

**Kleine Anfrage zur schriftlichen Beantwortung  
mit Antwort der Landesregierung**

Anfrage der Abgeordneten Hillgriet Eilers, Horst Kortlang, Jan-Christoph Oetjen und Jörg Bode (FDP)

Antwort des Niedersächsischen Ministeriums für Umwelt, Energie, Bauen und Klimaschutz namens der Landesregierung

**Nachfragen zur Antwort der Landesregierung auf die Kleine Anfrage „Glory Amsterdam“ - eine Havarie mit vielen Fragezeichen (Drucksache 18/148)**

Anfrage der Abgeordneten Hillgriet Eilers, Horst Kortlang, Jan-Christoph Oetjen und Jörg Bode (FDP), eingegangen am 06.02.2018 - Drs. 18/285  
an die Staatskanzlei übersandt am 14.02.2018

Antwort des Niedersächsischen Ministeriums für Umwelt, Energie, Bauen und Klimaschutz namens der Landesregierung vom 09.03.2017,

gezeichnet

Olaf Lies

**Vorbemerkung der Abgeordneten**

Die Landesregierung hat mit dem Hinweis auf die Zuständigkeit des Bundes große Teile der Kleinen Anfrage zur schriftlichen Beantwortung „Glory Amsterdam“ - eine Havarie mit vielen Fragezeichen“ (Drucksache 18/148) nicht beantwortet, obwohl die Küste Niedersachsens von der Strandung unmittelbar betroffen war und die Landesregierung als Partner der Havariekommando-Vereinbarung regelmäßige Lageberichte erhalten hat. Der damalige niedersächsische Umweltminister hat sich am 30. Oktober 2017 persönlich im Einsatzstab des Havariekommandos über den Fortgang der Lagebewältigung informiert. Am 31. Oktober forderte Umweltminister Wenzel: „für die Zukunft eine massive Verschärfung der Sicherheitsvorschriften im Schiffsverkehr. Schiffe mit unzureichend ausgebildeten Besatzungen müssten bei der Hafenstaatenkontrolle gestoppt werden. Auch die Bauvorschriften für Schiffe müssten verschärft werden. Das betreffe die Sicherheitsvorschriften für die Lagertanks von Bunkerölen und Redundanzen bei den Ruderanlagen. Eine genaue Analyse notwendiger Verschärfungen der Sicherheitsvorschriften im Schiffsverkehr müsse nach der Bergung erfolgen“ (Presseinformation des MU, 31. Oktober 2017).

**Vorbemerkung der Landesregierung**

Die Landesregierung ist, wie in der Anfrage zutreffend festgestellt wird, Partner der Bund-Länder-Vereinbarung über die Errichtung des Havariekommandos sowie der hiermit verknüpften Vereinbarungen z. B. über die Bekämpfung von Meeresverschmutzungen oder über die Zuweisung von Notliegeplätzen. Sie war im Zuge der Havarie der GLORY AMSTERDAM regelmäßig durch Lageberichte des Havariekommandos und eigene Ermittlungen über Einzelheiten des Einsatzes unterrichtet. Das Havariekommando ist eine gemeinsame Einrichtung des Bundes und der Küstenländer, mit der eine zentrale Einsatzleitung bei komplexen Schadenlagen sichergestellt wird. Das zugrundeliegende Konzept beruht auf Kooperation der beteiligten Bundes- und Landesbehörden, die unter dem Dach des Maritimen Sicherheitszentrums Cuxhaven in einer räumlichen Einheit zentralisiert sind. Die Zuständigkeit der beteiligten Bundes- und Landesbehörden wird dadurch nicht berührt. Daher vermag die Landesregierung Fragen, die in der gemeinsamen Einrichtung Havariekommando die originäre Zuständigkeit von Bundesbehörden betreffen, nicht zu beantworten. Dies betrifft insbesondere den Einsatz der Notschlepper und das Auf- und Abwischen von deren Boardingpersonal.

- 1. Wurde der Minister für Umwelt, Energie und Klimaschutz bei seinem Besuch am 30. Oktober 2017 vor Ort im Einsatzstab des Havariekommandos persönlich auch über die Gründe, die zu der Strandung führten, informiert?**

Der damalige Minister hat sich am 30. Oktober 2017 in Cuxhaven vom Havariekommando über den aktuellen Sachstand der Havariebekämpfung informieren lassen. Dabei wurden u. a. auch das Verhalten der Besatzung des Havaristen, die Probleme bei der Herstellung einer Schleppverbindung und weitere Details angesprochen, die zur Strandung führten.

- 2. Wurde der Minister bei diesem Besuch darüber informiert, dass die gestrandete „Glory Amsterdam“ über eine Doppelhülle verfügt, die Tanks für Schweröl und Marinediesel gegen Beschädigungen schützt?**

Das Havariekommando hat dem damaligen Minister bei seinem Besuch mitgeteilt, dass eine Gefahr für die Meeresumwelt nach Experteneinschätzung nicht gesehen wird, insbesondere aufgrund der vorliegenden Tankschutzeinrichtungen des Havaristen und des Umstandes, dass die Strandung im niedersächsischen Wattenmeer auf weichem Untergrund erfolgte. Eine Gefahr für die Meeresumwelt hätte nur dann bestanden, wenn das Schiff auseinanderbrechen würde. Das war nach Experteneinschätzung nicht zu besorgen.

- 3. Wenn ja: Warum wurde die Öffentlichkeit nicht durch die Landesregierung oder das Havariekommando darüber informiert?**

Der damalige Minister hat unmittelbar nach seinem Besuch beim Havariekommando ein Statement beim NDR-Hörfunk abgegeben, das kurz danach verbreitet wurde.

- 4. Wenn nein: Hat der Minister nicht nach der Gefahr einer Umweltverschmutzung durch austretendes Schweröl oder Marinediesel gefragt?**

Entfällt.

- 5. Warum forderte der Minister nach diesem Besuch „für die Zukunft eine massive Verschärfung der Sicherheitsvorschriften im Schiffsverkehr“, dass „Schiffe mit unzureichend ausgebildeten Besatzungen ... bei der Hafenstaatenkontrolle gestoppt werden“ und „auch die Bauvorschriften für Schiffe ... verschärft werden“ müssten, was auch „die Sicherheitsvorschriften für die Lagertanks von Bunkerölen und Redundanzen bei den Ruderanlagen“ betreffen würde?**

Die Forderungen des damaligen Ministers bezogen sich auf erste persönliche Erkenntnisse aus der Havarie. Sie werden von der Landesregierung grundsätzlich geteilt. Die Verbesserung der Sicherheitsvorschriften für die Seeschifffahrt ist eine Daueraufgabe. Jede Havarie, auch wenn sie glimpflich abläuft, ergibt neue Erkenntnisse, die in der internationalen Seeschifffahrt Beachtung finden müssen.

- 6. Wurde die nach Angaben der Landesregierung auf der 30. Sitzung des Kuratoriums Maritime Notfallvorsorge am 5. Dezember 2017 erfolgte ausführliche, zusammenfassende Unterrichtung der Partner über diesen Einsatz im Sitzungsprotokoll vermerkt oder als schriftlicher Bericht beigelegt?**

Siehe Antwort zu Frage 7.

**7. Wenn ja: Wie lautet der Wortlaut des Sitzungsprotokolls zu diesem Thema und des schriftlichen Berichtes?**

Das Sitzungsprotokoll über die 30. Sitzung des Kuratoriums Maritime Notfallvorsorge enthält zu TOP 3 „Einsätze des Havariekommandos“ folgenden Wortlaut: „Herr Monsees informierte das Kuratorium über die Einsatzlagen im zurückliegenden Zeitraum. Das HK müsse wieder in die Lage versetzt werden, eine positive Einsatzbewältigung ohne die dargestellten Einschränkungen und ‚Hilfskonstruktionen‘ zu erreichen. Zum Einsatz der ‚GLORY AMSTERDAM‘ wurden u. a. hinsichtlich der unterschiedlichen Berichterstattungen und Kritik am Einsatzablauf anhand einer PowerPoint-Präsentation die tatsächlichen, extrem widrigen Bedingungen an Bord der Einsatzfahrzeuge und im Einsatzraum dargestellt. Der Vorsitzende dankte im Namen des Kuratoriums allen Bediensteten des HK herzlich für die durchweg erfolgreiche Bewältigung aller Einsätze, insbesondere der Schadenslage ‚GLORY AMSTERDAM‘. Das Kuratorium nimmt den Bericht aus den Einsätzen des HK zur Kenntnis.“

Ein schriftlicher Bericht lag zur Sitzung nicht vor und war dem Sitzungsprotokoll nicht beigelegt. Die PowerPoint-Präsentation liegt der Landesregierung vor. Sie wurde, in einer erweiterten Fassung, dem Unterausschuss Häfen und Schifffahrt des Niedersächsischen Landtags anlässlich einer Unterrichtung am 6. Februar 2018 gezeigt.

**8. Warum hätte nach Mitteilung des Bundes auf der Sitzung des Kuratoriums Maritime Notfallvorsorge am 5. Dezember 2017 in Hannover ein Absetzversuch bei den vorherrschenden Wetterbedingungen das Boardingteam in Lebensgefahr gebracht, wenn gleichzeitig nach Presseberichten das Absetzen von Lotsen durch Hubschrauber (Nordwest-Zeitung 2. November 2017) in der Deutschen Bucht uneingeschränkt möglich war und das Absetzen beim Sturm „Herwart“ von der Lotsenhubschrauberbesatzung als „anspruchsvoller“, aber nicht lebensgefährlich geschildert wurde?**

Ein Absetzversuch auf den Havaristen wäre unproblematisch gewesen. Probleme bereitete jedoch das Aufwischen des Boardingteams vom Notschlepper NORDIC. Die Winschfläche der NORDIC ist nach derzeitigen Erkenntnissen der Landesregierung nicht optimal für das Aufwischen des Boardingteams bei Wetter- und Seegangsbedingungen, die zum Zeitpunkt der Havarie vorlagen, geeignet. Dies wurde in der in der Antwort zu Frage 7 erwähnten Unterrichtung anhand von Videosequenzen, die aus einem Hubschrauber der Bundespolizei aufgenommen wurden, deutlich gemacht.

**9. Warum wurden „nach Auffassung der Landesregierung die generellen Einsatzziele (Rettung von Menschenleben, Verhütung von Umweltverschmutzungen) trotz der schwierigen Einsatzbedingungen vollumfänglich erreicht“ (Drucksache 18/148) und daher „der Einsatz insgesamt als Erfolg“ bewertet, obwohl eine „konkrete Gefährdung der Umwelt ... nach Auffassung der Landesregierung nicht“ (ebenda) vorlag, „da der Havarist nicht beladen und ein Austreten von Schiffstreibstoff (Schweröl) nach Experteneinschätzung nicht zu besorgen war“ (ebenda)?**

Nach Auffassung der Landesregierung ist auch bei einer geringen Gefährdungswahrscheinlichkeit stets mit Umständen zu rechnen, die nicht vorausgesehen werden können. Diese traten jedoch nicht ein, und daher war der Einsatz insgesamt als Erfolg zu bewerten.

**10. Welche Empfehlungen aus dem Abschlussbericht der Expertenkommission „Havarie Pallas“ (Februar 2000) wurden zwischenzeitlich nicht vollständig umgesetzt?**

Die unabhängige Expertenkommission „Havarie Pallas“ legte dem Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen am 16. Februar 2000 einen Bericht mit insgesamt 30 Empfehlungen vor. Diese Empfehlungen wurden in einer Projektorganisation des Bundes mit insgesamt acht Teilprojektgruppen aufgegriffen, geprüft und zum großen Teil auch umgesetzt. Nicht bzw. nicht vollständig umgesetzt wurden

- Empfehlung Nr. 1: „Die Expertenkommission empfiehlt, die mit Aufsichtsaufgaben betrauten auf See tätigen Dienste des Bundes (BGS, Zoll, Fischereiaufsicht, WSV) zu einer Einheit mit gemeinsamer Flotte zusammenzufassen und diese dem Havariekommando (siehe hierzu Empfehlung Nr. 2) zu unterstellen. Sämtliche Fahrzeuge sind mit gemischtem Personal aus den beteiligten Dienststellen zu besetzen. Die Fahrzeuge werden einheitlich gekennzeichnet und unter der Bezeichnung **Seewache** betrieben.“
- Empfehlung Nr. 16: „Die Expertenkommission empfiehlt,
  - den bei der internationalen Schifffahrtsorganisation (IMO) erarbeiteten Vorschlag über die Ausrüstung von Tankern mit Notschleppgeschirren zu unterstützen und anschließend in deutsches Recht umzusetzen,
  - Vorschriften zur Ausrüstung auch von anderen Schiffen mit Notschleppleinrichtungen auf internationaler Ebene zu erarbeiten und verpflichtend einzuführen,
  - bis dahin sicherzustellen, dass auf allen Schiffen beim Befahren verkehrsreicher Gebiete (z. B. Deutsche Bucht, westliche Ostsee) ein Schleppdraht bereitgehalten wird, wie er auf Tankern als ‚Feuerdraht‘ im Hafen bereits vorgeschrieben ist.“

Der Empfehlung Nr. 1 wurde seinerzeit nach ausführlicher Diskussion bundesseitig nicht gefolgt. Stattdessen wurde das Maritime Sicherheitszentrum (MSZ) geschaffen, siehe Vorbemerkungen. Auf Veranlassung des Rechnungsprüfungsausschusses des Deutschen Bundestages wurde das MSZ 2016 durch die zuständigen Bundesressorts evaluiert, das Ergebnis wurde vom Deutschen Bundestag gebilligt.

Empfehlung Nr. 16 konnte bisher international noch nicht durchgesetzt werden.

**11. Warum stellt die Landesregierung fest, „dass auch bei bestmöglicher Vorsorge Schiffshavarien aufgrund technischen und/oder menschlichen Versagens, verbunden mit schlechtem Wetter, niemals ausgeschlossen werden können“ (Drucksache 18/148), wenn das Ziel der maritimen Notfallvorsorge nicht die Verhinderung von Havarien, sondern das Abwehren drohender Gefahren durch havarierte Schiffe wie z. B. Strandungen ist?**

Die Landesregierung sieht sich dem Meeresschutz und dem Schutz der Küsten, der Ufer und Strände besonders verpflichtet. Dies erfordert daher nach Auffassung der Landesregierung nicht nur die Abwehr von Gefahren durch bereits havarierte Schiffe, sondern auch die Verhinderung von Havarien.

**12. Welche generellen Gefahren gehen von Schiffen, die im Gebiet der Tiefwasserreed westlich von Helgoland vor Anker liegen, für die niedersächsischen Küsten aus?**

Nach Auffassung der Landesregierung gehen von den Schiffen, die auf Tiefwasserreed liegen, keine größeren Gefahren aus als von Schiffen, die in den Verkehrstrennungsgebieten fahren oder die deutschen Seehäfen ansteuern.

**13. Unter welchen Bedingungen und Voraussetzungen ist es derzeit zulässig, im Gebiet der Tiefwasserreed westlich von Helgoland vor Anker zu gehen, und wann wäre es unzulässig, im Gebiet der Tiefwasserreed westlich von Helgoland vor Anker zu gehen?**

Die Tiefwasserreed gehört zum Küstenmeer. Es gelten daher grundsätzlich die einschlägigen seeverkehrsrechtlichen Vorschriften des Bundes. Weitere Einzelheiten kann nur der Bund beantworten.

**14. Wie beurteilt die Landesregierung die Forderungen der Kommunen an der Küste nach Konsequenzen und einem besseren Schutz vor Havarien?**

Die Landesregierung teilt grundsätzlich die Forderungen der Kommunen und ist der Auffassung, dass ein kontinuierlicher Verbesserungsprozess zur Verbesserung der Havarienvorsorge erforderlich ist. Dieser Prozess wurde mit dem deutschen Maßnahmenprogramm zur Umsetzung der Meeresstrategie-Rahmenrichtlinie bereits 2016 eingeleitet. Es enthält die Maßnahme UZ2-03 „Verhütung und Bekämpfung von Meeresverschmutzungen - Verbesserung der maritimen Notfallvorsorge und des Notfallmanagements“. Die Landesregierung wird die Operationalisierung dieser Maßnahme unter Beachtung der Erkenntnisse aus der Havarie der GLORY AMSTERDAM beschleunigen. Sie steht dazu in engem Kontakt mit der Bundesregierung.

**15. Welche Konsequenzen und Schlussfolgerungen aus der Havarie der „Glory Amsterdam“ zeichnen sich bereits jetzt als erforderlich oder dringend erforderlich ab?**

Es wird auf die Antwort zu Frage 16 verwiesen.

**16. Welche elf Punkte umfassen die Verbesserungsvorschläge des Havariekommandos, die am 19. Januar 2018 in Aurich vorgestellt worden sind, und wie beurteilt die Landesregierung diese Punkte im Einzelnen?**

Der Leiter des Havariekommandos hat auf der Veranstaltung am 19.01.2017 in Aurich folgende Optimierungsmöglichkeiten präsentiert:

1. ab Windstärke 8 Bft: Verlegung des Boardingteams Nordsee an Land und Boardingteam Ostsee in Bereitschaft,
2. optimierte Winschflächen auf allen Notschleppern,
3. Ersatzbeschaffung „Mellum“ durch ein optimiertes Mehrzweckschiff,
4. Ausstattung aller Notschlepper mit Notschleppdragen,
5. vorgeschriebener Festpunkt/Notschleppgeschirr auf allen größeren Schiffen,
6. es muss kontrolliert werden, ob die Besatzung die Notfallprozeduren beherrscht (Hafenstaatkontrolle),
7. Sicherheitshinweise für Ankerlieger bei extremen Wetterlagen,
8. Vor-Ort-Unterstützung der Verantwortlichen durch die Pressestelle des Havariekommandos,
9. Optimierung der Schnittstellen zwischen dem Havariekommando und weiteren Aufgabenträgern (z. B. Kommunikation),
10. interne Abläufe weiter verkürzen und verbessern,
11. Verbesserung der technischen Ausstattung im Havariekommando.

Darüber hinaus wurde auf der Veranstaltung seitens der Kommunen vorgetragen, dass die Kommunikation nicht ausreichend funktioniere.

Die Landesregierung hält die Vorschläge grundsätzlich für zielführend. Sie beabsichtigt, die Einzelvorschläge auf der nächsten Sitzung des Kuratoriums Maritime Notfallvorsorge mit den Partnern der Havariekommando-Vereinbarung zu erörtern.

**17. Ist das Zitat von Umweltminister Lies: „Ich bin erschüttert, dass Sie“ (Leiter des Havariekommandos, Anm. der Fragesteller) „so schnell so viele Verbesserungsmöglichkeiten aufzählen können“ (Ostfriesen Zeitung, 20. Januar 2018) zutreffend?**

Das Zitat ist grundsätzlich zutreffend.

- 18. Vor dem Hintergrund der geäußerten Kritik an den Ausführungen des Leiters des Havariekommandos am 19. Januar 2018 in Aurich, z. B.: „verzweifelte Ablenkungsversuche vom eigenen Versagen“, „Halb- und Unwahrheiten, gespickt mit Unwissen über die eingesetzten Notschlepper und ihre Ausrüstung“ (THB, 23. Januar 2018): Wie beurteilt die Landesregierung die Ausführungen des Leiters des Havariekommandos am 19.01.2018 in Aurich?**

Die Landesregierung teilt die im THB geäußerte Kritik, die von dort zwischenzeitlich teilweise zurückgenommen wurde, nicht. Sie hält vielmehr die Ausführungen des Leiters des Havariekommandos vom 10. Januar 2018 in Aurich grundsätzlich für zutreffend.

- 19. Wie geht die Landesregierung mit den Erkenntnissen der Havarie und des Runden Tisches in Aurich um?**

Die Landesregierung wird im eigenen Zuständigkeitsbereich Maßnahmen ergreifen und den Bund bitten, im Rahmen seiner Zuständigkeit ebenfalls tätig zu werden. Auf die Antwort zu den Fragen 16 und 21 wird verwiesen.

- 20. Müssen aus Sicht der Landesregierung alle elf vom Havariekommando vorgeschlagenen Verbesserungsvorschläge umgesetzt werden, und gibt es weitere Verbesserungsmöglichkeiten aus Sicht der Landesregierung?**

Die Verbesserungsvorschläge des Havariekommandos bedürfen noch näherer Prüfung und Abstimmung zwischen den Partnern der Havariekommando-Vereinbarung. Darüber hinaus ist auch die Ressourcenfrage zu beachten. Die Landesregierung wird ihrerseits eigene ergänzende Maßnahmen prüfen, z. B. ob die internen Kommunikationswege insbesondere mit den Landkreisen und Gemeinden verbessert werden müssen.

- 21. Welche dieser Verbesserungsvorschläge und Maßnahmen fallen in die Verantwortung des Landes, welche in die Verantwortung des Bundes, und welche sind nur im internationalen Kontext zu regeln?**

Die Vorschläge Nr. 1 bis 7 fallen in die originäre Verantwortung des Bundes. Die Vorschläge 8 bis 11 betreffen grundsätzlich alle Partner der Havariekommando-Vereinbarung. Vorschlag Nr. 5 (Festpunkt/Notschleppgeschirr auf allen Schiffen) ist nur international zu regeln.

- 22. Was meint Umweltminister Lies konkret mit dem „umsichtigen Handeln“, mit dem das Havariekommando die „Situation in den Griff bekommen hat“, auf das wir uns in der Zukunft aber nicht verlassen dürfen („Hallo Niedersachsen“, 19. Januar 2018, 18:00 Uhr)?**

Der Minister sagte in der Sendung Niedersachsen 18:00 Uhr am 19. Januar 2018: „Gott sei Dank ist nicht mehr passiert, Gott sei Dank hat auch das Havariekommando mit seinem umsichtigen Handeln die Situation in den Griff bekommen. Aber darauf dürfen wir uns für die Zukunft nicht verlassen. Und deswegen brauchen wir bessere Abstimmungen, aber machen wir uns nichts vor: am Ende auch mehr Geld, um mehr Sicherheit zu gewährleisten.“

Damit sollte deutlich gemacht werden, dass man Unzulänglichkeiten bei der Sicherheit auf See nicht allein mit der Fähigkeit des Havariekommandos begegnen dürfe, solche Lagen abzuarbeiten. Vielmehr bedürfe es besserer Abstimmungen zwischen den Partnern der Havariekommando-Vereinbarung und den möglicherweise betroffenen Küsten- und Inselgemeinden bzw. den Landkreisen, einer besseren Ausrüstung aller Schiffe für Notschleppeinsätze (siehe Antwort zu Frage 10) und gegebenenfalls auch zusätzlicher Personal- und Sachmittel, um erkannte Lücken in den Vorsorgekonzepten zu schließen.

**23. Was meint Umweltminister Lies konkret, wenn er davon spricht, dass „wir eine bessere Abstimmung“ brauchen („Hallo Niedersachsen“, 19. Januar 2018, 18:00 Uhr)?**

Nach Auffassung der Landesregierung muss bei künftigen komplexen Schadenslagen darauf geachtet werden, dass die Kommunen stärker eingebunden werden. Dies ist zwar grundsätzlich geregelt, die Kommunen haben aber um stärkere Einbindung gebeten.

**24. Wie viel „mehr Geld“ (Umweltminister Lies, „Hallo Niedersachsen“, 19. Januar 2018, 18:00 Uhr) ist zur Gewährleistung von mehr Sicherheit sowohl einmalig als auch dauerhaft erforderlich?**

Die Landesregierung wird sich dafür einsetzen, die Umweltministerkonferenz Norddeutschland zu reaktivieren, um über den künftigen gemeinsamen Finanzrahmen für die Schadstoffunfallbekämpfung zu befinden. Konkrete Zahlen können derzeit noch nicht genannt werden, diese werden u. a. aus dem in Überarbeitung befindlichen Konzept „Schadstoffunfallbekämpfung Küste“ abzuleiten sein. Über die bundesseitig erforderlichen Kosten kann die Landesregierung keine Aussagen treffen.

**25. Ab wann ist mit den erforderlichen personellen, materiellen und kommunikativen (technischen) Verbesserungen zu rechnen?**

Die Landesregierung beabsichtigt, die für Verbesserungen im eigenen Zuständigkeitsbereich erforderlichen Ressourcen im Rahmen der Aufstellung des Haushaltsplans 2019 anzumelden, sodass eine Umsetzung ab 2019 erfolgen könnte.

**26. Wieso sind die Defizite bei der Sicherheit unserer Küstenregionen erst nach einer Beinahekatastrophe eines Ankerliegert bei Windstärke acht bis neun mit einem stundenlangen Vorlauf offengelegt worden?**

Die Landesregierung ist der Auffassung, dass eine Beinahekatastrophe nicht vorlag. Nach Mitteilung des Bundes wird derzeit eine Evaluierung des Notschleppkonzeptes durchgeführt als Grundlage einer erneuten Ausschreibung für die bisher gecharterten Schiffe. Den Erkenntnissen soll auch bei der geplanten Ersatzbeschaffung der Mehrzweckschiffe SCHARHÖRN und MELLUM des Bundes Rechnung getragen werden. Nach Kenntnis der Landesregierung gibt es bestimmte Defizite, die nicht erst jetzt offengelegt wurden. Die Evaluierung ist allerdings noch nicht abgeschlossen. Auf die Unterrichtung durch die Landesregierung am 6. Februar 2018 im Unterausschuss Häfen und Schifffahrt des Niedersächsischen Landtags wird verwiesen, siehe Antwort zu Frage 7.

**27. Ist das Seegebiet der Deutschen Bucht aus Sicht der Landesregierung ausreichend und umfassend auf Havarien (z. B. durch Tankschiffe, Gefahrguttransporte oder Passagierschiffe) vorbereitet und für diese Fälle ausgestattet?**

Nach Auffassung der Landesregierung sind die Vorsorgemaßnahmen in Deutschland insbesondere im Vergleich zu anderen Ländern sehr gut, wenngleich noch Verbesserungspotential gesehen wird.

**28. Vor dem Hintergrund der Kritik an der Uniform des Leiters des Havariekommandos („extrem viel ‚Lametta‘, Dienstgradzeichen wie ein Admiral, „Phantasiekostüm“, „uniformähnliche Verkleidung“ ohne Rechtsgrundlage, THB vom 23. Januar 2018): Welcher Dienstbezeichnung entsprechen die Tressenstreifen an der Uniformjacke bzw. die Schulterklappen auf den Diensthemden des Leiters des Havariekommandos?**

Für das Havariekommando wurde eine Dienstkleidung eingeführt, damit die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter bei einem Einsatz unter den anderen beteiligten Diensten erkennbar sind, insbesondere bei Außeneinsätzen. Die Dienstkleidung ist nicht verpflichtend, sie wurde im Kuratorium Maritime

Notfallvorsorge beschlossen, und es wurde das Einvernehmen mit den Personalvertretungen hergestellt. Die für Uniformen geltenden Vorschriften für Kräfte der Exekutivverwaltung sind hier nicht maßgebend. Die Rangabzeichen entsprechen denen der Wasserschutzpolizeien gemäß der jeweiligen Eingruppierung bzw. Besoldungsstufe. Der Leiter des Havariekommandos ist in Bes.Gr. A16 eingestuft (Leitender Polizeidirektor).

**29. Welche Amtsbezeichnung führt der Leiter des Havariekommandos derzeit?**

Siehe Antwort zu Frage 28.

**30. In welchen Dienst- bzw. Bekleidungsvorschriften ist die Uniform des Leiters des Havariekommandos geregelt?**

Grundlage ist eine Dienstvereinbarung zwischen dem Havariekommando und dem Personalrat (Bund) beim Havariekommando vom 9. Dezember 2010, die auch für die niedersächsischen Beschäftigten im Havariekommando mit Abweichungen angewendet wird.