

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Valerie Wilms, Oliver Krischer, Harald Ebner, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Drucksache 18/1523 –

Öffentlicher Rettungsdienst in der deutschen Ausschließlichen Wirtschaftszone

Vorbemerkung der Fragesteller

Spätestens seit der steigenden Bedeutung der Offshore-Windenergie in Deutschland kommt auch der Frage der Rettungsmaßnahmen in der Ausschließlichen Wirtschaftszone (AWZ) eine größere Bedeutung zu.

Die Offshore-Windanlagen stehen fast ausschließlich außerhalb des Küstenbereichs. Der Bund plant über das Gemeinsame Havariekommando des Bundes und der Küstenländer (Havariekommando – HK) einen vollen Einstieg in das Rettungswesen in der AWZ, obwohl dies im geplanten Umfang aufgrund verschiedener Rechtsgrundlagen fraglich erscheint. Im Rahmen des „Sicherheitskonzept Deutsche Küste“ (vgl. www.wsv.de/Schifffahrt/Seeschifffahrt/Sicherheitskonzept_Deutsche_Kueste/) hat der Bund bereits eine Interimslösung eingerichtet, für die weitere Bewertungen sowie eine parlamentarische Beteiligung ausstehen. Ob Alternativen zu dieser Interimslösung vorliegen, wurde der Öffentlichkeit nicht bekannt. Für die Seeschifffahrt besteht bereits eine umfangreiche Infrastruktur zur Rettung Verunglückter und zur Koordination bei Havarien. Es bleibt weiterhin fraglich, ob ein neues staatliches Rettungswesen aufgebaut werden muss und inwieweit die Bedürfnisse der Offshore-Industrie im Bereich der Rettungsmaßnahmen den Aufbau neuer staatlicher Strukturen erfordern.

In einer Kleinen Anfrage an die Bundesregierung aus dem Jahr 2013 hatte diese in ihrer Beantwortung (Bundestagsdrucksache 17/14305) noch einige Fragen nicht hinreichend beantwortet, zum Beispiel bezüglich des weiterhin bestehenden Mangels in der Organisation der Rettung von Verletzten in der Offshore-Industrie.

1. Welche Anpassungen der im Zusammenhang mit der Umsetzung des „Sicherheitskonzepts Deutsche Küste“ von Bund und Küstenländern bereitgestellten Einsatzmittel wurden von der Bundesregierung bisher durchgeführt bzw. sind von der Bundesregierung geplant, um die Veränderungen für die Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs durch die Errichtung von Offshore-Windparks anzupassen?

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung zu den Fragen 1b und 1c der Kleinen Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN auf Bundestagsdrucksache 17/14305 verwiesen.

Der Sachstand ist unverändert.

2. Welche Bundes- oder Landesbehörden, Verbände, Organisationen, Unternehmen oder Einzelpersonen waren zusätzlich zum HK an der Entwicklung der Sicherheits- und Rettungskonzepte
 - Fachkonzept Brandbekämpfung und Verletztenversorgung auf See,
 - Strategiekonzept zur Verletztenversorgung und -rettung auf Offshore-Windenergie-Anlagen in der deutschen AWZ,
 - Fachkonzept Psychosoziale Notfallversorgung,
 - Fachkonzept Stabsarbeit Havariestab,
 - Fachkonzept Maritimes Notfallmanagement in Offshore-Windparks,
 - Notschleppkonzept,
 - Gemeinsames Systemkonzept Schadstoffunfallbekämpfungbeteiligt?

Im Sinne eines „strukturierten Netzwerkes“ arbeitet das Havariekommando (HK) bei der Erstellung, Evaluierung und Fortschreibung seiner Strategie- und Fachkonzepte generell sehr eng mit den Vertretern der entsprechenden Bundes- und Landesbehörden, mit Verbänden und Organisationen sowie wissenschaftlichen Institutionen zusammen.

Die Konzepte werden regelmäßig den Erkenntnissen aus Übungen und Einsätzen angepasst.

3. Wurden diese vom HK entwickelten Sicherheits- und Rettungskonzepte veröffentlicht?

Wenn ja, von wem, wann und wo, und wenn nein, warum nicht?

Die Konzepte des HKs wurden in den Bund/Länder-Koordinierungsausschüssen zur Schiffsbrandbekämpfung/Verletztenversorgung und zur Schadstoffunfallbekämpfung fachlich beraten und dem Kuratorium Maritime Notfallvorsorge vorgelegt. Es handelt sich um interne Papiere des HKs, die grundsätzlich nicht zur Veröffentlichung bestimmt sind.

Eine Kurzzusammenfassung des Fachkonzeptes „Maritimes Notfallmanagement in Offshore-Windparks“ wurde als Diskussionsgrundlage im Rahmen der Fachgespräche des HKs in Hamburg (26. September 2013 und 22. April 2014) an Vertreter der Industrie ausgehändigt und mit diesen diskutiert.

Das HK beantwortet zudem regelmäßig Fach- und Presseanfragen zu seinen Konzepten.

4. Wurden diese vom HK entwickelten Sicherheits- und Rettungskonzepte nach Kenntnis der Bundesregierung durch unabhängige Sachverständige auf Plausibilität sowie notfallmedizinische und rettungsdienstliche Praxis-tauglichkeit geprüft?

Wenn ja, welches Konzept, wann, durch wen, und wenn nein, warum nicht?

Bei der Erarbeitung und Weiterentwicklung der Konzepte wird die Fachexpertise der einschlägigen Bundes- und Landesbehörden, Verbände, Organisationen und wissenschaftlichen Institutionen eingebunden (vgl. die Antwort zu Frage 2). Darüber hinaus bestehen bereits seit den Anfängen des HKs unterschiedliche Fachgruppen/Expertengruppen (z. B. die Umweltexpertengruppe), die das HK bei der Beantwortung spezieller Fragestellungen unterstützen. Alle Konzepte des HKs werden fortlaufend evaluiert und anhand der Erkenntnisse aus Übungen und Echteinsätzen fortgeschrieben. Für die genannten Konzepte bestand deshalb keine Notwendigkeit, Prüfaufträge an externe Sachverständige zu vergeben.

5. Von wem wurde das HK wann und auf welcher rechtlichen Grundlage mit der Erarbeitung eines „Strategiekonzeptes zur Verletztenversorgung und -rettung auf Offshore-Windenergie-Anlagen (OWEA) in der deutschen AWZ“ beauftragt?

Das HK wurde im Dezember 2009 durch das damalige Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung beauftragt, die Entwicklung eines entsprechenden Fachkonzeptes zu koordinieren. Ergänzend verständigte man sich darüber, dass inhaltlich zunächst ein „Strategiekonzept zu Sicherheitsaspekten in Offshore-Windparks“ erstellt wird. Der Auftrag hielt sich im Rahmen der allgemeinen Aufgabenbeschreibung des HKs nach § 6 Absatz 2 der Bund/Küstenländer-Vereinbarung über die Errichtung eines Havariekommandos (HKV).

6. a) Wann wurde nach Kenntnis der Bundesregierung die Erarbeitung dieses Strategiekonzeptes durch das HK abgeschlossen?

Das Strategiekonzept wurde dem Kuratorium Maritime Notfallvorsorge in seiner 18. Sitzung am 3. November 2011 vorgelegt.

- b) Von wem wurde wann die Umsetzung dieses Strategiekonzeptes auf welcher rechtlichen Grundlage beschlossen, von wem wurde das HK wann auf welcher rechtlichen Grundlage mit der Umsetzung dieses Strategiekonzeptes beauftragt, und wann wurde vom wem mit dessen Umsetzung begonnen?

Durch einen auf der Grundlage von § 11 Absatz 2 und Absatz 3 HKV gefassten Beschluss hat das Kuratorium Maritime Notfallvorsorge (Bund und Küstenländer) in seiner 19. Sitzung am 1. März 2012 das HK mit der Erstellung eines Fachkonzeptes „Maritimes Notfallmanagement in Offshore-Windparks“ beauftragt. Dieses stellt die Weiterentwicklung und damit auch Umsetzung des Strategiekonzeptes dar.

7. Von wem wurden dem HK Haushaltsmittel aus welchem Haushaltstitel wann und in welcher Höhe auf welcher rechtlichen Grundlage zur Umsetzung dieses Strategiekonzeptes zur Verfügung gestellt?

Zunächst wird auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 3d der Kleinen Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN auf Bundestagsdrucksache 17/14305 verwiesen, die hiermit aktualisiert wird.

Die nachfolgende Tabelle umfasst diese bisher entstandenen Kosten für die konzeptionelle Arbeit sowie die Aufstellung und Ausrüstung der Einsatzteams im Bereich Offshore-Sicherheit. Angesichts der unterschiedlichen Rechtsauffassungen von Bund und Küstenländern zur Zuständigkeitsfrage hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur – BMVI sämtliche Kosten aus Kapitel 12 03-Titel 512 14 zunächst verauslagt (allerdings ohne präjudizierende Wirkung).

01.01.2012 – 31.12.2012			01.01.2013 – 30.06.2013			01.07.2013 – 28.05.2014		
Personal-kosten	Ausbildungs-kosten	Ausrüstungs-kosten	Personal-kosten	Ausbildungs-kosten	Ausrüstungs-kosten	Personal-kosten	Ausbildungs-kosten	Ausrüstungs-kosten
174 822,78 €	20 625,21 €	23 238,12 €	80 261,00 €	3 970,79 €	55 556,77 €	213 844,69 €	21 518,14 €	34 522,10 €

8. a) Welche Hilfsfristen – Zeit zwischen dem Eingang eines Notrufes in der für das Rettungswesen zuständigen Leitstelle und dem Eintreffen von Rettungskräften am Einsatzort – sind von der Bundesregierung im Fachkonzept „Maritimes Notfallmanagement in Offshore-Windparks“ oder im „Strategiekonzept zur Verletztenversorgung und -rettung auf Offshore-Windenergie-Anlagen in der deutschen AWZ“ vorgesehen?
- b) Wie begründet die Bundesregierung die in diesen Konzepten vorgesehenen Hilfsfristen?

Die Fragen 8a und 8b werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Zunächst ist klarzustellen, dass das Fachkonzept „Maritimes Notfallmanagement in Offshore-Windparks“ und das „Strategiekonzept zur Verletztenversorgung und -rettung auf Offshore-Windenergie-Anlagen“ nicht durch „die Bundesregierung“, sondern das Kuratorium Maritime Notfallvorsorge beauftragt wurden, in dem nicht nur der Bund, sondern auch die Küstenländer vertreten sind.

Im Fachkonzept „Maritimes Notfallmanagement in Offshore-Windparks“ ist keine Hilfsfrist, sondern eine Abflugbereitschaft nach Alarmierung der Einheit aus den Standorten Cuxhaven und Bremerhaven vorgesehen. Nach Alarmierung der jeweiligen Feuerwehr (Offshore-Notfall-Reaktionsteam/ONRT) durch das Maritime Lagezentrum (MLZ) des HKs hat eine Abflugbereitschaft innerhalb von 30 Minuten am Standort Flughafen Nordholz zu erfolgen.

Die Deutsche Interdisziplinäre Vereinigung für Intensiv- und Notfallmedizin hat, in Zusammenarbeit mit Berufsgenossenschaften und weiten Teilen der Industrie, einen Zeitraum von möglichst 60 Minuten zur Rettung (Golden Hour of Trauma) in Windparks in der deutschen Ausschließlichen Wirtschaftszone (AWZ) empfohlen.

9. a) Was ist nach Kenntnis der Bundesregierung unter der im Fachkonzept „Maritimes Notfallmanagement in Offshore-Windparks“ erwähnten „Psychosozialen Notfallvorsorge“ zu verstehen?
- b) Wodurch unterscheiden sich nach Kenntnis der Bundesregierung diese „Psychosoziale Notfallvorsorge“ von einer „Psychosozialen Notfallversorgung“?

Die Fragen 9a und 9b werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Im Fachkonzept „Maritimes Notfallmanagement in Offshore-Windparks“ ist unter der Überschrift „Psychosoziale Notfallvorsorge“ ein redaktioneller Fehler unterlaufen; es muss dort „Psychosoziale Notfallversorgung“ heißen.

„Der Begriff Psychosoziale Notfallversorgung (PSNV) beinhaltet die Gesamtstruktur und Maßnahmen der Prävention sowie der kurz-, mittel und langfristigen Versorgung im Kontext von belastenden Notfällen bzw. Einsatzsituationen.“ mit dem Ziel der „Prävention von psychosozialen Belastungsfolgen, der Früherkennung von psychosozialen Belastungsfolgen nach belastenden Notfällen bzw. Einsatzsituationen und der Bereitstellung von adäquater Unterstützung und Hilfe für betroffenen Personen und Gruppen zur Erfahrungsverarbeitung sowie die angemessene Behandlung von Traumafolgestörungen und – bezogen auf Einsatzkräfte – einsatzbezogene psychische Fehlbeanspruchungsfolgen.“

Quelle: Bundesamt für Bevölkerungsschutz und Katastrophenhilfe: „Psychosoziale Notfallversorgung: Qualitätsstandards und Leitlinien Teil 1 und 2“, Auflage 08.2011/3000, S. 20.

10. a) Welche Zuständigkeiten hat der Bund für die Gefahrenabwehr auf See außerhalb der AWZ, in der AWZ oder in den Hoheitsgewässern auf welcher rechtlichen Grundlage, wenn ein bzw. kein Schifffahrtsbezug vorliegt (bitte jeweils begründen und getrennt aufzuführen)?
- b) Welche Zuständigkeiten haben die Küstenländer nach Kenntnis der Bundesregierung für die Gefahrenabwehr auf See in der AWZ oder in den Hoheitsgewässern auf welcher rechtlichen Grundlage, wenn ein bzw. kein Schifffahrtsbezug vorliegt (bitte begründen und getrennt aufzuführen)?

Die Fragen 10a und 10b versteht die Bundesregierung im Sachzusammenhang der Kleinen Anfrage so, dass sie auf den Rettungsdienst auf Offshore-Windenergie-Anlagen (OWEA) in der AWZ abzielen. Daher wird auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 2 der Kleinen Anfrage auf Bundestagsdrucksache 17/14305 verwiesen.

11. a) Welche internationalen, europäischen oder nationalen Rechtsgrundlagen verpflichten die Bundesregierung zur Einrichtung eines Seenotrettungsdienstes in der deutschen AWZ?

Die Verpflichtung zur Einrichtung eines Seenotrettungsdienstes ergibt sich aus Artikel 98 Absatz 2 des Seerechtsübereinkommens (SRÜ), Kapitel V Regel 7 Absatz 1 und 2 des Internationalen Übereinkommens zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS) sowie § 1 Nummer 7 des Seeaufgabengesetzes (SeeAufgG).

- b) Welche internationalen, europäischen oder nationalen Rechtsgrundlagen verpflichten die Bundesregierung zur Einrichtung eines öffentlichen Rettungsdienstes in der deutschen AWZ?

Die Bundesregierung ist weder aufgrund internationaler noch europäischer oder nationaler Rechtsgrundlagen verpflichtet, einen „öffentlichen Rettungsdienst“ in der deutschen AWZ einzurichten.

- c) Welche internationalen, europäischen oder nationalen Rechtsgrundlagen verpflichten nach Kenntnis der Bundesregierung die Küstenländer zur Einrichtung eines öffentlichen Rettungsdienstes in der deutschen AWZ?

Nach Auffassung der Bundesregierung greift für das Rettungswesen auf OWEA in der AWZ die Auffangzuständigkeit der Länder nach Artikel 30, 83 des Grundgesetzes (GG) (vgl. Antwort der Bundesregierung zu Frage 2 der Kleinen Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN auf Bundestagsdrucksache 17/14305).

12. Wie unterscheiden sich durch Art, Umfang und Tiefe der ärztlichen Versorgung am Einsatzort, Ausstattung der eingesetzten Rettungsmittel, fachgerechte Betreuung während der Beförderung und andere Aspekte ein Seenotrettungsdienst von einem öffentlichen Rettungsdienst in der AWZ?

Bei den ONRTs, die vom HK eingesetzt werden, handelt es sich um Spezialeinheiten, die zusätzlich zu ihren originären Aufgaben im Brandbekämpfungs- und Rettungsdienst für den Einsatz in „komplexen Rettungssituationen“ in Offshore-Windparks aufgestellt, ausgebildet und ausgerüstet wurden. Eine Besonderheit besteht darin, dass Höhenretter und Arzt in einem Team sind.

Die Teams setzen sich wie folgt zusammen: ein Notarzt – ein Einsatzleiter Feuerwehr – vier Rettungsassistenten/Höhenretter (alle Personen sind in der speziellen Rettung aus Höhen und Tiefen ausgebildet). ONRTs sind auf die individuelle medizinische Versorgung eines einzelnen Patienten mit paralleler, anspruchsvoller technischer Rettung (seilunterstützt/Höhenrettung) vorbereitet. Die Ausstattung ermöglicht eine intensivmedizinische Versorgung über einen Zeitraum von mindestens fünf Stunden inklusive Transport.

Es gibt keine mit den Rettungsdienstgesetzen der Bundesländer vergleichbaren Regelungen für den Seenotrettungsdienst. Nach dem Internationalen Übereinkommen von 1979 über Suche und Rettung auf See (SAR-Übereinkommen) werden Standards für eine Koordinierung von Seenotrettungsmaßnahmen festgelegt, es gibt aber weder gesetzliche Hilfsfristen noch die Pflicht, eine ärztliche Versorgung sicherzustellen.

13. Wäre die Einrichtung eines öffentlichen Rettungsdienstes in der deutschen AWZ nach Rechtsauffassung der Bundesregierung eine ausschließliche Aufgabe der Bundesländer?

Wenn ja, warum, und wenn nein, warum nicht?

Nach Auffassung der Bundesregierung bestehen weder eine Gesetzgebungs- noch eine Verwaltungskompetenz des Bundes hinsichtlich des Rettungswesens auf OWEA in der AWZ. Die deutsche Staatsgewalt wird in der AWZ im Rahmen des durch das SRÜ eingeräumten Umfangs ausgeübt; die föderale Kompetenzverteilung des GGs setzt sich insoweit in der AWZ fort (vgl. im Übrigen die Antwort der Bundesregierung zu Frage 2 der Kleinen Anfrage auf Bundestagsdrucksache 17/14305).

14. Wäre die Einrichtung eines öffentlichen Rettungsdienstes in der deutschen AWZ nach Kenntnis der Bundesregierung eine staatliche „Durchführungsaufgabe“, die ausschließlich durch staatliche Stellen mit staatlichen Kräften (Einsatzmittel und Einsatzpersonal) durchzuführen ist?

Wenn ja, warum, und wenn nein, warum nicht?

Aufgaben der staatlichen Daseinsvorsorge können grundsätzlich sowohl durch staatliche Stellen als auch durch Private erfüllt werden. Die weitere Entscheidung liegt im Ermessen der zuständigen staatlichen Stellen.

15. Werden die Einsatzkräfte der beiden als „Interimslösung“ aufgebauten Offshore-Notfall-Reaktions-Teams (ONRT) vom HK als eigenes, dem HK zugeordnetes Personal oder als durch das HK koordiniertes Personal der Küstenländer bereitgestellt?

Bei den eingesetzten Einsatzkräften handelt es sich um kommunales Personal, welches in den Berufsfeuerwehren Cuxhaven und Bremerhaven hauptamtlich tätig ist. Das HK koordiniert die Einsätze und die aufgabenbezogenen Aus- und Fortbildungen. Im Einsatz- und Übungsfall werden die Einsatzkräfte im Auftrag des HKs tätig.

16. Auf welcher Rechtsgrundlage hat die Bundesregierung mit der Vorhaltung der beiden ONRTs einen AWZ-Rettungsdienst als „Interimslösung“ eingerichtet?

17. Auf welcher Rechtsgrundlage hat die Bundesregierung mit dieser „Interimslösung“ das HK beauftragt?

Die Fragen 16 und 17 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das HK hat die Interimslösung auf der Grundlage des am 1. März 2012 vom Kuratorium Maritime Notfallvorsorge gefassten Beschlusses (§ 11 Absatz 3 i. V. m. § 6 Absatz 3 HKV) umgesetzt. Im Übrigen wird auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 2 der Kleinen Anfrage auf Bundestagsdrucksache 17/14305 verwiesen.

18. Plant die Bundesregierung die dauerhafte Erweiterung der Aufgaben des HK auf die Bereitstellung oder Koordinierung eines AWZ-Rettungsdienstes?

Wenn ja, warum und auf welcher Rechtsgrundlage?

Hinsichtlich der Frage nach einer dauerhaften Erweiterung der Aufgaben des HKs wird auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 10f der Kleinen Anfrage auf Bundestagsdrucksache 17/14305 verwiesen. Hinsichtlich der Rechtsgrundlagen wird auf die Antwort zu Frage 17 verwiesen.

19. Seit wann stehen die als „Interimslösung“ aufgebauten zwei ONRTs zur Verfügung?

Das ONRT Cuxhaven war vom 1. Januar 2012 bis zum 31. Juli 2013 uneingeschränkt einsatzbereit. Seitdem ist eine Einsatzübernahme nach Individualprüfung ggf. möglich. Das ONRT Bremerhaven stand vom 1. Januar 2012 bis zum 31. Dezember 2013 zur Verfügung. Seit dem 1. Januar 2014 sind aufgrund ungeklärter Finanzierungsfragen bedauerlicherweise beide ONRTs aus der 24/7-Alarmbereitschaft zurückgezogen worden.

20. Welche Ausrückzeiten sind für diese beiden ONRTs vorgesehen?

Es wird auf die Antwort zu den Fragen 8a und 8b verwiesen.

21. Sind diese beiden ONRTs rund um die Uhr alarmbereit?

Sofern die Finanzierung der Vorhaltung geklärt ist (vgl. die Antwort zu Frage 19), besteht eine 24/7-Alarmbereitschaft an 365 Tagen im Jahr.

22. In welchen Zeiträumen waren seit ihrer Bereitstellung diese beiden ONRTs aus welchem Grund gar nicht oder nur eingeschränkt alarmbereit bzw. einsatzbereit (bitte jeweils begründen und getrennt auflisten)?

Es wird auf die Antwort zu Frage 19 verwiesen. In dem dort genannten Zeitraum standen die ONRTs uneingeschränkt einsatzbereit zur Verfügung.

23. Wann wurden bei welchem Ereignis im Zusammenhang mit welchem Offshore-Windpark ein oder mehrere ONRTs eingesetzt?

Bisher wurden keine ONRTs eingesetzt.

24. Wann wurde im Zusammenhang mit welchem Offshore-Windpark der Einsatz welches ONRTs geübt?

2011

Zwei Vollübungen auf OWEA (Typ Repower), eine Fachschulung „Offshore-Rettung“ im Zentrum für Sicherheit und Ausbildung.

2012

Eine Vollübung auf OWEA (Typ Repower), zwei Fachschulungen „Offshore-Rettung“ im Zentrum für Sicherheit und Ausbildung.

2013

Drei Vollübungen auf OWEA (verschiedene Anlagentypen), eine Übung zur Verletztenversorgung/Brandbekämpfung auf einem Offshore-Arbeitsschiff, zwei Fachschulungen „Offshore-Rettung“ im Zentrum für Sicherheit und Ausbildung, monatliche Einsatzteamtrainings an den Standorten.

2014

Eine Vollübung auf OWEA (Typ Repower), eine Vollübung auf einem Simultanbauwerk (Turmsegment), eine Schadstoffunfallbekämpfungsübung um HelWin-Cluster.

25. a) Welche Kosten entstehen jährlich für die Vorhaltung dieser beiden ONRTs als „Interimslösung“, und welchem Haushaltstitel werden diese Vorhaltekosten zugeordnet?

Es wird auf die Antwort zu Frage 7 verwiesen.

- b) Von wem werden nach Kenntnis der Bundesregierung bei einem ONRT-Einsatz die mit dem Einsatz verbundenen direkten und indirekten Kosten getragen?

Die Kosten eines ONRT-Einsatzes werden durch die Unfall- bzw. Krankenversicherungen der zu rettenden Person(en) getragen.

26. Wer leitet den Einsatz von staatlichen ONRTs in einem Offshore-Windpark, und ist für den Einsatz der ONRTs verantwortlich und haftet bei Unfällen oder Schäden?

Das HK leitet den Einsatz eines ONRT. Vor Ort wird das Team durch den Einsatzleiter der Feuerwehr geführt. Die vom HK eingesetzten Einsatzkräfte nehmen grundsätzlich hoheitliche Aufgaben wahr. Bei Schäden, welche durch die Einsatzkräfte verschuldet werden, haftet der Staat – sofern alle für eine Staatshaftung erforderlichen Anspruchsvoraussetzungen erfüllt sind.

Sollten Einsatzkräfte zu Schaden kommen, so sind die Feuerwehrangehörigen über die Feuerwehrunfallkasse versichert, für die Ärzte wurde (in Erweiterung der bestehenden Versicherungen für die Verletzten-Versorgungs-Teams) eine Flugunfall- und eine Unfallversicherung abgeschlossen, welche im Schadenfall regulierend eintritt.

27. Plant die Bundesregierung die Bereitstellung staatlicher Hubschrauberkapazitäten im Zusammenhang mit dem Einsatz der beiden ONRTs oder der Versorgung oder Beförderung von Verletzten oder Erkrankten auf Offshore-Windenergie-Anlagen in der nationalen AWZ?

Wenn ja, auf welcher rechtlichen Grundlage, und welche Haushaltsmittel sind für diese Bereitstellung vorgesehen?

Es wird auf den Beschluss zu TOP 4 der 6. Sitzung des Rechnungsprüfungsausschusses des Deutschen Bundestages vom 23. Mai 2014 verwiesen.

