

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Valerie Wilms, Matthias Gastel, Stephan Kühn (Dresden), weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 18/11342 –**

Unfalluntersuchungsbericht zur Havarie des Containerschiffs „CSCL Indian Ocean“ bei Hamburg (erneute Nachfrage zur Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage auf Bundestagsdrucksache 18/8589)

Vorbemerkung der Fragesteller

Am 3. Februar 2016 wurde das auf der Elbe nach einem Ausfall der Ruderanlagensteuerung festgekommene Großcontainerschiff CSCL INDIAN OCEAN durch ein von der Reederei beauftragtes Bergungskonsortium freigeschleppt. Am 14. Oktober 2016 veröffentlichte die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) zu dieser Havarie einen 33 Seiten umfassenden Untersuchungsbericht (Nr. 34/16).

Die BSU setzt sich in ihrem Untersuchungsbericht nahezu ausschließlich mit der Frage auseinander, welche Gründe zum Ausfall der Ruderanlage geführt haben. Ob durch andere Rahmenbedingungen wie z. B. zwei betriebsklare Anker, Schleppereinsatz, eine breitere Fahrrinne oder andere Maßnahmen dieses Festkommen durch den kurzzeitigen Ausfall der Ruderanlage hätte verhindert werden können, wird von der BSU nicht genauer erläutert.

Sehr ausgiebig geht die BSU dagegen sowohl in ihren Schlussfolgerungen als auch in ihren Sicherheitsempfehlungen auf eine Container-Leichterung ein und empfiehlt das dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) sogar als Schwerpunkt für die Fachkonzepte „Havarien von Großcontainerschiffen“. Ob eine solche Container-Leichterung überhaupt eine staatliche Aufgabe zur unmittelbaren Gefahrenabwehr ist, wird von der BSU weder untersucht noch erläutert.

Weder von der BSU in ihrem Untersuchungsbericht noch durch das Havariekommando (HK) in seinen Pressemitteilungen wird eindeutig dargestellt, welche der getroffenen Maßnahmen zum Freischleppen des Festkommers durch das staatliche, welche durch das unternehmerische Unfallmanagement veranlasst oder durchgeführt wurden. Auch die von der Bundesregierung gegebenen Antworten zu Fragen und Nachfragen im Zusammenhang mit dieser Havarie (Bundestagsdrucksachen 18/7931 und 18/8589) geben darüber keine eindeutige Auskunft.

Vorbemerkung der Bundesregierung

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) nimmt ihre Aufgaben gemäß § 12 Absatz 2 Seesicherheits-Untersuchungs-Gesetz (SUG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 1. März 2012 (BGBl. I S. 390), das durch Artikel 4 Absatz 129 des Gesetzes vom 18. Juli 2016 (BGBl. I S. 1666) geändert worden ist, funktionell und organisatorisch unabhängig von allen natürlichen und juristischen Personen wahr, deren Interessen mit ihren Aufgaben kollidieren können. Diese Vorschriften gelten auch gegenüber dem übergeordneten Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI). Aus diesem Grund liegen der Bundesregierung keine über den Untersuchungsbericht hinausgehenden Informationen zur Durchführung der Untersuchung durch die BSU vor.

1. a) Hat nach Kenntnis der Bundesregierung die BSU untersucht, ob durch den Einsatz des Steuerbord-Ankers dieses Festkommen der CSCL INDIAN OCEAN hätte verhindert werden können?

Wenn ja, mit welchem Ergebnis, und warum wurden diese Untersuchungsergebnisse nicht im Untersuchungsbericht erwähnt, wenn nein, warum nicht?

Ja. Es wird auf Abschnitt 4 (S. 28) des Untersuchungsberichts der BSU verwiesen.

- b) Hat nach Kenntnis der Bundesregierung die BSU untersucht, ob durch den Einsatz beider Anker dieses Festkommen der CSCL INDIAN OCEAN hätte verhindert werden können?

Wenn ja, mit welchem Ergebnis, und warum wurden diese Untersuchungsergebnisse nicht im Untersuchungsbericht erwähnt, wenn nein, warum nicht?

Ja. Es wird auf Abschnitt 4 (S. 28) des Untersuchungsberichts der BSU verwiesen.

- c) Hat nach Kenntnis der Bundesregierung die BSU untersucht, ob durch den Einsatz von einem oder mehreren Schleppern am Heck der CSCL INDIAN OCEAN dieses Festkommen hätte verhindert werden können?

Wenn ja, mit welcher Methode mit welchem Ergebnis, und warum wurden diese Untersuchungsergebnisse nicht im Untersuchungsbericht erwähnt, wenn nein, warum nicht?

Der Untersuchungsbericht enthält dazu keine Informationen. Es wird daher auf die Vorbemerkung der Bundesregierung verwiesen.

- d) Hat nach Kenntnis der Bundesregierung die BSU untersucht, ob bei einer breiteren Fahrinne dieses Festkommen der CSCL INDIAN OCEAN hätte verhindert werden können?

Wenn ja, mit welchem Ergebnis, und warum wurden diese Untersuchungsergebnisse nicht im Untersuchungsbericht erwähnt, wenn nein, warum nicht?

Der Untersuchungsbericht enthält dazu keine Informationen. Es wird daher auf die Vorbemerkung der Bundesregierung verwiesen.

2. Bezieht sich nach Kenntnis der Bundesregierung die Aussage der BSU in ihrem Untersuchungsbericht, dass „bei einem betriebsklaren Anker [...] üblicherweise keine weiteren Auflagen erforderlich“ sind, ausschließlich auf die bei der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) üblichen Praxis?

Wenn nein, bei welchen anderen Behörden und staatlichen Einrichtungen, die für die Sicherheit von ähnlichen Fahrrinnen zuständig sind, sind nach Kenntnis der Bundesregierung bei Schiffen mit diesen Abmessungen und nur einem betriebsklaren Anker ebenfalls über die sonst vorgesehenen Auflagen keine weiteren üblich?

Ja.

3. a) Wie breit (Sollbreite und tatsächliche Breite nach den aktuellen Peilunterlagen des zuständigen WSA) ist nach Kenntnis der Bundesregierung die Fahrrinne im Havariebereich?

Die planfestgestellte und auch tatsächliche Breite der Fahrrinne im Havariebereich (Tonnenpaar 115/LS19 und 116) beträgt ca. 360 m.

- b) Wie tief (Solltiefe und tatsächliche Tiefe nach den aktuellen Peilunterlagen des zuständigen WSA) ist nach Kenntnis der Bundesregierung die Fahrrinne im Havariebereich?

Die planfestgestellte Tiefe der Fahrrinne liegt bei 13,95 m unter Seekartennull (SKN). Die natürlichen, tatsächlich vorhandenen Wassertiefen in diesem Bereich liegen darüber (ca. 14,30 m und mehr unter SKN).

- c) Lagen nach Kenntnis der Bundesregierung der BSU die aktuellen Peilunterlagen des zuständigen WSA für den Havariebereich vor?

Wenn ja, aus welchem Grund wurden der Havariebereich im Untersuchungsbericht nicht anhand dieser Peilunterlagen detailliert dargestellt, wenn nein, warum nicht?

Der Untersuchungsbericht enthält dazu keine Informationen. Es wird daher auf die Vorbemerkung der Bundesregierung verwiesen.

4. a) Welche Mindest-Fahrrinnenbreite empfiehlt nach Kenntnis der Bundesregierung die PIANC, eine technisch-wissenschaftliche Vereinigung des Hafен- und Wasserstraßenbaus und der Schifffahrt, für Schiffe mit den Abmaßen der CSCL INDIAN OCEAN für den Havariebereich?

Eine verbindliche internationale Vorgabe über die Bemessung von Hafenzufahrten existiert nicht.

- b) Wurde nach Kenntnis der Bundesregierung von der BSU untersucht, ob die Elbe im Havariebereich den Empfehlungen der PIANC für die Mindest-Fahrrinnenabmessungen für Schiffe der Größe der CSCL INDIAN OCEAN entspricht?

Wenn ja, mit welchem Ergebnis, und warum wurden diese Untersuchungsergebnisse nicht im Untersuchungsbericht erwähnt, wenn nein, warum nicht?

Der Untersuchungsbericht enthält dazu keine Informationen. Es wird daher auf die Vorbemerkung der Bundesregierung verwiesen.

5. a) Welche Informationen mit welchem Inhalt über z. B. Schiffstyp, Länge, Breite, Tiefgang, Besetzung mit Lotsen oder Ladung lagen nach Kenntnis der Bundesregierung der BSU über die zum Zeitpunkt des Ruderausfalls auf der CSCL INDIAN OCEAN „dicht an der Radarlinie entgegen“ (BSU-Bericht, Seite 11) kommende EMPIRE vor?

Die Bundesregierung hat hierzu keine eigenen Erkenntnisse. Es wird daher auf die Vorbemerkung der Bundesregierung verwiesen.

- b) Aus welchem Grund wurden nach Kenntnis der Bundesregierung welche der BSU über die EMPIRE vorliegenden Informationen nicht im Untersuchungsbericht erwähnt?

Die Bundesregierung hat hierzu keine eigenen Erkenntnisse. Es wird daher auf die Vorbemerkung der Bundesregierung verwiesen.

6. a) Durch wen war nach Kenntnis der Bundesregierung der „detaillierte Bergungsplan“ erarbeitet worden, der dem HK am 7. Februar 2016 (BSU-Bericht, Seite 13) vorlag?
- b) Durch wen war nach Kenntnis der Bundesregierung am 8. Februar 2016 geplant, „gegen Mitternacht 12 Schlepper anzuspannen, um mit dem dann aufkommenden Hochwasser den nächsten Freischleppversuch zu starten“ (BSU-Bericht, Seite 13)?

Die Fragen 6a und 6b werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das Bergungskonzept wurde von dem Unternehmen KOTUG Offshore b.v./SMIT Salvage b.v mit dem Havariekommando erarbeitet. Der Freischleppversuch in der Nacht vom 8. Februar 2016 auf den 9. Februar 2016 war Bestandteil des Bergungskonzeptes.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 17 auf Bundestagsdrucksache 18/7931 verwiesen.

7. a) Welche Gefahr geht nach Kenntnis der Bundesregierung für die Einsatzkräfte an Bord eines festgekommenen Großcontainerschiffes, auf Baggern, Schleppern, Bunkerbooten oder anderen Wasserfahrzeugen von Luftfahrzeugen aus, die eine weiträumige Sperrung des Luftraumes um den Havaristen mit einem Sperrradius von 2 km ununterbrochen über den gesamten Zeitraum der Havarie erforderlich macht?
- b) Wurde nach Kenntnis der Bundesregierung durch diese weiträumige Sperrung des Luftraumes um den Havaristen mit einem Sperrradius von 2 km ununterbrochen über einen Zeitraum von nahezu fünf Tagen der Zugang der Medien zum Unfallort zur Erstellung von eigenen Luftaufnahmen so sehr eingeschränkt, dass die Medien ausschließlich vom Havariekommando veröffentlichte Luftaufnahmen nutzen konnten, um ihre Berichterstattung zu bebildern?

Die Fragen 7a und 7b werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Ziel einer solchen Maßnahme ist die Sicherstellung des sicheren Operierens von Luftfahrzeugen mit Einsatzaufträgen. Die Luftraumsperrung dient damit u. a. der Sicherheit der Einsatzkräfte.

- c) Befand sich nach Kenntnis der Bundesregierung die festgekommene CSCL INDIAN OCEAN in dem Gebiet mit luftfahrtrelevantem Vogelvorkommen (ABA) „Untereibe“, für das aufgrund der erheblichen Vogelschlag- und Störungsgefahr ausdrücklich ganzjährig u. a. in den von der Deutschen Flugsicherung herausgegebenen Luftfahrerkarten empfohlen wird, die gesetzliche Mindest-Flughöhe von 2 000 ft AGL (= 600 m über Boden) einzuhalten, Außenlandungen zu vermeiden und, sollte dies aus luftrechtlichen oder sicherheitsrelevanten Gründen nicht möglich sein, das Gebiet zu umfliegen?

Wenn nein, wie weit war das Schiff von der Grenze dieser ABA entfernt?

Ja.

- d) Befand sich nach Kenntnis der Bundesregierung die festgekommene CSCL INDIAN OCEAN in der Luftverkehrs-Kontrollzone (CTR) des internationalen Flughafens Hamburg, für die für jedes Luftfahrzeug vor dem Eindringen eine Luftverkehrs-Kontrollfreigabe (ATC-Clearance) durch die Flugsicherung zwingend erforderlich ist?

Nein.

8. a) Ist es nach Auffassung der Bundesregierung verhältnismäßig, dass die CSCL INDIAN OCEAN nach Angaben der Bundesregierung (Bundestagsdrucksache 18/7931) im Zeitraum zwischen der ersten Lageerkundung und dem Freischleppen sieben Mal von einem Do228-Sensorflugzeug des BMVI „zu Aufklärungszwecken“ mit dem Ergebnis „Kein Schadstoffaustritt“ überflogen wurde, obwohl das Schiff über eine die Treibstofftanks schützende Doppelhülle verfügt, „aufgrund der Anordnung der Betriebstofftanks im Schiff [...] keine akute Gefahr des Schadstoffaustritts“ bestand und während dieser Überwachungsflüge aufgrund der von der Bundesregierung angegebenen Flugdauer davon auszugehen ist, dass Hauptzweck des Fluges das Überfliegen der CSCL INDIAN OCEAN war?

Bis auf die Flüge am 4. und 9. Februar 2016, die für die Havarie angesetzt wurden, fanden alle weiteren Überflüge im Rahmen von Routinebefliegungen der Nord- und Ostsee statt.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 14 auf Bundestagsdrucksache 18/7931 verwiesen.

- b) Welche Kosten waren nach Kenntnis der Bundesregierung für die Jahre 2015 und 2016 pro Flugstunde eines Sensorflugzeuges des Typs Do 228 einschließlich Betrieb, Personal und Verbrauch von Betriebskosten, auf welcher Rechtsgrundlage für Einsätze im Rahmen einer Amtshilfe nach der Bundeshaushaltsordnung und bei wirtschaftlicher Tätigkeit für Dritte zu erstatten?
- c) Welche Kosten sind nach Kenntnis der Bundesregierung durch die Überflüge der CSCL INDIAN OCEAN durch ein Do228-Sensorflugzeug des BMVI entstanden?
- d) Welche dieser Kosten sind nach Kenntnis der Bundesregierung dem Havaristen in Rechnung gestellt worden?
- e) Welche dieser Kosten wurden nach Kenntnis der Bundesregierung vom Havaristen anerkannt und bezahlt?

Die Fragen 8b bis 8e werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Kosten werden zurzeit durch die Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt (GDWS) ermittelt. Im Anschluss wird der Rechnungsbetrag dem Verursacher gegenüber geltend gemacht.

9. a) Welche Behörden, staatliche Stellen und Einrichtungen waren nach Kenntnis der Bundesregierung mit welchen Maßnahmen oder Einsatzmitteln am staatlichen maritimen Notfallmanagement beteiligt?

Organisation	Einsatzmittel	Maßnahme
Havariekommando	Überwachungsflugzeug DO228	Monitoring Schadstoffaustritt
Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Cuxhaven	Mehrzweckschiff „NEUWERK“	Sicherung der Schifffahrt, OSC - Kommunikations-Plattform Vorhalten von Notschleppkapazitäten und Ölbekämpfungsgerät
Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Hamburg	Peilschiff „Wedel“	Peilarbeiten am Havaristen mit Fächerlot
Hamburg Port Authority	Peilschiff „DS1“	Peilarbeiten am Havaristen mit Fächerlot
Hamburg Port Authority	Peilschiff „DS2“	Peilarbeiten am Havaristen mit Fächerlot
WSP Hamburg	Polizeiboot „Bürgermeister Weichmann“	Sicherung der Schifffahrt
Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Hamburg	Verkehrszentrale	Verkehrskordinierung
Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Hamburg	Baggerbüro	Peilunterlagen
BSH		Wasserstandsvorhersage
Deutscher Wetterdienst		meteorologische Vorhersagen
Lotsenbrüderschaft Elbe	Lotse	Beratung des Kapitäns /Bergers SMIT Salvage
Deutsche Flugsicherung		Sperrung des Luftraumes

- b) Warum erwähnt nach Kenntnis der Bundesregierung die BSU in ihrem Untersuchungsbericht 34/16 im Gegensatz zu anderen BSU-Untersuchungsberichten als „beteiligte Stellen“ unter „2.5 Einschaltung der Behörden an Land und Notfallmaßnahmen“ auf Seite 9 ausschließlich das HK Cuxhaven, nicht aber andere Behörden und staatlichen Stellen oder Einrichtungen wie z. B. die Wasserschutzpolizei Hamburg (Sicherung der Unfallstelle), Deutscher Wetterdienst (Wettervorhersagen), Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (Wasserstandsvorhersagen), Dienststelle Schiffssicherheit der Berufsgenossenschaft Verkehr (Fahrtüchtigkeit), Hamburg Port Authority und WSA Hamburg (aktuelle Peilunterlagen), WSA Hamburg (Bereitstellung MZS NEUWERK)?

Die Bundesregierung hat hierzu keine eigenen Erkenntnisse. Es wird daher auf die Vorbemerkung der Bundesregierung verwiesen.

10. a) Welche Unternehmen waren nach Kenntnis der Bundesregierung mit welchen Maßnahmen am unternehmerischen maritimen Notfallmanagement beteiligt?

Die Reederei CSCL hat im Rahmen ihrer eigenen unternehmerischen Verantwortung einen Bergungsvertrag (Wreckhire 2010) mit dem Bergungsunternehmen KOTUG Offshore b.v./SMIT Salvage b.v abgeschlossen. Von dem Berger wurden dann weitere Schlepper und Baggerfahrzeuge beauftragt.

Im Übrigen wird auf die Antworten zu den Fragen 18 und 20 auf Bundestagsdrucksache 18/7931 verwiesen.

- b) Warum erwähnt die BSU nach Kenntnis der Bundesregierung in ihrem Untersuchungsbericht 34/16 im Gegensatz zu anderen BSU-Untersuchungsberichten als „Eingesetzte Mittel“ unter „2.5 Einschaltung der Behörden an Land und Notfallmaßnahmen“ auf Seite 9 ausschließlich „Verschiedene Schlepper, Bagger“, nicht aber sämtliche eingesetzten Wasserfahrzeuge mit Schiffsnamen, Rufzeichen, Flagge, bekannter Spezialausrüstung und Schiffsbild?

Die Bundesregierung hat hierzu keine eigenen Erkenntnisse. Es wird daher auf die Vorbemerkung der Bundesregierung verwiesen.

11. a) Aus welchem Grund wird nach Kenntnis der Bundesregierung von der BSU in ihrem Untersuchungsbericht nicht eindeutig zwischen den durchgeführten Maßnahmen des staatlichen und des unternehmerischen maritimen Notfallmanagements unterschieden?

Die Bundesregierung hat hierzu keine eigenen Erkenntnisse. Es wird daher auf die Vorbemerkung der Bundesregierung verwiesen.

- b) Ist nach Kenntnis der Bundesregierung das Leichtern von Containern von einem Großcontainerschiff „aus überdurchschnittlicher Höhe“ eine Maßnahme der staatlichen unmittelbaren Gefahrenabwehr?

Wenn ja, welche Gefahrenabwehrmaßnahmen sind im „Sicherheitskonzept Deutsche Küste“ seit wann dafür vorgesehen, wenn nein, warum nicht?

Ja. Das Bergen von Containern in großen Höhen ist nicht Bestandteil des „Sicherheitskonzeptes Deutsche Küste“.

12. a) Welche über die Prüfung der Umsetzung der vom beauftragten Bergungsunternehmen in seinem durch das HK geprüften und freigegebenen Bergungsplan vorgesehenen Maßnahmen hinausgehenden Aufgaben hatte nach Kenntnis der Bundesregierung der On Scene Coordinator (OSC) des HK während der Vorbereitung und Durchführung des Freischleppversuchs am 9. Februar 2016?

Der OSC des Havariekommandos ist für die Überwachung Maßnahmen, die Kommunikation zu den beteiligten Einsatzkräften und Führungs- und Einsatzmitteln sowie für eine Lagebeurteilung verantwortlich. Darüber hinaus leitet er kurzfristig notwendige Erstmaßnahmen ein.

- b) Welche rechtliche Verbindlichkeit hatte nach Kenntnis der Bundesregierung für die mit dem Freischleppen vom beauftragten Bergungsunternehmen eingesetzten Schlepper und deren Schiffsführungen, dass laut Pressemitteilung des Havariekommandos Nr. 6 vom 9. Februar 2016 „kurz nach 2 Uhr [...] der On-Scene-Coordinator (OSC) des Havariekommandos den Beginn des Schleppversuches angeordnet“ hat und „über Funk ertönte, ‚Achtung hier ist der OSC, Beginn freischleppen Havarist weitere Anweisungen vom Tow-Master‘“ (Rechtschreibfehler aus Original-Presmitteilung übernommen)?

Das Havariekommando hat gemäß § 6 Absatz 1 i. V. m § 9 Absatz 2 der Bund/Küstenländer-Vereinbarung über die Errichtung des Havariekommandos (HKV) die Gesamteinsatzleitung. Das Vorgehen wird mit den Beteiligten abgestimmt.

13. a) Wie viele Medienvertreter welcher regionalen und überregionalen Medien welcher Formate nahmen nach Kenntnis der Bundesregierung an der Pressekonferenz des HK am 9. Februar 2016 von 11:00 bis ca. 12:00 Uhr in Cuxhaven teil?
- b) Wie viele Mitarbeiter des HK, anderer staatlichen Behörden oder Einrichtungen nahmen nach Kenntnis der Bundesregierung an dieser Pressekonferenz mit welcher Aufgabe teil oder waren mit welcher Aufgabe an der Vorbereitung, Durchführung oder Nachbereitung dieser Pressekonferenz beteiligt?
- c) Sind nach Kenntnis der Bundesregierung bei einer „Komplexen Schadenslage“ von der Havarie betroffene Unternehmen und die von diesen Unternehmen mit der Planung, Vorbereitung oder Durchführung von Unfallmanagement-Maßnahmen beauftragten Unternehmen selbst nicht berechtigt, die Öffentlichkeit zeitnah und sachgerecht über das unternehmerische Unfallmanagement zu informieren?
- Wenn nein, auf welcher rechtlichen Grundlage kann durch wen eine solche Information der Öffentlichkeit durch Unternehmen bei einer „Komplexen Schadenslage“ untersagt werden?
- d) Können nach Kenntnis der Bundesregierung die betroffenen Unternehmen bei einer „Komplexen Schadenslage“ das Havariekommando mit der Durchführung ihrer unternehmerischen Presse- und Öffentlichkeitsarbeit beauftragen?
- Wenn ja, auf welcher Rechtsgrundlage durch Abschluss welchen Vertragsverhältnisses, wenn nein, warum nicht?

Die Fragen 13a bis 13d werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Im Rahmen der einsatzbegleitenden Presse- und Öffentlichkeitsarbeit wurde am 9. Februar 2016 eine Pressekonferenz durchgeführt (vgl. Antwort zu Frage 17b auf Bundestagsdrucksache 18/7931). Die Anzahl der Medienvertreter wurde nicht erfasst.

In „komplexen Schadenslagen“ werden Maßnahmen der Presse- und Öffentlichkeitsarbeit wie Pressemitteilungen, Pressekonferenzen und Interviews durchgeführt. Zuständig ist die Stabsstelle Presse- und Öffentlichkeitsarbeit des Havariekommandos. Die Presse- und Öffentlichkeitsarbeit eines Unternehmens obliegt diesem. Das HK kann nicht beauftragt werden, diese durchzuführen.

14. a) Welche Bedeutung für die innere und äußere Sicherheit der Bundesrepublik Deutschland hat nach Kenntnis der Bundesregierung welches der Fachkonzepte des Havariekommandos?

Alle Fachkonzepte des Havariekommandos enthalten einsatztaktische Maßnahmen, die sich auf sicherheitsrelevante Vorfälle erstrecken können.

- b) Sind nach Kenntnis der Bundesregierung die Fachkonzepte, Handbücher, Ausbildungsleitfäden, Alarm- und Ausrückeordnungen oder andere Handlungsanweisungen des Bundes, der Länder, der Landkreise, der Städte oder Kommunen für Großschadenslagen, z. B. einem Massenansturm von Verletzten, aus Sicherheitsgründen nicht veröffentlicht?

Ob die Fachkonzepte, Handbücher, Ausbildungsleitfäden, Alarm- und Ausrückeordnungen oder andere Handlungsanweisungen der Länder, der Landkreise, der Städte oder Kommunen aus Sicherheitsgründen nicht veröffentlicht sind, entzieht sich der Kenntnis der Bundesregierung. In Bezug auf das Havariekommando wird auf die Antwort zu Frage 14b auf Bundestagsdrucksache 18/8589 verwiesen.

- c) Ist nach Kenntnis der Bundesregierung auszuschließen, dass ein Grund für den unter anderem im BSU-Untersuchungsbericht 445/10 bei der Koordinierung der Einsatzkräfte einer „Komplexen Schadenslage“ durch das HK festgestellten Mangel („Die Kompetenzen des Havariekommandos waren nicht bei allen Einsatzkräften in ausreichendem Maße bekannt, so dass in Einzelfällen Anordnungen des HK nicht oder nicht unverzüglich umgesetzt wurden. Dies behinderte nicht nur den geplanten Ablauf des Notfallmanagements, sondern führte auch zu einem erhöhten Kommunikationsaufkommen im Havariestab durch Nachfragen und Diskussionen“, Seite 152) war, dass diese als „sicherheitsrelevante interne Handlungsanweisungen grundsätzlich nicht zur Veröffentlichung vorgesehen“ (Bundestagsdrucksache 18/8589) sind?

Der hier zitierte BSU-Untersuchungsbericht betrifft eine Havarie aus dem Jahr 2010. Mittlerweile wurde die Schulung der Einsatzkräfte (insb. Einsatzleiter, OSC etc.) intensiviert. Die technischen Kommunikationsmöglichkeiten des HK haben sich mit dem Umzug in das Maritime Sicherheitszentrum verbessert.

