

**Kleine Anfrage zur schriftlichen Beantwortung  
gemäß § 46 Abs. 1 GO LT  
mit Antwort der Landesregierung**

Anfrage der Abgeordneten Hillgriet Eilers und Horst Kortlang (FDP)

Antwort des Niedersächsischen Ministeriums für Inneres und Sport namens der Landesregierung

**Wie steht es um das Notfallmanagement in der Ausschließlichen Wirtschaftszone (AWZ)?**

Anfrage der Abgeordneten Hillgriet Eilers und Horst Kortlang (FDP), eingegangen am 25.09.2020 - Drs. 18/7540

an die Staatskanzlei übersandt am 30.09.2020

Antwort des Niedersächsischen Ministeriums für Inneres und Sport namens der Landesregierung vom 02.11.2020

**Vorbemerkung der Abgeordneten**

Im Bereich der niedersächsischen Küste und der Ausschließlichen Wirtschaftszone (AWZ) entstehen zunehmend Bauwerke, wie z. B. Offshore-Windparks, auf denen es jederzeit zu Unfällen kommen kann. Es gehört weder zu den Aufgaben der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (DGzRS) noch zu den Aufgaben der Bundesbehörden (Bundespolizei, Zoll oder Deutsche Marine), die Notfallrettung verunfallter Personen auf Offshore-WEA zu gewährleisten. Im Rahmen des Arbeitsschutzes hat der Arbeitgeber die Aufgabe, „dafür zu sorgen, dass im Notfall die erforderlichen Verbindungen zu außerbetrieblichen Stellen, insbesondere in den Bereichen der Ersten Hilfe, der medizinischen Notversorgung, der Bergung und der Brandbekämpfung eingerichtet sind“ (§ 10 ArbSchG). Nach Auffassung des Bundesministeriums für Arbeit und Soziales sind für Rettungseinsätze, insbesondere für den Rettungstransport, auf Offshore-WEA im Küstenmeer und in der AWZ nach geltendem Recht die Länder für das Rettungswesen zuständig.

**Vorbemerkung der Landesregierung**

Die Sicherheit und der Gesundheitsschutz der in der deutschen Bucht auf Anlagen arbeitenden und auf Schiffen fahrenden Menschen hat für die Landesregierung selbstverständlich größte Bedeutung.

Die Landesregierung teilt die Auffassung des Bundesministeriums für Arbeit und Soziales (BMAS), dass die Rettung bis zum Festland keine Arbeitgeberverpflichtung nach Arbeitsschutzgesetz und seinen Verordnungen darstellt. Evakuierungsvorsorge nach § 10 ArbSchG bedeutet nicht, dass der Arbeitgeber alle weiteren zur Evakuierung notwendigen Schritte in eigener Aufgabenwahrnehmung einleiten und umsetzen muss. Evakuierungsvorsorge meint vor allem die unverzügliche Information der für die Notfallrettung zuständigen Stellen und Vorkehrungen für einen möglichst leichten Zugang zu der zu bergenden Person (§ 4 Abs. 4 ArbStättV). Der Rettungstransport einschließlich der Bereitstellung der dafür erforderlichen Transportmittel sowie die medizinische Notfallversorgung gehört grundsätzlich nicht zum Pflichtenkreis des Arbeitgebers nach dem Arbeitsschutzgesetz.

Nach Auffassung der im Kuratorium Maritime Notfallvorsorge vertretenen norddeutschen Küstenländer (vgl. im einzelnen Gemeinsames Positionspapier vom 08.03.2012) hat der Bund sowohl die Gesetzgebungs- als auch die Verwaltungskompetenz für den allgemeinen Rettungsdienst bezüglich Offshore-WEA in der AWZ.

Im Rahmen der Nord-IMK am 10.11.2012 hatten die Innenminister- und senatoren der norddeutschen Küstenländer diese Position nochmals bekräftigt und festgestellt, dass sich die Zuständigkeit in der ausschließlichen Wirtschaftszone nach dem Seerechtsübereinkommen der Vereinten Nationen (SRÜ) richtet und hiernach der Bund für die Zulassungsanforderungen bezüglich Offshore-WEA und der sich daraus ergebenden Regelungen hinsichtlich Sicherheit und Ordnung zuständig ist.

Die Landesregierung hält weiterhin an der Auffassung fest, dass in der AWZ das Niedersächsische Rettungsdienstgesetz (NRettDG) nicht gilt. Ungeachtet dessen greifen aufgrund der Zuständigkeit des Havariekommandos als gemeinsame Einrichtung des Bundes und der Küstenländer in der AWZ auf Grundlage der Vereinbarung zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Freien Hansestadt Bremen, der Freien und Hansestadt Hamburg, den Ländern Mecklenburg-Vorpommern, Niedersachsen und Schleswig-Holstein über die Errichtung des Havariekommandos (HKV) erstellte Sicherheits- und Rettungskonzepte.

Auf Beschluss des Kuratoriums Maritime Notfallvorsorge vom 03.11.2015 haben der Bund und die Küstenländer trotz der unterschiedlichen Auffassungen über die Zuständigkeiten u. a. für das Rettungswesen in der AWZ die Vereinbarung getroffen, dass sich die Zuständigkeit des Havariekommandos auch auf die sogenannte komplexe Rettungssituation erstreckt. Eine „komplexe Rettungssituation“ liegt vor, wenn eine technisch anspruchsvolle und zeitkritische spezielle Rettung mit individualmedizinischer Notfallversorgung eines oder mehrerer Betroffener notwendig ist oder die Beseitigung dieser Gefahrenlage eine einheitliche Führung mehrerer Aufgabenträger erfordert und die pflichtige unternehmerische Vorhaltung zur zielgerichteten Gefahrenabwehr nicht greift. Die Tätigkeit des Havariekommandos ist subsidiär zur unternehmerischen Verantwortung der Gefahrenabwehr. Für die Bewältigung einer „komplexen Rettungssituation“ haben die Partner (Bund und Küstenländer) gemeinsam Fachkonzepte für die Brandbekämpfung und Verletztenversorgung erstellt.

Die räumliche Zuständigkeit für die Brandbekämpfung und Hilfeleistung auf Schiffen ist in § 5 Abs. 2 des Niedersächsischen Brandschutzgesetzes (NBrandSchG) geregelt. Eine Zuständigkeit für die Gefahrenabwehr ist seitens des Landes Niedersachsen in der AWZ nicht direkt gegeben. Aufgrund der Einbindung der niedersächsischen Einheiten (Feuerwehren) in die Konzepte des Havariekommandos (HK) (Bund-Länder-Einrichtung) wird die Gefahrenabwehr durch niedersächsische Einheiten ausschließlich unter Führung des HK in der AWZ durchgeführt.

Die rechtlichen Grundlagen für die Genehmigung befinden sich seit dem 01.01.2017 im Windenergieauf-See-Gesetz (WindSeeG). Vor Inkrafttreten des Windenergieauf-See-Gesetzes erfolgte die Genehmigung auf Grundlage der Seeanlagenverordnung.

Die ständige Genehmigungspraxis für Offshore-Windpark-Vorhaben in der AWZ beinhaltet die verbindliche Regelung, dass der Betreiber der Anlage vor Inbetriebnahme des Vorhabens dem Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrografie (BSH) ein Schutz- und Sicherheitskonzept (SchuSiKo) mit einer projektspezifischen Notfallplanung vorzulegen hat. Im Rahmen dieser Notfallplanung hat der Genehmigungsinhaber darzulegen, wie der Verletztentransport an Land sichergestellt ist.

Das BSH erteilt Genehmigungen standardmäßig mit der Nebenbestimmung, dass der Genehmigungsinhaber sechs Monate vor Beginn der Errichtung ein Schutz- und Sicherheitskonzept mit einem projektspezifischen Notfall- und Rettungsplan bei der Genehmigungsbehörde einzureichen hat und dieses Schutz- und Sicherheitskonzept einschließlich einer Notfallvorsorgekonzeption fortzuschreiben ist.

**1. Welche Sicherheits- und Rettungskonzepte, z. B. für Personen in der Küstenseefahrt oder Hochseeschifffahrt, Passagiere oder Mitarbeiter von Offshore-Arbeitsplätzen gibt es derzeit für das Gebiet des niedersächsischen Küstenmeers?**

Im niedersächsischen Küstenmeer (12-Seemeilen-Zone) findet das Niedersächsische Rettungsdienstgesetz Anwendung. Entsprechend dem dort festgelegten Sicherstellungsauftrag werden bei lebensbedrohlich Verletzten oder Erkrankten die erforderlichen Maßnahmen am Einsatzort - soweit möglich - durchgeführt und die Transportfähigkeit dieser Personen hergestellt. Der in Sande stationierte hochseetaugliche Rettungshubschrauber des ADAC, Christoph 26, ist im 24/7-Modus einsatzbereit und verfügt über eine Außenwinde.

Darüber hinaus ist in Emden ein Ambulanzhubschrauber der Firma NHC stationiert, der primär die Ostfriesischen Inseln mit Krankentransportleistungen versorgt.

Das Havariekommando, als gemeinsame Einrichtung des Bundes und der Küstenländer (u. a. Niedersachsen), hat in Zusammenarbeit mit den Vertretern der entsprechenden Bundes- und Landesbehörden, mit Verbänden und Organisationen sowie wissenschaftlichen Institutionen die folgenden Konzepte erarbeitet:

- Fachkonzept Brandbekämpfung und Verletztenversorgung auf See,
- Strategiekonzept zur Verletztenversorgung und -rettung auf Offshore-Windenergieanlagen in der deutschen AWZ (entwickelt, bislang nicht verabschiedet),
- Fachkonzept Psychosoziale Notfallversorgung,
- Fachkonzept Stabsarbeit Havariestab,
- Fachkonzept Maritimes Notfallmanagement in Offshore-Windparks,
- Notschleppkonzept,
- Gemeinsames Systemkonzept Schadstoffunfallbekämpfung.

Die Konzepte werden regelmäßig den Erkenntnissen aus Übungen und Echteinsätzen angepasst sowie evaluiert und fortgeschrieben. Die Konzepte greifen bei komplexen Schadenslagen und komplexen Rettungssituationen.

Im Übrigen wird auf die Vorbemerkungen verwiesen.

**2. Welche Sicherheits- und Rettungskonzepte gibt es derzeit für das Gebiet der AWZ, welches in die Zuständigkeit von Niedersachsen fällt?**

In der AWZ wird keine örtliche Zuständigkeit Niedersachsens für das Rettungswesen gesehen (s. Vorbemerkung). Ungeachtet dessen greifen aufgrund der Zuständigkeit des Havariekommandos als gemeinsame Einrichtung des Bundes und der Küstenländer in der AWZ die unter 1. genannten Sicherheits- und Rettungskonzepte.

**3. Welche Gesetze und Verordnungen bilden die Grundlage für das niedersächsische Sicherheitskonzept für die AWZ?**

Siehe Vorbemerkung.

**4. Ist die medizinische Versorgung Bestandteil des niedersächsischen Sicherheitskonzepts für die AWZ?**

Das hier einschlägige Fachkonzept Brandbekämpfung und Verletztenversorgung sieht auch die Einbindung von Notärzten und Personal mit Rettungsdienstqualifikation vor.

**5. Welche niedersächsische Arbeitsschutzbehörde ist derzeit für die Organisation und Überwachung des Arbeitsschutzes in der AWZ, südwestlicher Teilbereich der AWZ, zuständig?**

Zuständig ist das Staatliche Gewerbeaufsichtsamt Oldenburg nach Ziffer 1.2 der ZustVO Umwelt-Arbeitsschutz in Verbindung mit § 1 Abs.1 Satz 2 ArbSchG.

**6. Welche Aufgaben werden von der niedersächsischen Arbeitsschutzbehörde, die für den südwestlichen Teilbereich der AWZ zuständig ist, übernommen, und wie ist diese Behörde personell für diese Aufgabenwahrnehmung aufgestellt?**

Vom Staatlichen Gewerbeaufsichtsamt Oldenburg werden alle Aufgaben der zuständigen Behörde im Arbeitsschutz übernommen. Hierfür stehen zwei Vollzeitstellen zur Verfügung.

**7. Wie gewährleistet Niedersachsen die Einhaltung und Überwachung der Vorgaben des Arbeitsschutzgesetzes, z.B. in Offshore-Windparks, in der AWZ?**

Das Staatliche Gewerbeaufsichtsamt Oldenburg sorgt für die Einhaltung der Arbeitsschutzbestimmungen wie folgt:

- seit 2017 durch entsprechende Nebenbestimmungen zu BSH-Planfeststellungsentscheidungen nach WindSeeG, bis 2017 zu den BSH-Planfeststellungsentscheidungen nach SeeAnIV,
- Stellungnahmen zu den Schutz- und Sicherheitskonzepten inklusive Notfallplanung der Genehmigungsinhaber,
- Teilnahme an Jour-Fixe-Terminen zum Thema Arbeitsschutz und Notfallplanung beim BSH,
- regelmäßige Arbeitsschutztermine mit den Betreibern,
- Teilnahme an Notfallübungen in den Offshore Windparks und auf den Konverterstationen,
- Arbeitsschutzbegehungen vor Ort,
- Mitwirkung bei der Erstellung von Leitfäden zur Notfallversorgung in Offshore Windparks.

**8. Wie gewährleistet Niedersachsen insbesondere die Einhaltung und Überwachung der Vorgaben des Arbeitsschutzgesetzes, z. B. in Offshore-Windparks, in der AWZ, bezüglich der notfallmedizinischen Versorgung?**

Siehe Antwort zu Frage 7.

**9. Wie stellt sich derzeit die Rettungskette (Erste-Hilfe-Maßnahmen, Bergung, Transport inklusive Versorgung, Einlieferung Krankenhaus) einer verunglückten oder schwer erkrankten Person, z. B. in einem Offshore-Windpark in der AWZ, dar?**

Unter Beachtung der Auflagen des BSH in Genehmigungsverfahren (siehe Vorbemerkung) hat sich gemäß Staatlichem Gewerbeaufsichtsamt Oldenburg Folgendes etabliert:

- Rettungshelikopter der beiden HEMS<sup>1</sup>-Dienstleister Wiking Helikopter Service GmbH und Northern Helicopter GmbH, 24/7 mit Notarzt und Notfallsanitäter besetzt abrufbereit in Emden, Mariensiel oder St. Peter Ording stationiert.
- Schwimmende Einheiten wie Crew Transfer Vessel (CTV), welcher Notfallsanitäter oder Offshore-Ersthelfer von Plattform oder Schiff zum Verletzten/Erkrankten bringt und/oder Service Operating Vessel (SOV), i. d. R. mit Notfallsanitäter besetzt, welcher selbst zum Ort des Geschehens im Windpark fährt. Eins von beiden oder auch beide befinden sich in der überwiegenden Zeit im Windpark. Bei ungeplanten Einsätzen (sogenannte Trouble-Shooting-Einsätze) befindet sich i. d. R. kein Schiff im Windpark. In diesen Fällen wird zur Verletztenversorgung und -transport der HEMS-Dienstleister alarmiert.
- Alternativ verbleiben die für den Trouble-Shooting-Einsatz genutzten Transporthelikopter der verschiedenen vertraglich verpflichteten Helikopterunternehmen auf dem Helikopterlandedeck der Umspannstation oder Konverterstation und könnten im Evakuierungsfall zum Einsatz kommen.
- Im Rahmen der staatlichen Daseinsvorsorge steht zurzeit die Bestandsmaschine der Bundespolizei-Fliegerstaffel in Fuhlendorf, abhängig von ihren technischen und personellen Möglichkeiten, für Rettungseinsätze unter Leitung des Havariekommandos bei Vorliegen einer „komplexen Rettungssituation“ zur Verfügung. Der Anlagenbetreiber muss aufgrund der vom BSH erteilten Genehmigung in der Lage sein, die Rettung und die medizinische Versorgung seiner eingesetzten Arbeitskräfte zu jedem Zeitpunkt sicherzustellen. In dieser ist die Rettungskette anhand von Szenarien darzulegen.

---

<sup>1</sup> Helicopter Emergency Medical Service

Die Erste-Hilfe-Maßnahmen werden vorrangig durch einen Offshore-Ersthelfer durchgeführt. Dieser erhält nach einem von der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (DGUV) anerkannten Erste-Hilfe-Kurs eine weitere mindestens zweitägige Schulung, die auf die Anforderungen der Offshore-Industrie zugeschnitten sind. Die DGUV hat dazu am 12.12.2016 die Anforderungen in ihrer Veröffentlichung „Erste Hilfe in Offshore-Windparks“ veröffentlicht. Dies wird durch die Betreiber auch umgesetzt. Bei besonders gefährlichen Arbeiten wird auch ein Rettungsassistent oder Notfallsanitäter vor Ort eingesetzt.

Die Rettung der Verunfallten/Erkrankten wird auch durch diese sichergestellt. In schweren Fällen ist die Unterstützung durch einen Notarzt über eine Telemedizin-Anlage bis zum Eintreffen der beauftragten Rettungsunternehmen möglich.

Transport und Versorgung werden durch die beauftragten Rettungsunternehmen der Betreiber, wie z. B. NHC oder Wiking, sichergestellt. Deren Lufttransportfahrzeuge entsprechen in Besatzung und Ausstattung einem Rettungstransporthubschrauber. Zusätzlich stehen auf Schiffen der Betreiber, falls vor Ort, ein Bordlazarett und Schiffe der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (DGzRS) zur Verfügung.

Die Einlieferung in ein Krankenhaus wird durch die zugehörigen Offshore-Rettungsleitstellen (z. B. GMN) der jeweils beauftragten Rettungsunternehmen sichergestellt.

**10. Welche Einsatzmittel stehen für die Rettungskette (hier Bergung und Transport inklusive Versorgung) zur Verfügung?**

Die Betreiber halten hierzu Schiffe und Hubschrauber - teils über externe Anbieter - vor. Im Rahmen der „komplexen Schadenslage“ (§ 1 HKV) und der „komplexen Rettungssituation“ (VKBL 03/16) hält das Havariekommando, unterstützt durch mehrere Feuerwehren, Einsatzkräfte und Material vor. Diese können mit Hubschraubern der Bundespolizei oder den Mehrzweckschiffen zum Einsatzort verbracht werden. Im Übrigen siehe Antwort zu Frage 9.

**11. Hat das Land ein geeignetes Fachkonzept für die Versorgung von erkrankten oder verletzten Personen in der AWZ?**

Das Land als Partner des Havariekommandos hat die unter 1. genannten Fachkonzepte mit entwickelt und eingeführt. Hierunter fallen insbesondere das Strategiekonzept zur Verletztenversorgung und -rettung auf Offshore-Windenergie-Anlagen.

**12. Zu 11: Falls ja, ist dieses Fachkonzept für die Versorgung von erkrankten oder verletzten Personen in der AWZ mit Schleswig-Holstein abgestimmt?**

Das Fachkonzept ist mit allen Küstenländern und dem Bund abgestimmt.

**13. Zu 11: Falls nein, plant die Landesregierung die Erstellung eines Fachkonzeptes für die Versorgung von erkrankten oder verletzten Personen in der AWZ?**

Entfällt.

**14. Zu 13: Bis wann plant die Landesregierung die Erstellung eines Fachkonzeptes für die Versorgung von erkrankten oder verletzten Personen in der AWZ, und welche Inhalte wird das Fachkonzept umfassen?**

Das bestehende Fachkonzept (siehe Antwort zu Frage 1) wird regelmäßig fortgeschrieben.

- 15. Wie wird derzeit der Transport einer erkrankten oder schwer verletzten Person aus einem Offshore-Windpark der AWZ (südwestlicher Teilbereich / niedersächsische Zuständigkeit) in ein Krankenhaus sichergestellt?**

Siehe Antwort zu Frage 9.

- 16. Gelten für diese Transporte die gesetzlichen Vorgaben des Niedersächsischen Rettungsdienstgesetzes? Falls nicht, bitte mit Begründung.**

Nein, siehe Vorbemerkung.

- 17. Entspricht die Ausrüstung der derzeit für den Transport einer erkrankten oder schwer verletzten Person aus einem Offshore-Windpark der AWZ (südwestlicher Teilbereich/ niedersächsische Zuständigkeit) in ein Krankenhaus eingesetzten Fahrzeuge/Transportmittel den Vorgaben des Niedersächsischen Rettungsdienstgesetzes? Falls nicht, bitte mit Begründung.**

Die Fahrzeuge und Transportmittel und deren Ausrüstung müssen dem jeweiligen Stand der Technik entsprechen. Im Übrigen siehe Vorbemerkung.

- 18. Gilt für die Luftfahrzeuge, die für die Rettung oder Bergung von Personen aus der AWZ (südwestlicher Teilbereich / niedersächsische Zuständigkeit) zum Einsatz kommen die DIN EN 13718-2:2015? Falls nicht, bitte mit Begründung.**

Die Rettungshubschrauber der privaten Rettungsunternehmen müssen der DIN EN 13718-2 entsprechen, ansonsten erhalten diese keine Zulassung.

- 19. Für den Fall, dass für die eingesetzten Luftrettungsfahrzeuge die DIN EN 13718-2:2015 nicht gelten sollte: Wie wird die fachlich-medizinische Versorgung des Patienten auf dem Transport Offshore-Windpark–Krankenhaus sichergestellt?**

Entfällt.

- 20. Welche Aufgaben übernimmt die Gesellschaft für maritimes Notfallmanagement mbH, und welche Aufgaben übernimmt sie nicht?**

Die Gesellschaft für maritimes Notfallmanagement mbH (GMN) übernimmt für ihre Auftraggeber (Offshore-Windparkbetreiber) im Notfall die Koordinierung der Notfallmaßnahmen entweder mittels der betreiberseitig zur Verfügung stehenden Einsatzmittel gemäß den zuvor im Notfallkonzept festgelegten Prozessen oder in besonderen Fällen auch mittels nicht dem Betreiber zuzuordnender Einsatzmittel. Sie betreibt dafür eine Notfalleitstelle 24 Stunden an 365 Tagen und nutzt dafür die technischen Ressourcen auf dem Gebiet der Kommunikation und Koordinierung der Seenotleitung Bremen (Maritime Rescue and Coordination Centre).

Optional ist in die Leistung der Notfalleitstelle auch eine telemedizinische Beratung in Kooperation mit einer Tochtergesellschaft der Charité in Berlin eingeschlossen.

Die GMN ist ein Tochterunternehmen der DGzRS und übernimmt die Aufgaben einer Rettungsleitstelle für die Betreiber der Offshore-Industrie. Dies umfasst die Entgegennahme von Hilfeersuchen und Notrufen, die Disposition der geeigneten und erforderlichen Einsatzmittel, die Alarmierung der Einsatzkräfte, die Lenkung, Leitung und Koordinierung der Einsatzmittel, die Bereitstellung von Informationen und Auskünften, wie z. B. der Krankenhausplatzverfügbarkeit, und die Dokumentation der Einsätze, nicht jedoch den Einsatz eigener Seenotkreuzer und Seenotrettungsboote der DGzRS.

(Verteilt am 05.11.2020)