

## **Kleine Anfrage**

**der Abgeordneten Dr. Valerie Wilms, Matthias Gastel, Stephan Kühn (Dresden),  
Tabea Rößner, Markus Tressel und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

### **Havarie des Tankers „Silver Carla“ in der Nordsee**

Das Öltankschiff „Silver Carla“ trieb am 12. Januar 2015 manövrierunfähig in der Nordsee. Bei der zu diesem Zeitpunkt herrschenden Wettersituation mit starkem Sturm und entsprechend hohem Wellengang benötigte das Schiff unverzüglich Hilfe. Zur Koordination der Rettung von Unglücksfällen auf Nord- und Ostsee ist seit dem Jahr 2003 das gemeinsame Havariekommando des Bundes und der Küstenländer zuständig und war somit auch mit diesem Fall befasst. Innerhalb von zwei Tagen konnte der Havarist nach Wilhelmshaven in sicheres Fahrwasser geschleppt werden. An Schiff und Meeresumwelt entstand kein Schaden, doch die latente Gefahr, die von einem beladenen havarierten Tanker für die Meeresumwelt ausgeht, ist immens.

Nach erfolgreicher Herstellung von Schleppverbindungen mit zwei Schleppern konnte der Havarist erfolgreich von der Küste freigehalten und bis zur Wetterbesserung im freien Seeraum verbleiben. Anschließend konnte die Notschleppverbindung gelöst und an einen anderen Schlepper übergeben werden, der mit Unterstützung durch einen weiteren Schlepper den Havaristen nach Wilhelmshaven brachte.

Nach Pressemitteilungen des Havariekommandos ([www.havariekommando.de](http://www.havariekommando.de)), der gemeinsamen Koordinierungseinrichtung von Bund und Küstenländern für das maritime Unfallmanagement, waren an diesem Einsatz das bundeseigene Mehrzweckschiff „Mellum“, vier Schlepper sowie je ein Hubschrauber der Bundespolizei und der Deutschen Marine beteiligt.

Der Schutz der deutschen Küsten und des Weltnaturerbes Wattenmeer vor havarierten Schiffen und vor der Gefahr von Ladung und Treibstoffvorrat ist Ziel des Schutz- und „Sicherheitskonzeptes Deutsche Küste“ der Bundesregierung. Ein wichtiger Baustein dieses Konzeptes ist das Notschleppkonzept, das von der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung mit bundeseigenen sowie langfristig gecharterten Notfallschleppern umgesetzt wird.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wo befand sich nach Kenntnis der Bundesregierung der havarierte Tanker „Silver Carla“ zum Zeitpunkt des Maschinenausfalls und in welchem Betriebszustand (Fahrt oder Drift über Grund, vorherige und aktuelle Ladung – Art, Menge –, inertisierte Tanks, ausgebrachte Anzahl der Anker und Kettenlängen, mitgeführter Brennstoff – Art und Menge)?

2. Über welche Notschleppleinrichtungen auf welcher rechtlichen oder technischen Grundlage (Forderung der International Maritime Organization, Flaggenstaat, Klassifikationsgesellschaft, Versicherung, reedereieigenes ISM-System) verfügte nach Kenntnis der Bundesregierung der Havarist?
3. Aus welchem Grund hat der Havarist nach Kenntnis der Bundesregierung wann Hilfe durch staatliche Kräfte angefordert?
4. Welche Maßnahmen hatte die Schiffsführung des Havaristen nach Kenntnis der Bundesregierung nach dem Maschinenausfall sowie während des Notschleppesatzes eingeleitet, geplant oder durchgeführt?
5. Wann erhielt nach Kenntnis der Bundesregierung welche behördliche Einrichtung erstmals Kenntnis von dem Maschinenausfall, und welche Maßnahmen wurden von dieser wann eingeleitet?
6. Welche Wasserfahrzeuge kamen nach Kenntnis der Bundesregierung während der Havarie in welchem Zeitraum aus welchem Grund auf wessen Anweisung mit welcher Aufgabe zum Einsatz (bitte Name, Reederei, bei bundeseigenen oder gecharterten Fahrzeugen: geräteführendes bzw. zuständiges Amt, Abmessungen – Länge, Breite, Tiefgang –, Schleppleistung, Geschwindigkeit angeben)?
7. Welche Wasserfahrzeuge haben nach Kenntnis der Bundesregierung aus welchem Grund während der Havarie eine Schleppverbindung mit dem Havaristen hergestellt?
8. Von wem (Besatzung oder Boardingteam) wurde nach Kenntnis der Bundesregierung auf dem Havaristen wann aus welchem Grund eine Schleppverbindung mit welchem Schlepper hergestellt?
9. Von welchem Hubschrauber wurde das Boardingteam wann und aus welchem Grund auf dem Havaristen abgesetzt?
10. Welches Bergungsunternehmen wurde nach Kenntnis der Bundesregierung wann vom Havaristen beauftragt, welche Maßnahmen durchzuführen?
11. Welcher Notschlepper hatte nach Kenntnis der Bundesregierung zum Zeitpunkt der Havarie seine Bereitschaftsposition in der Deutschen Bucht aus welchem Grund nicht eingenommen?
12. Aus welchem Grund stand nach Kenntnis der Bundesregierung seit dem 10. Januar 2015 welcher Notschlepper in welchen Zeiträumen für diese Aufgabe aus welchem Grund nur eingeschränkt oder gar nicht auf der ihm im Notschleppkonzept zugewiesenen Bereitschaftsposition zur Verfügung?

Berlin, den 28. Januar 2015

**Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion**