

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 18/4855 –**

Schiffsbrandbekämpfung bei komplexen Schadenslagen

Vorbemerkung der Fragesteller

Presseberichten (Brunsbütteler Zeitung, 14. März 2015) zufolge soll das Havariekommando als gemeinsame Einrichtung des Bundes und der Küstenländer zur Planung und Vorbereitung des maritimen Unfallmanagements zurzeit an einer Neukonzipierung der Schiffsbrandbekämpfung arbeiten. Zukünftig sollen keine freiwilligen Feuerwehren, auch nicht mit hauptamtlicher Wachbereitschaft, mehr für den Einsatz auf See vorgesehen sein, sondern ausschließlich Einsatzkräfte von Berufsfeuerwehren. Dieses Konzept wurde jedoch bisher nicht mit den betroffenen Kommunen beraten.

Für ein modernes und effektives Unfallmanagement auf See ist die Beteiligung von freiwilligen Feuerwehren, die dafür qualifiziert und ausgestattet sind, nach Auffassung der Fragesteller erforderlich. Insbesondere in weniger dicht besiedelten Küstenbereichen ist deren Beteiligung unverzichtbar. In Brunsbüttel würde dies die Feuerwehr mit rund 60 Einsatzkräften besonders treffen, von denen ein Großteil auch für die Schiffsbrandbekämpfung ausgebildet ist. Insgesamt sind an der deutschen Nord- und Ostseeküste 13 Feuerwehren mit Schiffsbrandbekämpfungsgruppen ausgestattet.

Ein geplanter Verzicht auf die Einbindung von Freiwilligen Feuerwehren birgt die Gefahr, dass die bisher eingebundenen Freiwilligen Feuerwehren ihr Personal mit hauptamtlichen Feuerwehrkräften aufstocken müssten. Dies hätte deutliche finanzielle Folgen für die betreffenden Kommunen. Es besteht außerdem die Sorge, dass die dann hauptamtlichen Kräfte auch an andere Standorte abgezogen werden könnten. Es stellt sich die Frage, ob die Schiffsbrandbekämpfung an der deutschen Küste nicht durch das aktuelle Modell effektiver und effizienter gesichert werden kann.

1. a) Welche Gründe gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung für eine Überarbeitung des Fachkonzepts für die Schiffsbrandbekämpfung bzw. Verletztenversorgung?
- b) Seit wann wird nach Kenntnis der Bundesregierung von wem unter Beteiligung welcher Bundes-, Landes- oder kommunaler Behörden, welcher Fachberater und welcher anderen Einrichtungen und Verbände das derzeitige Fachkonzept zur Schiffsbrandbekämpfung neu konzipiert?

Die Fragen 1a und 1b werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Auf der 20. Sitzung der Koordinierungsausschüsse Brandbekämpfung und Verletztenversorgung auf See (Bund und Küstenländer) am 30. Oktober 2012 wurde die Überprüfung des Fachkonzeptes Brandbekämpfung und Verletztenversorgung auf See und die Gründung einer Arbeitsgruppe angeregt. Ziel der Überarbeitung des Fachkonzeptes ist die Optimierung des bestehenden Systems anhand definierter Schutzziele. Das Kuratorium Maritime Notfallvorsorge (Bund und Küstenländer) hat in seiner 22. Sitzung am 14. November 2013 das Havariekommando beauftragt „eine Arbeitsgruppe einzurichten, mit dem Ziel der Fortschreibung des Fachkonzeptes Brandbekämpfung und Verletztenversorgung auf See inkl. technischer Hilfeleistung“. Die Überarbeitung des Fachkonzeptes ist noch nicht abgeschlossen. Bezüglich der Arbeitsgruppenbeteiligungen wird auf die Antwort zu Frage 2 verwiesen.

- c) Seit wann besteht nach Kenntnis der Bundesregierung das derzeitige Fachkonzept zur Schiffsbrandbekämpfung bzw. Verletztenversorgung, und bei welchen komplexen Schadenslagen wurde dieses Konzept mit welchem Ergebnis angewandt?

Das derzeitige Fachkonzept datiert vom 28. Februar 2007. Zu den Einsätzen im Rahmen einer komplexen Schadenslage wird auf die Antwort zu Frage 7 verwiesen.

2. Mit welchen Stellen beim Bund und nach Kenntnis der Bundesregierung bei den Ländern und auf kommunaler Ebene wurde diese Neukonzipierung mit welchem Ergebnis abgestimmt (bitte sämtliche beteiligte Stellen nennen)?

Es haben bislang zwei Sitzungen der in der Antwort zu Frage 1 genannten Arbeitsgruppe stattgefunden. Hierbei wurden zurückliegende nationale und internationale Einsätze ausgewertet, Einsatzszenarien definiert und taktische Vorgehensweisen erarbeitet. Eine weitere Konkretisierung wird in den nächsten Arbeitsgruppensitzungen erfolgen. In der 25. Sitzung des Kuratoriums Maritime Notfallvorsorge am 14. April 2015 wurden die Zwischenergebnisse vom Leiter des Havariekommandos vorgestellt.

An der Arbeitsgruppe waren bislang die folgenden Stellen beteiligt:

- das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur,
- der Senator für Inneres und Sport in Bremen,
- das niedersächsische Ministerium für Inneres und Sport,
- die Polizeidirektion Oldenburg,
- die Behörde für Inneres und Sport Hamburg,
- das Ministerium für Soziales, Gesundheit, Wissenschaft und Gleichstellung Schleswig-Holstein,
- das Innenministerium Schleswig-Holstein,

- das Ministerium für Inneres und Sport Mecklenburg-Vorpommern,
- das Ministerium für Arbeit, Gleichstellung und Soziales Mecklenburg-Vorpommern,
- das Havariekommando,
- die Arbeitsgemeinschaft der Feuerwehren See,
- die Expertengruppe Verletztenversorgung,
- sowie einzelne Fachberater wie Einsatzleiter der Feuerwehren, Mediziner.

3. An welchen Standorten stehen nach Kenntnis der Bundesregierung seit dem Jahr 2003 bis heute für welchen Zeitraum wie viele Brandbekämpfungseinheiten (BBE) oder Verletztenversorgungsteams (VVT) für Einsätze bei komplexen Schadenslagen zur Verfügung?

Seit dem Jahr 2003 wurden sukzessive bis zum Jahr 2013 insgesamt 23 Einsatzeinheiten (13BBE/10VVT) an 13 Standorten (Emden, Wilhelmshaven, Bremerhaven, Cuxhaven, Brunsbüttel, Hamburg, Flensburg, Kiel, Lübeck, Wismar/Schwerin, Rostock und Stralsund) aufgebaut.

4. An welchen Standorten stehen nach Kenntnis der Bundesregierung seit dem Jahr 2003 welche zusätzlichen Einsatzmittel für die Schiffsbrandbekämpfung bzw. die Verletztenversorgung bei komplexen Schadenslagen mit welchem, aus welchen anteiligen Haushaltsmitteln (Bund, Land, Kommune, andere) angeschafften und bereitgestellten finanziellen Aufwand zur Verfügung?

An den in der Antwort zu Frage 3 aufgeführten Standorten werden zusätzliche Einsatzmittel zur Bewältigung komplexer Schadenslagen gemäß der Bund/Küstenländer-Vereinbarung über die Errichtung des Havariekommandos (HKV, VktBl. 2003, 31 ff.) vorgehalten. Dazu zählen Abrollbehälter „Schiffsbrandbekämpfung“ mit harmonisierter Ausstattung für Löscheinsätze unter Atemschutz, Messtechnik, Gefahrgutunfälle und sonstige Hilfeleistungen für die BBE. Die Beschaffung der Abrollbehälter wurde hälftig vom Bund und dem jeweiligen Küstenland finanziert. An einigen Standorten wurden seit dem Jahr 2010 zusätzliche Speziallöschsysteme (sog. Cobras) stationiert, die durch den Bund finanziert wurden. Für die Verletztenversorgung auf See werden an den in der Antwort zu Frage 3 aufgeführten Standorten Einsatzmittel für die Sichtung und Erstversorgung einer Vielzahl von Verletzten vorgehalten. Finanziert wird dieses Einsatzmaterial hälftig vom Bund und dem jeweiligen Land.

5. a) Durch welche Feuerwehr welcher Art werden nach Kenntnis der Bundesregierung auf welcher rechtlichen Grundlage mit welchen anteiligen Haushaltsmitteln (Bund, Land, Kommune, andere) diese BBE oder VVT gestellt?

Die in der Antwort zu Frage 3 aufgeführten Feuerwehren stellen diese Einheiten auf Basis der HKV und der entsprechenden Verträge zwischen Feuerwehr und Land. Die Kosten werden durch den Bund und das jeweilige Land getragen.

- b) Welche Zuständigkeiten gelten nach Kenntnis der Bundesregierung für die Stadt Brunsbüttel bzw. deren Feuerwehr(en) aktuell aufgrund welcher Rechtsgrundlage für die Schiffsbrandbekämpfung auf der Nordsee, der Unterelbe, für den Nord-Ostsee-Kanal sowie für die Hafengebiete der Stadt?

Die Feuerwehr Brunsbüttel kann durch das Havariekommando im Geltungsbe-
reich der HKV eingesetzt werden.

6. Welche zusätzlichen Qualifikationen benötigen nach Kenntnis der Bundes-
regierung aus welchen Gründen welche Einsatzkräfte dieser BBE oder
VVT aus der Frage 5 für Einsätze auf See?

Aus Sicherheitsgründen benötigen die Einsatzkräfte zusätzliche Qualifikatio-
nen, die die Einsätze auf See ermöglichen. Dazu gehören u. a. Wunschtrainings,
Helicopter-Underwater-Escape-Training (HUET), Ausbildungen in der Schiffs-
brandbekämpfung zum Einsatzleiter Schiffsbrandbekämpfung und regelmäßige
Übungen.

7. An welchen Einsätzen zur Schiffsbrandbekämpfung, Verletztenversorgung
oder anderen komplexen Schadenslagen waren nach Kenntnis der Bundes-
regierung seit dem Jahr 2003 BBE oder VVT welcher Feuerwehr in wel-
chem Umfang, mit welchen Aufgaben und welchem Ergebnis beteiligt?

Schiffsbrand auf unbeladener „Albatros“ auf der Elbe am 17. Februar 2007:

Die BBE Brunsbüttel wurde durch Verkehrszentrale zur Brandbekämpfung an
Bord alarmiert, die BBE Cuxhaven wurde zur Ablösung und Nachführung von
Einsatzmitteln nachalarmiert. Das Feuer wurde durch die BBE Brunsbüttel unter
Kontrolle gebracht. Die BBE Cuxhaven begleitete zur weiteren Absicherung mit
der „Neuwerk“ den Havaristen bis in einen Hafen.

Ladungsbrand auf der „Patricia S“ Südschleuse Brunsbüttel am 7. März 2008:

Alarmierung der BBE Cuxhaven und BBE Brunsbüttel. Diese hielten sich in Be-
reitschaft, führten Temperaturmessungen durch und berieten den Havariestab.
Die Art der brennenden Ladung machte es notwendig, dass der Verschlusszu-
stand des Laderaumes aufrechterhalten blieb, um eine Durchzündung durch die
Zufuhr von Sauerstoff zu verhindern. Dies machte die direkte Brandbekämp-
fung durch die Feuerwehr nicht möglich. Die Temperatur wurde von außen he-
runtergekühlt und der Raum durch CO₂-Flutung inertisiert.

Brand an Bord der „Lisco Gloria“ am 9. Oktober 2010:

Alarmiert wurden die BBE aus Kiel, Rostock, Lübeck, Hamburg, Brunsbüttel,
Cuxhaven und Flensburg sowie die VVT aus Hamburg, Bremen und Kiel. Auf-
grund des fortgeschrittenen Brandes beim Eintreffen der Einsatzkräfte sahen
diese keine Möglichkeit, auf den Havaristen überzusteigen. Der Brand wurde
durch die Löschmonitore der Hilfsschiffe eingedämmt und später durch Feuer-
wehrleute und Bergungsexperten einer Bergungsfirma gelöscht. Lediglich ein
VVT aus Kiel konnte zur Unterstützung der Marineärztin auf dem zur Hilfe ge-
kommenen Schiff „Deutschland“ eingesetzt werden.

Saunabrand auf der „Hafnia Seaways“ am 19. Oktober 2011:

Alarmiert wurden eine BBE aus Wilhelmshaven und eine BBE aus Brunsbüttel.
Diese sowie ein VVT aus Kiel wurden zum Teil per Helikopter zum Einsatzort
gebracht. Das Feuer in der Sauna wurde durch die per Helikopter transportierte

Teileinheit der BBE Brunsbüttel unter Kontrolle gebracht. Aufgrund des hohen Seegangs war ein Übersteigen der Einheiten, die mit dem Schiff transportiert worden sind, weder möglich noch aufgrund des effektiven Vorgehens der zuerst eingetroffenen BBE nötig. Das VVT wurde nicht eingesetzt. Das Schiff lief Cuxhaven an, wo die Besatzung versorgt wurde.

Brand auf der „MSC Flaminia“ im Juli und August 2012:

Bei diesem sehr zeitintensiven Einsatz kam zu Beginn eine BBE aus Hamburg zum Einsatz, die zur Vorbereitung der Überführung des Schiffes eine Erkundung an Bord des Havaristen durchführte.

Laderaumbrand MS „Atlantic Cartier“ am 1. Mai 2013:

Dieser Einsatz lag im Delegationsgebiet Hamburg und wurde durch die dort örtlich zuständigen Behörden bearbeitet.

Containerbrand auf dem MS „Santa Rosa“ am 26. Januar 2014:

Vier Personen der BBE Cuxhaven erkundeten nach Alarmierung, dass der Container bereits durch die Besatzung geflutet worden war. Die BBE blieb als Brandwache an Bord bis das Schiff den Hamburger Hafen erreicht hatte.

Brand auf der „Sea Gale“ am 20. Mai 2014:

Zum Einsatz kamen Teile der BBE Cuxhaven. Sieben Einsatzkräfte wurden per Helikopter vor Ort auf ein Hilfsschiff abgewünscht und löschten das Feuer. Die BBE Bremerhaven wurde voralarmiert und blieb einsatzbereit.

Containerbrand auf dem MS „Cosco Pride“ am 13. Juli 2014:

Die BBE Cuxhaven wurde zur Brandbekämpfung alarmiert und brachte den Brand unter Kontrolle. Die sich im Zulauf befindende BBE Brunsbüttel drehte hierauf wieder ab.

Massenanfall von Erkrankten auf der Konverterplattform Borwin Beta am 23. Oktober 2014:

Zur Evakuierung mehrerer Erkrankter wurden Teile des VVT Cuxhaven (ein Notarzt und zwei Rettungsassistenten) eingesetzt.

8. Wie (ständig oder bei Bedarf, beratend oder mit Stimmrecht) ist nach Kenntnis der Bundesregierung die Beteiligung welcher Fachberater, welcher anderen Einrichtungen oder Verbände bei der Beratung von und Beschluss über Fachkonzepte oder andere Angelegenheiten in welchen Koordinierungsausschüssen des Havariekommandos aus welchem Grund seit wann vorgesehen?

Die Gemeinsame Geschäftsordnung der Koordinierungsausschüsse Brandbekämpfung und Verletztenversorgung auf See sieht folgende Zusammensetzung vor: Die Koordinierungsausschüsse bestehen jeweils aus einem Vertreter des Bundes und je einem Vertreter der Küstenländer, sowie dem Leiter des Havariekommandos als stimmberechtigte Mitglieder. Sowohl der Bund als auch die Länder können bis zu drei Mitglieder in die Koordinierungsausschüsse entsenden, wobei jedes Bundesland und der Bund jeweils eine Stimme im jeweiligen Koordinierungsausschuss haben. Für das Havariekommando nimmt neben dessen Leiter auch der Leiter des Fachbereiches Brandschutz und Verletztenversorgung auf See teil. Zu den Sitzungen der Koordinierungsausschüsse können Fachberater hinzugezogen werden.

Insbesondere sind dies

- der Sprecher der Arbeitsgemeinschaft Feuerwehren See,
- der Sprecher der Arbeitsgemeinschaft Leitender Notarztgruppen See,
- der ärztliche Fachberater des Havariestabs, Cuxhaven,
- ein Vertreter der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger,
- ein Vertreter der Deutschen Marine,
- der Vorsitzende der Expertengruppe Verletztenversorgung,
- ein Vertreter der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt bzw. Außenstelle Nord,
- ein Vertreter der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt bzw. Außenstelle Nordwest.

Im Bedarfsfall und zu einzelnen Fragen können weitere Fachberater hinzugezogen werden. Die Fachberater haben kein Stimmrecht.

9. Ist nach Kenntnis der Bundesregierung bei der Neukonzipierung der Schiffsbrandbekämpfung bzw. Verletztenversorgung ausschließlich die Einbeziehung von BBE oder VVT vorgesehen, die von Berufsfeuerwehren gestellt werden?

Wenn ja, warum?

Diese Fragestellung ist Teil der Aufgabenstellung für die o. a. Arbeitsgruppe. Ein Ergebnis liegt der Bundesregierung hierzu noch nicht vor (vgl. die Antwort zu Frage 2).

10. Welche einsatztaktischen Vorteile sollen nach Kenntnis der Bundesregierung durch die Neukonzipierung der Schiffsbrandbekämpfung bzw. Verletztenversorgung aufgrund welcher Veränderung erreicht werden?

Es wird auf die Antwort zu Frage 1 verwiesen.

11. Inwieweit und aus welchen Gründen verkürzen sich nach Kenntnis der Bundesregierung durch die Neukonzipierung der Schiffsbrandbekämpfung bzw. Verletztenversorgung die Reaktionszeiten und Hilfsfristen der Einsatzkräfte?

Diese Fragestellung ist Teil der Aufgabenstellung für die o. a. Arbeitsgruppe, deren Arbeiten noch nicht abgeschlossen sind (vgl. die Antwort zu Frage 2).

