

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 18/8314 –**

Geplante Umstrukturierungen beim gemeinsamen Havariekommando des Bundes und der Küstenländer

Vorbemerkung der Fragesteller

Der vor der Nordseeküste im Jahr 1998 gestrandete mit Öl beladene Tanker „Pallas“ verursachte eine Ölpest im Wattenmeer und lies den Missstand der vielen unterschiedlichen Zuständigkeiten von Bund, Küstenländern und Privaten erkennen. Als Ergebnis der politischen Bewertungen wurde ein gemeinsames Unfallmanagement bei „komplexen Schadenslagen“ ins Leben gerufen in Form des 2003 neu geschaffenen „Havariekommandos“ als gemeinsame Einrichtung von Bund und den fünf Küstenländern.

Als Grundlage dient die Havariekommando-Vereinbarung, die dem Havariekommando u. a. übertragen hat, die Aufgabe der Koordination im Fall sogenannter komplexer Schadenslagen zu übernehmen. Jedoch wird inzwischen geplant, gesetzliche Zuständigkeiten zu verändern. Es soll sich dabei um „Umstrukturierungen“ handeln, diese sollen auf die exklusive Beschaffung von Hubschraubern für das Havariekommando zugeschnitten sein (vgl. Flensburger Tageblatt vom 29. März 2016).

Bei Großbränden, bei Massenanfällen von Verletzten oder bei anderen Großschadenslagen an Land hat sich der Einsatz von Sondereinsatzgruppen vielfach bewährt. Daher wurde bisher aus Steuermitteln von Bund und Küstenländern die Qualifizierung von Sondereinsatzgruppen für die Brandbekämpfung und Verletztenversorgung bei „komplexen Schadenslagen“ auf See, die an einer Vielzahl von Standorten an der Küste von den kommunalen Feuerwehren vorgehalten werden, finanziert.

Im Rahmen der geplanten „Umstrukturierung“ würde nicht nur die bisher von den Feuerwehren mit ihren engagierten und motivierten Einsatzkräften sicherstellte Verfügbarkeit einer ausreichenden Anzahl von erfahrenen Kräften bei Schiffsbränden oder bei einem Massenanfall von Verletzten gefährdet werden, sondern auch die Sicherheit der Menschen und der Umwelt an unserer Küste, denn das Vorhaben vernachlässigt das bei „komplexen Schadenslagen“ notwendige gemeinsame Unfallmanagement von Bund und Küstenländern.

Vorbemerkung der Bundesregierung

Gemäß § 6 Absatz 1 der Bund/Küstenländer Vereinbarung über die Errichtung des Havariekommandos (HKV) hat das Havariekommando die einheitliche Leitung des Einsatzes sicherzustellen. Der Leiter des Havariekommandos hat dazu gemäß § 9 Absatz 2 HKV umfassende Führungsbefugnisse, die weit über eine bloße Koordinierungsfunktion hinausgehen.

Es ist nicht geplant, gesetzliche Zuständigkeiten zu verändern; Zuständigkeiten bleiben – wie gehabt – bestehen. Bund und Küstenländer haben vielmehr in der 22. Sitzung des Kuratoriums Maritime Notfallvorsorge am 14. November 2013 die Koordinierungsausschüsse Brandbekämpfung und Verletztenversorgung (KOA BB/VV) des Havariekommandos beauftragt, eine Arbeitsgruppe einzurichten, die das Fähigkeitsspektrum ganzheitlich betrachten, mögliche Synergien ausschöpfen und das betreffende Fachkonzept fortschreiben soll. Damit soll auch neuen Fähigkeitsanforderungen an die Maritime Notfallvorsorge aus den Entwicklungen im maritimen Bereich Rechnung getragen werden.

1. Welche Brandbekämpfungseinheiten (BBE) und Verletztenversorgungsteams (VVT) standen nach Kenntnis der Bundesregierung seit 2003 in welchem Jahr an welchem Standort mit welcher Reaktionszeit aufgrund welcher Vereinbarung zwischen welchem Bundesland und welcher Kommune für Einsätze bei „komplexen Schadenslagen“ jeweils zur Verfügung?

Die Bundesregierung hat keine vollständige Kenntnis über die inhaltliche Ausgestaltung der einzelnen Vereinbarungen zwischen den Bundesländern und deren Kommunen.

2. Wie viele BBE und VVT sollen nach Kenntnis der Bundesregierung zukünftig ab wann an welchem Standort mit welcher Reaktionszeit aufgrund welcher Vereinbarung zwischen welchem Bundesland und welcher Kommune für Einsätze bei „komplexen Schadenslagen“ zur Verfügung stehen?

Die Diskussion um die Neukonzeptionierung ist zum derzeitigen Zeitpunkt nicht abgeschlossen. Es gelten deshalb die bisherigen Vereinbarungen.

3. Welche Personenstärke mit wie vielen Funktionen hat nach Kenntnis der Bundesregierung nach dem bisher angewandten Fachkonzept mit welchem Schutzziel eine für die Brandbekämpfung auf See eingesetzte BBE?

Eine Brandbekämpfungseinheit besteht aus zehn Personen/Funktionen. Eine Schutzzieldefinition, insbesondere die Festlegung einer Eintreffzeit auf See, wird von den Partnern der HKV auf Grund der örtlichen Gegebenheiten auf See für nicht zielführend gehalten.

4. Welche Personenstärke mit wie vielen Funktionen soll nach Kenntnis der Bundesregierung zukünftig mit welchem Schutzziel eine für die Brandbekämpfung auf See eingesetzte BBE haben?

Zur schnellen Verbringung der Einheiten per Helikopter können die Einheiten in Gruppen mit insgesamt fünf Personen/Funktionen aufgeteilt werden. Bezüglich des Schutzzieles wird auf die Antwort zu Frage 3 verwiesen.

5. Welche Personenstärke mit wie vielen Funktionen hat nach Kenntnis der Bundesregierung nach dem bisher angewandten Fachkonzept mit welchem Schutzziel ein für die Verletztenversorgung auf See eingesetztes VVT?

Ein Verletztenversorgungsteam besteht aus sechs Personen/Funktionen. Bezüglich des Schutzzieles wird auf die Antwort zu Frage 3 verwiesen.

6. Welche Personenstärke mit wie vielen Funktionen soll nach Kenntnis der Bundesregierung zukünftig mit welchem Schutzziel ein für die Verletztenversorgung auf See eingesetztes VVT haben?

Die Personen-/Funktionenstärke soll sich nach derzeitigem Diskussionsstand zukünftig nicht verändern. Bezüglich des Schutzzieles wird auf die Antwort zu Frage 3 verwiesen.

7. An welchen durch das Havariekommando organisierten Brandbekämpfungs- oder Verletztenversorgungsübungen nahmen nach Kenntnis der Bundesregierung seit 2003 in welchem Jahr wie viele BBE oder VVT von jeweils welchen Standorten teil?

Seit 2003 finden regelmäßig Übungen der BBEs und VVTs an allen Standorten statt.

8. Welche Übungen wurden nach Kenntnis der Bundesregierung von welcher BBE oder welchem VVT durch die Feuerwehr welchen Standortes mit welchem im Einsatzfall als Transportmittel vorgesehenen Schiff selbst organisiert?

Welche Übungen die kommunalen Feuerwehren in ihrer eigenen Zuständigkeit durchführen, entzieht sich der Kenntnis der Bundesregierung.

9. Welche zusätzliche Ausbildung benötigen nach Kenntnis der Bundesregierung mit welchen wesentlichen Ausbildungsinhalten und welcher Ausbildungsdauer welche Einsatzkräfte, die nach welchem zurzeit angewandten Fachkonzept für einen Einsatz auf See vorgesehen sind?

Je nach Einsatzgebiet benötigen die Einsatzkräfte Teile folgender Grund-, Fort- und Sicherheitsausbildungen:

- Ausbildung in der Brandbekämpfung auf See (4 Tage) und der Verletztenversorgung auf See (3 Tage),
- Ausbildung der Einsatzleiter auf See (5 Tage),
- Überleben auf See (1 Tag),
- Windentraining (1 Tag),
- IMO Englisch (5 Tage),
- Short Range Certificate (Funkbetriebszeugnis für UKW-Seefunk; 5 Tage),
- Ausbildung der Notärzte (3 Tage).

10. Wie viele Einsatzkräfte welcher Feuerwehren nahmen nach Kenntnis der Bundesregierung seit 2003 in welchem Jahr an welcher jeweiligen Ausbildung mit welcher Ausbildungsdauer an welchem Ausbildungsort teil?

Alle eingesetzten Kräfte werden regelmäßig ausgebildet. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 9 verwiesen.

11. Welche von wem mit welchem Anteil zu tragenden Ausbildungskosten entstanden nach Kenntnis der Bundesregierung in welchem Jahr für welche BBE und welches VVT welcher Feuerwehr?

Die Ausbildungskosten werden hälftig vom Bund und den Küstenländern getragen. Bundesseitig waren die Kosten bis 2015 im Haushaltstitel 1203-521 14 enthalten, seit 2016 im Haushaltstitel 1203-521 04.

12. Welche Feuerwehr an welchem Standort wurde nach Kenntnis der Bundesregierung seit 2003 in welchem Jahr mit welcher für die Durchführung von Einsätzen auf See speziell ausgerichteten funktionalen Schutzausrüstung, welcher Ausrüstung für die Brandbekämpfung und technische Hilfeleistung oder Verletztenversorgung mit welchen von wem anteilig zu tragenden Kosten ausgestattet?

Die jeweiligen Standorte wurden mit der für ihre Aufgabe vorgesehenen einheitlichen Ausrüstung ausgestattet. Hierzu zählt grundsätzliche Schutzausrüstung für den maritimen Einsatz sowie aufgabenspezifische Ausrüstung, wie Behandlungsmaterial und Brandbekämpfungscontainer. Die Kosten wurden jeweils hälftig vom Bund und den Küstenländern getragen. Die Ausrüstung erfolgte jeweils mit der Indienststellung der einzelnen Einheiten.

13. Welche innerhalb welcher Zeit durch welche Feuerwehr zu erreichenden Ablandeorte sind nach Kenntnis der Bundesregierung nach den zurzeit angewandten Fachkonzepten für den Transport mit welchem Transportmittel vorgesehen?

Die zum Einsatz kommenden Einsatzkräfte, die geeigneten Ablandeorte und die Transportmittel richten sich nach den Notwendigkeiten des jeweiligen Einsatzfalles und werden lagebezogen im Einsatz vom Havariestab festgelegt.

14. a) Welche Anfahrtszeiten sind nach Kenntnis der Bundesregierung derzeit für die Anfahrt welcher an welchem Standort vorgehaltenen BBE und VVT zum Erreichen der Fährhäfen Norddeich, Bengersiel, Neuharlingersiel, Harlesiel, Dagebüll, Schlüttsiel und Strucklahnungshörn mit welchem Transportmittel geplant?

Die Anfahrtszeiten zu den genannten Häfen sind im Falle einer komplexen Schadenslage nicht relevant, da eine Verlastung der Einheiten und deren Material in diesen Häfen nicht vorgesehen ist.

- b) Welche Anfahrtszeiten sind nach Kenntnis der Bundesregierung zukünftig für die Anfahrt welcher an welchem Standort vorgehaltenen BBE und VVT zum Erreichen dieser Fährhäfen mit welchem Transportmittel geplant?

Es wird auf die Antwort zu Frage 14a verwiesen.

15. Wo sind nach Kenntnis der Bundesregierung für die Übernahme von Personen bei einem Massenanfall von Verletzten auf See seit wann, nach welcher mit wem abgeschlossenen Vereinbarung welche Übernahmestellen an Land, mit welcher Ausstattung wie vorbereitet?

Die Übernahmestellen richten sich nach den Notwendigkeiten des jeweiligen Einsatzfalles und werden lagebezogen im Einsatz vom Havariestab in Abstimmung mit den Küstenländern festgelegt. Im Übrigen wird auf die Konzepte zur Abwicklung eines Massenanfalls von Verletzten (MANV) der Kommunen/Länder verwiesen.

16. Welche wann durch wen unter Beteiligung welcher Fachgremien und Fachgruppen erarbeitete, wann und wo veröffentlichte Führungsvorschrift ist nach Kenntnis der Bundesregierung seit wann Grundlage für die Einsatzführung bei „komplexen Schadenslagen“ auf See?

Die Führungsvorschrift des Havariestabes wurde in Anlehnung an die PDV 100 erarbeitet.

17. Wann beriet nach Kenntnis der Bundesregierung der Koordinierungsausschuss „Brandbekämpfung und Verletztenversorgung auf See“ seit 2003 in welchem Jahr, mit welchen Themenschwerpunkten, mit Beteiligung welcher Vertreter der Arbeitsgemeinschaft Feuerwehren See (AGF – See) und der Arbeitsgemeinschaft Leitender Notarztgruppen See (AG LNA – See)?

Die Koordinierungsausschüsse Brandbekämpfung und Verletztenversorgung (KOA BB/VV) beraten mindestens einmal im Jahr. Gemäß Geschäftsordnung KOA BB/VV werden die AGF-See und die AG LNA-See und andere Fachberater im Bedarfsfall zu einzelnen Fragen hinzugezogen.

18. Seit wann werden nach Kenntnis der Bundesregierung aus welchem Grund die AGF – See und AG LNA – See nicht mehr an allen Beratungen der Koordinierungsausschüsse Brandbekämpfung und Verletztenversorgung auf See beteiligt?

Es wird auf die Antwort zu Frage 17 verwiesen.

19. Aus welchen Gründen will nach Kenntnis der Bundesregierung der Leiter des Havariekommandos nach einem Bericht von „Radio Bremen“ (30. März 2016, 7.47 Uhr) „schneller am Einsatzort sein und dorthin mit Hubschraubern fliegen“?

Der Leiter des Havariekommandos ist in einer komplexen Schadenslage der Gesamteinsatzleiter. Sein Führungsinstrument ist der Havariestab in Cuxhaven, deshalb ist regelmäßig nicht vorgesehen, ihn an den Einsatzort zu fliegen.

20. a) Aus welchen Gründen oder aufgrund welcher Anlässe soll sich das Havariekommando nach Auffassung der Bundesregierung von einer Koordinierungsstelle zu einer eigenständigen Behörde mit eigenständigen Einsatzmitteln entwickeln?

In § 4 Absatz 1 Satz 1 des Organisationserlasses Havariekommando vom 29. November 2003 (VKBl. 2003, S. 765 f.) heißt es: Das Havariekommando ist eine bundesseitig dem BMVBW (also dem heutigen BMVI) unmittelbar nachgeordnete Behörde. Im Übrigen wird auf die Vorbemerkung der Bundesregierung verwiesen.

- b) Aus welchen Gründen entwickelt die Bundesregierung das Havariekommando nicht zu einer gemeinsamen Küstenwache, in der die Aufgaben der vielen unterschiedlichen Behörden an der Küste und in der Ausschließlichen Wirtschaftszone (AWZ) zusammengeführt werden?

Die bestehenden Strukturen haben sich bewährt und sind europaweit anerkannt.

21. Welche Einsatzerfahrung bei welcher Havarie hat nach Kenntnis der Bundesregierung seit 2003 erkennbar gemacht, dass für die Abarbeitung einer „komplexen Schadenslage“ unter der Gesamteinsatzleitung des Havariekommandos die von den Zuständigen zur Verfügung gestellten Einsatzkräfte nicht über erforderliche Spezialkenntnisse zur Bekämpfung eines Schiffsbrandes oder zur Verletztenversorgung auf See verfügt haben?

Alle vom Havariekommando eingesetzten Kräfte verfügen über die notwendigen Spezialkenntnisse.

22. Welche Einsatzerfahrung bei welcher Havarie hat nach Kenntnis der Bundesregierung seit 2003 erkennbar gemacht, dass für die Abarbeitung einer „komplexen Schadenslage“ unter der Gesamteinsatzleitung des Havariekommandos von den Zuständigen zu viele Einsatzkräfte zur Bekämpfung eines Schiffsbrandes oder zur Verletztenversorgung auf See zur Verfügung gestellt werden?

In keiner Einsatzlage unter Leitung des Havariekommandos sind zu viele Kräfte zur Verfügung gestellt worden, da vom Havariestab lagebezogen Einsatzkräfte und Einsatzmittel angefordert werden (§ 9 Absatz 2 HKV).

23. Wie viele VVT wurden nach Kenntnis der Bundesregierung vom Havariekommando im Oktober 2010 nordwestlich Fehmarn im Zusammenhang mit der Evakuierung der brennenden Fähre „Lisco Gloria“, auf der sich 203 Passagiere und 32 Besatzungsmitglieder befanden, und der anschließenden Versorgung der Evakuierten auf welchem Hilfsschiff und an welcher Übernahmestelle alarmiert, mit welchem Transportmittel zum Einsatz gebracht und geführt?

Auf der MS Deutschland kam das VVT Kiel zum Einsatz.

24. Hat nach Kenntnis der Bundesregierung die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) in ihrem Unfallbericht über den Brand auf der Fähre „Lisco Gloria“ im Oktober 2010 festgestellt, dass eine zentrale Koordination aller Rettungsflieger auf dem Weg von und zum Havaristen erfolgte?

Wenn ja, durch wen, und wenn nein, wessen Aufgabe wäre aus welchem Grund aufgrund welcher Vereinbarung diese zentrale Koordinierung gewesen?

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung hat in ihrem Bericht vom 1. Februar 2012 festgestellt, dass insgesamt keine zentrale Koordinierung aller Rettungsflieger auf dem Weg vom und zum Havaristen erfolgte (Seite 123 Absatz 3 letzter Satz). Auf Seite 140, Absatz 2, heißt es weiter: Auch fehlte es in der Unfallnacht an einer Koordination der Rettungsflieger vor Ort. Bis 04:00 Uhr waren ein deutscher und ein dänischer Helikopter vor Ort, um die Suchmaßnahmen zu unterstützen und die Verletzten bei Bedarf ins Krankenhaus zu bringen. Später kam ein Helikopter der Firma Wiking hinzu. Die Nutzung des Luftraums im Bereich des Havaristen wurde weder durch das HK noch eine andere Stelle landsei-

tig koordiniert, und es wurde auch nicht vorsorglich eine Sicherheitszone eingerichtet. Nach Auffassung der Untersuchungsstellen hätte eine übergeordnete Koordination die Sicherheit für die vor Ort eingesetzten Rettungsflyer erhöht. Diese Aufgabe überstieg indes die personellen Kapazitäten im Havariestab. Externe Fachberater standen für diese Aufgabe ebenfalls nicht zur Verfügung.

Als Ergebnis wird seitdem – wenn erforderlich – die Koordinierung durch das Rescue Coordination Center (RCC) Glücksburg wahrgenommen.

25. Welche durch welche Behörde oder andere staatliche Einrichtung vorgehaltenen Lufttransportkapazitäten standen nach Kenntnis der Bundesregierung seit 2003 in welchem Jahr für den Transport von Einsatzkräften oder Einsatzmitteln bei „komplexen Schadenslagen“ an welchem Standort mit welchem Hubschraubertyp bei Bedarf zur Verfügung?

Planbare Lufttransportkapazitäten standen dem Havariekommando seit 2003 nicht zur Verfügung. Bzgl. der Hubschraubertypen wird auf die Antwort zu Frage 28 verwiesen.

26. Welche durch welche Behörde oder andere staatliche Einrichtung vorgehaltenen Lufttransportkapazitäten wurden nach Kenntnis der Bundesregierung seit 2003 in welchem Jahr, bei welchen „komplexen Schadenslagen“, von welchem Standort, mit welchem Hubschraubertyp vom Havariekommando, für welche Aufgabe alarmiert?

Es stehen bislang für eine Unterstützung in einer komplexen Schadenslage keine planbaren Hubschrauberkapazitäten zur Verfügung (vgl. BSU Bericht 445/10), deshalb werden in einer komplexen Schadenslage vom Havariestab geeignete Hubschrauberkapazitäten ermittelt.

27. Welche dieser alarmierten Hubschrauber wurden nach Kenntnis der Bundesregierung bei welchen „komplexen Schadenslagen“ mit welcher Aufgabe vom Havariekommando eingesetzt?

Die Aufgaben der eingesetzten Hubschrauber waren der Transport von Personen, Ausrüstung/Material und die Erkundung aus der Luft.

28. Welche Kosten in welcher Höhe entstehen nach Kenntnis der Bundesregierung zurzeit pro Flugstunde für den Einsatz welchen, von welcher Bundesbehörde vorgehaltenen, für Lufttransportaufgaben bei „komplexen Schadenslagen“ geeigneten Hubschraubertyps, der nach den Kostenerstattungsätzen des Bundes bei Einsätzen in Amtshilfe oder bei wirtschaftlicher Tätigkeit für Dritte anzusetzen sind?

Der für Lufttransportaufgaben bei „komplexen Schadenslagen“ geeignete Hubschraubertyp der Bundeswehr ist der „SEA KING MK-41“. Die Kosten für diesen Hubschraubertyp setzen sich u. a. zusammen aus Abschreibungen, Materialerhaltungskosten und Kosten für Betriebsstoffverbräuche. Sie belaufen sich auf rund 39 000 Euro pro Flugstunde. Dieser Wert wird grundsätzlich bei einer Abrechnung gegenüber Dritten nach § 63 BHO abgerechnet. Im Falle der Amtshilfe für Behörden anderer Rechtsträger werden nach § 8 VwVfG die Auslagen in Rechnung gestellt. Der Betrag hierfür liegt bei rund 20 000 Euro je Flugstunde.

Für Lufttransportaufgaben bei „komplexen Schadenslagen“ werden derzeit keine Hubschrauber der Bundespolizei vorgehalten. Soweit Einsatzhubschrauber verfügbar sind, setzt die Bundespolizei das Hubschraubermuster AS 332 L1 ein. Der

Kostensatz pro Flugstunde (variable Kosten), der im Rahmen von Amtshilfeentsätzen nach Maßgabe des § 8 VwVfG dabei zugrunde zu legen wäre, beläuft sich derzeit auf 2 700,10 Euro. Sofern wirtschaftliche Leistungen zu Gunsten Dritter erbracht würden, beliefen sich die Kosten pro Flugstunde (volle Kosten) derzeit auf 10 157,72 Euro.

29. Wie viele zusätzliche Planstellen mit welchen zusätzlichen Personalkosten sind nach Kenntnis der Bundesregierung erforderlich, damit im Maritimen Lagezentrum ständig Hubschrauber als Einsatzmittel für den Lufttransport geführt werden können?

Es ist nicht vorgesehen, Hubschrauber aus dem Maritimen Lagezentrum zu führen. Daher sind keine zusätzlichen Planstellen für die Führung der Hubschrauber im Maritimen Lagezentrum vorgesehen.