

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Olaf in der Beek, Frank Sitta, Grigorios Aggelidis, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP
– Drucksache 19/25560 –**

Umweltgefahren von Schiffswracks in deutschen Meeresgewässern

Vorbemerkung der Fragesteller

In den deutschen Meeresgewässern von Nord- und Ostsee liegen Schätzungen zufolge rund 2 500 Schiffswracks. Genau kann die Zahl der dort befindlichen Wracks jedoch nicht beziffert werden, da die Entdeckung und Dokumentation der Wracks sehr aufwendig ist und regelmäßig neue Funde gemacht werden. Auch das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie kann als zuständige Bundesbehörde keine seriösen Einschätzungen zur tatsächlichen Anzahl von Schiffswracks in Nord- und Ostsee machen. Über die Gefahr versunkener Schiffe ist zudem wenig bekannt, weshalb eine Ausweitung der Forschungsaktivitäten dringend geboten ist (<https://www.n-tv.de/wissen/Schatzsucher-machen-sich-Hoffnungen-article14323226.html>).

Neben den Forschungen des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie wird zudem unter der Leitung des Deutschen Schiffahrtsmuseums das Projekt „North Sea Wrecks“ durchgeführt, das ebenso die Analyse der Gefahren von Wracks in der Nordsee zum Ziel hat (<https://northsearegion.eu/nsw>).

Zusätzlich zu den grundsätzlichen Umweltgefahren durch versunkene Schiffe selbst birgt insbesondere die an Bord dieser Schiffe befindliche Ladung erhebliche Risiken für die Umwelt und Gesundheit. Teilweise befindet sich damit auch Gefahrgut in den versunkenen Wracks, das aufgrund von fortschreitender Korrosion auszutreten droht. Die möglichen Folgen für Umwelt und Menschen könnten verheerend sein. Vor allem mit Öl beladene Schiffe stellen eine tickende Zeitbombe dar. Auch Treibstoffreste an Bord der Wracks drohen, im Zuge fortschreitender Beschädigung auszutreten und verheerende Umweltschäden anzurichten (https://www.deutschlandfunk.de/gesunkene-schiffswracks-tickende-umweltbomben-am-meeresboden.676.de.html?dram:article_id=333869).

Viele Schiffe haben zudem andere gefährliche Stoffe wie Munition gelagert, deren Austritt ebenso gravierende Auswirkungen hätte. Da es sich meist um sehr alte Schiffe handelt, ist davon auszugehen, dass diese sich bereits heute in einem sehr schlechten Zustand befinden (https://www.weser-kurier.de/region/die-norddeutsche_artikel,-es-geht-um-kriegswracks-und-munition-_arid,1868127.html).

Ähnlich wie bei Munitionsaltlasten in Nord- und Ostsee fehlen auch in Bezug auf versunkene Schiffe in Nord- und Ostsee weitreichende Informationen, was eine Evaluierung der derzeitigen Gefahrenlage sehr schwierig macht. Zum Schutz von Umwelt und Menschen sind nach Ansicht der Fragesteller diese Informationen jedoch dringend notwendig, um gravierende, teils irreversible Umweltschäden abwenden zu können. Zudem besteht die Gefahr, dass durch Fischerei in belasteten Gebieten und den folgenden Fischkonsum Gesundheitsschäden bei Menschen auftreten können. Es ist daher aus den genannten Gründen dringend geboten, Forschungen und Optionen zum Umgang mit Schiffswracks näher zu beleuchten. Angesichts der geringen Datenlage und der mutmaßlich erheblichen Risiken für Menschen und Umwelt durch Schiffswracks in deutschen Meeresgewässern sind die Bemühungen der Bundesregierung bezüglich Informationsgewinn, Forschung sowie Möglichkeiten zur Bergung nach Ansicht der Fragesteller keineswegs ausreichend.

1. Wie viele Schiffswracks befinden sich nach Kenntnis der Bundesregierung in deutschen Meeresgewässern (bitte möglichst genau nach Lage, mindestens jedoch nach Nord- oder Ostsee, aufschlüsseln)?

Unterwasserhindernisse werden vom Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) nach dem Seeaufgabengesetz erfasst. Eine Zuordnung, ob es sich um Schiffswracks oder andere Objekte handelt, erfolgt dabei nicht. Es ist daher nur eine Schätzung möglich. Danach befinden sich im Zuständigkeitsbereich des BSH in der Nordsee etwa 1 000 und in der Ostsee etwa 500 Schiffswracks oder deren Reste.

2. Aus welchen Jahren stammen die in den deutschen Meeresgewässern liegenden Schiffswracks, und aus welchen Gründen wurden diese nach Kenntnis der Bundesregierung wann versenkt bzw. sind untergegangen?

Wann und wie die erfassten Unterwasserhindernisse gesunken sind, ist dem BSH nur in Einzelfällen bekannt. Die ältesten Objekte stammen aus dem Mittelalter.

3. In welchem Zustand befinden sich diese Schiffswracks, und wie wird sich dieser nach Einschätzung der Bundesregierung in Zukunft verändern?

Der Zustand von Schiffswracks ist stark abhängig von der Verweildauer und den äußeren Bedingungen. Viele Schiffswracks bestehen nur noch aus Wrackresten.

Im Übrigen wird auf die Antwort auf Frage 19 verwiesen.

4. Welche Ladungen befinden sich nach Kenntnis der Bundesregierung an Bord der Wracks, und von welchen daraus resultierenden Umweltgefahren ist auszugehen?

Die Art der Ladung von Schiffswracks ist dem BSH nicht bekannt und wird nicht erfasst.

5. Wie stellen sich nach Kenntnis der Bundesregierung Umweltgefahren, insbesondere für das marine Ökosystem, dar, die von Schiffswracks und deren Beladung in deutschen Meeresgewässern ausgehen?
9. Welche Gefahren stellen Schiffswracks in deutschen Meeresgewässern nach Kenntnis der Bundesregierung für Fischbestände und die Fischerei dar?
10. Welche gesundheitlichen Gefahren gehen nach Kenntnis der Bundesregierung für Menschen durch den Konsum von Fisch aus belasteten Gebieten aus?

Die Fragen 5, 9 und 10 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Unterschiedliche Umweltgefahren verschiedenen Ausmaßes resultieren vor allem aus der verbliebenen Ladung und Betriebsmitteln, wie Öl und Kraftstoff. Eine systematische Erfassung der Mengen und Austritte liegt nicht vor. Weltweit belaufen sich Schätzungen auf eine Menge von 2,5 bis 20 Mio. Tonnen Öl und anderer Schadstoffe.

Für die deutschen Meeresgewässer liegen derzeit keine Untersuchungen vor. Das EU-Interreg-Projekt „North Sea Wrecks“ wird erste Erkenntnisse liefern. Hierzu wird auf die Antwort zu Frage 16 verwiesen.

6. Droht nach Kenntnis der Bundesregierung der unkontrollierte Austritt von Öl, Treibstoffen und anderen umweltschädlichen Substanzen aus Wracks in deutschen Meeresgewässern?

Wenn ja, in welcher Größenordnung, und mit welchen Konzepten soll dies verhindert werden?

Mit fortschreitender Korrosion der umgebenden Hüllen gesunkener Schiffe kann es zu spontanen Austritten von Schadstoffen sowie zu kontinuierlichen Belastungen durch schleichende Verluste kommen. Ein Entfernen der Gefahrstoffe aus den Wracks ist aufwändig und wenig erprobt. Bergungsversuche haben zudem das Risiko von größeren Spontanaustritten der Gefahrstoffe.

Das Havariekommando ist für die Beseitigung der Umweltverschmutzung zuständig. Darüber hinaus koordiniert das Havariekommando gemeinsam mit der Bundeswehr regelmäßige Ölüberwachungsflüge über der Nord- und Ostsee, um etwaige Umweltverschmutzungen zu detektieren. Stellt das BSH bei einer Erst- oder Wiederholungsuntersuchung das Austreten von Substanzen fest, informiert es die zuständigen Behörden. Weder aus der Gewässerverunreinigungsdatenbank noch im GeoSeaPortal des BSH finden sich derzeit Hinweise auf unkontrollierte Schadstoffaustritte.

7. Welche Gefahren stellen Schiffswracks in deutschen Meeresgewässern nach Kenntnis der Bundesregierung für die Sicherheit von Seeschiffahrtswegen dar?
8. Welche Gefahren stellen Schiffswracks in deutschen Meeresgewässern nach Kenntnis der Bundesregierung für die Nutzung des Meeresbodens (z. B. Verlegung von Pipelines oder Stromleitungen) dar?
12. Welche Kapazitäten zur Untersuchung und möglichen Bergung versenkter Schiffe und deren Beladung bestehen derzeit in Deutschland?
14. Sieht die Bundesregierung einen Zielkonflikt zwischen der Beseitigung von ökologischen Gefahren und völkerrechtlichen Verpflichtungen im Hinblick auf als Seekriegsgräber klassifizierte Wracks?
19. Inwiefern ist das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie als untergeordnete Behörde des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur mit den Aufgaben um Schiffswracks betraut, und bestehen dahingehend Kooperationen mit dem Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit?

Die Fragen 7, 8, 12, 14 und 19 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Seevermessungen des BSH tragen zur Sicherheit der Schifffahrtswege bei. Werden neue Unterwasserhindernisse gefunden oder Veränderungen daran festgestellt, wird die Schifffahrt gewarnt und die nautischen Informationen werden aktualisiert (Nachrichten für Seefahrer, Seekarten). Außerdem wird die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung informiert, die über weitere Schritte zum Schutz der Schifffahrt entscheidet.

Werden bei Erkundungen für Vorhaben, die den Meeresboden nutzen (z. B. Verlegung von Pipelines oder Stromleitungen) Schiffswracks entdeckt, werden diese Vorhaben in einem ausreichenden Abstand zum betreffenden Schiffswrack neu trassiert. Die Neutrassierung berücksichtigt sowohl die Belange des Kulturgüterschutzes als auch die Belange der Nutzung.

Auf Grundlage des Seeaufgabengesetzes führt das BSH den Seevermessungsdienst in den deutschen Küstengewässern einschließlich der Ausschließlichen Wirtschaftszone durch. Ein Teil dieser Aufgabe ist die Suche und Untersuchung von Unterwasserhindernissen. Der gesetzliche Auftrag bezieht sich dabei auf die Gewährleistung der Sicherheit der Schifffahrt. Dementsprechend werden die Untersuchungen auf Objekte konzentriert, die aus dem Meeresgrund herausragen oder auf andere Weise die Schifffahrt gefährden könnten. Werden bei der Untersuchung Hinweise auf potentielle weitere Umweltgefährdungen gefunden (etwa austretendes Bunkeröl) werden die zuständigen Bundes- oder Landesbehörden informiert. Gleiches gilt für Hinweise auf historisch wertvolle Objekte, Seemannsgräber, staatsanwaltschaftliche Relevanz und ähnliches mehr.

Die Objekte werden im Rahmen von Wiederholungsuntersuchungen regelmäßig überwacht. Das BSH setzt die drei Mehrzweckschiffe ATAIR, WEGA und DENEK unter anderem auch für die Untersuchung von Unterwasserhindernissen ein. Es erfolgen etwa 100 bis 200 Erst- oder Wiederholungsuntersuchungen im Jahr.

Untersuchungen werden in einer Datenbank der Unterwasserhindernisse geführt. Mit dem Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit gibt es zu den oben genannten Aufgaben keine besonderen Kooperationen.

11. Welche Bedeutung haben Schiffswracks in deutschen Meeresgewässern nach Kenntnis bzw. Ansicht der Bundesregierung für den Tourismus?

Der Bundesregierung liegen hierzu keine eigenen Erkenntnisse vor.

13. Sind bezogen auf Frage 12 Verbesserungen und Erhöhungen der Kapazitäten geplant?
Wenn ja, welche konkret?
Wenn nein, warum nicht?

Die Schiffsflotte des BSH wird modernisiert. Erhöhungen der Kapazitäten sind nicht geplant.

15. Bestehen derzeit Kooperationen der Bundesregierung mit den Regierungen der Bundesländer zum Umgang mit Schiffswracks in deutschen Meeresgewässern?
Wenn ja, welche?
Wenn nicht, warum nicht, und gibt es Planungen dazu?

Das BSH steht im Zusammenhang mit Unterwasserhindernissen im ständigen Informationsaustausch mit den betroffenen Landesbehörden.

16. Bestehen im Umgang mit Schiffswracks neben dem Projekt „North Sea Wrecks“ weitere Kooperationen mit anderen Staaten?
Wenn ja, mit welchen, und in welcher Form?
Wenn nicht, warum nicht?
17. Gibt es, neben dem europäischen Projekt „North Sea Wrecks“ weitere geplante Projekte zur Forschung im Zusammenhang mit Wracks in deutschen Meeresgewässern?
Wenn ja, welche?
Wenn nicht, warum nicht?
18. Welche, für die Bundesregierung relevanten Ergebnisse hat das Projekt „North Sea Wrecks“ bisher geliefert, und inwiefern wurden aus diesen Ergebnissen welche konkreten Konsequenzen gezogen?

Die Fragen 16 bis 18 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das BSH hat für das Projekt „North Sea Wrecks“ Daten bereitgestellt, ist aber darüber hinaus nicht am Projekt beteiligt. Der Bundesregierung sind bislang keine Ergebnisse des Projekts bekannt.

Kooperationen des BSH mit anderen Staaten zum Umgang mit Schiffswracks bestehen unter dem Helsinki-Abkommen zum Schutz der Ostsee (HELCOM) im Rahmen der Arbeitsgruppe „SUBMERGED“. In der Zusammenarbeit mit dem dänischen hydrographischen Dienst in der Seevermessung werden ebenfalls Daten zu möglichen Wrackpositionen ausgetauscht.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.