



Bericht

der Landesregierung

Zukunft Meer: Mehr Schiffsicherheit in der Ostsee

Getroffene und geplante Maßnahmen zur Erhöhung der Schiffssicherheit in der Ostsee

Drucksache 15/ 3596

Federführend ist das Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr

Inhaltsverzeichnis

1	Vorbemerkung	3
1.1	Auftrag	3
1.2	Bedeutung der Schifffahrt	3
1.3	Aktivitäten der Landesregierung	4
1.4	Zukunft Meer	6
2	Getroffene und geplante Maßnahmen zur Erhöhung der Schiffssicherheit in der Ostsee	8
2.1	Zuständigkeiten	8
2.2	Bisherige Maßnahmen zur Vermeidung und Bekämpfung von Meeresverschmutzungen durch Schiffe und zur Erhöhung der Schiffssicherheit in der Ostsee	11
2.2.1	Errichtung des Havariekommandos	11
2.2.2	Verletztenversorgung auf See	15
2.2.3	Vernetzte Zusammenarbeit der Hafensicherheitsbehörden bei der Einführung des ISPS-Codes zur Terrorabwehr.....	16
2.2.4	Weitere Maßnahmen	19
2.3	Forderungen des Landtags	22
2.3.1	Tanker-Transit-Route durch die Ostsee / Verstärkter Lotseneinsatz	22
2.3.2	Bereitstellung von Notliegeplätzen.....	25
2.3.3	Errichtung einer integrierten deutschen Küstenwache / Vernetzung der Unfallmanagementbehörden des Bundes.....	26
2.3.4	Zusammenarbeit bei Ausbildung und Training.....	28
2.3.5	Einführung einer 0,3 Promille Alkoholgrenze	29
2.3.6	Zeitnähere AIS-Einführung	30
2.4	Ostseesicherheitskonferenz / Kieler Vorschläge	33
2.4.1	Ratifizierung und Umsetzung aller relevanten internationalen Konventionen, EU-Verordnungen und -Richtlinien im Bereich der maritimen Sicherheit... ..	35
2.4.2	Stationierung von Notschleppern entlang der Hauptschifffahrtsrouten	35
2.4.3	Konsequente Wahrnehmung der Aufgaben von Flaggen- und Hafenstaatkontrolle sowie Verstärkung der Aktivitäten zur Ermittlung und Verfolgung von Verstößen gegen Vorschriften zur Verhütung von Meeresverschmutzungen.....	36
2.4.4	Einführung begleitender Maßnahmen nach Ausweisung der Ostsee als Sonderschutzgebiet (PSSA)	38
2.4.5	Umsetzung der EU- und IMO-Regelungen zur Außerdienststellung von Einhüllentankern bis spätestens 2010	40
2.4.6	Anhebung der Mindestausbildungsstandards gem. STCW-Übereinkommen und obligatorische Einführung des Besuchs von Wiederholungslehrgängen	43
2.5	Weitere geplante Maßnahmen / Aktuelle Entwicklungen	44
2.5.1	ERIKA-Pakete der EU.....	44
2.5.2	Übungen	45
2.5.3	Weitere Maßnahmen	47
3	Zusammenfassung/Ausblick	49

Anhang: Kieler Vorschläge

1 Vorbemerkung

1.1 Auftrag

Mit Beschluss vom 27. August 2004 (Antrag der Fraktionen von SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, Drs. 15/3596) hat der Schleswig-Holsteinische Landtag die Landesregierung aufgefordert, ihm noch in der 15. Wahlperiode über getroffene und weiter geplante Maßnahmen zur Schiffssicherheit in der Ostsee zu berichten.

Der vorliegende Bericht der Landesregierung wurde federführend vom Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr bei umfangreicher Vorarbeit des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Landwirtschaft sowie unter Beteiligung des Innenministeriums, des Ministeriums für Soziales, Gesundheit und Verbraucherschutz, des Havariekommandos und der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nord erarbeitet. Er enthält zum einen den geforderten Sachstandsbericht bezüglich bereits getroffener und noch geplanter Maßnahmen für die Schiffssicherheit, zum anderen geht der Bericht auf die im Antrag genannten Forderungen des Landtags ein.

1.2 Bedeutung der Schifffahrt

Die Seeschifffahrt hat außerordentliche Bedeutung für den Wirtschaftsstandort Deutschland und mithin auch die Wirtschaft und die Bevölkerung Schleswig-Holsteins. Die Leistungsfähigkeit des Seeverkehrs ist eine entscheidende Voraussetzung für den Transport von Gütern und Rohstoffen, ohne die unsere exportorientierte Volkswirtschaft nicht wettbewerbsfähig wäre. Der gesamte Welthandel ist ohne die Schifffahrt nicht vorstellbar. Rund 95% des interkontinentalen und 62% des innereuropäischen Warenaustausches wird über See transportiert.

Auch vor dem Hintergrund der Rohstoffabhängigkeit Deutschlands erwächst der Schifffahrt eine besondere Bedeutung. Unter Umweltgesichtspunkten nimmt die Schifffahrt beim Energieaufwand pro Ladungstonne vor allen anderen Verkehrsträgern mit Abstand den ersten Platz ein. Weiterhin trägt der Schiffsverkehr dazu bei, die Überlastung der landgebundenen Verkehrsträger nicht noch weiter zu steigern bzw. zu verringern. Aus diesen Gründen haben beispielsweise die Einrichtung neuer

Kurzstreckenseeverkehre und Hafenausbauprojekte hohe politische Priorität auf nationaler und europäischer Ebene. Seeverkehr und Hafenwirtschaft gehören in Schleswig-Holstein neben Medizintechnik, Biotechnologie, der Ernährungsindustrie und den alternativen Energien zu den Haupt-Wachstumsbranchen. Viele der in der Schifffahrt tätigen schleswig-holsteinischen Unternehmen sind dem kleinen und mittelständischen Bereich zuzuordnen. Damit steht die maritime Branche exemplarisch für die schleswig-holsteinische Wirtschaft.

Dem Nord-Ostsee-Kanal als meistbefahrener künstlicher Wasserstraße der Welt mit ca. 40 000 Schiffsbewegungen jährlich kommt ebenfalls eine große Bedeutung für Schleswig-Holstein zu.

Die Schifffahrt hat wie auch der Schiffbau, der Handel und die Fischerei eine lange Tradition in Schleswig-Holstein. Schleswig-Holstein beheimatet zwei Drittel der gesamtdeutschen Fischereiflotte und ist der Sitz für rund 25 Prozent der deutschen Reeder. Etwa 26 Prozent des deutschen Gesamtumsatzes im Schiffbau wird in Schleswig-Holstein erwirtschaftet.

Aufgrund der Bedeutung und des Umfangs des Schiffsverkehrs ist die Sicherstellung der Sicherheit des Schiffsverkehrs, die möglichst umweltfreundliche Ausgestaltung, aber auch der Schutz der Schifffahrt und der Hafenanlagen vor terroristischen Übergriffen von großer Bedeutung.

Um z. B. in Anbetracht des bereits dichten und weiter zunehmenden Verkehrsaufkommens insbesondere aus dem ostbaltischen Raum eine Meeresverschmutzung durch die Schifffahrt vorzubeugen, hat die Umsetzung der in diesem Bericht genannten Maßnahmen hohe Priorität. Es wurden aber schon wichtige Fortschritte erzielt. So sind nach Informationen der Helsinki Kommission die Öleinleitungen in die Ostsee seit 1999 jährlich von 488 Fällen auf 292 Fälle in 2003 zurückgegangen.

1.3 Aktivitäten der Landesregierung

Die Landesregierung setzt sich seit Jahren nachdrücklich für eine Verbesserung der Schiffssicherheit ein. So ist die Verbesserung des Schutzes der Meere, sowohl der

Ostsee als auch der Nordsee, eines der Hauptziele des politischen Handelns der Landesregierung. Dies kommt auch in der von der Landesregierung ergriffenen Initiative „Zukunft Meer“ – mit der Schiffssicherheit als einem zentralen Anliegen – zum Ausdruck.

Bei internationalen Reisen und Begegnungen der Ministerpräsidentin mit Regierungschefs anderer Ostseestaaten zeigte sich, dass die Aktivitäten Schleswig-Holsteins zur Erhöhung der Schiffssicherheit in der Nord- und Ostsee auf breite Zustimmung und Unterstützung stoßen, so z.B. bei den Besuchen der Ministerpräsidentin bei den Regierungschefs der Staaten Estland, Lettland und Litauen im Rahmen ihrer Baltikumreise vom 2. bis 5. Juni 2004.

Auch bei der Skandinavienreise der Ministerpräsidentin im Spätsommer 2004 konnten in Gesprächen mit dem schwedischen König Carl Gustaf und mit Schwedens Ministerpräsidenten Göran Persson viele Gemeinsamkeiten bei der Beurteilung des Themas Schiffssicherheit festgestellt werden.

Weiterhin hat Ministerpräsidentin Simonis das Thema wiederholt bei Gesprächen mit Vertreterinnen und Vertretern der EU-Kommission besprochen. Im Juni 2004 stellte die Ministerpräsidentin der Europäischen Kommission ihr Positionspapier „Plädoyer für eine koordinierte ‚Europäische Meerespolitik‘ der Europäischen Union“ vor. In diesem wird insbesondere auf die Bedeutung der maritimen Entwicklung in Europa aus politischen, wirtschaftlichen, verkehrlichen und Umweltgesichtspunkten eingegangen. Auch vor dem Hintergrund der EU-Erweiterung gewinnt das Thema an zusätzlichem Gewicht.

Das Thema Schiffssicherheit war sowohl Gegenstand der im Dezember 2004 erfolgten deutsch-russischen Schifffahrtsgespräche als auch der deutsch-polnischen Gespräche Ende Oktober 2004 in Danzig.

Die Baltic Sea States Subregional Co-operation (BSSSC) der Ostseeanrainerregionen sowie verschiedene Arbeitsgruppen der Helsinki-Kommission (HELCOM-Habitat, HELCOM-Maritime) befassen sich ebenfalls mit dem Thema Schiffssicherheit.

Schleswig-Holstein hat in diesen Kreisen seine Aktivitäten, insbesondere die Durchführung der Ostseesicherheitskonferenz 2004, dargestellt.

Zur Erreichung des Ziels der weiteren Verbesserung im Bereich Schiffssicherheit sind alle politischen Kräfte gefordert, nicht nur in Schleswig-Holstein, sondern auch im Bund, bei der EU, den Ostsee-Anrainerstaaten und bei den Partnern in der Schifffahrt.

1.4 Zukunft Meer

Im Jahr 2003 hat die Ministerpräsidentin das Projekt „Zukunft Meer“ ins Leben gerufen. Gemeinsam mit Wirtschaft, Wissenschaft, Politik und Verbänden soll Schleswig-Holstein zu einer europäischen maritimen Modellregion weiter entwickelt werden. Die Landesregierung hat die Einrichtung einer „Stabsstelle Zukunft Meer“ im Juli 2004 beschlossen. Ihre Arbeit nahm die Stabsstelle am 15.11.2004 auf und erarbeitet zurzeit einen Arbeitsplan für 2005.

In Schleswig-Holstein, umgeben von Nord- und Ostsee, spielt das Meer traditionell eine große Rolle und ist auch ein beachtlicher Wirtschaftsfaktor. Um dieses Potenzial noch besser zu nutzen, will die Landesregierung die maritimen Kompetenzen weiter bündeln. Sie will das Land damit national und international noch wettbewerbsfähiger machen.

Das Projekt setzt sich aus fünf Strategiefeldern zusammen. Das Feld „Maritime Sicherheit, Verkehr und Logistik“ konzentriert sich auf die zunehmenden Verkehrsströme im Ostseeraum. Zur Vermeidung des Verkehrskollapses an Land ist der Ausbau von Verkehrswegen über See unbedingt erforderlich. Dies muss allerdings mit einer weiteren Verbesserung der Schiffssicherheit einhergehen.

Schon heute befahren schätzungsweise 75.000 Schiffe, darunter mehr als 11.000 Tanker, jährlich allein die Meerengen der südwestlichen Ostsee (Kadetrinne, Fehmarnbelt, Großer Belt, Öresund). Experten erwarten eine Steigerung der Schiffs Transporte um 60 Prozent bis 2010, bei den Ölexporten Russlands über die Ostsee gar eine Verdoppelung alle drei bis fünf Jahre.

Trotz der in jüngster Zeit verbesserten Sicherheitskonzepte ist die Unfallgefahr in der Nord- und Ostsee noch nicht gebannt. Bereits eine einzige Havarie eines beladenen großen Öltankers könnte schlimme Folgen haben und neben den kaum abschätzba- ren ökologischen Folgen auch die Akzeptanz der gesamten Schifffahrt in der Region auf Jahre hinaus massiv beeinträchtigen. Um ähnliche Fälle wie den der "Prestige" zu verhindern - sie verlor 2002 vor der spanischen Küste fast 80.000 Tonnen Schweröl - sollen unter anderem gemäß Regelungen der Europäischen Union und der Internationalen Schifffahrtsorganisation IMO (International Maritime Organization) von 2010 an (mit Ausnahmegenehmigung bis 2015) auf allen Meeren nur noch die als bedeutend sicherer geltenden Doppelhüllentanker fahren.

Zur vertieften Diskussion über Möglichkeiten, den Stand der Schiffssicherheit, insbe- sondere in der Ostsee aufgrund deren besonderer ökologischen Situation, weiter zu erhöhen, hat die Landesregierung Anfang Mai eine Internationale Schiffssicherheits- konferenz in Kiel ausgerichtet, bei der 14 Vorschläge und Empfehlungen zur Verbes- serung der Sicherheit auf der Ostsee, die sog. "Kieler Vorschläge" (siehe Anhang) verabschiedet worden sind. Diese Vorschläge werden im weiteren Bericht näher be- handelt.

2 Betroffene und geplante Maßnahmen zur Erhöhung der Schiffssicherheit in der Ostsee

Die deutschen Hoheitsgewässer gehören zu den Meeresgebieten, die gegenüber Verschmutzungen aus der Schifffahrt besonders empfindlich sind. Dies hat auch die IMO anerkannt und aus diesem Grund das gesamte Wattenmeer, darunter den Nationalpark Schleswig-Holsteinisches Wattenmeer, als besonders empfindliches Seegebiet (Particularly Sensitive Sea Area = PSSA) ausgewiesen. Ein entsprechender Antrag wurde auch für die gesamte Ostsee, mit Ausnahme der russischen Gewässer, und damit für das deutsche Hoheitsgebiet in der Ostsee und die Ausschließliche Wirtschaftszone (AWZ) vom Umweltausschuss der IMO (Marine Environmental Protection Committee - MEPC) angenommen. Die endgültige Ausweisung durch die IMO steht aber hier noch aus (s. a. Ziff. 2.4.4).

Schon jetzt konzentriert sich in diesen Regionen einer der weltweit dichtesten Schiffsverkehre. Der Ausbau der Ölförderung bzw. -exporte im ostbaltischen Raum wird diesen Druck in den nächsten Jahren noch einmal beträchtlich steigern. Damit wird die bereits jetzt hohe Dichte des Schiffsverkehrs in den Meerengen der westlichen Ostsee, aber auch in der Deutschen Bucht, weiter wachsen. Das Risiko von Havarien oder auch illegaler Öleinträge ist damit gegenüber anderen Seegebieten deutlich erhöht. Hinzu kommen neue potenzielle Kollisionsgefahren aufgrund der geplanten Offshore-Windparks.

Vor diesem Hintergrund sind gerade für die deutschen Hoheitsgewässer der Nord- und Ostsee effektive und möglichst flächendeckende Systeme zur Überwachung und Sicherheit sowie Maßnahmen zur Vorsorge erforderlich.

2.1 Zuständigkeiten

Maritime Sicherheitspolitik im Interesse der Vorbeugung und Bekämpfung von Schiffsunfällen und zum Schutz der Meeresumwelt erfolgt auf folgenden Ebenen:

1. In der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO), die für weltweite Sicherheits- und Verhaltensstandards im internationalen Seeverkehr als interna-

- tionale Organisation im Rahmen des UN-Seerechtsübereinkommens zuständig ist,
2. in der Europäischen Union, die regional die für die Schiffe unter der Flagge eines Mitgliedstaates geltenden Standards der IMO sowie die Anlaufbedingungen für Schiffe aus Drittländern in Häfen der EU-Mitgliedstaaten einheitlich umsetzen kann und auch eigene Regelungen erlässt,
 3. durch die Helsinki Kommission (HELCOM), die – allerdings nicht völkerrechtlich bindend – den Schutz der Meeresumwelt der Ostsee durch die Zusammenarbeit der Regierungen Deutschlands, Dänemarks, der Baltischen Staaten, Finnlands, Polens, der Russischen Föderation, Schwedens und der Europäischen Gemeinschaft verfolgt
 4. sowie auf nationaler Ebene. Gemäß Grundgesetz liegt die Zuständigkeit für Schifffahrtsangelegenheiten beim Bund, für Hafenangelegenheiten bei den Ländern.

Im Rahmen der **Zuständigkeit des Bundes** für die Angelegenheiten der Seeschifffahrt hat das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMVBW) zusammen mit der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) des Bundes das so genannte Verkehrs- und Sicherheitskonzept Deutsche Küste erarbeitet. Es besteht aus einer Vielzahl von untereinander verzahnten Komponenten, die einen erheblichen Beitrag zur maritimen Verkehrssicherheit leisten. Das Sicherheitskonzept differenziert nach Präventiv- und Bekämpfungsmaßnahmen. Die grundsätzliche Vermeidung von Schiffsunfällen sowie die Minimierung und Bekämpfung bereits eingetretener Schäden nach Schiffsunfällen bilden die tragenden Säulen des Vorsorgeprogramms.

Das Verkehrs- und Sicherheitskonzept Deutsche Küste ist modular aufgebaut und verfügt über folgende Einzelkomponenten:



Ein zusätzliches Modul wird durch den neu hinzugekommenen Bereich der „Maritime Security“ gebildet.

Das Gesamtkonzept setzt sich im Wesentlichen aus folgenden Punkten zusammen:

- Verkehrszentralen
- AIS (Automatisches Identifikations-System)
- Notschleppkonzept
- Havariekommando
- Schifffahrtswegeführung
- Maritime Security

Im Rahmen seiner Zuständigkeit wirkt der Bund über die Wasser- und Schifffahrtsdirektion (WSD) Nord auch auf internationaler Ebene mit, z. B. in den von der HEL-COM eingerichteten Arbeitsgruppen „AIS“, „Tanker Transit Routes“ und „Pilotage“. Nach den bisherigen Ergebnissen dieser Arbeitsgruppen wird bis Juli 2005 ein AIS-Datenverbund zwischen den Ostseeanrainerstaaten eingerichtet, eine einheitliche

Schiffswegeführung entwickelt und die Lotsenannahme für bestimmte Bereiche intensiviert.

Landeszuständigkeiten

Zuständigkeiten der Länder im Bereich „Maritime Safety“ liegen insbesondere beim Umweltschutz sowie der Schadensprävention und -bekämpfung. Konkrete Schritte können die stärkere Vernetzung der Unfallmanagementbehörden, die Intensivierung der Zusammenarbeit über die Landesgrenzen hinweg und die Durchführung von Übungen auch unter Beteiligung entsprechender Organisationen in den Nachbarstaaten sein.

Ferner hat die Landesregierung sich bereits in der Vergangenheit intensiv auf nationaler und internationaler Ebene für Verbesserungen im Bereich der Schiffssicherheit eingesetzt und wird in Zukunft weiterhin beharrlich Überzeugungsarbeit leisten und aktiv unterstützend bei der Umsetzung durch den Bund mitarbeiten.

Weitere Landeszuständigkeiten können im Folgenden dem Bericht entnommen werden. Insbesondere im Bereich der Security (s. auch Tz. 2.2.3) kommen dem Land wichtige Aufgaben zu.

2.2 Bisherige Maßnahmen zur Vermeidung und Bekämpfung von Meeresverschmutzungen durch Schiffe und zur Erhöhung der Schiffssicherheit in der Ostsee

2.2.1 Errichtung des Havariekommandos

Die Grundlage für die Arbeit des Havariekommandos in Schleswig-Holstein wurde mit der Verabschiedung des schleswig-holsteinischen Gesetzes zu der Vereinbarung über die **Errichtung des Havariekommandos** und der Vereinbarung über die **Bekämpfung von Meeresverschmutzungen** zwischen dem Bund und den Küstenländern vom 12. Dezember 2002 (GVObI. Schl.-H. S. 246) geschaffen.

Mit der **Vereinbarung über die Errichtung des Havariekommandos** (HK) zum 1. Januar 2003 haben der Bund und die Küstenländer eine gemeinsame Organisation

geschaffen, die als einheitliche, zentrale Einsatzleitung bei komplexen maritimen Schadensereignissen in der Nord- und Ostsee, die einer umfangreichen, behörden- sowie länderübergreifenden Abarbeitung bedürfen (komplexe Schadenslagen oder komplexe Schadstoffunfälle), zuständig ist. Anlass der Gründung dieses Kommando waren die Erfahrungen bei der Ölschadensbekämpfung der Pallas-Havarie 1998.

Die Fachaufsicht, inklusive der Rechtsaufsicht, über das HK obliegt bei der Wahrnehmung der Bundesaufgaben dem BMVBW und bei der Wahrnehmung der Landesaufgaben den jeweils zuständigen Ministerien der Küstenländer. An der Gründung waren seitens des Landes das Innenministerium federführend, das Umwelt- und das Wirtschaftsministerium maßgeblich beteiligt. Bei der Arbeit des HK geht es nicht nur um die Überwachung des immer dichter werdenden Schiffsverkehrs vor unseren Küsten als Prävention vor möglichen Havarien, sondern auch um Kontrollen auf Einhaltung bestehender nationaler und internationaler Vorschriften sowie der Sicherung der Schifffahrt gegen terroristische Anschläge.

Im HK in Cuxhaven ist die Verantwortung für die Planung, Vorbereitung, Übung und Durchführung von Maßnahmen zur Gefahrenabwehr im komplexen Schadensfall oder komplexen Schadstoffunfall (Menschenrettung, Schadstoffunfallbekämpfung, Brandbekämpfung, Hilfeleistung, Bergung, nationales und internationales Meldewesen) in den Küstengewässern der Bundesrepublik Deutschland gebündelt worden. Im Alltagsbetrieb wirkt das HK als Kompetenzzentrum und Maritimes Lagezentrum. Damit steht für die Bewältigung komplexer Schadenslagen auf der Nord- und Ostsee eine Leitungsstruktur mit direkten Zugriffsbefugnissen auf die Einsatz- und Bekämpfungsmittel zur Verfügung. Führungsstrukturen, Fachkonzepte, Ausbildungs- und Ausbildungspläne sowie Alarm- und Einsatzpläne wurden und werden auf Fachebene zwischen dem Havariekommando und den Küstenländern erarbeitet, abgestimmt und umgesetzt sowie entsprechend der in Übungen gesammelten Erfahrungen weiterentwickelt.

Mit der Einrichtung eines maritimen Lagezentrums im 24-Stunden-Betrieb, bestehend aus Beschäftigten der Wasserschutzpolizei der Länder und der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes wird erstmals ein ständiges Lagebild zur Erfassung aller für einen Einsatzfall benötigten Daten unter Verwendung moderner Kom-

munikationstechnik geschaffen. Es wurde ein erster Schritt zur Zusammenarbeit der vorhandenen Dienste bei komplexen Schadenslagen unternommen. Durch einheitliche Führung der bisher getrennten deutschen Küstenwacheinheiten (Zoll, Bundesgrenzschutz See, Fischereiaufsicht, Wasserschutzpolizei) wird ein deutlich besserer Schutz der deutschen Küsten bei Unglücksfällen erreicht. Wichtige Aspekte der Arbeit des HK sind auch die Planung, Vorbereitung und Durchführung von Übungen.

Grundsatzangelegenheiten zur Erfüllung der Aufgaben des HK werden vom Kuratorium Maritime Notfallvorsorge bzw. in Fragen der Schadstoffunfallbekämpfung vom Koordinierungsausschuss Schadstoffunfallbekämpfung (KOA SUB) entschieden. Diese Lenkungsorgane bestehen aus je einem Vertreter der beteiligten Länder und des Bundes.

Solange weder ein komplexer Schadensfall noch ein komplexer Schadstoffunfall vorliegt, bleibt Schleswig-Holstein für die Abarbeitung des Unfalls zuständig. Wird dem Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Landwirtschaft (MUNL) ein Schadstoffunfall gemeldet, wird dieser – ggf. unter Einbeziehung des Innenministeriums – dem Maritimen Lagezentrum des Havariekommandos unverzüglich gemeldet um zu prüfen, ob der Fall als komplexer Schadstoffunfall einzustufen und somit ein Einsatz unter der Leitung des HK erforderlich ist oder ob eine geringere Schadenslage vorliegt.

Im letzteren Fall liegt die Zuständigkeit direkt beim MUNL. Um ein schnelles Eingreifen und ein effektives Unfallmanagement bei entsprechenden Schadensfällen in Küstengewässern zu ermöglichen, wurde vom MUNL ein sog. Abwehrkalender entwickelt, der die Zuständigkeiten und Handlungsabläufe regelt. Teil dieses Abwehrkalenders ist z. B. eine inner- und außerdienstliche Rufbereitschaft für den Geschäftsbereich des MUNL sowie eine Reihe weiterer Regelungen, z. B. für den Zugriff auf landeseigene Ölwehren. Dieser Abwehrkalender hat sich bereits in der Praxis bewährt. Weiterer Handlungsbedarf zur Verbesserung der Bekämpfung von Schadstoffunfällen und Schadenslagen wird zz. nicht gesehen.

Gegenwärtig steht neben der Fortführung konzeptioneller und organisatorischer Arbeiten der Aufbau der Strukturen im Mittelpunkt der Aufgabenstellung zwischen Havariekommando und den Küstenländern. Bei der Übungsdurchführung werden durch

das Havariekommando – als ein Aspekt der internationalen Zusammenarbeit – bereits Einheiten bzw. Beobachtern aus anderen Ländern auch aus dem Ostseeraum beteiligt.

Es ist anzustreben, dass zukünftig die Zusammenarbeit insbesondere mit den Ostseeanrainerstaaten stärkeres Gewicht in der Arbeit des Havariekommandos erfährt. Dieser Gedanke ist in das Kuratorium Maritime Notfallvorsorge eingebracht worden.

In diesem Zusammenhang ist anzumerken, dass die Berufsfeuerwehr der Stadt Flensburg im Vorfeld der Ostseekonferenz in Zusammenarbeit mit der Akademie für Rettungsdienst und Gefahrenabwehr der Landesfeuerweherschule Hamburg am 26. und 27.02.2004 einen „Ostseekongress – Schiffsbrandbekämpfung und Verletztenversorgung auf See“ veranstaltet hatte. Im Rahmen dieses Kongresses, zu dem rund 150 Experten und Einsatzkräfte aus acht Staaten zusammen gekommen waren, wurden sowohl das Konzept des Bundes und der Küstenländer als auch von Referenten aus Dänemark und Schweden die dortigen Schadensabwehrkonzepte und –ressourcen dargestellt und diskutiert.

Bekämpfung von Meeresverschmutzungen

Zweck der Bund-Länder-Vereinbarung ist die Vorbereitung und Durchführung gemeinsamer Maßnahmen durch den Bund und die Küstenländer, um durch Schadstoffe drohende oder bereits eingetretene Verschmutzungen von Ufern, Gewässern und Stränden - verursacht durch ein plötzliches Ereignis - zu bekämpfen.

Nachdem der Vertragspartner Freie und Hansestadt Hamburg kürzlich angekündigt hat, seinen Zuschuss entgegen der Vereinbarung um ein Drittel zu senken, hat sich diese Situation aktuell wieder entspannt. Für das Jahr 2004 wird die Stadt Hamburg ihren Verpflichtungen nachkommen. Das HK hat inzwischen ein Konzept zur fachlichen und ökonomischen Optimierung der Schadstoffunfallbekämpfung im Küstenbereich ausgeschrieben, auf dessen Grundlage die Küstenländer beraten und beschließen, wie die Zusammenarbeit im Rahmen der Vereinbarung fortgesetzt und eine gemeinsame verlässliche Finanzierung sichergestellt werden kann.

2.2.2 Verletztenversorgung auf See

Die Rettung und medizinische Versorgung von Verletzten bei Notfällen auf See wurde mit Wirkung vom 22. Juni 1985 vom Bundesminister für Verkehr durch die Anlage zum Internationalen Übereinkommen zum Schutz des menschlichen Lebens auf See der Deutschen Gesellschaft zur Rettung von Schiffsbrüchigen (DGzRS) übertragen. Die DGzRS koordiniert den Rettungseinsatz aller im Unglücksgebiet befindlichen Schiffe durch ihre Seenotleitung, und aufgrund von Verwaltungsvereinbarungen ist sichergestellt, dass sie dabei gegebenenfalls durch andere SAR- (Search and Rescue) Einheiten der Bundesmarine unterstützt wird.

Die medizinische Versorgung von Verletzten in komplexen Schadenslagen auf den Küstengewässern ist Landesaufgabe im Rahmen der allgemeinen Gefahrenabwehr.

Aufgrund fehlender eigener Strukturen hat das Ministerium für Soziales, Gesundheit und Verbraucherschutz aufbauend auf den zwischen dem Bund und den Küstenländern abgestimmten konzeptionellen Festlegungen mit den Städten Flensburg, Kiel und Lübeck (Berufsfeuerwehren) sowie dem Forum Leitende Notärzte ein auf die Verhältnisse in Schleswig-Holstein ausgerichtete Konzept und die erforderlichen Verwaltungsvereinbarungen erarbeitet.

Ziel ist es, die notwendigen Einsatzstrukturen in Schleswig-Holstein personell und materiell im Zeitraum bis 2006 aufwachsen zu lassen. Dazu gehört u.a.

- die Aus- und Fortbildung der Einsatzkräfte des Rettungsdienstes der Berufsfeuerwehren und der auch im (Boden gebundenen) Rettungsdienst mitwirkenden Notärztinnen und Notärzte für seeseitige Einsätze sowie
- die Ausstattung mit ständig kurzfristig verfügbarem Material einschließlich besonderer funktionaler Schutzausrüstung und Funktechnik.

Die Finanzierung dieser Maßnahmen, der erforderlichen Übungen sowie etwaiger Einsätze erfolgt zu Lasten des Landeshaushalts.

Die Vereinbarungen mit den Städten Lübeck, Flensburg und dem Forum Leitende Notärzte sind bereits unterzeichnet; die Unterzeichnung durch die Stadt Kiel wird Anfang 2005 erwartet.

Die Städte gewährleisten die Bereitstellung eines binnen einer Stunde einsatzbereiten Teams „Verletztenversorgung“ in der Sollstärke 1/1/4 (1 Leitender Notarzt und ein Notarzt-Team bestehend aus 1 Notarzt und 4 Rettungskräften). Lübeck hatte sich bereit erklärt, das Land bereits vorzeitig bei der Aufgabendurchführung zu unterstützen; Lübeck ist daher Vorrang bei der Beschaffung der wesentlichen Ausrüstung und der Durchführung der sicherheitsrelevanten Ausbildung eingeräumt worden. In Abhängigkeit von der durch Lübeck vorzunehmenden Einbindung der ärztlichen Seite wird erwartet, dass Lübeck kurzfristig einsatzbereit gemeldet werden kann.

Zwischen Bund und Küstenländern ist noch eine Rahmenvereinbarung über die Verletztenversorgung auf See abzuschließen, in der - wie bei der Schiffsbrandbekämpfung - eine Kostenbeteiligung des Bundes zu 50% angestrebt werden soll.

2.2.3 Vernetzte Zusammenarbeit der Hafensicherheitsbehörden bei der Einführung des ISPS-Codes zur Terrorabwehr

Seit dem 01.07.2004 ist neben dem Thema Schiffssicherheit (Safety) das Thema Terrorismusbekämpfung in der Schifffahrt (Security) von Bedeutung. Als Folge der Terroranschläge vom 11.09.2001 hat die IMO auf Initiative der USA ein System zur präventiven Abwehr von terroristischen Gefahren für Schiffe und Hafenanlagen (Internationaler Code für die Gefahrenabwehr auf Schiffen und in Hafenanlagen – ISPS-Code) beschlossen.

Die IMO verabschiedete am 13.12.2003 Änderungen und Ergänzungen zur Schiffssicherheitskonvention (Safety of Life at Sea-SOLAS) sowie den ISPS-Code. Nach Umsetzung in europäisches und nationales¹ Recht ist dieser Code für Schiffe und Hafenanlagen bereits am 01.07.2004 als ein umfangreicher internationaler „Sicherheitskodex“ in Kraft getreten. In Deutschland hat das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) die administrativen Aufgaben für die mehr als 450 Seeschiffe unter deutscher Flagge übernommen und ist für diese die zuständige Behörde für

¹ Gesetz zur Änderung des Internationalen Übereinkommens von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See und zum Internationalen Code für die Gefahrenabwehr auf Schiffen und in Hafenanlagen (BGBl. 2003 II S. 2018).

die Umsetzung der Sicherheitsstandards als so genannte Genehmigungsbehörde für Gefahrenabwehr – Designated Authority (DA).

Die Umsetzung des ISPS-Codes in den Hafenanlagen ist Angelegenheit der Küstenländer. Zuständige Genehmigungsbehörde für Hafenanlagensicherheit (DA) in Schleswig-Holstein ist die Wasserschutzpolizeidirektion. Sie hat mit den übrigen Küstenländern ein Netzwerk gebildet mit dem Ziel, einheitliche Maßstäbe und Sicherheitsstandards sowie Umsetzungsfragen abzustimmen, um den Vorgaben der IMO und dem Sicherheitsbedarf entsprechend Rechnung zu tragen.

Betroffen von den Maßnahmen des ISPS-Code sind alle Hafenanlagen, an denen Schiffe größer als 500 BRZ² in der internationalen Fahrt abgefertigt werden; in Schleswig-Holstein sind dies 70 Hafenanlagen. Es wurden Sicherheitsmaßnahmen ähnlich denen auf Flughäfen getroffen. Besonders betroffen sind wegen der Abfertigung von –als besonders gefährdet angesehenen - Kreuzfahrtschiffen die Hafenanlagen in Kiel und Lübeck (insgesamt 170 Schiffe in 2004).

Um eine einheitliche Umsetzung des ISPS-Codes in den fünf Küstenländern zu gewährleisten, hat eine aus Vertretern dieser Länder bestehende Arbeitsgruppe einen Musterentwurf für ein Gesetz entwickelt, das - angepasst an die jeweiligen Erfordernisse des Landesrechts - in allen Küstenländern möglichst inhalts- und zeitgleich in Kraft treten sollte, auch um Wettbewerbsverzerrungen zu verhindern. In Schleswig-Holstein befindet sich ein Hafenanlagensicherheitsgesetz zur Umsetzung in schleswig-holsteinisches Landesrecht in der parlamentarischen Beratung. Im Juni wurde im Landtag ein sog. Vorschaltgesetz³ verabschiedet, das nur die für die Einhaltung des Internationalen Übereinkommens notwendigen Vorschriften enthält, um die Umsetzungsfrist 01.07.2004 zu wahren. Es enthält hingegen noch nicht bestimmte Regelungen wie Zuverlässigkeitsüberprüfung und die damit im Zusammenhang stehenden datenschutzrechtlichen Bestimmungen sowie die Ermächtigungsnorm für den Erlass von Verordnungen. Auf dieser Basis wurde den schleswig-holsteinischen Hafenanlagen eine vorläufige Erklärung über die Einhaltung der Vorschriften durch die Hafenanlage im Sinne der Anlage 2 des ISPS-Codes erteilt.

² Bruttoreaumzahl = Maßeinheit für das Volumen eines Schiffes.

a) National

Im Januar 2003 haben die **Küstenländer** einen Arbeitskreis eingerichtet, der die Aufgabe der Entwicklung notwendiger Kriterien und Vorschriften für die Umsetzung der Anforderungen in den Häfen wahrnimmt. Mitglieder dieses Arbeitskreises sind die Vertreter der zuständigen Behörden (Wirtschafts- und Innenressorts) der Küstenländer. Mittlerweile wurde dieser Arbeitskreis zu einem „Koordinierungsausschuss der für die Umsetzung der Anforderungen zuständigen Behörden (DA) der Küstenländer“ aufgewertet, um sicherzustellen, dass die in diesem Gremium getroffenen Absprachen auch einheitlich umgesetzt werden, damit zumindest innerhalb Deutschlands Wettbewerbsverzerrungen durch unterschiedliche Interpretation der internationalen Vorgaben und Anwendung unterschiedlicher Standards vermieden werden. Die Koordinierung dieses Ausschusses wurde Hamburg übertragen. Die erarbeiteten Ergebnisse werden nach Vorstellung und eingehender Diskussion im Bund-Länder-Arbeitskreis Maritime Sicherheit von dem Koordinierungsausschuss verabschiedet und entsprechend umgesetzt.

Des Weiteren erarbeitet der Koordinierungsausschuss Positionen der deutschen Küstenländer zu nationalen Gesetzesinitiativen und Vorhaben der Europäischen Kommission auf dem Gebiet der Gefahrenabwehr in der Schifffahrt und den Häfen und vertritt diese gegenüber dem Bund und der Europäischen Kommission.

Der **Bund** ist u.a. über die Wasser- und Schifffahrsdirektionen in der Maritimen Sicherheit engagiert und verpflichtet. So wurde der Point of Contact als zentrale Ansprechstelle im Rahmen der Maritime Security von den Wasser- und Schifffahrsdirektionen Nord und Nordwest in der Verkehrszentrale Wilhelmshaven eingerichtet. Die Schifffahrt meldet sich hier 24 Stunden vor Erreichen eines deutschen Hafens an. Ebenso wurden Anstrengungen unternommen, eine einheitliche Funkkommunikation herzustellen, um eine nachteilige Parallelkommunikation zu vermeiden.

b) International

³ Gesetz zur Verbesserung der Sicherheit in den schleswig-holsteinischen Hafenanlagen (Hafenanlagensicherheitsgesetz – HaSiG) vom 18. Juni 2004 (GVBl. Schl.-H. 2004 S. 177, ber. S. 231).

Zur Vereinfachung von Abfertigungsabläufen der Fährschiffsverkehre in deutschen Seehäfen ist beabsichtigt, ein Abkommen mit den Anrainerstaaten der Nord- und Ostsee abzuschließen. Mit einem aufeinander abgestimmten Sicherheitsregime wird verhindert, dass das im internationalen Code für die Gefahrenabwehr auf Schiffen und in Hafenanlagen (ISPS Code) festgelegte Sicherheitsniveau herabgesetzt wird. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen ist deshalb gemeinsam mit Vertretern Mecklenburg-Vorpommerns und Schleswig-Holsteins sowie dem Verband Deutscher Reeder und dem Zentralverband der Deutschen Seehafenbetriebe in einen entsprechenden Dialog mit einigen Ostseeanrainerstaaten getreten. Die Verhandlungen mit dem Ministerium für Verkehr des Königreichs Dänemark über abweichende Vorkehrungen zur Gefahrenabwehr betreffend Auslandsfahrten auf festgelegten Seewegen stehen kurz vor dem Abschluss.

c) Zusammenfassung

Eine vernetzte Zusammenarbeit der Hafensicherheitsbehörden bei der Einführung (und Umsetzung) des ISPS-Code

- besteht innerhalb Deutschlands
- mit DK steht kurz vor dem Abschluss
- befindet sich mit einigen Ostseeanrainerstaaten in der Vorbereitung

2.2.4 Weitere Maßnahmen

Neben den vorgenannten Maßnahmen sind zahlreiche weitere Bestimmungen zur Minimierung von schiffahrtsbedingten Meeresverschmutzungen bereits umgesetzt worden oder befinden sich im Umsetzungsprozess. Schwerpunkt muss dabei auch weiterhin neben der Schadensbekämpfung die Schadensvermeidung sein. Zusätzlich zu den unter 2.3 und 2.4 aufgeführten Maßnahmen sind folgende für die deutschen Hoheitsgewässer relevante Maßnahmen ergriffen worden:

- **Verwaltungsabkommen der Innenressorts der Küstenländer vom 1. Mai 2002 über die Zusammenarbeit der Wasserschutzpolizeien** in einer neuen gemeinsamen Leitzentrale (Cuxhaven), in der die Wasserschutzpolizeien seit August 2002 – rund um die Uhr - zusammen arbeiten.

- **Bereitstellung von inzwischen insgesamt 30 Ölbekämpfungsschiffen** (sieben Hochsee, 23 Küstengewässer) für die deutschen Meeresgewässer.
- **Verbesserung der deutschen Luftüberwachung:** Bisher sind zwei speziell ausgerüstete Flugzeuge des Typs Do 228 im Auftrag des BMVBW für die Umweltbeobachtung auf See im Einsatz. Anfang der 1990er Jahre wurde das erste Überwachungsflugzeug des Marinefliegergeschwaders eingesetzt. Durch die größere zu überwachende Fläche nach der Wiedervereinigung von Ost- und Westdeutschland wurde Ende der 1990er Jahre das zweite Flugzeug mit einer aktualisierten Sensorik in den Dienst gestellt. Derzeit wird das ältere Flugzeug nachgerüstet, damit beide Flugzeuge mit der gleichen optimalen Sensorik ausgestattet sind.
- **Vereinbarung des HK zur Vorhaltung von Hubschrauberkapazitäten** mit privaten Firmen (Ausführung von Auftragsflügen) sowie mit der Bundeswehr (Transporthubschrauber) zum raschen Einsatz bei Notfällen und Havarien.
- Die EU hat mit dem sog. **ERIKA I-Paket** (in Kraft seit dem 1. Juli 2003; benannt nach dem 1999 vor Frankreich mit beträchtlichen Folgen für die Umwelt gesunkenen Öltanker) die Umsetzung folgender Maßnahmen beschlossen:
 - **Umsetzung der EG-Richtlinie über Hafenstaatkontrollen⁴:** Die Verstärkung der Hafenstaatkontrolle durch weitere Konzentration der Überprüfungen auf unternormige Schiffe, eine Verschärfung der Sanktionen sowie die Ausweitung des Informationsaustausches erfolgte in Deutschland mit der 4. Schiffssicherheitsanpassungsverordnung im September 2002. Deutschland hat in den letzten Jahren die vorgeschriebene 25%-Quote für zu kontrollierende Schiffe erreicht bzw. überschritten.
 - **Verschärfung der Vorgaben für die Schiffsüberprüfungsgesellschaften** (Klassifikationsgesellschaften)⁵, die im Auftrag der Flaggenstaaten die Schiffsstrukturbesichtigungen (so genannter „Schiffs-TÜV“) durchführen.

⁴ EG-Richtlinie 95/21/EG vom 19.06.1995 (ABl. L 157 vom 7.7.1995, S. 1), zuletzt geändert durch 2002/84/EG vom 05.11.2002 (ABl. L 324 vom 29.11.2002, S. 53).

⁵ EG-Richtlinie 94/57/EG vom 22.11.1994 (ABl. L 319 vom 12.12.1994, S. 20), zuletzt geändert durch 2002/84/EG vom 05.11.2002 (ABl. L 324 vom 29.11.2002, S. 53).

- **frühzeitiges „Phasing-out“ von Einhüllen-Öltankern** bei gleichzeitig beschleunigter Einführung von Doppelhüllen-Öltankern, die bei Unfällen einen besseren Schutz vor Ölschäden bieten. Diese strengeren Regelungen sind mit der Änderungsverordnung (EG) Nr. 1726/2003 des Parlamentes und des Rates der EU mit Wirkung vom 21. Oktober 2003 in Kraft getreten.
- **Erlass der Anlaufbedingungsverordnung⁶** für die deutschen Küstengewässer seewärts des Geltungsbereiches der Seeschiffahrtsstraßen-Ordnung, mit Meldeverpflichtungen, Lotsenannahmepflichten und Einhaltung der Wege als Anlaufbedingung. Es wurden Vorschriften zur Verhütung, Entdeckung, Überwachung und Verringerung von Verschmutzungen der Meeresumwelt durch Schiffe, zur Erhöhung der Sicherheit und Leichtigkeit des Seeverkehrs und zur Verhütung von Unfällen erlassen.
- **Weitere Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit in der Kadetrinne** gemäß der Ministererklärung auf der Sondersitzung der Verkehrsminister am 13. September 2001 in Kopenhagen: Verlängerung des Tiefwasserweges, Ergänzung der bestehenden Betonung, Erweiterung der freiwilligen Lotsenannahme
- **Zukünftige Verbesserung der Untersuchung von Seeunfällen** in Deutschland gemeinsam mit anderen betroffenen Staaten auf Grundlage des Seesicherheits-Untersuchungs-Gesetzes⁷. Hierzu wurde eine neue Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung in Hamburg eingerichtet.
- **Wasserseitiger Brandschutz im Mündungstrichter der Elbe**
Der Bund ist lt. § 35 Abs. 2 Bundeswasserstraßengesetz zur Unterhaltung des Feuerschutzes auf den Seewasserstraßen und den angrenzenden Mündungstrichtern der Binnenwasserstraßen zuständig. Für den allgemeinen Feuerschutz, der auf den Schutz für Personen und Sachgüter gerichtet ist, sind die Länder zuständig. Zur Regelung der Einzelheiten für den Mündungstrichter der Elbe haben Bund, Land und eine private Arbeitsgemeinschaft von Schleppgesellschaften im Jahr 1990 eine Vereinbarung über die Gestellung eines bemannten Schleppers

⁶ Elfte Verordnung zur Veränderung seeverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 18.2.2004 (BGBl. I 300).

⁷ Seesicherheits-Untersuchungs-Gesetzes vom 16.6.2002 (BGBl. I S. 1815, S. 1817).

mit Feuerlöscheinrichtungen zur Sicherstellung des Feuerschutzes geschlossen. Die Kosten werden zwischen Bund und Land geteilt.

- **Beschleunigte Umsetzung einer sicheren und nachhaltigen Entsorgung von Schiffsabfällen und Ladungsrückständen**

Die Umsetzung der EG-Richtlinie über Hafenauffangeinrichtungen für Schiffsabfälle und Ladungsrückstände⁸ in nationales Recht ist erfolgt. In Schleswig-Holstein wurde die Richtlinie durch die Hafenentsorgungsverordnung⁹ umgesetzt. Das illegale Einbringen von Schiffsabfällen und Ladungsrückständen auf See soll verhindert werden, indem die Bereitstellung und Inanspruchnahme von Hafenauffangeinrichtungen vorgeschrieben werden. Mittels des in der Richtlinie in bestimmten Umfängen vorgeschriebenen No-Special-Fee-Systems (verursacherunabhängige Entsorgungsgebühr) soll unabhängig von einer tatsächlichen Inanspruchnahme der Entsorgungseinrichtungen ein Betrag gezahlt werden, um ein Verklappen des Abfalls in das Meer aufgrund des nicht mehr vorhandenen finanziellen Vorteils zu minimieren.

- **IMO-EntschlieÙung zum Verbot von TBT-haltigen Schiffsanstrichen (AFS-Beschluss):** Am 5. Oktober 2001 hat MEPC 46 dem Konventionentwurf zugestimmt. Danach tritt ab 2003 weltweit ein Verbot neuer TBT-Anstriche und ab 2008 ein vollständiges Verbot in Kraft, wenn bis dahin das Quorum für die Ratifizierung erfüllt ist (25 % der Welttonnage, 25 Staaten); inzwischen ist dieser Beschluss in den EU-Mitgliedstaaten durch Richtlinien bzw. einer Verordnung (VO Nr. 782/2003 vom 14.04.2003) weitgehend umgesetzt.

2.3 Forderungen des Landtags

Der Schleswig-Holsteinische Landtag fordert in Drucksache 15/3596 die Landesregierung zur Umsetzung der nachfolgend genannten Maßnahmen (*kursiv*) auf.

2.3.1 Tanker-Transit-Route durch die Ostsee / Verstärkter Lotseneinsatz

⁸ EG-Richtlinie 2000/59/EG vom 27. November 2000 (ABl. L 332 vom 28.12.2000, S. 81)

⁹ Landesverordnung über die Entsorgung von Schiffsabfällen und Ladungsrückständen in schleswig-holsteinischen Häfen vom 9. Dezember 2002 (GVOBl. Schl.-H. 2002 S.303)

Die Landesregierung solle gemeinsam mit dem Bund auf die Einführung einer vorgegebenen Tanker Transit Route durch die Ostsee und auf einen verstärkten Lotseneinsatz in engen und schwierigen Fahrwassern der Ostsee hinwirken.

Tanker-Transit-Route durch die Ostsee

Eine konkrete Maßnahme zur Verbesserung der Schiffssicherheit ist die Einrichtung einer **Transitrouten für Tankschiffe** mit entsprechenden Vorgaben für die Schiffsführung.

Diese Maßnahme soll u.a. folgende Sicherheitsverbesserungen bei der Tankerpassage bewirken, von denen auch Schleswig-Holstein stark profitiert:

- Konzentration der Tanker auf tiefe, küstenferne Gewässer
- Bessere Überwachung der Schiffsbewegungen mit begleitenden, verkehrssichernden Maßnahmen durch den AIS-Einsatz an Bord und an Land
- Bessere Positionierung bzw. Konzentration von Notschleppern und des Unfallmanagements auf besondere Gefahrengebiete
- Minimierung von Kursänderungspunkten entlang der Route und dadurch Verringerung der Wahrscheinlichkeit von navigatorischen Fehlern
- Kürzeste Wege durch die Ostsee für Gefahrgutschiffe

Der Festlegung von bestimmten Wegeführungsmaßnahmen für die Schifffahrt insbesondere im Transit entlang unserer Küsten kommt eine besondere Bedeutung für die Erhöhung der Schiffssicherheit insgesamt zu. Derartige Maßnahmen reichen von der Festlegung sog. empfohlener Schifffahrtsrouten bis hin zur Einrichtung von Verkehrstrennungsgebieten. Dabei sind in der Ostsee insbesondere die Schwerpunkte Fehmarnbelt, Kadetrinne (mit Einrichtung einer Küstenverkehrszone) und Tiefwasserweg DW 17 zu betrachten. Für die Kadetrinne konnte Anfang 2002 durch die Weiterführung und Kennzeichnung des Tiefwasserweges in Richtung Süden eine deutliche Verbesserung für die Schiffssicherheit erreicht werden.

Gleichfalls finden Überlegungen hinsichtlich einer verbesserten Wegeführung für Kreuzungsverkehre zum Kiel-Ostsee-Weg/ Weg T westlich des Fehmarnbelts und einer den Tiefenverhältnissen in der Ansteuerung zur Kieler Förde angepassten Fahrwassergestaltung statt.

Ein HELCOM-Arbeitskreis unter Vorsitz des BMVBW mit Vertretern aus Dänemark, Schweden, Finnland, Polen und der russischen Föderation hat das Konzept eines durchgehenden Tiefwasserweges für Gefahrgutschiffe von der dänischen Meerenge in der westlichen Ostsee bis in den finnischen Meerbusen entwickelt. Auf dieser Grundlage erarbeiten Deutschland, Dänemark, Schweden und ggf. auch Polen einen Vorschlag und werden der IMO voraussichtlich im Sommer 2005 einen Antrag zur Einrichtung der Transitroute vorlegen. Dieser muss von Deutschland, Dänemark, Schweden, Polen, Finnland und der Russischen Föderation unterzeichnet sein. Die endgültige Festlegung der Route erfolgt durch die IMO.

Verstärkter Lotseneinsatz in engen und schwierigen Fahrwassern der Ostsee

Ein weiterer Beitrag zur Verbesserung der nautischen Sicherheit kann in der verstärkten Lotsannahme in engen, dicht befahrenen oder risikoreichen Seegebieten liegen.

Für große Tanker (beladen oder in Ballast) oder Gefahrgutschiffe besteht in bestimmten Seegebieten der Ostsee (Kadetrinne, Öresund) eine IMO-Empfehlung zur Lotsannahme. Für eine sichere Passage in diesen Seegebieten wäre die Einführung einer Annahmepflicht von Lotsen für bestimmte Schiffskategorien anzustreben.

Die HELCOM Pilot Expert Working Group hat unter Vorsitz Dänemarks die Notwendigkeit und Möglichkeit der Einführung einer Lotsenannahmepflicht in engen, dicht befahrenen oder risikoreichen Gebieten der Ostsee geprüft. Es waren Vertreter aus Dänemark, Deutschland, Finnland, Lettland, Polen, Russland und Schweden beteiligt.

Zurzeit besteht für die Ostsee eine IMO-Empfehlung zur Lotsenannahme für alle Schiffe ab 11 m Tiefgang. Das seerechtliche Problem besteht dabei in der Einführung einer Annahmepflicht in internationalen Gewässern. Diese kann nur durch die IMO auf Basis einer von allen Anrainerstaaten gemeinsam unterstützten Resolution erlassen werden.

Die Arbeitsgruppe kam u.a. zu folgendem Ergebnis: Für „high risk areas“ (z.B. Kadetrinne) wird anstatt der bisherigen „Empfehlung“ nun die „Dringende Empfehlung“ einer Lotsenannahme ausgesprochen. Dieses Ergebnis wurde von allen Staaten einschließlich Russlands mitgetragen.

Die weiter gehende deutsche Auffassung, dass eine Lotsenannahmepflicht eingeführt werden sollte, wurde von Russland, den baltischen Staaten und Finnland abgelehnt. Die nun von der HELCOM zu fertigende Resolution an die IMO wird damit bedauerlicherweise wohl nur zum Inhalt haben, die Lotsannahme in sensiblen Gebieten der Ostsee dringend zu empfehlen („strongly recommended“). Der Abschluss der Vorarbeiten und die Einbringung in die IMO sind für 2005 geplant

Im Bereich der nationalen Hoheitsgewässer können Lotsannahmepflichten über den Weg einer nationalen Anlaufbedingungsverordnung in nationale Schifffahrtsvorschriften aufgenommen werden.

2.3.2 Bereitstellung von Notliegeplätzen

Die Landesregierung solle sich für eine Bund-Küstenländer-Vereinbarung über die Bereitstellung von Notliegeplätzen einsetzen, die gewährleistet, dass bei den ausgewiesenen Nothäfen und Notliegeplätzen für den Fall der Havarie eines Schiffs der im jeweiligen Revier verkehrenden Schiffstypen die erforderlichen Voraussetzungen zu einer wirksamen Gefahrenabwehr geschaffen werden.

Nicht zuletzt die Havarie der „Prestige“ hat erneut gezeigt, dass die unverzügliche Zuweisung eines Notliegeplatzes in einem Hafen oder auf einer Reede eine geeignete Maßnahme sein kann, komplexe Schadensfälle auf See mit Öl- und Umweltgefahren sowie Feuer abzuarbeiten. Bei einer rechtzeitigen Zuweisung eines Notliegeplatzes sind die Auswirkungen für die Umwelt und die finanziellen Folgen oft weit weniger gravierend sind als bei einem Verbleib eines Havaristen auf See.

Die IMO sowie die EU haben hierfür entsprechende Richtlinien erlassen.

Für den nationalen Bereich haben Bund und Küstenländer den Entwurf einer Vereinbarung über die Zuweisung von Notliegeplätzen bei Notfällen mit komplexen Scha-

denslagen erarbeitet. Eine Zusammenstellung von ca. 40 Häfen an Nord- und Ostsee mit entsprechenden Daten wurde dem Havariekommando in Cuxhaven zur Verfügung gestellt. Sie kann Grundlage für eine qualifizierte Entscheidung sein, welcher Hafen bzw. welche Hafenanlage als Notliegeplatz zur Abarbeitung einer komplexen Schadenslage am geeignetsten ist.

Gemäß der angestrebten Bund-Küstenländer-Vereinbarung soll künftig der Leiter des HK das Letztentscheidungsrecht bei der Zuweisung von Notliegeplätzen haben. Die bundesinterne Abstimmung des Vereinbarungsentwurfes hat wegen der Problematik zusätzlicher finanzieller Risiken sowie finanzverfassungsrechtlicher Grundsatzfragen für den Bundeshaushalt nahezu ein Jahr gedauert. Der auf Bundesebene abgestimmte Entwurf liegt jedoch seit Ende Oktober 2004 vor. Nach erfolgter Schlussabstimmung mit den Küstenländern wird das in Schleswig-Holstein zur Umsetzung erforderliche Gesetzgebungsverfahren für den Erlass des Gesetzes zu der Vereinbarung über die Zuweisung eines Notliegeplatzes im Rahmen der Maritimen Notfallvorsorge eingeleitet.

2.3.3 Errichtung einer integrierten deutschen Küstenwache / Vernetzung der Unfallmanagementbehörden des Bundes

Die Landesregierung solle nach der Errichtung des Havariekommandos und der Entscheidung für ein einheitliches Küstenwachzentrum gegenüber dem Bund und den anderen Küstenländern auf die Errichtung einer integrierten deutschen Küstenwache mit klaren Entscheidungsstrukturen für Unfall- und Disaster-Management und Zugriffsmöglichkeiten auf Einsatz- und Bekämpfungsmittel sowie auf die Vernetzung der Unfallmanagementbehörden des Bundes, der Länder und der Ostseeanrainerstaaten mit gemeinsamen Alarm-, Unterstützungs- und Abwehrplänen und Übungen hinwirken.

Für die Küstengewässer der Bundesrepublik Deutschland wurde durch die norddeutschen Küstenländer und den Bund eine einheitliche Führungsstruktur durch Einrichtung des Havariekommandos am 01.01.2003 geschaffen. Mit dieser Entscheidung hat Deutschland bereits einen wesentlichen Grundstein zur Umsetzung der Forderungen des Landtags geleistet.

Das BMVBW und das Bundesministerium des Innern haben am 02.04.2004 die Einrichtung eines neuen Küstenwachzentrums für Nord- und Ostsee mit Standort Cuxhaven beschlossen. Das Küstenwachzentrum wird den Bundesgrenzschutz, das Havariekommando, den zentralen Meldekopf, einen so genannten Point of Contact (zentralen Ansprechstelle der Schifffahrt zur Terrorabwehr - Maritime Security) sowie ein gemeinsames Lagezentrum vereinen.

Letztlich ist das Küstenwachzentrum unter Einschluss des Havariekommandos aber immer nur ein Kooperationsverbund, wünschenswert wäre der Aufbau einer integrierten Küstenwache mit „monokratischen“ Entscheidungsstrukturen. Hierzu besteht momentan beim Bund, der auf das bestehende Modell des Kooperationsverbundes setzt, wenig Bereitschaft. Weitergehende Bündelungen mit der Absicht, eine nationale Küstenwache einzurichten (Einbeziehung von Überwachungsschiffen der WSV, BGS, Zoll, Fischereiaufsicht, WSP) werden länderintern und auf Bundesebene seit geraumer Zeit diskutiert. Schleswig-Holstein unterstützt diese Bestrebungen und hat bereits die Wasserschutzpolizei und die Fischereiaufsicht zusammengelegt.

Das Ziel der Einrichtung einer einheitlichen Deutschen Küstenwache wurde durch die Landesregierung mit einem Angebot an den Bund, mittels eines Staatsvertrages die Kompetenzen aller maritimen Vollzugskräfte des Bundes und des Landes zu bündeln, unterstützt¹⁰. Außer Schleswig-Holstein ist derzeit aber kein anderes Bundesland bereit, seine Wasserschutzpolizei einer einheitlichen Küstenwache zu unterstellen und entsprechende Kompetenzen aufzugeben. Dies zeigt auch, auf welche Schwierigkeiten der gelegentlich geäußerte und von der Landesregierung als Fernziel grundsätzlich positiv bewertete Vorschlag der Errichtung einer europäischen Küstenwache stoßen würde. Auf Fachebene laufen zwischen den Küstenländern dennoch Aktivitäten zur Vernetzung der Arbeit der Unfallmanagementbehörden der Küstenländer mit gemeinsamen Alarm-, Unterstützungs- und Abwehrplänen.

Die Innenminister und –senatoren der Küstenländer haben auf ihrer Sitzung am 22. September 2004 in Hannover beschlossen, dass zur weiteren Verbesserung der Zusammenarbeit im Bereich der maritimen Sicherheit eine weitestgehende Kooperation

der zuständigen Behörden des Bundes und der Länder im Rahmen der jeweiligen gesetzlichen Zuständigkeiten herbeigeführt wird. Die organisatorische und inhaltliche Realisierung dieser Kooperation geschieht zukünftig in einem vom Bund und den fünf norddeutschen Küstenländern getragenen Maritimen Sicherheitszentrum (MSZ) in Cuxhaven.

Das MSZ wird mit einem Maritimen Führungs- und Lagezentrum versehen, welches von den Polizeien des Bundes und der Länder – BGS und Wasserschutzpolizeien – besetzt und betrieben wird. Verbindungskräfte geeigneter Institutionen sollen zugezogen werden. Aufgaben dieses Zentrums sollen unter anderem die Führung im ersten Angriff bei allen polizeilichen Lagen im Küstenmeer (Land) und in der Außenwirtschaftszone (Bund) sowie die Erstellung eines maritimen Lagebildes für alle Organisationsteile des MSZ sein.

Das maritime Sicherheitszentrum soll aus dem gemeinsamen polizeilichen maritimen Führungs- und Lagezentrum, dem Havariekommando und der Küstenwache des Bundes bestehen. Die sich daraus ergebenden Synergien und Effizienzgewinne sind zum kostenneutralen Aufbau des Maritimen Sicherheitszentrums zu nutzen. Es soll ein Staatsvertrag geschlossen werden, der diese Bereiche zusammenführt und regelt. Es soll eine gemeinsame Aufsichtseinrichtung zwischen Bund und Ländern geben, vergleichbar den Regelungen zum Havariekommando.

Zum Aufbau des MSZ wird unverzüglich eine Bund-Länder-Arbeitsgruppe gebildet. Bis Ende 2004 soll den Innenministern und –senatoren das Konzept für einen Staatsvertrag und die Aufbau- und Ablauforganisation des MSZ vorgelegt werden. Das Zeitziel bis zum Abschluss der Arbeiten der Arbeitsgruppe ist Frühjahr des Jahres 2005.

2.3.4 Zusammenarbeit bei Ausbildung und Training

Die Landesregierung solle sich für eine Verbesserung der Zusammenarbeit der Ostseeanrainerstaaten bei Ausbildung und Training in allen Bereichen der Schiffssicherheit (Havariebekämpfung, Kriminalitäts- und Terrorbekämpfung) einsetzen.

¹⁰ Vgl. auch Bericht der Landesregierung Landtags-Drucksache 15/3216 vom 17.2.2004.

Das Havariekommando bzw. das BMVBW sind in Deutschland als nationale Kopfstellen zuständig für die Havariebekämpfung und damit auch für Ausbildung und Training. Es werden zahlreiche Übungen auch mit internationaler Beteiligung (vgl. 2.2.1) durchgeführt. Für die Terrorbekämpfung sind die Landeskriminalämter zuständig. Sie bedienen sich der Unterstützung der Wasserschutzpolizeien.

Im November 2004 wurde eine länderübergreifende Stabsrahmenübung zur Bewältigung von Großschadenslagen und Fällen terroristischer Gewaltkriminalität (LÜKEX 2004) unter Beteiligung von Schleswig-Holstein durchgeführt. Hierbei wurde für Schleswig-Holstein ein Szenario angenommen, bei dem es zu Anschlagversuchen und Anschlägen auf Ostseefähren kommt. Diese Übung wurde gleichzeitig zur Überprüfung der Strukturen und Abläufe zur Umsetzung der Maßnahmen aus SOLAS XI-2 genutzt. Auch in diesem Bereich finden internationale Absprachen und Übungen in ausreichendem Umfang statt.

2.3.5 Einführung einer 0,3 Promille Alkoholgrenze

Die Landesregierung solle die Voraussetzungen schaffen, dass für Schiffsführer die 0,3 Promille Alkoholgrenze eingeführt wird und regelmäßige Routinealkoholkontrollen anstatt der anlassbezogenen Kontrollen ermöglicht werden. Bei Überschreiten der 0,3 Promillegrenze sei das Kapitänspatent einzuziehen.

Eine gemeinsame Besprechung der Küstenländer SH, HH, HB und NI bezüglich der Senkung der Alkoholgrenze am 03. November 2004 hat zu folgendem ersten Ergebnis geführt:

Im weiteren Bundesratsverfahren wird der Bund im Rahmen eines Artikelgesetzes einen Entwurf (Ministerverordnung) „Zwölfte Verordnung zur Änderung seeverkehrsrechtlicher Vorschriften“ vorlegen.

Danach soll in Artikel 1 die Seeschiffahrtsstraßenordnung in § 3 Abs. 3 und 4, § 7 und § 61 dahingehend geändert werden, dass die Promille-Grenze auf 0,5 gesenkt wird und Personen, die in Folge körperlicher oder geistiger Mängel oder des Genus-

ses alkoholischer Getränke oder anderer berauschender Mittel in der Führung eines Fahrzeuges behindert sind, weder Fahrzeuge führen noch Kurs und Geschwindigkeit des Fahrzeugs bestimmen oder mit einem Wassermotorrad oder Kite- oder Segel-surbrett fahren.

Gleiches gilt in Artikel 2 zur Änderung der Verordnung zu den Internationalen Regeln von 1972 zur Verhütung von Zusammenstößen auf See (Änderung des § 3 Abs. 4, § 5, § 8b Abs. 2 und § 9 Abs. 1 Nr. 2) sowie in Artikel 3 zur Änderung der Verordnung zur Einführung der Schifffahrtsordnung Emsmündung (Änderung § 3 Abs. 3 und 4 und § 14 Abs. 1).

Weitere Änderungen sind nicht beabsichtigt. Eine Änderung der Binnenschifffahrtsstraßenordnung erfolgt zumindest zurzeit wegen der Internationalität (Rheinschifffahrtsakte) nicht.

Eine Senkung der Promillegrenze auf Null wird vom Bund im Hinblick auf das Übermaßverbot und der Rechtsgüterabwägung nicht mitgetragen.

Im Übrigen sieht der Bund bei der in Rede stehenden Ministerverordnung zum gegenwärtigen Zeitpunkt keine Zustimmungspflicht der Länder. Das weitere Verfahren bleibt abzuwarten. Zunächst erfolgt die Abstimmung des Entwurfs der Ministerverordnung zeitgleich in den Fraktionen und zwischen den Bundesländern.

2.3.6 Zeitnähere AIS-Einführung

Die Landesregierung solle sich für eine zeitnähere Einführung des automatischen Schiffs-Identifizierungssystems (AIS) noch vor 2008 einsetzen und dieses mit der Radarüberwachung verbinden.

Seit 2002 wird das land- bzw. wasserseitige Verkehrssicherheitssystem „Automatic Identification System (AIS)“ durch die Wasser- und Schifffahrtsverwaltungen des Bundes installiert. Dieses leistungsfähige funktechnische System wurde durch die

IMO bzw. SOLAS (International Convention for Safety of Life at Sea)¹¹ und die EU-Richtlinie über die Einrichtung eines gemeinschaftlichen Überwachungs- und Informationssystems für den Schiffsverkehr¹² eingeführt. Hierdurch ist die Welthandelsflotte verpflichtet, sich nach einem Einphasungsplan mit Schiffsidentifizierungstranspondern (AIS) und Schiffsdatenschreibern (Voyage Data Recorder; zeichnet den Reiseverlauf nach dem Prinzip einer Black Box auf) auszurüsten. Diese Ausrüstungspflicht ist für neue Schiffe am 1. Juli 2002 in Kraft getreten und erfasst bis 2008 auch die vorhandene Welthandelsflotte; für Tanker gilt die Ausrüstungspflicht ab 1. Juli 2003. Die land- und bordseitigen Installationen müssen danach bis 2008 abgeschlossen sein (Schiffsausrüstung inzwischen verkürzt auf Ende 2004). In Deutschland werden alle Verkehrszentralen an der deutschen Küste bis Ende 2004 mit AIS-Empfangsanlagen ausgerüstet sein.

Weiterhin wird ein internationaler AIS-Datenverbund für die Ostsee bis 2005 eingerichtet; für die Nordsee gibt es derzeit nur einen nationalen Datenverbund. Eine europaweite Internationalisierung wird über die EMSA (Europäische Maritime Sicherheitsagentur) angestrebt.

Dieses Schiffsmeldesystem sieht vor, dass Schiffe ab einer bestimmten Größe Signale bzgl. Identifikationsmerkmale und Schiffsbewegungen an entsprechend ausgerüstete Landstationen bzw. andere Schiffe senden. Bordseitig ist nur die Ausrüstung mit einer Basisversion vorgeschrieben, die den Empfang des entsprechenden Signalcodes ermöglicht. Eine sinnvolle Verwendung der Daten ist jedoch nur bei einer Kopplung der Daten an elektronische Seekarten gegeben, die bisher nicht international vorgeschrieben ist. Derzeit laufen bei der IMO Aktivitäten zur verpflichtenden Einführung einer Kopplung der Daten. Nur unter dieser Voraussetzung wird die Leistungsfähigkeit des AIS-Systems tatsächlich ausgeschöpft, so dass alle abgerufenen Daten über Schiffsposition, -geschwindigkeit, -kurs oder momentanes Drehverhalten sowie Schiffsname, -typ, -abmessungen, Tiefgang, Bestimmungshafen, geplante Ankunftszeit und ggf. Ladungskategorie auf den Tag genau zurückverfolgt und zur Un-

¹¹ Internationales Übereinkommen von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (BGBl. 1979 II S. 141), zuletzt geändert durch die 15. SOLAS-Änderungsverordnung vom 18.12.2002 (BGBl. 2002 II S. 2938).

¹² EG-Richtlinie 2002/59/EG vom 27. Juni 2002 (ABl. L 208 vom 05.08.2002 S. 10).

fallvermeidung genutzt werden können. Voraussetzung hierfür ist die sorgfältige Eingabe der relevanten Daten an Bord.

Dadurch und durch die größere Reichweite landseitiger AIS-Systeme (gesamte Hoheitsgewässer und weite Bereiche der AWZ) sowie durch ihren „Blick“ über Hindernisse hinweg sind AIS-Systeme den Radarsystemen überlegen. Selbst bordseitige AIS-Geräte haben noch eine Reichweite von 20 – 30 sm.

Küstenweit werden mehrere Landstationen errichtet, die AIS-Daten von den Schiffen empfangen und an die zuständigen Verkehrszentralen übertragen. Die Fahrzeuge im gesamten deutschen Hoheitsgebiet und der Ausschließlichen Wirtschaftzone werden ab ca. 2006 von den Verkehrszentralen erfasst und überwacht. Vorteil dieses neuen Systems ist eine erhebliche Ausweitung der Überwachungsmöglichkeiten und damit eine Erhöhung der Verkehrssicherheit bis weit vor unsere Küsten.

Allerdings ist mit AIS keine absolut umfassende Überwachung des Schiffsverkehrs möglich, weil z. B. für kleinere Schiffe wie Fischkutter und Sportboote keine AIS-Ausrüstungspflicht besteht. Gleiches gilt für Schiffe mit unzureichendem, defektem, ausgeschaltetem oder manipuliertem bordseitigen AIS.

Aus diesem Grund kann die zusätzliche Nutzung der Radarüberwachung von Land aus sehr wichtig sein. Hierbei handelt es sich um ein passives und daher nicht manipulierbares System. Der große Nachteil der Radarüberwachung neben der geringeren Reichweite ist jedoch die fehlende Identifizierungs- bzw. Zuordnungsmöglichkeiten der empfangenen Radar-Echos.

Die für die landseitige AIS-Installation zuständige Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes beabsichtigt neben der bis Ende 2004 erfolgenden Ausrüstung mit AIS-Empfangsanlagen nach Kenntnis der Landesregierung nicht die parallele Installation von Weitbereichsradarsystemen, da der evtl. zusätzliche Gewinn an Überwachungsqualität gegenüber dem im Prinzip moderneren und informativeren AIS-System als relativ gering angesehen wird und Haushaltsmittel nicht zur Verfügung stehen. Eine Nutzung der Radarüberwachung bleibt aber für Ansteuerungspunkte (z.B. Kiel) bestehen. Die Landesregierung hält eine zusätzliche Radarüberwachung

zumindest in besonders gefährdeten Zonen für sinnvoll und wird sich gegenüber dem Bund hierfür einsetzen.

2.4 Ostseesicherheitskonferenz / Kieler Vorschläge

Am 03. und 04. Mai 2004 fand die von der Landesregierung SH ausgerichtete Ostseesicherheitskonferenz Baltic 2004 unter Beteiligung aller Ostseeanrainerstaaten statt. Auf Einladung der Ministerpräsidentin diskutierten rund 250 Fachleute aus allen Ostseestaaten das Thema Schiffssicherheit und Bekämpfung von Umweltschäden nach Schiffsunfällen. In der Reihe vieler Fachveranstaltungen zu dieser Thematik hob sich die Kieler Ostseesicherheitskonferenz durch die Präsenz auch internationaler Spitzenvertreter, u. a. von IMO, EU, HELCOM, Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) und Vertretern des Bundes, hervor. Thematisch konzentrierte sich die Konferenz auf die Verbesserung der Schiffssicherheit und das Management von Unfallsituationen. Es bestand Einigkeit über die große Bedeutung der Verbesserung der Schiffssicherheit generell, insbesondere aber in der Ostsee vor dem Hintergrund der ökologischen Sensibilität der Ostsee einerseits, des stark wachsenden Schiffs- und speziell auch Tankerverkehrs andererseits.

Die im Rahmen der Konferenz vorgestellten 14 „Kieler Vorschläge“ (Anhang) zur Verbesserung der Schiffssicherheit stießen unter den Teilnehmern auf breite Zustimmung. Die Vorschläge sind nicht als vollständige Liste aller denkbaren Maßnahmen zur Verbesserung in den Bereichen Schiffssicherheit, Terrorabwehr, Umweltschutz und Unfallprävention zu verstehen. Jedoch würde die Umsetzung der Kieler Vorschläge bereits eine enorme Verbesserung der Situation in den einzelnen Bereichen bewirken. Es kommt deshalb nunmehr darauf an, die Vorschläge auf nationaler Ebene umzusetzen bzw. sie in die zuständigen Gremien der internationalen Organisationen (EU, IMO) einzubringen.

Das für die Umsetzung in Deutschland bzw. für die Einbringung in internationale Gremien im Wesentlichen zuständige BMVBW signalisierte die volle Unterstützung der Vorschläge.

Zur Verfolgung der Ziele der „Kieler Vorschläge“ und deren Umsetzung wurden der Bundeskanzler, das Auswärtiges Amt und die Regierungen der Ostseeanrainerstaaten von Ministerpräsidentin Simonis mit der Bitte um Unterstützung des Vorhabens der Landesregierung angeschrieben. Alle relevanten und zuständigen Gremien und Organisationen auf nationaler und internationaler Ebene sollten zur Umsetzung der Vorschläge genutzt und politisch sensibilisiert werden. Als Schritt in diese Richtung kann beispielsweise die Befassung des 5. Ostseegipfeltreffens der Regierungschefs am 21.06. 2004 in Estland mit dem Thema „Maritime Safety“ angesehen werden. Ferner wurden die Vorschläge u.a. in den Ständigen Fachausschuss des Deutschen Nautischen Vereins (dem zentralen Kompetenzgremium für alle maritimen Fragen in Deutschland), das Kuratorium Maritime Notfallvorsorge und in die HELCOM Maritime Group eingebracht.

Vor diesem Hintergrund werden die „Kieler Vorschläge“ als bedeutsam für die Vermeidung von schweren Unfällen auf See, zur Verringerung möglicher negativer Umweltauswirkungen auf die Ostsee und ihre Küstengebiete erachtet. Sie stellen auch einen wichtigen Schritt auf dem Weg zur Sensibilisierung aller Akteure für die Notwendigkeit des Schutzes der Ostsee dar.

Zur Umsetzung der Vorschläge ist eine enge Zusammenarbeit der EU-Anrainerstaaten und der Russischen Föderation untereinander sowie mit der EU bzw. der IMO notwendig.

Ein wichtiges Thema für die nahe Zukunft ist die Unterstützung der federführend von Mecklenburg-Vorpommern geplanten Schiffssicherheitskonferenz in Brüssel im Frühjahr 2005, so dass auch in diesem Umfeld die Umsetzung der „Kieler Vorschläge“ forciert wird.

Neben den unter 2.3 genannten Forderungen des Landtags gehen die 14 „Kieler Vorschläge“ auch auf weitere für die Schiffssicherheit relevante Fragen ein; einige hiervon werden nachfolgend kurz skizziert:

2.4.1 Ratifizierung und Umsetzung aller relevanten internationalen Konventionen, EU-Verordnungen und -Richtlinien im Bereich der maritimen Sicherheit

In den vergangenen Jahren hat die IMO in London, das Europäische Parlament, die Europäische Kommission und die Helsinki Kommission (HELCOM) für die Ostsee eine Vielzahl von Vorschriften zur Verbesserung der Schiffssicherheit vorgeschlagen oder erlassen, die z.T. bereits umgesetzt wurden, z.T. noch in der Umsetzung sind, z.T. aber auch noch nicht umgesetzt wurden oder mangels Ratifizierung durch eine ausreichende Zahl von Staaten noch nicht in Kraft getreten sind.

Zuständig für nationale Ratifizierungen bzw. die Umsetzung in nationales Recht ist der Bund. In Deutschland herrscht ein relativ guter Umsetzungsstand der Vorschriften. In anderen Mitgliedstaaten der EU besteht aber noch Verbesserungsbedarf. Dies zeigen insbesondere auch die „Blauen Briefe“ der Europäischen Kommission an Mitgliedstaaten, die mit der Umsetzung der EU-Vorschriften im Rückstand sind.

Eine zügige Ratifizierung/Einführung bzw. gewissenhafte Umsetzung der Vorschriften – soweit in einzelnen Mitgliedstaaten von IMO bzw. EU noch nicht erfolgt – würde die Situation im Bereich der Schiffssicherheit schon auf ein deutlich höheres Niveau heben. Dies gilt insbesondere auch für die neuen EU-Mitgliedsstaaten.

2.4.2 Stationierung von Notschleppern entlang der Hauptschifffahrtsrouten

Die Abarbeitung von Unfällen und sonstigen Vorkommnissen auf den Bundeswasserstraßen, einschl. der AWZ, fällt in den Zuständigkeitsbereich der Wasser- und Schifffahrtsdirektionen und für die operativen Ausführung in den der Wasser- und Schifffahrtsämtern.

Das Notschleppkonzept der Bundesregierung trägt den unterschiedlichen Einsatzgebieten in Nord- und Ostsee und den dort stattfindenden Verkehren Rechnung. 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 „Scharhörn“ auf eine höhere als die bisher vorhandene Schleppkapazität umgebaut.

Das neue Schadstoffunfallbekämpfungsschiff „Arkona“, das auch Schleppaufgaben übernehmen kann, wird im März 2005 voraussichtlich in Dienst gestellt. Im Endstadium werden sich fünf Schleppfahrzeuge an der deutschen Ostseeküste in Bereitschaft befinden. Für den Notfalleinsatz auf havarierten Schiffen gibt es seit November 2001 am Standort Warnemünde ein „Boarding Team“ mit einem Offizier und drei Schiffsmechanikern in ständiger Bereitschaft. Die Notschleppkapazitäten an der deutschen Ostseeküste können insgesamt nach vollständiger Umsetzung des Konzeptes als durchaus befriedigend angesehen werden.

Somit ist die Empfehlung der Untersuchungskommission der Pallas-Havarie hinsichtlich Sicherstellung und Vorhaltung angemessener Schleppkraft für das vorhandene Risikopotenzial umgesetzt worden.

In Schweden, Dänemark und Polen finden derzeit Überlegungen und Planungen statt, ebenfalls ein Notschleppkonzept aufzubauen bzw. fortzuentwickeln.

2.4.3 Konsequente Wahrnehmung der Aufgaben von Flaggen- und Hafenstaatkontrolle sowie Verstärkung der Aktivitäten zur Ermittlung und Verfolgung von Verstößen gegen Vorschriften zur Verhütung von Meeresverschmutzungen

Die Flaggen- und Hafenstaatkontrolle obliegt dem BMVBW. Für die Hafenstaatkontrollen nach dem sog. „Paris-Memorandum of Understanding“ ist die vom BVMBW beauftragte See-Berufsgenossenschaft zuständig. In Deutschland herrscht ein relativ

guter Umsetzungsstand bei der Hafenstaatkontrolle. Die Vorgabe, mindestens 25% der anlaufenden Schiffe zu kontrollieren, wurde in den letzten Jahren erfüllt.

Nach dem Untergang der "Prestige" wurden die Vorschriften ein weiteres Mal verschärft. Die alleinige Fokussierung auf die 25%-Quote erschien zu starr, der Kontrollschwerpunkt soll stärker auf die Überwachung von Risikoschiffen gelegt werden.

Künftig werden

- Öltanker über 3000 BRZ und älter als 15 Jahre
- Gastanker älter als 10 Jahre
- Chemikalentanker älter als 10 Jahre
- Massengutfrachter älter als 12 Jahre sowie
- Fahrgastschiffe älter als 15 Jahre

einer verbindlichen erweiterten Überprüfung unterzogen, sofern die letzte erweiterte Überprüfung länger als zwölf Monate zurückliegt.

Luftüberwachung

Die Luftüberwachung erfolgt in Deutschland ebenfalls in der Zuständigkeit des BMVBW, das sich dafür gegen Kostenerstattung der Marineflieger bedient. Im internationalen Vergleich verfügt Deutschland über eine sehr intensive Luftüberwachung bezüglich der Anzahl der eingesetzten Flugzeuge, der eingesetzten Sensorik und der Flugstunden. Die Sensorik ist auf dem aktuellsten Stand der Technik und Wissenschaft. Sie ermöglicht nicht nur die genaue Erfassung von Meeresverschmutzungen sondern auch die Identifizierung des Öltyps und damit eine beschleunigte Ursachenermittlung.

Die vielfach prognostizierte erhebliche Zunahme des Schiffsverkehrs in der Ostsee in den nächsten Jahren hat dennoch zu weiteren Bestrebungen zur Effektivitätssteigerung der Luftüberwachung geführt. Es ist geplant, die bereits vor Jahren begonnene internationale und ggf. auch nationale Luftüberwachung weiter auszubauen. Hierbei soll z. B. durch die Abstimmung gemeinsamer Einsatzpläne der international vorhandenen Flugzeuge eine Optimierung der Überwachung erreicht und z.B. unnötige Doppelbefliegungen vermieden werden.

Das internationale Luftüberwachungssystem hat allerdings folgende Schwächen:

- **Anzahl und Art der Flugzeuge:** In den anderen Nord- und Ostseeanrainerstaaten wird oft nur je ein Flugzeug eingesetzt. Hinzu kommt, dass die technische Ausstattung (Sensorik) nicht einheitlich und oft nicht auf dem aktuellen Stand der Technik und Wissenschaft ist.
- **Witterungsabhängigkeit:** Der Einsatz der Sensorik der Überwachungsflugzeuge ist bei schwerer See (ab Windstärke 7) stark eingeschränkt und damit die Erfassung von Ölverunreinigungen i.d.R. nicht mehr möglich.
- **Keine flächendeckende Überwachung:** Die Überwachung aus der Luft zählt zwar - insbesondere bei Verwendung der entsprechenden Sensorik - zu den auflösungsstärksten und genauesten Überwachungssystemen, sie kann jedoch keine 100%ige, d.h. flächendeckende, Überwachung gewährleisten, selbst wenn ein zusätzlicher Flugzeug eingesetzt und/oder die Flugstundenzahl erhöht werden sollte. Es handelt sich hier um ein mobiles Überwachungssystem, das nur Momentaufnahmen leisten und das jeweils überflogene Gebiet nur wenige Minuten überwachen kann. Eine Aufzeichnung aller Schiffsbewegungen zu jeder Zeit und an jedem Ort und damit die sichere Erfassung aller Öleinträge ist mit einer Luftüberwachung allein nicht möglich.
- Der **Ausbau der Luftüberwachung** kann Meeresverschmutzungen durch illegale Einträge aus der Schifffahrt kaum verhindern, wenn nicht gleichzeitig die Ermittlungsquote der Verursacher verbessert und effizientere Strafverfahren mit dem Ergebnis empfindlicher Strafen realisiert werden können. Bevor diese Schwächen im Rechtssystem und Vollzugsdefizite auf internationaler Ebene nicht ausgeräumt sind, würde auch der Ausbau der Luftüberwachung in Deutschland voraussichtlich zu keiner weiteren Verringerung von Meeresverschmutzung führen. Auf europäischer Ebene werden erste Überlegungen angestellt, wie der zurzeit unbefriedigenden Situation begegnet werden könnte.

2.4.4 Einführung begleitender Maßnahmen nach Ausweisung der Ostsee als Sonderschutzgebiet (PSSA)

Die Ostsee, einschließlich der deutschen Hoheitsgewässer, wurde als ein Meeresgebiet erkannt, das gegenüber Verschmutzungen aus der Schifffahrt besonders empfindlich ist. Aus diesem Grund haben acht Ostseeanrainerstaaten – darunter auch Deutschland – bei dem Umweltausschuss der IMO den Antrag gestellt, die gesamte Ostsee (mit Ausnahme der russischen Gewässer) und damit das deutsche Hoheitsgebiet der Ostsee und die AWZ als besonders empfindliches Seegebiet (Particularly Sensitive Sea Area = PSSA) auszuweisen. Das MEPC nahm diesen Antrag zwar an, die endgültige Ausweisung durch die IMO steht jedoch noch aus. Voraussetzung hierfür ist, dass innerhalb von zwei Jahren nach Antragsannahme durch das MEPC, d. h. möglichst bis Mitte 2005, Vorschläge für zusätzliche Schutzmaßnahmen bei der IMO eingebracht werden müssen, um termingerecht zwei Jahre nach der Benennung der Ostsee als PSSA eingeführt werden zu können. Erst die Einführung von Schutzmaßnahmen minimiert nachhaltig das Risiko einer Havarie.

Die Einführung von Schutzmaßnahmen, die an die Ausweisung der Ostsee als Sondergebiet geknüpft ist, wird derzeit in verschiedenen internationalen Gremien und Arbeitsgruppen diskutiert (z.B. HELCOM-Habitat, HELCOM-Maritime, NAV-Gruppe des Marine Safety Committee). Eine Abstimmung effektiver Schutzmaßnahmen ist dabei nur gemeinsam mit der russischen Föderation möglich. Diese hat sich jedoch an der PSSA-Ausweisung der Ostsee bisher nicht beteiligt. Daher werden zunächst Einzelmaßnahmen mit allen Ostseeanrainerstaaten abgestimmt. Im Anschluss sollte dann entschieden werden, welche dieser Maßnahmen als zusätzliche Schutzmaßnahmen für die Ostsee-PSSA an die IMO gemeldet werden können.

Zu diesen Schutzmaßnahmen sollten im Wesentlichen die derzeit zwischen den Ostseeanrainerstaaten in der Abstimmung befindlichen Einzelmaßnahmen zur Festlegung der Tanker-Transit-Route, zur Verbesserung der Lotsenannahme und die Errichtung eines Netzes von Notliegeplätzen gehören. Diese werden zz. unabhängig von der PSSA-Ausweisung verhandelt, um eine Einigung mit der russischen Föderation als Gegner der PSSA-Ausweisung zu erreichen.

Außerdem sollten – wie bereits in dem PSSA-Antrag vorgeschlagen - auch naturschutzrelevante Maßnahmen weiter verfolgt werden, wie die evtl. Ausweisung von „areas to be avoided“ (d.h. Gebiete, die wegen ihrer besonderen Empfindlichkeit und

Schutzwürdigkeit ggf. vom Schiffsverkehr zu meiden sind). Zuständig für die internationale Abstimmung dieser Maßnahmen sind BMVBW und das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (BMU).

Die Landesregierung wird sich weiter dafür einsetzen, dass auf nationaler Ebene mit dem Bund und Vertretern der Küstenländer aus den jeweiligen Wirtschaft- und Umweltressorts der derzeitige Sachstand besprochen und die Länder bei der internationalen Abstimmung zusätzlicher Schutzmaßnahmen einbezogen werden.

2.4.5 Umsetzung der EU- und IMO-Regelungen zur Außerdienststellung von Einhüllentankern bis spätestens 2010

Die Havarie der „Prestige“ war der Anlass, Regelungen zu treffen, um Einhüllentanker nach einem gestaffelten Zeitplan ausmustern (Ausphasung) zu können. Auch vor dem Hintergrund der absehbaren Zunahme des Tankerverkehrs ist die Einführung der Doppelhülle besonders wichtig. So baut Russland als zweitgrößter Ölexporteur der Welt seine Logistik in der Ostsee stark aus und plant eine erhebliche Ausweitung seiner Erdölexporte. Auch in Estland und Lettland sind weitere Umschlaganlagen im Bau. Durch die Grundlagen

- **IMO-EntschlieÙung zur Beschleunigung der Ausphasung von Einhüllentankern:** Im April 2001 hat der Umweltausschuss der IMO (MEPC 46) die Sicherstellung einer dauerhaft guten Wartung der Einhüllentanker bis zum Beginn der Ausphasung 2005; die verschärfte Überwachung der nach 2005 noch verbleibenden Einhüllentanker sowie die Ausphasung der letzten Einhüllentanker bis 2015 beschlossen,
- **Beschluss der MARPOL¹³ Anlage I „Ölverschmutzung“** im Dezember 2003 zur nochmals beschleunigten Stilllegung von Einhüllentankern bis 2005/2010 mit Ausnahmen bis 2015; der Beschluss wird frühestens im April 2005 in Kraft treten und die

¹³ Internationales Übereinkommen von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe in der Fassung des Protokolls von 1978 (MARPOL 73/78) nach der amtlichen Übersetzung vom 12. März 1996 (BGBl. II S. 399) zuletzt geändert durch die 4. InkraftsetzungsVO Umweltschutz-See vom 10.1.2001 (BGBl. II S. 18).

- **EG-Verordnungen 417/2002 und 1726/2003¹⁴ zur beschleunigten Einführung von Doppelhüllen** oder gleichwertigen Konstruktionsanforderungen für Einhüllen-Öltankschiffe

wurde die Stilllegung von Einhüllentankern beschlossen und damit ein großer Schritt in Richtung erhöhter Schiffssicherheit in der Ostsee getan. Nachdem das neue Recht gesetzt wurde, sind nun die Umsetzung (z. B. auch in den neuen Mitgliedstaaten der EU) bzw. die Einhaltung und Kontrolle und die Begrenzung von (zugelassenen) Ausnahmeregelungen wichtig. In Deutschland ist die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (BMVBW) bzw. die Hafenstaatkontrolle durch die See-Berufsgenossenschaft zuständig.

In der 50. Sitzung des MEPC im Dezember 2003 sind dann erfreulicherweise entscheidende Schritte zur weiteren Verbesserung der Tankersicherheit verabschiedet worden.

Regelungen, die die EU für ihren Bereich im Oktober 2003 eingeführt hatte, gelten ab April 2005 nunmehr im Wesentlichen auch für den weltweiten Bereich. Die Regelungen beinhalten ein deutlich frühzeitigeres Ausphasen von Einhüllentankern gegenüber den bisherigen Vorschriften. Neuere Einhüllentanker müssen bis 2010 außer Dienst gestellt werden (Einzelfälle bis längstens 2015), die besonders problematischen Schweröltransporte dürfen nicht mehr in Einhüllentankern größer als 5000 Tonnen Tragfähigkeit (tdw¹⁵) durchgeführt werden, ab 2008 gilt auch für Tanker zwischen 600 tdw und 5000 tdw eine Doppelhüllenpflicht beim Transport von Schweröl. Eine noch stärkere Verkürzung der Ausphasungsfristen ist kaum möglich, da zurzeit noch nicht genügend Doppelhüllentanker verfügbar sind, so dass eine Versorgung der Weltwirtschaft bei einem schon jetzt geltenden Verbot gefährdet wäre. Die Werften arbeiten derzeit weltweit an ihren Kapazitätsgrenzen.

Die Zeiträume für die Ausphasung von Einhüllentankschiffen werden weltweit auf folgende Termine vorgezogen:

¹⁴ Verordnung (EG) Nr. 1726/2003 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22.07.2003 (ABl. L 249 v. 1.10.2003, S. 1) zur Änderung der Verordnung (EG) 417/2002 vom 18.2.2002 (ABl. L 64 v. 7.3.2002, S. 1).

¹⁵ tdw = tons deadweight; höchstzulässige Tragfähigkeit eines Schiffes einschl. Nutzladung, Treib- und Schmierstoffe, Speise- und Frischwasser, Verbrauchsmaterial, Besatzung und Fahrgästen mit Gepäck.

Kategorie		definiertes Ausphasungsdatum
Kategorie 1	a)	4. April 2005 bei Ablieferungsdatum 4. April 1982 oder früher
	b)	2005 für Schiffe, die nach dem 4. April 1982 abgeliefert wurden
Kategorie 2 und Kategorie 3	a)	4. April 2005 bei Ablieferungsdatum 4. April 1977 oder früher
	b)	2005 für Schiffe, die nach dem 4. April 1977 aber vor dem 1. Januar 1978 abgeliefert wurden
	c)	2006 für Schiffe, die 1978 und 1979 abgeliefert wurden
	d)	2007 für Schiffe, die 1980 und 1981 abgeliefert wurden
	e)	2008 für Schiffe, die 1982 abgeliefert wurden
	f)	2009 für Schiffe, die 1983 abgeliefert wurden
	g)	2010 für Schiffe, die 1984 oder später abgeliefert wurden

Erläuterung

Kategorie 1: Öltankschiffe ab 20.000 Tonnen Tragfähigkeit (tons dweight – tdw) zur Beförderung von Rohöl, Heizöl, schwerem Dieselöl oder Schmieröl sowie Öltankschiffe ab 30.000 Tonnen Tragfähigkeit zur Beförderung anderer Öle, die den Anforderungen an neue Öltankschiffe gem. Regel 1 Abs. 26 des Anhangs I zu MARPOL 73/78 **nicht** entsprechen.

Kategorie 2: Öltankschiffe ab 20.000 Tonnen Tragfähigkeit zur Beförderung von Rohöl, Heizöl, schwerem Dieselöl oder Schmieröl sowie Öltankschiffe ab 30.000 Tonnen Tragfähigkeit zur Beförderung anderer Öle, die den Anforderungen an neue Öltankschiffe gem. Regel 1 Abs. 26 des Anhangs I zu MARPOL 73/78 entsprechen.

Kategorie 3: Öltankschiffe ab 5000 Tonnen Tragfähigkeit, die jedoch die in den Begriffsbestimmungen **der Kategorien 1 und 2** genannten Grenzen nicht erreichen.

Für eine Übergangszeit sehen regionale Öffnungsklauseln allerdings unter bestimmten Voraussetzungen Ausnahmeregelungen innerhalb der eigenen Gewässer vor. Eine Betriebserlaubnis kann aber nicht über 2015, bzw. ein Schiffsalter von 25 Jahren hinaus gegeben werden.

Zurzeit gibt es Überlegungen, die Doppelhülle auch bei Frachtschiffen einzuführen, da die Bunkertanks großer Containerschiffe, Bulkcarrier¹⁶ oder Autotransporter bis zu 10.000 Tonnen Bunkeröl (Schweröl) fassen, die in Seitentanks oder Doppelböden direkt an der Außenhaut des Schiffes liegen. Dies ist eine Entwicklung, die von der Landesregierung nachdrücklich unterstützt wird.

¹⁶ Frachtschiff für Massengut (Schüttladung wie Kohle oder Getreide).

Die Doppelhülle bringt den Tankern und der Umwelt mehr Sicherheit, ist allerdings nach Expertenmeinung auch nicht risikofrei. Durch ihre verschachtelte Bauweise bietet die Doppelhülle mehr Angriffsfläche für Korrosion als die alte Einhüllenbauweise. Ebenso ist eine Besichtigung schwieriger als bei Einhüllentankern, so dass Problem- punkte teilweise nur schwer erkannt werden können.

Dass auch mit Doppelhüllentanker weiterhin Katastrophen nicht auszuschließen sind, hat die Kollision des Bulkcarriers „Tern“ mit dem Doppelhüllentanker „Baltic Carrier“ im Tiefwasserweg DW 17 nordöstlich der Kadetrinne gezeigt. Als Folge des Zusammenstoßes, bei der die „Baltic Carrier“ von der „Tern“ so gerammt wurde, dass trotz Doppelhülle ein Ladetank beschädigt wurde, liefen nach Expertenschätzungen rd. 3 000 Tonnen Schweröl ins Meer.

2.4.6 Anhebung der Mindestausbildungsstandards gem. STCW- Übereinkommen und obligatorische Einführung des Besuchs von Wiederholungslehrgängen

Nach Ansicht vieler internationaler Experten gilt menschliches Versagen bei bis zu 80 % der Unfälle als Unglücksursache. Eine Verbesserung der Situation könnte durch einen international höheren Ausbildungsstand erreicht werden.

Ein großes Problem ist die oft mangelnde Qualifikation von Kapitänen und Besatzung in Bezug auf Schiffssicherheit und Unfallmanagement. Die bisher gemäß STCW (Standards for Training, Certificates and Watchkeeping)¹⁷ international vorgeschriebenen Basisausbildungen sind nicht ausreichend, um die häufigste Unfallursache „menschliches Fehlverhalten“ zu minimieren.

Durch eine Verschärfung der Vorschriften zur Sicherheitsaus- und -fortbildung der Kapitäne, Offiziere und Besatzungen könnte ein anspruchsvoller und standardisierter Regelungsansatz gefunden werden. Lehrgangsinhalte könnten beispielsweise obligatorische Wiederholungs- und Fortbildungslehrgänge in Schiffssicherheit, Unfallma-

¹⁷ Internationales Übereinkommen von 1978 über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten (BGBl. 1999 II S. 155).

nagement, Brandschutz, Notmaßnahmen wie Schleppen, Notliegeplätze, Schadstoffbekämpfung etc. sein.

Die Teilnehmer der Ostseesicherheitskonferenz 2004 haben sich daher im Rahmen der Kieler Vorschläge nachdrücklich für

- eine Anhebung der Mindeststandards
- die Einführung obligatorischer Wiederholungslehrgänge für Schiffssicherheit und Unfallmanagement für Seeleute, Kapitäne, Offiziere und Ingenieure und
- die inhaltliche Ausweitung der Lehrgänge unter besonderer Berücksichtigung der Schiffsführung in Notfallsituationen unter Einbeziehung der Schnittstelle Land/Schiff sowie der Zusammenarbeit mit den Katastropheneinsatzstellen an Land

ausgesprochen.

Der Arbeitskreis Unfallmanagement des Deutschen Nautischen Vereins hat im September 2004 das Papier „Aus- und Fortbildung im Unfallmanagement für Handelschifffahrt und Einsatzkräfte“ fertig gestellt und an das zuständige BMVBW weitergeleitet. Unter anderem wird die Forderung aufgestellt, ein umfassendes Trainings- und Ausbildungsangebot für maritime Sicherheit mit Einbindung vorhandener Einrichtungen und Anbieter zu schaffen, das auch in Zukunft optimal qualifiziertes Personal für Schiffssicherheit und Unfallmanagement in Deutschland und ggf. internationale Lehrgänge ermöglicht. Weiterhin solle dafür Sorge getragen werden, dass die Trainings- und Fortbildungslehrgänge für Rettungsboot- und Feuerschutzleute als Wiederholungslehrgänge z. B. über eine IMO-Resolution oder ein IMO-Circular zeitnah wieder eingeführt, hilfsweise dringlich empfohlen werden.

Die Landesregierung unterstützt die Position des Deutschen Nautischen Vereins.

2.5 Weitere geplante Maßnahmen / Aktuelle Entwicklungen

2.5.1 ERIKA-Pakete der EU

Die Maßnahmen des **ERIK A II-Pakets** befinden sich derzeit in der Umsetzung:

- Einrichtung eines gemeinschaftlichen Überwachungs-, Kontroll- und Informationssystems für den Seeverkehr mit folgenden Maßnahmen:

- Erweiterung der Meldepflichten, Nutzung von Schiffsmeldesystemen,
 - Verbesserter (elektronischer) Schiffsdatenaustausch zwischen den Mitgliedstaaten,
 - Verbesserung der Schiffswegeführung,
 - Einführung von AIS-Transpondern,
 - Einführung von Schiffsdatenschreibern (Black Boxes),
 - Aufbau von Schiffsverkehrsdiensten (VTS-Systeme) und Überwachung ihrer Nutzung,
 - Vorschriften für das Ein- und Auslaufen bei schlechtem Wetter,
 - Einrichtung von Zufluchtsorten (Notliegeplätze und -häfen),
 - Verbesserte Zusammenarbeit bei der Unfalluntersuchung,
 - Sanktionen bei Verstößen.
- Errichtung einer Europäischen Agentur für Sicherheit im Seeverkehr (European Maritime Safety Agency = EMSA)
 - Einrichtung eines ergänzenden Fonds zur Entschädigung bei Ölverschmutzung in europäischen Gewässern, um die gestiegenen Schadenssummen bei Ölunfällen besser und zügiger abwickeln zu können.

Geplant ist auch die Einführung eines **ERIKA III-Pakets** zur maritimen Sicherheit mit folgenden Inhalten:

- Lebens- und Arbeitsbedingungen von Seeleuten (Mitteilung zur Umsetzung der ILO Regeln)
- Hafenstaatkontrolle (Überarbeitung der bisherigen Richtlinie)
- Verkehrsmanagement und Informationssysteme (Überarbeitung der bisherigen Richtlinie)
- Konformität mit IMO Regeln zu Flaggenstaaten (Verordnungsvorschlag)
- Anwendung des Athener Protokolls (Verordnungsvorschlag)
- Untersuchung von Schiffsunfällen (Verordnungsvorschlag)

2.5.2 Übungen

Es werden jährlich eine Vielzahl von nationalen und internationalen Übungen u.a. zur Schadstoffunfall- und Schiffsbrandbekämpfung sowie Verletztenversorgung auf See

durchgeführt. So fand am 25. und 26.08.2004 – erstmals unter Leitung des HK - vor Warnemünde eine HELCOM-Übung zur Schadstoffbekämpfung statt. Während am 25.08. nur national die Schadstoffbekämpfung mit bundeseigenen Schiffen geübt wurde, waren am 26.08. auch die internationalen Schadstoffbekämpfungsschiffe unter der Leitung des HK im Einsatz. Im Rahmen des Manövers «Balex Delta» testeten Einsatzkräfte, wie schnell sie im Fall einer Schiffskollision eine großflächige Ölverschmutzung bekämpfen könnten. Im Einsatz waren 19 Schiffe und 5 Flugzeuge aus Deutschland, Dänemark, Schweden, Finnland, Polen und Litauen.

Wegen des hohen Verkehrsaufkommens in der Kadetrinne war das Seegebiet westlich von Warnemünde als Übungsgebiet ausgewählt worden. Jährlich findet in Nord- und Ostsee jeweils einer dieser Großeinsätze zu Testzwecken statt.

Alle Übungen im Bereich der Schiffsbrandbekämpfung mit unterschiedlichen Szenarien werden unter Beteiligung verschiedener Feuerwehren durch das Havariekommando koordiniert. Für Schleswig-Holstein nehmen die Feuerwehren der Städte Kiel, Flensburg, Lübeck und Brunsbüttel diese Bundes- und Landesaufgabe wahr und sind jährlich an mehreren Übungen beteiligt. Hierfür erhalten sie eine entsprechende Ausbildung und eine besondere Ausstattung. Die entstehenden Kosten teilen sich Bund und Land hälftig. Die Feuerwehren Brunsbüttel und Flensburg sind bereits komplett einsatzbereit. Die Feuerwehren Kiel und Lübeck haben sich das Ziel gesetzt bis Ende 2004 bzw. 1.Quartal 2005 ebenfalls vollständig einsatzbereit zu sein.

Im Bereich Verletztenversorgung in komplexen Schadenslagen auf See nehmen die Teams Verletztenversorgung nach Übergabe der medizinischen Ausstattung seit dem Frühjahr 2004 an den vom Havariekommando ausgearbeiteten Übungen teil; für Schleswig-Holstein zurzeit das Team der Feuerwehr Lübeck:

Datum	Einheit	Übungsort	Szenario
11.08.2004	Berufsfeuerwehr (BF) Lübeck	Kieler Förde	Kombiübung: Schiffsbrandbekämpfung Verletztenversorgung Schadstoffunfallbekämpfung

Datum	Einheit	Übungsort	Szenario
12.10.2004	BF Lübeck	Außenweser	Schwerpunkt: Verletztenversorgung Schiffsbrandbekämpfung Schadstoffunfallbek. als Stabsübung

Daneben finden standortbezogene Übungen in Verantwortung der durchführenden Stellen (zurzeit BF Lübeck) statt. Es ist geplant, die Übungstätigkeit kontinuierlich fortzusetzen und auszubauen.

Für die Vorsorge und Sicherstellung der Einsatzbereitschaft der vorhandenen Bekämpfungseinrichtungen (Geräte, Personal etc.) werden jedes Jahr spezielle Übungen im Bereich der Schadstoffunfallbekämpfung durchgeführt. Grundlage hierfür sind die Jahresübungs- und Schulungsplanungen (JÜSP), die von den Partnern der Vereinbarung über die Bekämpfung von Meeresverschmutzungen (Bund/Küstenländer) erarbeitet und umgesetzt werden. Für Schleswig-Holstein werden die Pläne vom MUNL in Abstimmung mit den Staatlichen Umweltämtern (StUÄ) erstellt und an das Havariekommando übermittelt. Dies fasst die Einzelplanungen der Küstenländer und des Bundes zu einem Gesamtkonzept zusammen.

Darüber hinaus wird in Schleswig-Holstein – ebenfalls in jedem Jahr - der Einsatz der landeseigenen Ölwehren geübt. Diese sowohl an Land als auch auf dem Wasser stattfindenden Übungen führen die StUÄ eigenverantwortlich durch. Planung und Durchführung richten sich dabei insbesondere nach den Erfahrungen und Erkenntnissen der vorangegangenen Übungen. Auf dieser Grundlage hat sich der bisherige Übungsumfang bewährt.

Eine grenzüberschreitende Zusammenarbeit findet auf dem Gebiet der Schadstoffunfallbekämpfung zwischen Schleswig-Holstein und Dänemark statt.

2.5.3 Weitere Maßnahmen

- **Redundante technische Systeme**

Die Doppelhülle bietet zwar einen großen Sicherheitsgewinn, ist aber keine Lösung für alle Sicherheitsprobleme der Seeschifffahrt. So basieren beispielsweise viele Unfälle auf Maschinenschäden und der dadurch verursachten Manövrierfähigkeit des Schiffes. Eine Lösung könnte der bereits diskutierte Einbau redundanter technischer Systeme als unabhängige Not- und Manövrierantriebe sein. So hat die Bundesrepublik Deutschland bei der IMO den Antrag eingebracht, dass Schiffe mit gefährlicher Ladung in Zukunft redundante Antriebe erhalten müssen¹⁸. Der Vorschlag wurde zunächst abgelehnt, es besteht aber die zunehmende Bereitschaft von Reedern, redundante, unabhängige Not- und Manövrierantriebe einzubauen.

- Der im Anschluss an die Havarie der Prestige eingesetzte „Nichtständige Ausschuss für die Verbesserung der Sicherheit auf See (MARE) des Europäischen Parlaments“ hat seine Arbeit beendet und einen Abschlussbericht erstellt. Nach Diskussion der Ergebnisse fordert das Parlament von den Mitgliedstaaten, die Sicherheitsvorschriften unverzüglich in vollem Umfang anzuwenden, insbesondere Risikoschiffe effektiv auf die Sicherheitsstandards zu überprüfen sowie für Krisenfälle Notliegeplätze und Krisenreaktionspläne auch tatsächlich bereitzuhalten. Ferner wird die Europäische Kommission unterstützt, die Umsetzung des Gemeinschaftsrechts in allen Mitgliedstaaten durchzusetzen und die säumigen Staaten vor dem Europäischen Gerichtshof zu verklagen.

¹⁸ Hansa Nr. 9/2004 S. 156.

3 Zusammenfassung/Ausblick

Der Meeres- und Küstenschutz ist für die nachhaltige Entwicklung des gesamten maritimen Bereiches unabdingbar. Sicherheit und Sauberkeit sind Voraussetzung für die andauernde Nutzung des Meeres als Lebens-, Wirtschafts- und Kulturraum. Sowohl für die Entwicklung des Unternehmensstandorts Schleswig-Holstein als auch für den Tourismus und den Wohnortstandort sind saubere und sichere Meere und Küsten und das Vertrauen, dass dies auch künftig in Schleswig-Holstein gewährleistet ist, unerlässliche Bedingungen.

Die Entwicklung der Sicherheit im Seeverkehr ist durch die Rahmenbedingungen internationale Umweltvorschriften, neue Nutzungsformen der Meeresressourcen und durch die neu geschaffenen Regelungen gegen den internationalen Terrorismus geprägt. Die maritime Sicherheit bietet aufgrund der erforderlichen Entwicklung innovativer technischer Lösungen sowie an die komplexen Rahmenbedingungen angepasster Management-Systeme neue Marktchancen sowohl für technische Lösungen als auch für neue Dienstleistungen.

Dem Seeverkehr als wirtschaftlichem und umweltfreundlichem Verkehrsmittel kommt – auch und gerade in der Ostsee – eine immer wichtigere Rolle bei der Bewältigung des stark wachsenden internationalen Handels zu. Deshalb müssen alle Anstrengungen darauf gerichtet werden, den Schiffsverkehr insbesondere auch in der Ostsee so sicher wie möglich zu gestalten. Wichtige Verbesserungen konnten in den letzten Jahren erzielt werden, beispielhaft seien die Errichtung des Havariekommandos, die Verbesserung der Wegeführung in der Kadetrinne seit Anfang 2002 (seitdem ist es hier zu keinem Zwischenfall mehr gekommen) sowie die Entscheidungen von EU und IMO zur beschleunigten Ausmusterung von Einhüllentankern genannt.

Die Landesregierung arbeitet seit langem beharrlich daran, die Schiffssicherheit in der Ostsee zu verbessern. Die im Rahmen der Kieler Ostseesicherheitskonferenz 2004 erarbeiteten 14 „Kieler Vorschläge“ skizzieren die Felder, in denen seitens der EU- bzw. Ostseeanrainerstaaten weitere Anstrengungen erforderlich sind. Nachdem seitens der IMO und der EU eine Fülle von Vorschriften zur maritimen Sicherheit erlassen und weitere angekündigt worden sind, geht es nun künftig stärker darum, die Vorschriften erforderlichenfalls in nationales Recht umzusetzen und ihre Einhaltung

zu überwachen. Hier sind insbesondere die jeweiligen Nationalstaaten gefordert. Ein durch Schleswig-Holstein konkret durchzuführendes Projekt ist der Erlass eines Gesetzes zur Umsetzung der Bund-Länder-Vereinbarung über die Ausweisung von Notliegeplätzen.

Ferner geht es darum, auch bei den übrigen Ostseeanrainer-Ländern, insbesondere den neuen EU-Mitgliedstaaten sowie Russland, das Bewusstsein für Belange der Schiffssicherheit und des Meeresumweltschutzes in der Ostsee zu stärken. Die schleswig-holsteinische Landesregierung wird daher ihren bisherigen Kurs, diese Thematik auch in die Gremien der Ostseezusammenarbeit einzubringen, fortführen. Wichtig ist in diesem Zusammenhang besonders die vermehrte Festlegung von Verkehrstrennungsgebieten bzw. einer durchgehenden Route für tiefgehende Schiffe sowie die verstärkte Annahme von Lotsen. Vorarbeiten hierzu laufen derzeit auf internationaler Ebene mit dem Ziel, sie im Jahre 2005 in die IMO einzubringen. Diese beiden Punkte könnten auch wesentliche Elemente dabei sein, die Ausweisung der Ostsee (mit Ausnahme der russischen Gewässer) als PSSA-Gebiet mit konkreten Maßnahmen zu unterlegen und das Ausweisungsverfahren durch die IMO damit abzuschließen.

Das Anwachsen des internationalen Seeverkehrs und des Warenumschlags der Seehäfen sowie die Ausweitung der Verlagerung des Güterverkehrs vom Land auf das Wasser macht das Strategiefeld Sicherheit, Seeverkehr und Logistik zu einem Bereich, der auch künftig die Aufmerksamkeit der Landesregierung und der maritimen Akteure insgesamt erfordert.

Abkürzungsverzeichnis

AIS	Automatisches (Schiffs-)Identifikationssystem
ALR	Amt für ländliche Räume
AWZ	Ausschließliche Wirtschaftszone
BMU	Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit
BMVBW	Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen
BSH	Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie
DA	Designated Authority
HELCOM	Baltic Marine Environment Protection Commission - Helsinki Commission
HK	Havariekommando
IMO	International Maritime Organization
ISPS	International Ship and Port Facility Security
MEPC	Maritime Environment Protection Committee
MSZ	Maritimes Sicherheitszentrum
MUNL	Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Landwirtschaft des Landes Schleswig-Holstein
MWAV	Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein
PSSA	Particularly Sensitive Sea Area
SOLAS	International Convention for Safety of Life at Sea
STCW	Standards for Training, Certificates and Watchkeeping
StUÄ	Staatliche Umweltämter
tdw	tons deadweight
WMU	World Maritime University
WSD	Wasser- und Schifffahrtsdirektion
WSV	Wasser- und Schifffahrtsverwaltung

Anhang

**Maritime Safety Proposals BALTIC 2004
"Kieler Vorschläge"**

Im Interesse aller Ostseestaaten und –regionen muss die Schiffssicherheit kurzfristig verbessert werden. In letzter Zeit wurde von der IMO, dem Europäischen Parlament, der Europäischen Kommission, der HELCOM und von Nichtregierungsorganisationen eine Vielzahl von Vorschlägen vorgelegt, die alle eingehend diskutiert und bewertet werden sollten. Einige dieser Vorschläge können aufgrund ihrer Praktikabilität und der Möglichkeit einer kurzfristigen Umsetzung für das gesamte Ostseegebiet als vorrangig betrachtet werden.

Vor diesem Hintergrund werden die folgenden Vorschläge und Maßnahmen als bedeutsam für die Vermeidung von schweren Unfällen auf See, zur Verringerung möglicher negativer Umweltauswirkungen auf die Ostsee und ihre Küstengebiete erachtet. Sie stellen auch einen wichtigen Schritt auf dem Weg zur Sensibilisierung aller Akteure für die Notwendigkeit des Schutzes der Ostsee dar.

Zur Umsetzung der Vorschläge ist eine enge Zusammenarbeit der EU-Anrainerstaaten und der Russischen Föderation untereinander sowie mit der EU bzw. der IMO notwendig.

1. Ratifizierung und Umsetzung aller relevanten internationalen Konventionen, EU-Verordnungen und –Richtlinien im Bereich der maritimen Sicherheit (Safety und Security), Hafenstaatkontrolle, Haftung und Entschädigung
2. Einführung einer vorgegebenen Tanker Transit Route durch die Ostsee
3. Verstärkter Lotseneinsatz in engen und schwierigen Fahrwassern der Ostsee
4. Aufstellung wirksamer Pläne für den Zugang zu Notliegeplätzen (Ankerplätze, Reeden und Häfen)
5. Stationierung von Notschleppern entlang der Hauptschifffahrtsrouten
6. Einrichtung klarer Entscheidungsstrukturen für Unfall/Disaster-Management in Verbindung mit der Zugriffsmöglichkeit auf Einsatz- und Bekämpfungsmittel
7. Vernetzung der Unfallmanagementbehörden mit gemeinsamen Alarm-, Unterstützungs- und Abwehrplänen
8. Vernetzte Zusammenarbeit der Hafensicherheitsbehörden bei der Einführung des ISPS-Codes
9. Zusammenarbeit der Ostseeanrainerstaaten bei Ausbildung und Training in allen Bereichen der Schiffssicherheit
10. Konsequente Wahrnehmung der Aufgaben von Flaggen- und Hafenstaatkontrolle sowie Verstärkung der Aktivitäten zur Ermittlung und Verfolgung von Verstößen gegen Vorschriften zur Verhütung von Meeresverschmutzungen
11. Einführung begleitender Maßnahmen nach Ausweisung der Ostsee als Sonder-schutzgebiet (PSSA)
12. Beschleunigte Umsetzung einer sicheren und nachhaltigen Entsorgung von Schiffsabfällen und Ladungsrückständen (z.B. Nutzung von Hafenentsorgungsanlagen, Einführung eines „No-Special-Fee-Systems“)
13. Umsetzung der EU- und IMO-Regelungen zur Außerdienststellung von Einhül-lentankern bis spätestens 2010
14. Anhebung der Mindestausbildungsstandards gem. STCW-Übereinkommen und obligatorische Einführung des Besuchs von Wiederholungslehrgängen