erstellung der Flood´Ex Übung des BBK
- Wiederaufnahme des Themas PAST
- Konzeptionelle Unterstützung Evakuierung von Fahrgastschiffen (Polizei Bremen)
- Beratung bei Ausgestaltung von Übungen für Externe (z.B. Marine) mit HK-Bezug

Mitarbeit in verschiedenen Arbeits- bzw. Projektgruppen, wie Offshore Windpark, GL Bekämpfung von Containerbränden, Schneller Delfin, Nautischer Verein, Unfallmanagement usw.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass sich die Aufgaben im FB 4 erheblich vermehrt haben, zumal aus dem Bereich der Übungs- und Einsatzkräfte eine Vielzahl von konzeptionellen Anregungen und Notwendigkeiten an das HK herangetragen werden. Weiterhin hat sich gezeigt, dass Übungen ohne intensive Übungsleitung/Übungsbeobachtung durch das HK nicht den gewünschten Übungserfolg zur Sicherung des Qualitätsstandards nach sich ziehen. Insofern ist eine erheblich intensivere Präsenz bei Übungen erforderlich.

Insgesamt gesehen ist der FB 4 personell nicht ausreichend besetzt. Der FB sollte um einen Dienstposten (Schwerpunkt Nautik/Rettungsdienst i. w. S) ergänzt werden. Da der FB 4 der einzige Fachbereich mit Bund-/Länderaufgaben ist, wäre es denkbar, dass die Partner sich die Finanzierung einer entsprechenden Stelle teilen.

## **Stabsstelle - Presse- und Öffentlichkeitsarbeit –**

### *Personal:*

Seit 1.4.2009 ist der Dienstposten PÖA-11 besetzt. Der Mitarbeiter hat seine Probezeit erfolgreich abgeschlossen. Der Dienstposten PÖA-111 ist seit 1.6.2009 wieder besetzt. Somit ist die Personalsituation jetzt im Bereich PÖA zufriedenstellend, so dass nun die Arbeiten an den Fachkonzepten wieder genommen werden. Die personelle Besetzung reicht zur Erledigung der Alltagsaufgaben und Gewährleistung der Rufbereitschaft. Weitere Aufgaben können nur unter Zurückstellung originärer Aufgaben bewältigt werden.

### *Unterbringung:*

Der Umzug der Stabsstelle PÖA ist abgeschlossen. Die neuen Räume liegen in unmittelbarer Nähe des Sonderlageraums und erleichtern deshalb die Zusammenarbeit in Sonderlagen erheblich. Die technische Ausstattung wurde verbessert. Es wurden u. a. vier zusätzliche Telefon-Arbeitsplätze (Call-Center) eingerichtet. Sie sind vorgesehen für den Einsatz von Presse-Unterstützungspersonal während größerer Einsatzlagen

# Havariekommando

Gemeinsame Einrichtung des Bundes und der Küstenländer



## *Medien:*

Der Kontakt zu regionalen, überregionalen Medien und Fachzeitschriften ist nach wie vor durch gute Kooperation gekennzeichnet. Besonders in Schadenslagen, wenn das Medieninteresse sehr hoch ist, profitiert das HK von seinen guten Medienkontakten.

Im Verlauf der letzten Monate wurden zwei aufwendige TV-Produktionen realisiert (ARTE: „X:enius“ ZDF: „Abenteuer Wissen“).

Die Internetseite wird gut angenommen und ist besonders in Schadenslagen auch aus einsatztaktischer Sicht ein wichtiges PR-Instrument. Dieser Bereich wird weiter ausgebaut.

## *Öffentlichkeitsarbeit:*

Die Anzahl der Besuchergruppen ist konstant (1-2 Gruppen pro Woche). Verschiedene Gruppen aus der (Fach-) Öffentlichkeit nehmen regelmäßig Besuchstermine im HK wahr (z.B. Flottenkommando, Führungsakademie der Bundeswehr, International Maritime University Malmö, Hochschule Bremerhaven, Lotsen-Aspiranten). Es werden i. d. R. nur Besucher mit eindeutigen Schnittstellen zum HK angenommen.

Die Einweisung in den Aufbau und die Struktur des HKs sowie in die Aufgaben des MLZ ist zu einem festen Bestandteil in der Fortbildung der Lotsenbrüderschaft WeserII/Jade geworden.

## *Zusammenarbeit mit anderen Pressestellen:*

Die Zusammenarbeit mit anderen Pressestellen läuft im Allgemeinen gut. Die Kontakte insbesondere zu den Pressestellen der verschiedenen Landkreise sollen in Zukunft jedoch noch intensiviert werden.

Schwierig gestaltet sich die PÖA des HK in Bezug auf das MSZ.

Der ÖA des Netzwerkes MSZ gelang es bisher nicht, Aufgaben und vor allem Schnittstellen des MSZ zu verdeutlichen. Das führt dazu, dass in der Öffentlichkeit HK und MSZ verwechselt werden. Deshalb werden negative Urteile über das MSZ dem HK angelastet. Jüngstes Beispiel: "Kommandeur ohne Kommando" von Susanne Härpfer (Quelle: Security Point, 08/09). Zur Verbesserung sollte sich die ÖA MSZ auf den beschriebenen Rahmen in der MSZ-Vereinbarung beschränken und weitere Ambitionen zurückstellen. Das vermindert damit verbundene zeitlich intensive Richtigstellungen bzw. Schnittstellen gerechte Darstellungen.

## **Fazit:**

Zusammenfassend ist festzustellen, dass das HK die Empfehlungen aus dem Projekt MNV umgesetzt hat. Es ist jedoch festzustellen, dass die vorhandenen Konzeptionen kontinuierlich taktisch und technisch weiterentwickelt werden müssen.

Ein nicht zu unterschätzender Bereich ist der erhebliche Aus- und Fortbildungsbedarf der potenziellen Einsatzkräfte küstenweit. Die qualitative Umsetzung des JÜSPs ist nur gewährleistet, wenn die Übungen intensiv vom HK geleitet und begleitet werden.

Die Alltagsaufgaben im HK dienen nur einem Ziel: der Vorbereitung auf den Einsatzfall im Rahmen der Qualitätssicherung in der Maritimen Notfallvorsorge.

Hierbei ist nicht außer Acht zu lassen, dass das HK im Einsatzfall die Gesamteinsatzleitung zu gewährleisten hat. Dafür ist es erforderlich, dass ein Havariestab mit erfahrenen MitarbeiterInnen vorhanden ist, der in der Lage ist, über einen längeren Zeitraum im Mehrschichtenbetrieb dieses auch abzubilden.

Darüber hinaus hat es sich bei den zurückliegenden Einsatzlagen als absolut notwendig gezeigt, dass die Einsatzleitung vor Ort ebenfalls durch fachkompetente Mitarbeiter des HK wahrgenommen werden muss. Ansonsten ist zukünftig nicht davon auszugehen, dass die Einsätze ebenso erfolgreich bewältigt werden können wie in der Vergangenheit. Der OSC ist eine einsatztragende Schlüsselfunktion.

# Havariekommando

Gemeinsame Einrichtung des Bundes und der Küstenländer



Dieses erfordert jedoch eine angemessene Personalausstattung, die zurzeit im HK nicht vorhanden ist.

Insgesamt betrachtet ist deshalb der Personalkörper des HK zu erhöhen. Weiterhin sollten die Stellen an den hohen Anforderungen einer ad-hoc-Einsatzbewältigung bewertet werden. Nur so ist gewährleistet, dass dauerhaft qualifiziertes Personal zur Verfügung steht. Ich möchte darauf hinweisen, dass bei maritimen Großschadenslagen das HK die erste und letzte Instanz ist, die diese bearbeitet. Insofern ist eine sachgerechte personelle und technische Ausstattung erforderlich.

Wie bereits eingangs erwähnt, sind die Empfehlungen aus dem Projekt „Maritime Notfallvorsorge“ weitestgehend abgearbeitet worden. Das HK verfügt über das fachliche Potenzial, weitere Aufgaben zentral und qualifiziert wahrzunehmen. Es besteht also die Möglichkeit, das HK strategisch - Arbeitstitel „Maritimer Katastrophenschutz“ - weiter zu entwickeln.

Kritisch zu bewerten ist ein Nachlassen der Akzeptanz des HK im Alltag wie im Einsatzfall. Hier kann das HK selbst aufgrund fehlender Weisungskompetenzen und Aufgabenzuweisungen nicht entgegenwirken. Mit einer besseren Präsenz, wie oben beschrieben, kann dieses jedoch zum Teil aufgefangen werden.

Hans- Werner Monsees

# Havariekommando

Gemeinsame Einrichtung des Bundes und der Küstenländer



## TOP Einsätze des HK im zurückliegenden Zeitraum

Im Betrachtungszeitraum März 2009 bis Januar 2010 wurden durch die Mitarbeiter des MLZ 726 Meldungen nationaler und internationaler maritimer Ereignisse aufgenommen, bewertet und zum Großteil im Maritimen Lagebild veröffentlicht.

Bei 9 Komplexen Schadenslagen hat das Havariekommando die Gesamteinsatzleitung übernommen.

### 1) Gewässerverunreinigung im Hamburger Hafen am 13.06.2009

Am Nachmittag des 13.06.2009 kam es beim Bunkern zwischen der MS „Dole America“ und dem Bunkerboot „Dettmer Schub 125“ zu einer Gewässerverunreinigung im Hamburger Hafen (Hansahafen – Oswaldkai). Wie der Einsatzleiter der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt Hamburg (BSU) mitteilte, waren um 14.30 Uhr zirka 5m<sup>3</sup> Schweröl ausgetreten. Aufgrund eines komplexen Schadstoffunfalls hat das Havariekommando am 13.06.2009 um 15.00 Uhr die Einsatzleitung übernommen und die Leitung der gemeinsamen Maßnahmen, gemäß BLV-SUB § 4 (5) in Verbindung HKV der zuständigen Behörde der Freien und Hansestadt Hamburg zurück übertragen. Für die wasserseitigen Bekämpfungsmaßnahmen wurden das Ölfangschiff „OS 01“ und das Hochdruckreinigungsgerät „Hamburg Steam“ eingesetzt. Die Feuerwehr Hamburg hatte zur Ölabwehr 400 m Ölsperren ausgebracht. Ferner wurde landseitig ein Saugwagen eingesetzt, um das Schweröl aus dem Hafenbecken zu pumpen. Nach Einschätzung der BSU waren zwischen 500 und 1000 Liter der ausgetretenen Ölmenge ins Gewässer gelangt. Am Abend des 14.06.2009 waren 90 Prozent dieser Menge bereits aus dem Hafenbecken entfernt. Die Verunreinigungen an der „Dettmer Schub 125“ waren beseitigt, und das Bunkerboot wurde entlassen. Am 15.06.2009 waren die Reinigungsmaßnahmen bis auf Restarbeiten an der MS „Dole America“ abgeschlossen. Das Ölfangschiff „OS 1“ blieb bis zum Abschluss der Reinigungsarbeiten als Sicherungsfahrzeug vor Ort. Die Einsatzlage wurde von Seiten Hamburgs am 15.06.2009 um 17.00 Uhr für beendet erklärt. An der Bewältigung der komplexen Schadenslage waren die MS „Dole America“, das Bunkerboot „Dettmer Schub 125“, das Ölfangschiff „OS 1“, das Hochdruckreinigungsgerät „Hamburg Steam“, die Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt Hamburg, die Wasserschutzpolizei und die Feuerwehr Hamburg beteiligt.

### 2) Unbekanntes Objekt im Fehmarnbelt (5.07. – 7.07.2009)

Während einer Fährüberfahrt am 4.07.2009 fotografierte ein Passagier ein unbekanntes Objekt im Fehmarnbelt. Das Foto wurde der Wasserschutzpolizei (WSP) Kiel am Abend des selben Tag zur Verfügung gestellt. Nach Rücksprache mit dem Sprengmittelräumdienst ging die WSP von einer detonationsfähigen Seemine aus dem Zweiten Weltkrieg aus. Die eingeleitete Suchaktion der WSP blieb erfolglos.

Am 5.07.2009 wurde das Havariekommando durch das Wasser- und Schifffahrtsamt (WSA) Lübeck gebeten die Gesamteinsatzleitung zu übernehmen. Der Havariestab leitete die Wiederaufnahme der Suchmaßnahmen ein, informierte die dänischen Behörden über die geplante Aktion, ließ über den Seewarndienst Emden halbstündlich eine Warnmeldung an die Schifffahrt senden und gab die Erstellung eines Driftmodells beim Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) in Auftrag. Zusätzlich wurden Fachberater des Flottenkommandos Glücksburg und der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (DGzRS) durch den Havariestab angefordert. Am 6.07.2009 begannen zahlreiche Behördenschiffe, das vom Havariekommando vorgegebene Suchmuster abzufahren, weil das Driftmodell des BSH eine Strandanlandung der Mine ausschloss. Ferner unterstützten Helikopter der Bundespolizei und der Polizei Mecklenburg – Vorpommern die Suchaktion. Nachdem das Seegebiet, in dem das unbekannte Objekt vermutet wurde, mehrmals durchfahren wurde und das Objekt weder über noch unter der Wasseroberfläche ausgemacht werden konnte, stellte das Havariekommando die Suche ein. Am 6.07.2009 beendete der Havariestab die komplexe Schadenslage. Während der komplexen Schadenslage waren das GS „Scharhorn“, das VS „Deneb“, das Zollboot „Hiddensee“, das Bundespolizeiboot „Bredstedt“, Hubschrauber der Polizei Mecklenburg –

# Havariekommando

Gemeinsame Einrichtung des Bundes und der Küstenländer



Vorpommern und der Bundespolizei sowie die Wasserschutzpolizeiboote „Fehmarn“, „Hoben“ und „Eider“ im Einsatz.

### 3) Sichtung eines minenähnlichen Gegenstandes im Fehmarnsund (7.07.09 – 13.07.09)

Am 7.07.2009 um 11.55 Uhr übernahm das Havariekommando, aufgrund einer unmittelbar bevorstehenden komplexen Schadenslage, die Einsatzleitung bei der Suche nach einem minenähnlichen Gegenstand im Fehmarnsund. Zuvor wurde die Wasserschutzpolizeidirektion Heiligenhafen darüber informiert, dass eine Person gegen 16 Uhr des Vortages ein minenähnliches Objekt im Fehmarnsund gesichtet hatte. Da es sich bei dem Einsatzgebiet um ein Übungsareal der Bundeswehr handelte, ließ das Havariekommando über das Wehrbereichskommando 1 das Flugverbot für die betroffene Zone aufheben, um Aufklärungsflüge durchführen zu lassen. Weiter wurde durch die Bundeswehr die Möglichkeit ausgeschlossen, dass es sich bei dem gesichteten Objekt um Übungsmunition handelte. Zusätzlich hatte der Havariestab ein Driftmodell beim Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) und beim Maritime Rescue Coordination Center (MRCC) angefordert. Die Modelle des BSH und MRCC gingen von einer Strandung des Objektes westlich der Fehmarnsundbrücke aus.

Die vom Havariekommando eingesetzten Hubschrauber der Wasserschutzpolizei (WSP) „Merlin“ und der Bundespolizei „Pirol“ konnten das unbekannte Objekt ebenso wenig ausmachen, wie das Bundespolizeiboote „BP 22“, das VS „Deneb“ vom Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH), die Zollboote „Hiddensee“ und „Priwall“ sowie die Wasserschutzpolizeiboote „Warder“ und „Wallnau“.

Am Morgen des 8.07.2009 entschied der Havariestab, die Suche aus der Luft einzustellen. Die Behördenschiffe blieben vorerst im Einsatz und wurden durch Landeinheiten der WSP und der Schutzpolizei unterstützt. Um 14 Uhr wurde die Suche nach dem unbekanntem Gegenstand unterbrochen. Die regionalen Einsatzbehörden kontrollierten das betroffene Gebiet in den darauf folgenden Tagen mehrmals, konnten jedoch keinen außergewöhnlichen Gegenstand ausmachen. Am 13.07.2009 um 10.55 Uhr hat das Havariekommando die komplexe Schadenslage für beendet erklärt.

### 4) Untergang des Tankschubleichters „Hanse Slop 4“ im Kuhwerder Hafen (23.07.2009 – 13.08.2009)

Der Tankschubleichter „Hanse Slop 4“ war am 21.07.2009 um 7 Uhr mit zirka 430 Tonnen ölverschmutzten Schiffsabfällen im Kuhwerder Hafen von Hamburg gesunken. Wenig später sicherte die Feuerwehr Hamburg die Stelle um den Havaristen mit Ölsperren. Eine durch die Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt der Hansestadt Hamburg (BSU) beauftragte Firma nahm mit zwei Ölauffangschiffen die Schadstoffe aus dem Kuhwerder Hafen auf. Die Einsatzkräfte bezifferten die Summe des ausgetretenen Schadstoffes zu diesem Zeitpunkt auf 15 Tonnen. Nach dem die „Hanse Slop 4“ am Vormittag des 23.07.2009 aus neun Metern Tiefe gehoben wurde, stellten die Einsatzkräfte fest, dass die Luckendeckel der Schute nicht fest verschlossen waren. Innerhalb des gesamten Einsatzgebietes roch es binnen kurzer Zeit stark nach Mineralöl und Lösungsmitteln. Die Einsatzleitung der BSU ging nun davon aus, dass erhebliche Mengen an ölhaltigen Schadstoffen in das Gewässer des Kuhwerder Hafens eingedrungen sind. Aufgrund des komplexen Schadstoffunfalls hat das Havariekommando am 23.07.2009 um 16 Uhr die Gesamteinsatzleitung übernommen und die Leitung der gemeinsamen Maßnahmen, gemäß BLV-SUB § 4 (5) in Verbindung HKV der zuständigen Behörde der Freien und Hansestadt Hamburg zurück übertragen. Die Reinigungsarbeiten an der Schute waren schnell beendet. Die verölte Wasserfläche von zirka 3000 m<sup>2</sup> konnte ebenfalls zügig gesäubert werden. Die Uferreinigung nahm jedoch noch mehrere Wochen in Anspruch, da die Arbeiten nur bei Niedrigwasser durchgeführt werden konnten. Am 13.08.2009 um 17 Uhr beendete der Leiter des Havariekommandos die komplexe Schadenslage, nachdem ihm die Beendigung aller Maßnahmen durch die BSU mitgeteilt wurde.

# Havariekommando

Gemeinsame Einrichtung des Bundes und der Küstenländer



## 5) Gewässerverunreinigung durch die MS „Merit“ im Bremer Hafen (24.07.2009 – 27.07.2009)

Während des Anlegemanövers am 23.07.2009 um 21.55 Uhr kollidierte der unter Bahama-Flagge fahrende Frachter „Merit“ mit dem Molenkopf des Hafens E im Bremer Industriehafen. Dabei riss sich der 200 Meter lange Frachter auf der Steuerbordseite ein etwa zwei Meter langes und 30 Zentimeter hohes Loch in einen der Außentanks. Aus diesem flossen zirka sechs Tonnen Schweröl in das Hafenbecken. Unter der Leitung des Senator für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa sicherte die Feuerwehr Bremen wenig später das Hafenbecken E mit Ölsperren ab. Das Loch in dem Frachter konnte ebenfalls abgedichtet werden. Aufgrund des komplexen Schadstoffunfalls übernahm das Havariekommando am 24.07.2009 um 7 Uhr die Gesamteinsatzleitung. Wegen der schnell ausgebrachten Ölsperren war nur das Hafenbecken E von der Gewässerverunreinigung betroffen. Die Reinigungsarbeiten im Hafenbecken wurden von der Firma K-Nord übernommen. Die mit 9000 m<sup>2</sup> verölte Wasserfläche wurde durch das Ölbekämpfungsschiff „Kono“, drei Saugwagen und einem Skimmer im Laufe des Vormittages gereinigt. Am Nachmittag des 24.07.2009 waren die wasserseitigen Bekämpfungsmaßnahmen abgeschlossen. Die geringen Mengen Schweröl, die sich an der Kaimauer und im Deckwerkbereich angesammelt hatten, wurden in den darauf folgenden Tagen landseitig entfernt. Am 27.07.2009 um 14 Uhr beendete das Havariekommando die Gesamteinsatzlage.

## 6) Parafinverunreinigung auf den nordfriesischen Inseln (23.07. – 24.07.2009)

Ein Segler meldete am 14.07.2009 eine größere Menge Paraffin südöstlich von Amrum. Das Wasserschutzpolizeiboot „Sylt“ erkundete daraufhin die gemeldet Position im Bereich der Nordfriesischen Inseln und fand einen Paraffint Teppich in der Ausdehnung von 100 Meter Breite und 15 Seemeilen Länge vor. Während der darauf folgenden Tage erreichte eine beträchtliche Menge der Paraffinklumpen, mit je einem Durchmesser von drei bis 15 Zentimetern, die Inseln Amrum, Föhr und Sylt. Einige Halligen und Teile des Festlandes an der Schleswig – Holsteinischen Nordseeküste waren in sehr geringem Maße ebenfalls betroffen. Am 23.07.2009 hat das Havariekommando aufgrund des komplexen Schadstoffunfalls und des Ersuchens des Ministeriums für Landwirtschaft, Umweltschutz und Raumordnung Schleswig – Holstein um 10.30 Uhr die Gesamteinsatzleitung übernommen. Bis zu diesem Zeitpunkt waren insgesamt 138 m<sup>3</sup> Paraffin eingesammelt worden. Am stärksten betroffen war die Insel Amrum, hier wurden zirka 80 m<sup>3</sup> Paraffin angespült. Bis zum Vormittag des 24.07.2009 konnte der Havariestab keine neuen Anlandungen von Paraffin verzeichnen. Deshalb beendete das Havariekommando am 24.07.2009 um 13.45 Uhr die Einsatzlage.

## 7) Grundsitzer MS „Algoma Discovery“ auf der Weser bei Brake (24.09. – 28.09.2009)

Ein Defekt am Verstellpropeller des 222 Meter langen MS „Algoma Discovery“ führte dazu, dass der Massengutfrachter am 24.09.2009 gegen 19.26 Uhr bei der Wesertonne 96 in Höhe Harriersand/Käseburg auf Grund lief. Der durch die Revierzentrale Bremerhaven angeordnete Versuch, den unter der Flagge der Bahamas fahrenden Havaristen noch am selben Abend aus seiner Situation zu befreien, blieb erfolglos. Der Massengutfrachter saß zu 2/3 auf Grund und war mit 27 000 t Tonnen Stahlblechrollen beladen. Mit dem Ersuchen durch das Wasser- und Schifffahrtsamt (WSA) Bremerhaven übernahm das Havariekommando am 24.09.2009 um 21.35 Uhr die Gesamteinsatzleitung. Der Havariestab entschied sich für einen Schleppversuch mit dem Morgenhochwasser des 25.09.2009. Daneben wurden die Ölbekämpfungsschiffe „Luneplate“ und „ÖSK 1“ vorsorglich zur Einsatzstelle beordert, um einen möglichen Schadstoffaustritt zu bekämpfen. Das Ölüberwachungsflugzeug „Do 228“ überflog in regelmäßigen Abständen den Havaristen und überprüfte das Gebiet auf eine Gewässerverunreinigung. Nachdem am Morgen des 25.09.2009 acht Schlepper vergebens versucht hatten, den Frachter wieder in das Fahrwasser zu ziehen, organisierte das Havariekommando die Entladung des Havaristen, um den Auftrieb der MS „Algoma Discovery“ zu erhöhen. Zusätzlich ließ der Havariestab die Treibstofftanks des Havaristen durch die „Luneplate“ entleeren, um Gewicht zu reduzieren und einen Schadstoffaustritt zu verhindern.

# Havariekommando

Gemeinsame Einrichtung des Bundes und der Küstenländer



Bis zum Abend wurden Treibstoff durch die „Luneplate“ und ein Teil der Ladung durch zwei Schwimmkräne vom Havaristen gelöscht. Der darauf folgende zweite Schleppversuch unter der Leitung des Havariekommandos mit dem Abendhochwasser des 25.09.2009 schlug fehl. Daraufhin beschloss der Havariestab, die MS „Algoma Discovery“ bis zum Abend des 26.09.2009 weiter zu leichtern. Ferner wurden Mitarbeiter des Havariekommandos als Einsatzleiter vor Ort (OSC) in das Unfallgebiet entsandt. Nachdem der gesamte Treibstoffvorrat und 6080 Tonnen der Ladung vom Havaristen gelöscht waren und der Bug des Schiffes durch einen Schwimmbagger frei gespült worden war, begann der dritte Schleppversuch unter der Leitung des Havariekommandos. Um 18.30 Uhr konnten vier Schlepper die „Algoma Discovery“ zurück ins Fahrwasser bugsieren. Der Havarist wurde zunächst in den Hafen von Brake geschleppt, wo er durch die SeeBG untersucht worden ist. Da weitere Untersuchungen notwendig waren, verholte die „Agloma Discovery“ am 28.09.2009 abends unter der Begleitung von 3 Schleppern nach Bremen. Das Havariekommando beendete am 28.09.2009 um 18:30 Uhr die Einsatzlage.

## 8) Seenotfall „Blue Capella“ 2.11.2009

Gegen 9:30 Uhr wurde das Havariekommando vom MRCC darüber informiert, dass 90 Seemeilen nordwestlich Helgoland das Off-Shore-Versorger „Blue Capella“ mit 11 Personen an Bord einen Maschinenschaden hatte und Wasser nahm. Aufgrund der eingetretenen komplexen Schadenslage übernahm das HK um 10:15 Uhr die Gesamteinsatzleitung. Der dänische Hubschrauber "Merlin" sollte in Kürze mit Pumpen und Material vor Ort sein. Zwei Hubschrauber der Bundespolizei wurden auf Helgoland und einer der Firma Viking in Mariensiel in Bereitschaft versetzt. Ein VVT der Feuerwehr Cuxhaven wurde alarmiert. Folgende Schiffe waren im Zulauf: SRK "Marwede", "Esvag Protektor", "Bad Bramstedt", "Mellum", Fregatte „Bayern“ und ein dänischer Schlepper. Nachdem der dänische Hubschrauber „Merlin“ das Material zur „Blue Capella“ gebracht hatte, konnte der Wasserreinbruch gestoppt werden. Die Reederei teilte mit, dass der Havarist nach Esbjerg geschleppt werden würde und keine weitere Hilfe benötigt würde. Um 15:00 Uhr beendete das HK die Gesamteinsatzleitung.

## 9) Schwerverletzte Person im Windpark „Alpha Ventus“ 27.11.2009

Um 11:29 meldete das MRCC Bremen: Gegen 10:50 Uhr hatte ein männlicher 45jähriger Elektroinstallateur einen schweren Unfall. Er hielt sich zu Installationsarbeiten auf einer Plattform im Windpark "Alpha Ventus" auf. Beim Umsturz eines Schaltschranks zog er sich schwere Kopfverletzungen zu. Vermutet wurde eine Schädelfraktur und ein Kieferbruch. Ein erster Rettungsversuch missglückte. Der Zustand des Verunglückten hatte sich danach verschlechtert. Der Rettungskreuzer „Alfried Krupp“ war mit einem Notarzt an Bord auf dem Weg. ETA nach ca. 2,5 Stunden. Es war allerdings, ob bei diesen Wetterverhältnissen (See 1,8 bis 2,5 m) ein Aufsteigen auf das Windrad bzw. das Abbergen in den SK möglich wäre. Außerdem war ein eigener Hubschrauber des Betreibers mit einem eigenen Notarzt auf dem Weg zum Verletzten. Das Hauptproblem war zu diesem Zeitpunkt, dass der Verletzte nicht in die Gondel gebracht werden konnte, um mit dem Hubschrauber abgehoben zu werden. Um 12:50 Uhr machte das Havariekommando von seinem Selbsteintrittsrecht Gebrauch. Um 14:48 Uhr wurde der Verletzte in Begleitung eines Notarztes von einem SAR-Hubschrauber aufgenommen und in das Krankenhaus nach Sanderbusch geflogen. Der Zustand des Patienten war stabil, er war ansprechbar und wurde beatmet. Nachdem der Verletzte sicher an das Krankenhaus übergeben worden war, beendete das HK die Gesamteinsatzleitung um 16:00 Uhr.

## Sonderlagen mit Monitoring durch das MLZ

Durch die MitarbeiterInnen des MLZ erfolgten 19 begleitende Maßnahmen durch Anlegen eines Unfalltagebuches. Darunter waren unter anderem folgende Schadensereignisse:

# Havariekommando

Gemeinsame Einrichtung des Bundes und der Küstenländer



- Festkommen von MS „Mania“ im Blexer Bogen vom 05.03.2009
- Brand von Paraffintanks am Bominflot/NOK vom 12.06.2009
- Feuer auf der Vogelschutzinsel Mellum vom 17.06.2009
- Größere GUV in der Ostsee vom 28.08.2009
- Verlust von 18 Containern durch MS „Husky Racer“ vom 03.11.2009
- Festkommen des BTMS „Volker“ auf der Elbe vom 28.11.2009
- Brand an Bord des Lotsenversetzers „Fintry Two“ vom 31.01.2010

# Havariekommando

Gemeinsame Einrichtung des Bundes und der Küstenländer



## Anlage 1

### Personalveränderungen im HK

#### Eintritt

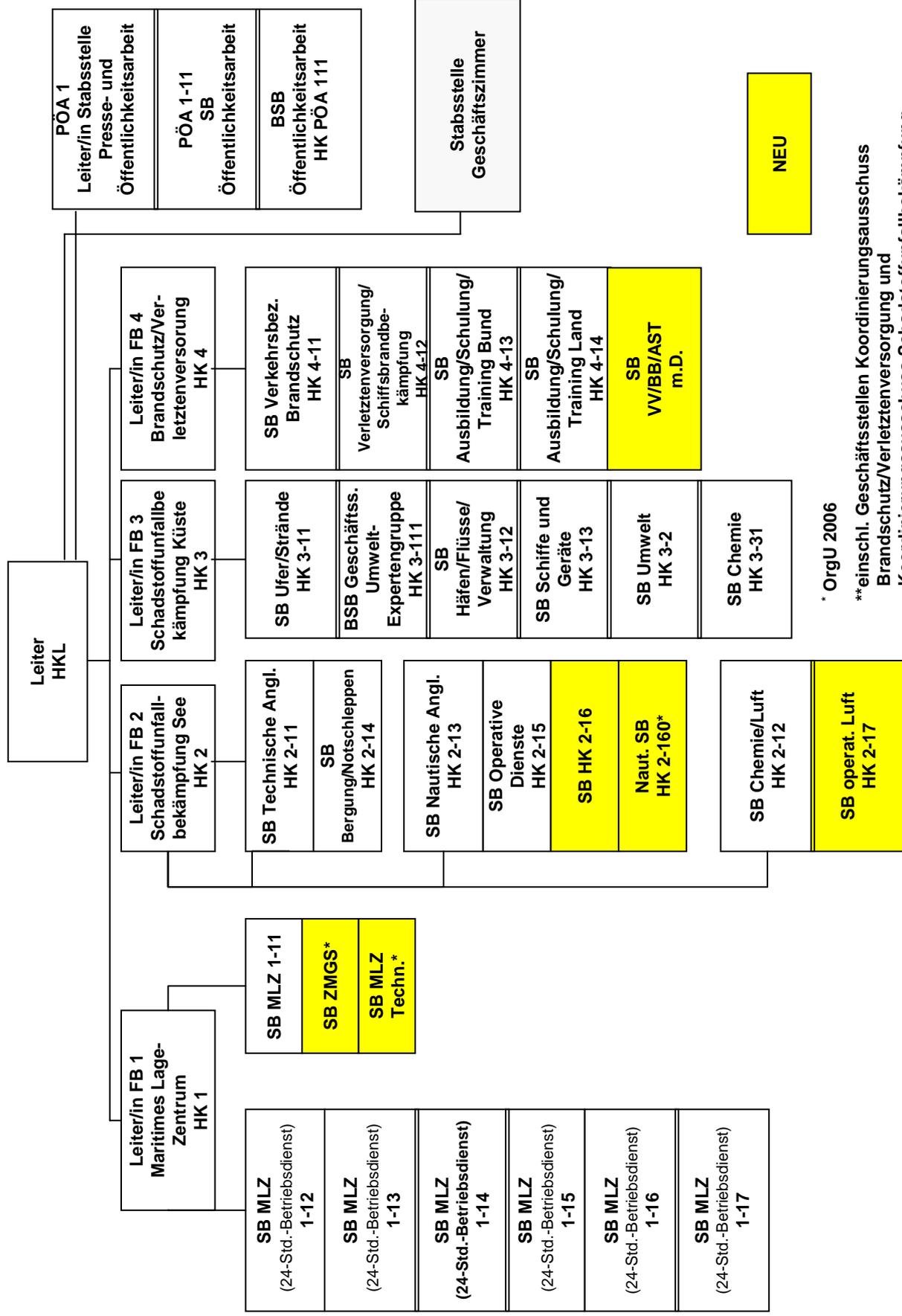
Name	Vorname	Fachbereich	Eintritt
Plaul	Matthias	1	01.04.2009
Friedrich	Michael	PÖA	01.04.2009
Haut	Alexander	PÖA	01.06.2009
Jahn	Josef	1	01.10.2009
Schulze	Enno	1	01.10.2009
Peters	Hendrik	1	01.01.2010
Seutter	Arne	1	01.03.2010
Blunk	Yvonne	4	01.1.2010

0

#### Austritt

Name	Vorname	Fachbereich	Austritt
Schulze	Enno	1	30.11.2009
Müller	Jörn	1	01.01.2009
Bustorff	Ulf	2	01.03.2009
Fleißner	Wiebke	PÖA	01.05.2009
Oetken	Frauke	1	01.09.2009
Jahn	Josef	1	31.12.2009
Seutter	Arne	2	30.04.2009

Notwendige Personal-/ Organisationsstruktur



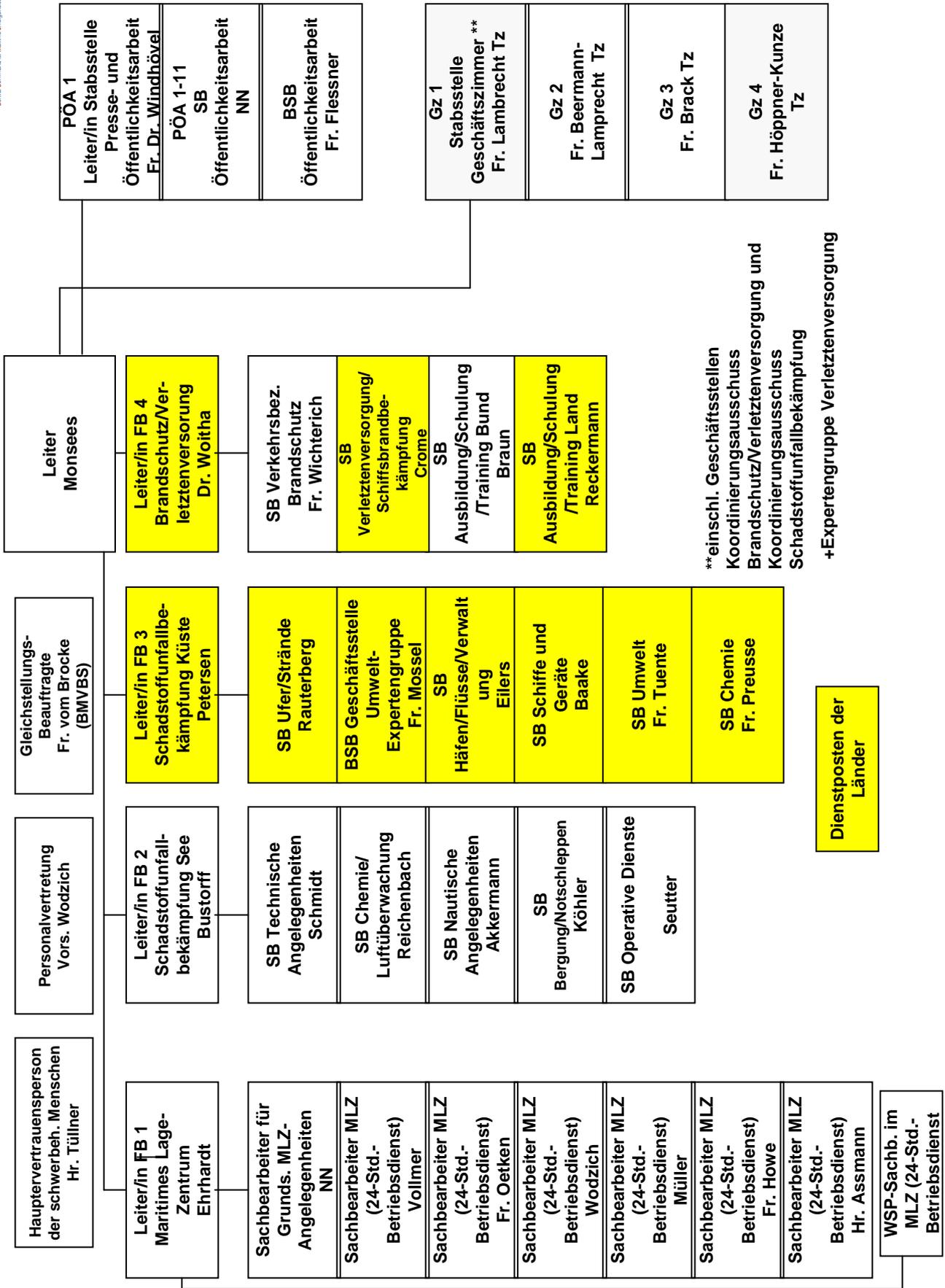
\* Orgu 2006

\*\*einschl. Geschäftsstellen Koordinierungsausschuss  
Brandschutz/Verletztenversorgung und  
Koordinierungsausschuss Schadstoffunfallbekämpfung  
+Expertengruppe Verletztenversorgung

# Organisationsstruktur / Stand:

06.11.2008

## Anlage 2



# Havariekommando

Gemeinsame Einrichtung des Bundes und der Küstenländer



## Anlage 3

### Aufgaben Martimes Lagezentrum

#### 1. SafeSeaNet der EMSA

Das Maritime Lagezentrum wurde durch BMVBS Ref. WS 23 als 24-Stunden/7-Tage-die-Woche-National Contact Point für die Bundesrepublik Deutschland benannt. Über das System werden bereits verschiedene Alarmierungsmeldungen zu Schiffsunfällen, Gewässerverunreinigungen, Gefahrgutunfällen etc. verschickt. Hier findet außerdem das sog. POLREP-Verfahren Anwendung und impliziert Doppelarbeit für die Mitgliedstaaten. Eine dauerhafte Beobachtung von SafeSeaNet ist absehbar. Parallel dazu ist von den MitarbeiterInnen des MLZ das nationale System ZMGS zu beobachten und in der Fachadministration zu pflegen.

#### 2. LRIT Long Range Identification Tracking der EMSA

Die Aufgabe wird in Kürze vergeben werden. Die Rolle des Maritimen Lagezentrums ist dabei noch unklar. Das Maritime Lagezentrum ist per Erlass verpflichtet, bei Schadensereignissen die deutsche Seeschifffahrt bzw. Deutsche im Ausland auf Schiffen betreffen, an das BMVBS zu berichten. Dafür müssen die notwendigen Instrumente zur Verfügung gestellt werden. Dazu dient auch das LRIT-Verfahren, das Auskunft über alle deutschen Schiffe weltweit gibt. Da aber auch Deutsche auf ausgeflaggten Schiffen fahren und Schiffe nicht unter deutscher Flagge, aber mit deutschem Management fahren, ist diese Rolle als Flaggenstaat nicht ausreichend. Hier muss die von der IMO vorgesehene Rolle SAR vergeben werden. Inzwischen wird der webbasierte Dienst von der EMSA über das SafeSeaNet zur Verfügung gestellt. Das MLZ hat keinen Zugriff.

#### 3. CleanSeaNet der EMSA

Die in den letzten Jahren umfangreich getesteten Verfahren der Satellitenüberwachung OCEANIDES und MARCOAST verbunden mit der Zurverfügungstellung entsprechender Bilder an die Mitgliedstaaten wurde inzwischen von der EMSA übernommen und über das Webportal von Clean-SeaNet im MLZ verbindlich eingeführt. Der damit verbundene Arbeitsaufwand ist erheblich.

#### 4. CECIS der EU im Rahmen des ProCivNet

Das bisher nur für den Bereich von Civil Protection nutzbare System wird jetzt mit Hochdruck dem Bereich Marine Pollution zugänglich gemacht. Damit ergibt sich im Rahmen der EU eine Doppelgleisigkeit, da auch die EMSA mit dieser Aufgabe betraut wurde und äußerst aktiv agiert. Auch hier wird das POLREP-Verfahren angewandt und führt daher zu Doppelarbeit. Im Januar 2009 haben bereits erste Schulungen am System stattgefunden. Im Nachgang wurden die NCP aufgefordert, umfangreiche Datensätze an DG ENV zu liefern und Verbesserungsvorschläge für das System zu machen. Gleiche Dateninhalte, die im Übrigen im Community Information System der EU vorliegen, wurden auch von der EMSA abgefordert. Dazu wurde dem BMVBS bereits berichtet. Der Aufforderung von DG ENV konnte von Seiten des Havariekommandos nicht nachgekommen werden, da nach wie vor keine Zugangsberechtigungen zugewiesen wurden.

#### 5. MAS Maritime Assistance Service

Das Havariekommando wurde der IMO für diese Aufgabe als administrative Adresse benannt. Zwar nehmen die Verkehrszentralen die ersten operativen Handlungen vor, es ist jedoch damit zu rechnen, dass in relativ kurzer Zeit im Rahmen der Zuständigkeiten der HKV derartige Fälle vom Havariekommando übernommen werden.

#### 6. deNIS 2+

Das genannte Verfahren des Bundesamtes für Bevölkerungsschutz und Katastrophenhilfe steht kurz vor der Einführung in das Ressort des BMVBS und somit auch in das Maritime

# Havariekommando

Gemeinsame Einrichtung des Bundes und der Küstenländer



Lagezentrum. Es wird bundesweit im Rahmen der nichtpolizeilichen Gefahrenabwehr von den Lagezentren der Innenressorts und von Katastrophenstäben genutzt. Damit werden dem MLZ neue Meldverpflichtungen auferlegt werden. Das Havariekommando hat bereits Zugang zum System und an verschiedenen Schulungen des BBK in Ahrweiler teilgenommen.

## **Meldekopf für Offshore-Windparks (OWP)**

Das HK erarbeitet eine Konzeption für die Reaktion auf bestimmte in den OWP's auftretende Schadensereignisse unter Mitwirkung des MLZ. Vorab wird das MLZ bereits in den vom BSH erteilten Genehmigungen für bestimmte Sachverhalte (GVU, Brand, Verletzte etc.) als Meldekopf benannt. Bei im Bau befindlichen Windparks erfolgen daher teilweise direkte Meldungen an das MLZ. Die Unterlagen werden im MLZ dem jeweiligen Windpark zugeordnet, geführt und an der Lagekarte des GLZ-See dargestellt sowie in das Maritime Lagebild aufgenommen.

## **Meldekopf für Munitionsaltlasten (künftige Aufgabe)**

Auf Anfrage der Küstenländer soll für Munitionsaltlasten ein Meldekopf beim HK im MLZ eingerichtet werden. Die Funktionen als Meldekopf sollten sich dabei nicht nur auf Funde auf Fischereifahrzeugen beziehen, sondern auch durch Saugbagger geförderte Munition, Funde an den Stränden sowie den erwarteten Ereignissen im Zusammenhang mit dem Bau der OWP u. den damit verbundenen Kabeltrassen. Unklar ist bisher, wer in der AWZ für Bergungs- und Räumungsmaßnahmen zuständig ist.

Die genannten nationalen und internationalen Meldeverpflichtungen, die teilweise einer ständigen Überwachung, Kontrolle und Sachbearbeitung bedürfen, nehmen die Mitarbeiter des MLZ zunehmend in Anspruch.

# Havariekommando

Gemeinsame Einrichtung des Bundes und der Küstenländer



## Anlage 4

### Bericht: Ereignisse Maritimes Lagebild Sept. 2009 bis Jan. 2010

#### Anzahl der veröffentlichten Ereignisse im Maritimen Lagebild

Ereigniskategorie	03/09 – 01/10
Kollisionen	24
Kollisionen mit Bauwerken	31
Schiffsbrände	20
Kenterungen / Untergang	12
Festkommer / Grundsitzer	41
Gefahrgutunfälle	0
Maschinenausfälle / Notankerungen	33
Seenotfälle (inkl. Luft- über See u. medizinische Notfälle)	19
Ankerverluste	1
Nautische Warnnachrichten	170
Einlauf- und Auslaufverbote	3
Internationale Ereignisse	38
Sonstige	61
<b>Gesamt</b>	<b>453</b>

#### Anzahl der bearbeiteten GVU

	Gesamtzahl	Anzahl der Fälle, in denen ein möglicher Verursacher angegeben wurde	Anzahl der Fälle, in denen Bekämpfungsmaßnahmen eingeleitet wurden
National	97	17	2
International	49	21	0

#### Anzahl der Ölüberwachungsflüge

Es wurden 521 Flüge der Do228 vom MLZ im Betrachtungszeitraum begleitet.

## Anlage 5

### Zusammenfassende Darstellung der deutschen Ergebnisse der luftgestützten Überwachung der Meeresoberfläche auf Verschmutzungen in Nord- und Ostsee in 2009

#### Verfügbarkeit der Luftfahrzeuge

Im Jahre 2009 war ein Parallelflygbetrieb nur während etwa 6 Monaten möglich, zirka die Hälfte des Jahres kam nur wechselweise eine DO 228 operativ zum Einsatz.

Die DO 228 57+01 war durch die planmäßige Strukturinspektion von April 2009 bis Mitte Juni 2009 nicht verfügbar. Im Juli erfolgten noch Garantiarbeiten bei der Firma RUAG über einen Zeitraum von ca. 2 Wochen.

Die Standzeiten der DO 228 57+04 in 2009 beruhen überwiegend auf der regulär geplanten Strukturinspektion und den, in 2008 festgestellten Vibrationen während des Flugbetriebes. Aufgrund dieser Störungen stand das Luftfahrzeug in der zweiten Jahreshälfte 2008 und auch noch im ersten Quartal fast vollständig nicht zur Verfügung und befand sich zur Ursachenbehebung bei dem Hersteller. Die reguläre Strukturinspektion begann am 22.10.2009 und dauert bis zum 09.02.2010 an. Die Verlängerung ist begründet in Problemen bei der Ersatzteilversorgung und Priorisierungen innerhalb des Verbandes.

In der übrigen Zeit kam es nur zu tageweisen oder stundenweisen Standzeiten aufgrund von Wartungsmaßnahmen (Main Planning System (MPS)-Maßnahmen) oder weiteren Maßnahmen.

Insgesamt kam es zu 301 Stehtagen (~41 % des Jahres bezogen auf 2 Lfz) der beiden Luftfahrzeuge, wobei es nur tageweise zum Ausfall beider Maschinen kam.

Ziel des Havariekommandos ist es, die hohe Anzahl der Stehtage zu reduzieren und damit die zeitgleiche Verfügbarkeit beider Maschinen zu erhöhen. In 2010 werden entsprechende Maßnahmenpakete durch das HK initiiert.

Eine dieser geplanten Maßnahmen ist der zeitnahe Ersatz der DO 228 57+01 im Rahmen des Konjunkturpaketes II, die aufgrund des Alters und der geringen Restnutzungsdauer der Zelle in den nächsten Jahren ersetzt werden muss. Durch den Ersatz werden sich dann auch die Anteile der MPS-Maßnahmen reduzieren.

#### Durchgeführte Einsätze in 2009

Im Jahre 2009 wurden die nachfolgende Einsätze geflogen:

Gesamteinsätze :	593	Flugstunden ( on task )	1.569 Std.
Nordsee – Einsätze	336	Flugstunden ( on task )	913 Std.
Ostsee – Einsätze	257	Flugstunden ( on task )	656 Std.

Das vertraglich mit dem BMVg vereinbarte Flugstundenaufkommen von 1.600 Std. on task konnte zu zirka 98,1 % erreicht werden. Das entspricht einem Plus zum Vorjahr 2008 (1.523 Std on task) von rund 2,9 % und dem bislang höchsten Ergebnis.

Die geplante Anzahl der Gesamtmissionen von 773 wurde nicht erreicht, weil es technische und wetterbedingte Ausfälle gab.

## Gefundene Verschmutzungen und Verursacher

Die Zahl der gemeldeten Verschmutzungen im deutschen Territorialgewässer und Ausschließlicher Wirtschaftszone ist von 66 Meldungen in 2008 auf 45 Meldungen in 2009 gesunken, bei einem etwas höherem Flugstundenkontingent. Dies entspricht einer Abnahme um fast -32 %. Bei der Betrachtung der Einzelanteile von Nord- und Ostsee ist wieder ein Rückgang der Meldungen von n=45 in 2008 auf n=33 in 2009 in der Nordsee (~-27 %) und ein erneuter Rückgang von n=21 in 2008 auf n=12 (~ -57 %) in 2009 in der Ostsee zu verzeichnen.

Alle in nationalen Gewässern detektierten Verschmutzungen waren von der Menge her kleiner als 1,3 m<sup>3</sup> und nicht bekämpfungsfähig.

Außerhalb der nationalen Gewässern wurden mehrfach größere Verschmutzungen detektiert und entsprechend an die Nachbarstaaten weitergeleitet. Der Fokus lag hier im Monat August. Im Bereich der dänischen Ostseegewässer wurde eine Verschmutzung mit ~12 m<sup>3</sup> detektiert, die aber nicht zu Bekämpfungsmaßnahmen führte, da es sich um Dieselöl gehandelt hat. Im niederländischen Bereich wurden zeitnah mehrere Verschmutzungen mit zusammen ~45 m<sup>3</sup> detektiert, die zu Folgemaßnahmen der niederländischen Behörden führten.

Im Rahmen der beiden Regionalabkommen wird auch bei den Nachbarstaaten das Phänomen beobachtet, dass die Verschmutzungen in der Anzahl und Größe abnehmen.

Im Rahmen CleanSeaNet (CSN) werden regelmäßig Satellitenbilder für den Bereich der Nord- und Ostsee bestellt und von EMSA zeitnah geliefert. Diese Bilder werden durch das MFG 3 befliegen und das Ergebnis verifiziert. Trotz diverser Verbesserungsmaßnahmen im Analyse-Algorithmus von Seiten der Satellitenprovider als auch durch Einweisungen dieser in die nationalen Besonderheiten durch das HK konnte noch keine signifikante Verbesserung bei der Verifizierung erzielt werden. An einer weiteren Optimierung von CSN wird im Rahmen der CSN User Group unter Beteiligung des Havariekommandos gearbeitet.

Es wurden in 2009 483 Satellitenbilder analysiert, die die deutsche Wirtschaftszone und das Küstenmeer in Nord- und Ostsee ganz oder teilweise abdeckten.

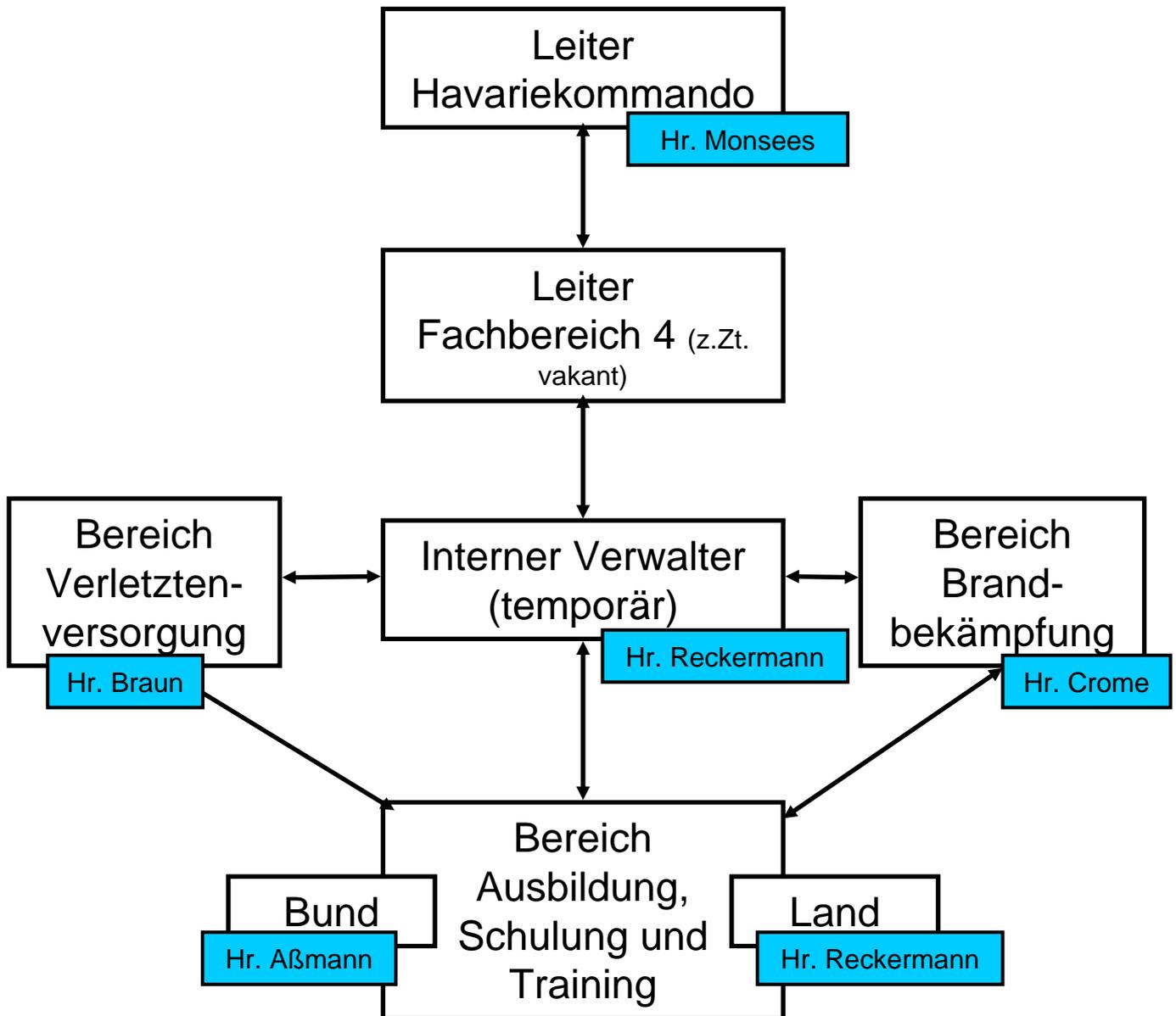
Auf diesen Bildern wurden insgesamt 431 mögliche Verschmutzungen in den verschiedenen Vertrauensbereichen (high/medium/low) auf 178 Satellitenbildern vom Provider KSAT, Norwegen über die EMSA gemeldet.

Die 61 Detektionen auf den Satellitenbildern im deutschen Gebiet wurden soweit möglich zeitnah durch ein Sensorflugzeug überprüft. Es konnten nur 7 Detektionen als Ölverschmutzungen bestätigt werden und 18 weitere als natürliche Phänomene (z.B. Algen). Bei 18 Meldungen waren aus technischen oder meteorologischen Gründen keine Flüge möglich.

Das Verhältnis von gefundenen Verschmutzungen (109) in Nord- und Ostsee zu den identifizierten Verursachern (24) liegt im Jahre 2009 bei 22 %, d.h. bei durchschnittlich jeder fünften gefundenen Verschmutzungen konnte ein möglicher Verursacher identifiziert werden. Dies stellt im Vergleich zu den Vorjahren einen leichten Zuwachs dar. Aus den dargelegten Zahlen kann allerdings keine Aussage zu den strafrechtlichen Verfolgungen getroffen werden, weil sich die strafrechtlichen Verfahren teilweise über Jahre erstrecken und es häufig zur Einstellung dieser Verfahren kommt. Entsprechende Aussagen zu Ermittlung und Vollzug sind in der jährlichen Statistik des Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) nachzulesen.

# Anlage 6

## Organisation Fachbereich 4 (bis Dienstaufnahme FBL 4 (01.01.2010))



### ZIEL:

Vorbereitung auf  
den Einsatz

Verletztenversorgung /  
Brandbekämpfung /  
Stabsarbeit

### Dienstleister

(internes Kundenprinzip)

HK Gesamt /  
Stabsarbeit