

# **Ergebnisse der Untersuchung des Parlamentarischen Untersuchungsausschusses Schleswig-Holstein**

*Jürgen Hinz, Kuddewörde*

Nach allgemeiner Auffassung ist die Bildung eines parlamentarischen Untersuchungsausschusses ein wichtiges Instrument der Opposition, um die Arbeit der Regierung zu kontrollieren. Hierbei wird der Untersuchungsausschuß als „politisches Kampfinstrument“ eingesetzt. Im Vordergrund eines Untersuchungsauftrages wird also die Aufklärung exekutiver Handlungen durch Regierungsmitglieder stehen. Im Hintergrund, gewissermaßen mit Alibifunktion, steht aber auch die Sachaufklärung der Vorgänge verbunden mit der Präsentation von Folgerungen und Forderungen.

Der von mir ein Jahr geleitete Untersuchungsausschuß des Schleswig-Holsteinischen Landtages dokumentiert in seinem Abschlussbericht die vorstehend beschriebene doppelte Aufgabenstellung. Für die heutige Veranstaltung dürfte es von geringerem Nutzen sein darzustellen, ob die Schleswig-Holsteinische Landesregierung bzw. Mitglieder derselben ihrer politischen Verantwortung gerecht geworden sind, Havarie und Strandung des Holzfrachters „Pallas“ zu verhindern bzw. die Folgen der Strandung des Schiffes sachgerecht zu traktieren. Allerdings stand dieser personenbezogene Komplex der Ausschussarbeit und des Berichtes im Vordergrund der abschließenden parlamentarischen Behandlung. Eine politische Konsequenz hat es erst nach der Landtagswahl gegeben.

Vernachlässigt wurde bei der Abschlussberatung des Ausschussberichtes das, was am heutigen Tage den Fokus hat, nämlich die Vorschläge, die der Ausschuss erarbeitet hat. Hierbei muß berücksichtigt werden, dass der Landtag sich die Freiheit nahm, noch während der Ausschussarbeit einen zentralen Punkt in einem Sicherheitskonzept für die Deutsche Bucht, die Einrichtung einer „Küstenwache neuer Art“, vorgezogen zu behandeln und zu resolvieren

## **Küstenwache**

Im Bericht heißt es: “Weitergehende politische Forderungen nach nur noch einer Struktur für alle (hoheitlichen) Aufgaben in den deutschen Nord- und Ostseebereichen sollen hier nicht diskutiert werden. Sie gehen weit über den Auftrag dieses Untersuchungsausschusses hinaus. Gleichwohl ist die Bundesebene zusammen mit den (Küsten)-Bundesländern in der politischen Verpflichtung, Problemlösungen vorzuschlagen.“

Sodann hat der Landtag sogleich in seiner Resolution eine Problemlösung vorgeschlagen: (Bericht, Seite 436): „Die seit 1994 andauernde Diskussion und die Ereignisse machen deutlich, dass optimales und effizientes Handeln nur durch Einrichtung einer zentralen, mit allen Kompetenzen ausgestatteten Küstenwache neuer Art erreicht werden kann. Von daher ist eine Integration der hoheitlichen Aufgabenerfüllung an den Küsten und in der Ausschließlichen Wirtschaftszone, die bisher von der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes, dem Bundesgrenzschutz, der Zollverwaltung, dem Bundesamt für Landwirtschaft und Ernährung, den Wasserschutzpolizeien der Küstenländer und den Fischereiaufsichten der Küstenländer wahrgenommen werden, umzusetzen. Dabei dürfen notwendige Verfassungsänderungen kein Hindernis sein. Die Landesregierung hat dazu in Verbindung mit dem Bund und den Küstenländern die notwendigen Umsetzungsschritte einzuleiten.“

Zur Begründung dieses Textes wird im Einzelnen ausgeführt: „Eine Küstenwache muss in der Lage sein, ereignisunabhängig ein stets aktuelles maritimes Lagebild zu erstellen und fortzuschreiben, das im Fall einer Havarie sofort und ohne Verzug eine umfassende Information über alle Aspekte der Havarie gewährleistet. Hierfür muss sie die erforderlichen Aufklärungs- und Einsatzmittel, wie zum Beispiel die Auswertung der Radarüberwachung und die seegestützte Überwachung der Seewege, und eine straffe, sich auf den Gesamtaspekt der Havarie erstreckende Lenkung und Leitung aller Gegenmaßnahmen gewährleisten.“

Um dies sicherzustellen, ist es erforderlich, eine zentrale Führungseinheit Küstenwache zu schaffen, in der von den vorhandenen Landorganisationen zumindest der Zentrale Meldekopf, die zentrale Meldestelle, bei der sich Schiffe nach Maßgabe der Anlaufbedingungsverordnung zu melden haben, die Küstenwachzentren des Bundes und die Sonderstellen des Bundes und der Länder

für die Bekämpfung der Meeresverschmutzung mit ihren Aufgaben aufgehen. Die stellt eine leistungsfähige, den täglichen Ansprüchen genügende Organisation dar und bildet die Grundlage für die Formulierung eines leistungsfähigen Einsatzstabes im Havariefall. Dabei sind die Stabsfunktionen des Einsatzstabes MitarbeiterInnen als feste Funktion zuzuweisen, für die sie voll verantwortlich sind.

Für die Erstellung eines maritimen Lagebildes muss diese Organisationseinheit Zugriff auf die Überwachungsergebnisse der Radarüberwachung haben und die Koordination der Überwachung der See- und Schifffahrtsstraßen übernehmen.

Darüber hinaus muss ihr der Zugriff auf alle verfügbaren Schiffseinheiten und Geräte des Bundes und der Länder ermöglicht werden.

Als Mindestlösung sind die vorhandenen Aufsichtsfahrzeuge zusammenzufassen. Eine solche einheitliche Flotte könnte ggf. auch als Dienstleister die für die Fischereiaufsichten und die Wasserschutzpolizeien der Länder erforderlichen Fahrzeuge bereedern und zur Verfügung stellen. Zumindest müssen diese Einheiten sich einem straffen Koordinierungsverbund mit der umgestalteten Deutschen Küstenwache angliedern. Die Küstenwache muss darüber hinaus in der Lage sein, für alle beteiligten Einsatzkräfte einheitliche Führungsstrukturen zu entwickeln, Einsatzgrundsätze zu entwerfen und diese im Einzelfall auch durchzusetzen. Hierzu gehören neben der Entwicklung und Vorseicherung des nötigen Know-hows in Führungstechnik und Bekämpfungstechnik auch die Verpflichtung zu standardisierten Meldeverfahren, die einen einheitlichen und zügigen Meldefluss zur Fortschreibung von Lagebildern gewährleisten.“

Zu dieser von uns gepflegten Parlamentslyrik ist festzustellen:

- a) Die Aufforderung an die Landesregierung ist von dieser nicht umgesetzt worden. Wenige Wochen vor der Landtagswahl wäre ein derart umfangreiches Arbeitspaket auch nicht mehr auf den Weg zu bringen gewesen. Die nach der Landtagswahl gebildete neue Landesregierung bzw. das neue Parlament haben sich bisher auch nicht dazu geäußert. Es gibt aber einen Merkposten im Koalitionsvertrag, wonach die Ergebnisse der Unabhängigen Expertenkommission des Bundes, die sogenannte Grobecker-Kommission, realisiert werden sollen.

- b) Der politische und juristische Kern dieser Resolution sind die „notwendigen Verfassungsänderungen“. Abgesehen von der nahezu unlösbaren Aufgabe, den Deutschen Bundestag zu Grundgesetzänderungen zu bringen, um das bewährte föderale Konzept grundlegend zu verändern, bleibt die Frage, ob nicht die Aufgaben einer Küstenwache neuer Art auch auf der Basis der bestehenden Rechtslage erfolgreich zu bewerkstelligen wären.
- c) Schließlich verweise ich auf den Zeitrahmen, den die Grundgesetzänderung benötigen würde. Bis zu einer Realisierung wären viele Jahre ins Land gegangen; und die kommenden orkanartigen Verhältnisse mit Seeunfällen vor der deutschen Nord- und Ostseeküste sind prognostizierbar.

### **Ergebnisse aus dem Ausschussbericht**

Ergebnisse anderer Untersuchungen und Organisationen zur Umstrukturierung des Sicherheitskonzeptes in der Deutschen Bucht sind mit den eigenen, aus den Anhörungen des Untersuchungsausschusses gewonnenen Erkenntnissen verwertet worden. Sie finden im Ausschussbericht eine Reihe von auszugsweise zitierten Arbeiten. Die Ausschussergebnisse gliedern sich in vier Bereiche:

- a) Verbesserung der Zusammenarbeit mit den Nachbarn
- b) Internationale Abkommen
- c) Organisation der Unfallmanagementstrukturen
- d) Weiterentwicklung des Sicherheitskonzeptes für die Deutsche Bucht (stellvertretend auch für den Ostseebereich)

### **Verbesserung der Zusammenarbeit mit den Nachbarn**

Das bilaterale DENGEL-Abkommen sollte explizit auf Schleppfälle ausgedehnt werden.

Die Bereitstellung von Schleppkapazitäten für den Fall, dass es keine Schleppkapazitäten des eigentlich zuständigen Landes in einem Überlappungsbereich gibt, ist entsprechend der in Vorbereitung befindlichen Vereinbarung mit den

Niederlanden auch mit Dänemark zügig zu realisieren. Ein trilaterale Zusammenarbeit ist vertraglich festzulegen.

Die Informations- und Kommunikationssituation (IuK) im Bereich der Sachbergrung ist zwischen den Nachbarn Deutschland und Dänemark jederzeit sicherzustellen. Als Vorbild kann die institutionelle, genormte und grenzüberschreitende IuK-Situation im Bereich der Personenbergrung gelten.

### **Internationale Abkommen**

Das Bergungsübereinkommen von 1989 „International Convention of Salvage“ ist endlich zu ratifizieren.

Das Haftungsbeschränkungsabkommen für die Reederhaftung von 1976, 1996 revidiert, sollte ratifiziert werden und in Kraft treten.

Das Inkrafttreten des Internationalen Übereinkommens von 1996 über Haftung und Entschädigung für Schäden bei der Beförderung schädlicher und gefährlicher Güter auf See (HNS-Übereinkommen) ist anzustreben.

Im Rahmen der IMO (International Maritime Organization) ist zu vereinbaren:

- Notschleppvorrichtungen gemäß SOLAS 1974/1978 für Tankschiffe unter 20.000 Tonnen Tragfähigkeit sowie für Schiffe mit gefährlicher Ladung und Trockenfrachtschiffe ab einer zu bestimmenden Größe,
- ein internationales Haftungsübereinkommen für austretenden Schiffstreibstoff (Bunkeröl)

### **Organisation der Unfallmanagementstrukturen**

Für das Management von Seeunfällen wird vom Untersuchungsausschuss eine Verschlanung und Vereinheitlichung der herrschenden Organisationsstruktur bei Wahrung der föderalen Zuständigkeitsverteilung gefordert. Abweichend von der Landtagsresolution zur Küstenwache neuer Art, die ich eingangs darstellte, wird mit diesen Forderungen die Stärkung der bisherigen Küstenwache als geeignetes Mittel für das Management von Seeunfällen an-

gesehen. Es wird also versucht, eine realistische Organisationspolitik durchzusetzen.

Die Bundesressorts vereinbaren eine ressortübergreifende Aufgabenbeschreibung mit Seeunfallmanagement, Koordinierung der Streifenplanung, Meldeorganisation und aktiver Informationsgewinnung.

Die Bundesressorts vereinbaren mit den Küstenländern die Aufnahme eines ständigen Vertreters ihrer Wasserschutzpolizeien in der Küstenwache.

Der BMV/WSV unterstellt der Küstenwache als Meldeorganisation den Zentralen Meldekopf.

Die Küstenwache führt das Unfallmanagement als schiffahrtspolizeiliche Einsatzleitgruppe durch.

Die ELG wird zu einer Gliederung der Küstenwache.

Die SBM wird Gliederung der Küstenwache.

### **Weiterentwicklung des Sicherheitskonzeptes für die Deutsche Bucht**

1. Die Trennung von Personenbergung und Sachbergung in unterschiedlichen Handlungskonzepten muß aufgehoben werden.
2. Die Küstenwache betreibt aktive Informationsbeschaffung, um Kenntnis von Seeunfällen zu erlangen.
3. Die Trennung von Schiffsunfällen mit und ohne Schadstoffaustritt in den Alarmplänen der WSV wird aufgehoben.
4. Untrennbar verbunden mit der Umstrukturierung der Küstenwache ist die alleinverantwortliche Führung und Interventionsmöglichkeit des Leiters der Küstenwache bei der Bewältigung von Seeunfällen. Die strukturellen Konsequenzen von bisherigen Einrichtungen und Akteuren führte zu einem erheblichen Koordinierungsaufwand und auch zu bemerkbaren Handlungsdefiziten. Die Stärkung der Position des Leiters der Küstenwache verhindert zudem, dass sich politische Akteure in das aktuelle operative Unfallmanagement einschalten.

5. Von der Küstenwache ist für den operativen Betrieb vorzusehen:
  - 5.1 Zugriffsmöglichkeiten auf allwettertaugliche Hubschrauber für den Transport schwerer Lasten, beispielsweise durch Vereinbahrungen mit der Bundeswehr und privaten Anbietern.
  - 5.2 Haushaltsermächtigungen.
  - 5.3 Optimierte Kommunikation aller an der Gefahrenabwehr beteiligten Einsatzfahrzeuge.
  - 5.4 Sicherstellung des On–Scene-Commanders.
  - 5.5 Institutionalisierung der Pressearbeit.
  - 5.6 Einsatz des rechnergestützten Unfallmanagementsystems REMUS.
6. Ein leistungsfähiger Hochseeschlepper ist dauerhaft in der Deutschen Bucht vorzuhalten.
7. Es sind vertragliche Regelungen für die Brandbekämpfung auf Nord- und Ostsee zu treffen.