

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 18/5301 –**

Havarie des Frachters Purple Beach in der deutschen Nordsee

Vorbemerkung der Fragesteller

Am 25. Mai 2015 hatte sich an Bord des Schiffes Purple Beach (Flagge: Marshall Inseln, Eigentum: Deutschland) in der Nordsee ein Teil der Ladung erhitzt. Das Havariekommando (HK) als gemeinsame Einrichtung des Bundes und der Küstenländer zur Koordinierung der Unfallmanagements übernahm eigenen Pressemitteilungen zufolge am Morgen des 26. Mai 2015 die Gesamteinsatzleitung über die staatlichen Einsatzkräfte. Geladen hatte das Schiff u. a. Düngemittel der Bezeichnung „Nitrophoska 15+15+15+2 S“ (Nitrophoska) als Massengut. Das Schiff war auf dem Weg in den Hafen Brake (Wesermarsch).

In der Nähe von Helgoland in deutschem Gewässer hatten Besatzungsmitglieder eine leichte Rauchentwicklung aus einem Laderaum des Schiffes bemerkt, woraufhin die Besatzung ankerte und zur Verminderung der Rauchentwicklung Kohlendioxid in den Lagerraum zuführte. Vom HK eingesetzte Brandschutzexperten stellten später eine erhöhte Schadstoffkonzentration fest, die Besatzung und Einsatzkräfte wurden geborgen. Obwohl laut Sicherheitsdatenblatt von Nitrophoska keine Explosionsgefahr ausgeht, der Dünger aber zur Selbsterhitzung neigt, wurde in der Presse vor Explosionen gewarnt. Im Mittelpunkt der Aktivitäten von Besatzung und Einsatzkräften bei solchen Havarien steht zunächst die Reduzierung der möglichen Gefahren, um die Sicherheit der betroffenen Menschen sowie den Schutz der Umwelt zu gewährleisten. Es ist daher zu hinterfragen, ob durch das HK die richtigen Unfallmanagement-Maßnahmen eingeleitet und Schäden minimiert wurden.

Vorbemerkung der Bundesregierung

Wichtige Aufgaben der Maritimen Notfallvorsorge wurden gemäß der Vereinbarung über die Errichtung des Havariekommandos (Vereinbarung zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Freien und Hansestadt Hamburg, der Freien Hansestadt Bremen und den Ländern Mecklenburg-Vorpommern, Niedersachsen und Schleswig-Holstein über die Errichtung des Havariekommandos

(VKBL Heft 2 – 2003, S. 31) (HKV)) gebündelt auf das Havariekommando übertragen. Diese im Jahr 2003 neu geschaffenen Strukturen der Einsatzbewältigung Maritimer Großschadenslagen haben sich in nunmehr 60 Einsatzlagen bewährt und finden internationales Interesse und Anerkennung. Die Einsatzbewältigung erfolgt auf der Grundlage entsprechend entwickelter Fachkonzepte, die aufgrund der Erfahrungen aus Übungen und Einsätzen kontinuierlich unter Hinzuziehung entsprechender Fachexpertise (national und international) fortgeschrieben werden.

Im vorliegenden Einsatzsachverhalt, Havarie des Frachters Purple Beach in der deutschen Nordsee, sind diese Fachkonzepte zur Bewältigung der Einsatzlage in bewährter Form umgesetzt und die Einsatzmaßnahmen entsprechend durchgeführt worden.

Das Havariekommando hat hierzu mit seinen eigenen Experten und weiterer hinzugezogener Fachexpertise die Einsatzlage beurteilt und daraufhin entsprechende Maßnahmen eingeleitet. Insbesondere die Gefahrenbewertung wurde auch mit hinzugezogenen Reedereivertretern, die ständig beim Havariestab anwesend waren, besprochen. Alle Beteiligten kamen zu einvernehmlichen Einschätzungen der Gefahrensituation und der notwendigen Vorgehensweise. Insofern ist nicht nachvollziehbar, warum in der Kleinen Anfrage („Es ist daher zu hinterfragen, ob durch das HK die richtigen Unfallmanagementmaßnahmen eingeleitet und Schäden minimiert wurden.“) dieses ohne nähere Kenntnisse infrage gestellt wird. Es gibt keinerlei Hinweise, dass durch das Havariekommando nicht die richtigen Unfallmanagementmaßnahmen eingeleitet wurden. Dafür spricht insbesondere der Einsatzerfolg, dass alle Besatzungsmitglieder vom Havaristen gerettet werden konnten, schwerwiegende Gesundheitsschäden nicht zu verzeichnen sind, eine Umweltgefährdung verhindert wurde und die MS Purple Beach sicher einem Notliegeplatz zugeführt werden konnte.

Der Seeunfall Purple Beach wird nach den Bestimmungen des Seesicherheits-Untersuchungs-Gesetzes von der Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) untersucht. Die Beantwortung der Kleinen Anfrage erfolgt nach aktuellem Kenntnisstand und unter dem Vorbehalt der laufenden amtlichen Seeunfalluntersuchung durch die BSU.

1. a) In welche Art Düngemittel wird nach Kenntnis der Bundesregierung Nitrophoska eingestuft, und welche Stoffeigenschaften sowie mögliche Gefahren besitzt es (bitte auch IMO-Gefahrgutklasse bzw. -Unterklasse angeben)?

Zur Einstufung:

Nitrophoska 15+15+15+2-S ist als Gesamtsubstrat keiner IMO-Gefahrgutklasse (IMO – International Maritime Organization) zugeordnet. Es handelt sich um Schüttladung, die im Seeverkehr nach dem International Maritime Solid Bulk Cargoes Code (IMSBC-Code) als ammoniumnitrathaltige Düngemittel (nicht gefährlich) in die Gruppe C einzustufen ist, wenn der Stoff die Gefahrgutkriterien nicht erfüllt. Laut Herstellerangaben auf Grundlage der Gefahrstoffverordnung (GefStoffV) ist es ein Düngemittel mit Ammoniumnitrat der Gruppe C III. Die GefStoffV unterteilt die ammoniumnitrathaltigen Gemische in verschiedene Gruppen. Düngemittel der Gruppe C sind „Zubereitungen, die weder zur selbstunterhaltenden fortschreitenden thermischen Zersetzung noch zur detonativen Umsetzung fähig sind, jedoch beim Erhitzen Stickoxide entwickeln“.

Zu den Stoffeigenschaften:

Nitrophoska 15+15+15+2-S liegt in fester Form vor und ist wasserlöslich. Die Wirkstoffe bestehen aus Ammonium-, Kalium, Sulfat- und Phosphationen.

Einzelstofflich lassen sich folgende Aussagen treffen:

Kalium- und Ammoniumsulfate oder -phosphate sind weder im Gefahrstoffrecht noch im Gefahrgutrecht eingestuft.

Die Wassergefährdung gemäß „Wassergefährdungsstufe für ortsfeste Anlagen (WGK-Stufe)“ liegt für Ammoniumnitrat bei „1“.

Ammoniumnitrat liegt in fester Form vor und ist nicht brennbar, aber brandfördernd.

- b) Aus welchen Gründen bestand nach Kenntnissen der Bundesregierung im Rahmen der Havarie des Schiffes Purple Beach Explosionsgefahr, und auf welcher Grundlage kam es zu dieser Annahme?

Aufgrund von Messergebnissen des eingesetzten Fact-Finding-Teams wurde in Teilbereichen eine explosive Atmosphäre gemeldet. Eine Explosionsgefahr konnte damit nicht ausgeschlossen werden. Ebenfalls konnte zu diesem Zeitpunkt eine chemische Misch- bzw. Kreuzreaktion mit anderen Stoffen (angrenzender Laderaum, vorherige Ladung) nicht ausgeschlossen werden. Bis zur abschließenden Klärung der Gefährdungslage wurde zur Sicherheit der Besatzung und der Einsatzkräfte vor Ort von einer potentiellen Explosionsgefahr ausgegangen.

2. a) Welche Güter in welcher Menge hatte das Schiff Purple Beach zum Havariezeitpunkt geladen?

Gemäß dem Stauplan hatte das Schiff zum Zeitpunkt der Havarie folgende Güter geladen:

- Laderaum 1: verschiedene Stahlteile (Rollen und Platten) mit einem Gewicht von 152 Tonnen,
- Laderaum 2: 5 030 Tonnen Entec 26[®] Dünger Bulkladung,
- Laderaum 3: 6 000 Tonnen Nitrophoska[®] 15+15+15 (+2S) Dünger im unteren Laderaum und mehrere Stückgutladungen unterschiedlicher Größe und Gewicht (kein Gefahrgut, teilweise verpackt in Holzkisten) im Zwischendeck,
- Laderaum 4: 5 000 Tonnen Ammoniumsulfat,
- Laderaum 5: 5 250 Tonnen Nitrophoska[®] 12+12+17(+2+8).

- b) Welcher Teil der Ladung des Schiffes Purple Beach (Art, Hersteller, Zündtemperatur, Verpackung, Menge, Lade- und Bestimmungshafen) entwickelte nach Kenntnis der Bundesregierung seit wann und aus welchem Grund den von der Besatzung bemerkten Rauch?

Wahrscheinlich entwickelte die im unteren Laderaum 3 befindliche Ladung (Düngemittel Nitrophoska 15+15+15 (+2S), Eurochem Agro, keine Zündtemperatur – thermische Zersetzung beginnt bei 130 °C, Schüttgut, 6 000 Tonnen, Antwerpen, Brake) den von der Besatzung bemerkten Rauch. Zu den Ursachen ist der Bericht der BSU abzuwarten.

3. a) Welche nationale Stelle wurde nach Kenntnis der Bundesregierung durch die Schiffsführung der Purple Beach zu welchem Zeitpunkt mit welchen Informationen erstmals mit welchem Ergebnis über die Rauchentwicklung informiert?

Das Wasser- und Schifffahrtsamt Bremerhaven (Verkehrszentrale) wurde am 25. Mai 2015 um 21.20 Uhr von der Lotsenwachstation Bremerhaven – diese hatte um 21.03 Uhr eine E-Mail des Kapitäns erhalten – über die Lage an Bord des seit 17.20 Uhr auf „Tiefwasserreedee“ ankernden MS Purple Beach informiert

- b) Von welcher nationalen Stelle wurde nach Kenntnis der Bundesregierung zu welchem Zeitpunkt aus welchem Grund aufgrund welcher Informationen die Lage an Bord des Schiffes Purple Beach als Schadenslage eingestuft?
- c) Aus welchem Grund und auf welcher Grundlage hat nach Kenntnis der Bundesregierung ab wann und bis wann das Havariekommando die Gesamt-Einsatzleitung übernommen?

Die Fragen 3b und 3c werden wegen ihres Sachzusammenhanges gemeinsam beantwortet.

Das Maritime Lagezentrum des Havariekommandos wurde am 25. Mai 2015 um 22.18 Uhr erstmals von der Verkehrszentrale Bremerhaven über einen Laderaumbrand auf der Purple Beach informiert. Die Lageentwicklung wurde vom Havariekommando von diesem Zeitpunkt an begleitet.

Auf Ersuchen der für die Reede zuständigen Verkehrszentrale Wilhelmshaven, hat das Havariekommando am 26. Mai 2015 um 2.00 Uhr gemäß § 9 (1) HKV die Gesamteinsatzleitung übernommen. Die Gesamteinsatzleitung wurde am 12. Juni 2015 um 12.00 Uhr beendet.

4. Welche Schäden oder Betriebsbeeinträchtigungen wurden nach Kenntnis der Bundesregierung durch die Rauchentwicklung an welchen Hauptmotoren, stromerzeugenden Hilfsmotoren, Pumpen, Rohrleitungen, Sicherheitseinrichtungen oder anderen Betriebssystemen der Purple Beach verursacht?

Die Aufbauten und der Maschinenraum des Havaristen waren über einem längeren Zeitraum einer massiven sauren Rauchgaskonzentration ausgesetzt. Die Bestandteile des Gasgemisches, wie z. B. Chlorwasserstoff und nitrose Gase sind aggressiv und bilden in Verbindung mit Feuchtigkeit entsprechend aggressive Säuren. Diese Säuren greifen Oberflächen an und beschädigen in kürzester Zeit elektrische und elektronische Bauteile. Gemäß Lageerkundung war davon auszugehen, dass der gesamte Maschinenraum mit diesem Säuregemisch kontaminiert war (dies bestätigt sich bei der späteren Begehung). Der Maschinenraum war in diesem Zustand nur im Chemikalienschutzanzug in Verbindung mit umluftunabhängigem Atemschutz begehbar.

Ein sicherer Maschinenbetrieb war vor diesem Hintergrund sowohl personell als auch technisch ausgeschlossen.

5. Welche durch den ausgetretenen Rauch verursachten gesundheitlichen Schäden wurden nach Kenntnis der Bundesregierung wann von wem bei welchem Besatzungsmitglied des Schiffes Purple Beach festgestellt?

Von der Besatzung wurden Reizungen der Atemwege und der Haut beschrieben.

Vor Ort erfolgte deshalb eine ärztliche Sichtung. Zur weiteren medizinischen Untersuchung erfolgte die Verbringung der betroffenen Besatzung in Krankenhäuser. Eine Benennung der betroffenen Personen ist aufgrund datenschutzrechtlicher Gründe und der ärztlichen Schweigepflicht nicht möglich.

6. a) Wird in einschlägigen Empfehlungen nach Kenntnis der Bundesregierung bei Selbsterhitzung von Schiffsladungen ausschließlich Wasser als Löschmittel des Düngemittels Nitrophoska empfohlen?

Wenn nein, welche weiteren Löschmittel gelten demnach als geeignet, und welche Reaktionseigenschaft hat der Stoff mit Wasser?

Nach dem IMSBC-Code sehen die Notfallmaßnahmen bei einem Feuer oder einer Selbsterhitzung in einem Laderaum u. a. vor, viel Wasser zu verwenden und gegebenenfalls die Wärmequelle zu isolieren. Ein Fluten des Laderaums kann in Erwägung gezogen werden; jedoch ist dabei die Stabilität des Schiffes angemessen zu berücksichtigen. Angrenzende Schotte sollen gekühlt werden.

Gemäß dem Abschnitt 5.1 des Sicherheitsdatenblattes (SDB) für Nitrophoska ist Wasser das einzig geeignete Löschmittel, ggf. in größeren Mengen.

- b) Durch welche Maßnahmen kann nach Kenntnis der Bundesregierung die Selbsterhitzung des Düngemittels Nitrophoska vermieden werden?

Unter normalen Transportbedingungen ist das Granulat gemäß SDB Abschnitt 7.1 nicht brennbar. Im Vordergrund steht deshalb die Verhinderung der Zuführung jeglicher Energie (vgl. IMSBC-Code).

- c) Durch welche Maßnahmen wurde die Temperatur des Düngemittels Nitrophoska im Laderaum gesenkt?

Durch die Einleitung von großen Mengen Wasser konnte diese chemische Reaktion beendet werden.

7. a) Welche Temperatur hatte nach Kenntnis der Bundesregierung die Ladung des Schiffes am 25., 26. und 27. Mai 2015 zu welchem Zeitpunkt aus welchem Grund durch wen und an welcher Stelle gemessen erreicht, und welchen Zündpunkt hat der Gefahrstoff Nitrophoska?

Eine direkte Temperaturmessung der Ladung war am 25., 26. und 27. Mai 2015 nicht möglich. Eine Zündtemperatur des Granulats ist im SDB nicht angegeben. Gemäß Abschnitt 9.1 SDB erfolgt eine thermische Zersetzung oberhalb von 130 °C.

- b) Welche Ursache hatte nach bisherigen Erkenntnissen der Bundesregierung die Rauchentwicklung, und welche wann von wem gemessenen Schadstoffe waren darin enthalten?

Die an Bord eingesetzten Feuerwehrräfte und die Analytische Task Force (ATF) des Bundesamtes für Bevölkerungsschutz und Katastrophenvorsorge haben mehrfach nitrose Gase und Chlorwasserstoff sowie Chlor nachgewiesen. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 2b verwiesen.

8. a) Welche Maßnahmen zur unmittelbaren Gefahrenabwehr hat nach Kenntnis der Bundesregierung das HK im Zusammenhang mit dieser Havarie wann aus welchem Grund und mit welchem jeweiligen Ergebnis koordiniert?

- Die ersteintreffende Brandbekämpfungseinheit (BBE) führte ein Fact Finding zur Lagebeurteilung und zur Unterstützung der Besatzung vor Ort durch.
Ergebnis: Temperaturerhöhung des Laderaums; Produktaustritt im Bereich der Laderäume 2 und 3; im weiteren Einsatzverlauf schlagartig zunehmende Rauchgaswolke.
- Evakuierung der Schiffsbesatzung und der BBE aufgrund der Gefährdungslage an Bord des Havaristen. Ärztliche Sichtung mit anschließender Verbringung der betroffenen Besatzung und der Einsatzkräfte zur weiteren medizinischen Untersuchung in Krankenhäuser.
Ergebnis: alle Personen konnten nach medizinischer Untersuchung und Beobachtung aus den Krankenhäusern sukzessive entlassen werden.
- Warnung der Bevölkerung entlang der niedersächsischen Küste (einschl. der vorgelagerten Inseln), Einrichtung von mobilen Messstellen.
- Kühlmaßnahmen durch Löschmonitore der Einsatzschiffe zum Niederschlagen des Rauches und Kühlung der Bordwand bzw. des Decksbereichs, um einer thermischen Reaktion entgegen zu wirken.
Ergebnis: Maßnahmen erfolgreich.
- Wassereinleitung in den Laderaum gemäß Notfallmaßnahmen des IMSBC-Codes und des SDB unter Berücksichtigung der Stabilität des Havaristen, um die fortschreitende thermische Zersetzung zu unterbinden.
Ergebnis: Maßnahmen erfolgreich.

b) Welche Bergungsmaßnahmen hat nach Kenntnis der Bundesregierung das HK im Zusammenhang mit dieser Havarie wann aus welchem Grund und mit welchem jeweiligen Ergebnis koordiniert bzw. wird es noch koordinieren?

Die Verschleppung des Havaristen zum zugewiesenen Notliegeplatz erfolgte, in Abstimmung mit dem Havariekommando, durch den Eigner.

c) Welche Einsatzkräfte und Einsatzfahrzeuge wurden nach Kenntnis der Bundesregierung wann von wem aus welchem Grund für welchen Zeitraum mit welcher Aufgabe und welchem Ergebnis im Zusammenhang mit dieser Havarie eingesetzt?

Vom Havariekommando alarmierte und eingesetzte Einheiten:

- Brandbekämpfungseinheiten zum Fact Finding und zur Brandbekämpfung; gesamte Einsatzzeit,
- Verletztenversorgungsteams zur Eigensicherung der Einsatzkräfte; gesamte Einsatzzeit,
- ATF zum Spüren, Messen und zur Beurteilung der chemischen Gefährdung; gesamte Einsatzzeit,
- Mehrzweckschiffe Neuwerk und Mellum zum Messen, Kühlen und als Einsatzkräfte- und On Scene Coordinator-Plattform; gesamte Einsatzzeit,
- weitere Einsatzfahrzeuge der Partner zum Kräfte- und Materialtransport, Verkehrssicherung; anlassbezogen,
- Notschlepper „Nordic“ ergänzend für Kühlmaßnahmen; anlassbezogen,

- Helikopter der Bundespolizei, Marine und Private zum Personal- und Verletztentransport sowie Materialtransport; anlassbezogen,
- Sensorflugzeug DO228 zur Lageerkundung; anlassbezogen,
- Psychosoziale Notfallversorgung für die Besatzung; anlassbezogen,
- Messtrupps (landseitig); anlassbezogen,
- Technisches Hilfswerk zur technischen Hilfeleistung; anlassbezogen.

Von der Reederei beauftragte Mittel:

- Schlepper zur Verbringung Havarist zum Notliegeplatz (NLP),
- Überführungsbesatzung zur Verbringung Havarist zum NLP.

9. Welche Gefahr bestand nach Kenntnis der Bundesregierung durch die Rauchentwicklung zu welchem Zeitpunkt aus welchem Grund für die Besatzung des Schiffes, und wie hätte sich die Besatzung dagegen schützen oder geschützt werden können?

Die detektierten und bei der thermischen Zersetzung von Nitrophoska entstehenden Gase an Bord des Havaristen können je nach Einwirkdauer Haut- und Atemwegreizungen sowie Verätzungen der Haut und toxische Lungenödeme auslösen. Ein Schutz besteht in der Vermeidung des Kontaktes mit dem Gas durch das Anlegen von entsprechender Schutzkleidung und des entsprechenden Atemschutzes.

10. a) Welche Umweltgefahr geht nach Kenntnis der Bundesregierung von dem im Schiff verbliebenen Löschwasser aus welchem Grund aus, um welche belasteten Mengen mit welchen Schadstoffen in welcher Konzentration handelt es sich, und wie wird die durch wen veranlasste Entsorgung durch wen wo erfolgen?

Das Löschwasser befindet sich in den Laderäumen 2 und 3. Bauartbedingt kann es von dort aus nicht in das Gewässer gelangen. Der Schiffskörper ist intakt.

Der Reeder hat einen zertifizierten Entsorger, die Firma Eckelmann AG Hamburg, mit der Entsorgung des Löschwassers beauftragt. Das Entsorgungskonzept wird zurzeit vom Auftragnehmer auf der Basis von Laboranalysen erarbeitet und den zuständigen Aufsichtsbehörden des Landes Niedersachsen vorgelegt.

- b) Welche Umweltgefahr geht nach Kenntnis der Bundesregierung von im Schiff vorhandenem, mit Löschwasser oder anderen Schadstoffen vermischem Ballastwasser aus, um welche belasteten Mengen mit welchen Schadstoffen in welcher Konzentration handelt es sich, wie konnte es zu einer solchen Vermischung kommen, und wie wird die Entsorgung des belasteten Ballastwassers erfolgen?

Die Beprobung des Ballastwassers und die anschließende Analyse in einem staatlich zertifizierten Labor haben keine Beeinträchtigungen bzw. Kontamination des Ballastwassers ergeben.

11. Bis zu welchem Zeitpunkt bestand nach Kenntnis der Bundesregierung nach Einlaufen der Purple Beach keine Möglichkeit einer gefahrlosen Treibstoffübergabe für Haupt- oder Hilfsmaschinen, und wie wurde durch wen aus welchem Grund der Schiffsbetrieb während der Ankerung auf Reede, während der Verschleppung nach Wilhelmshaven und während des Hafenaufenthalts in Wilhelmshaven sichergestellt?

Die Frage einer Treibstoffübergabe stellte sich während des Einsatzes nicht, da zum einen ein sicherer Maschinenbetrieb ausgeschlossen war (siehe Antwort zu Frage 4) zum anderen sich ausreichend Betriebsstoffe an Bord des Havaristen befanden (siehe Antwort zu Frage 12).

Die Versorgung des Havaristen in Wilhelmshaven über ein Notstromaggregat erfolgte vor dem Hintergrund, dass die elektronische Überwachung des Hilfsdieselbetriebes auf dem Havaristen aufgrund der Säureeinwirkung zerstört war.

12. Welche Mengen und Arten von Treibstoffen befanden sich nach Kenntnis der Bundesregierung zum Zeitpunkt der Ankerung und beim Einlaufen in Wilhelmshaven an Bord des Schiffes Purple Beach?

Zum Zeitpunkt der Ankerung befanden sich folgende Treibstoffmengen an Bord:

HFO: 1 305,3 Tonnen

MDO: 260,0 Tonnen.

13. Welche wie erkennbaren Folgen hatte nach Kenntnis der Bundesregierung der Einsatz der bordeigenen Kohlendioxid-Löschanlage des Schiffes Purple Beach auf die Rauchentwicklung?

Kohlenstoffdioxid ist ein ungeeignetes Bekämpfungsmittel für sich in Selbstzersetzung befindliches Granulat. Die Selbstzersetzung und damit Freisetzung gefährlicher Gase bzw. Dämpfe kann mit diesen Mitteln nicht reduziert werden.

14. Mit welchen Ballast-, Lenz-, Deckwasch- und Feuerlöschpumpen sowie Notpumpen ist das Schiff Purple Beach nach Kenntnis der Bundesregierung ausgerüstet, und welche dieser Pumpen waren aus welchem Grund ab wann für welchen Zeitraum nicht betriebsbereit?

Das MS Purple Beach ist mit den üblichen Ballast-, Lenz-, Deckwaschpumpen bzw. den nach den Sicherheitsvorschriften erforderlichen Feuerlöschpumpen sowie Notpumpen ausgestattet. Nach der Beaufschlagung des Maschinenraumes mit den sauren Rauchgasen war ein sicherer Maschinenbetrieb nicht möglich (siehe Antwort zu Frage 4).

15. Welche Gefahr einer chemischen Reaktion mit welchen physikalischen Folgen bestand nach Kenntnis der Bundesregierung aus welchem Grund ab welchem und bis zu welchem Zeitpunkt an Bord des Schiffes Purple Beach?

Aufgrund der anfangs anhaltenden Gasentwicklung wurde von einer fortschreitenden thermischen Zersetzung des Granulats ausgegangen. Aufgrund der durchgeführten Kühlmaßnahmen von außen und der Teilflutung der Laderäume konnte die fortschreitende thermische Zersetzung unterbunden werden. Die Gefahr einer Explosion konnte aufgrund der Erkenntnisse am Vormittag des 27. Mai 2015 ausgeschlossen werden.

16. Welche Maßnahmen zur Verringerung der Rauchentwicklung wurden nach Kenntnis der Bundesregierung von der Besatzung des Schiffes Purple Beach auf wessen Anweisung ab wann aus welchem Grund und mit welchem Ergebnis durchgeführt, und auf wessen Anweisung und aus welchem Grund wurden diese Maßnahmen ab wann aus welchem Grund und mit welchem Ergebnis eingestellt?

Nach Angaben des Kapitäns der Purple Beach hat die Besatzung zuerst den Verschlusszustand des betreffenden Laderaums hergestellt und anschließend den Laderaum durch die CO₂-Löschanlage mit CO₂ geflutet. Die Untersuchungen hierzu durch Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung und Wasserschutzpolizei dauern derzeit noch an.

17. a) Auf welcher Position ankerte das Schiff Purple Beach am 25. Juni 2015 nach Kenntnis der Bundesregierung aus welchem Grund, und von wem war diese Ankerung angewiesen und diese Position zugewiesen worden?
b) Wie weit ist nach Kenntnis der Bundesregierung diese Ankerposition von Helgoland, Wangerooge, Cuxhaven, Wilhelmshaven, Bremerhaven, Büsum, Husum und Norddeich entfernt (Distanz und Richtung)?

Die Fragen 17a und 17b werden wegen ihres Sachzusammenhanges gemeinsam beantwortet.

Das Schiff liegt seit dem 1. Juni 2015 am JadeWeserPort in Wilhelmshaven.

18. Wann wurde nach Kenntnis der Bundesregierung die Besatzung des Schiffes Purple Beach aus welchem Grund auf wessen Anweisung und durch wen von Bord evakuiert?

Die Besatzung wurde aufgrund des spontanen massiven Gasaustrittes am Morgen des 26. Mai 2015 durch Auslösen des Generalalarms vom Kapitän zum Verlassen des Schiffes aufgefordert. Sie wurden auf die umliegenden Rettungseinheiten von Wasser- und Schifffahrtsverwaltungen und der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger evakuiert.

19. Durch wen wurde nach Kenntnis der Bundesregierung aus welchem Grund ein Sperrgebiet für welchen Zeitraum mit welchen Abmaßen um das Schiff Purple Beach eingerichtet?

Das Wasser- und Schifffahrtsamt Wilhelmshaven hat auf Veranlassung des Havariekommandos am 26. Mai 2015 ein Sperrgebiet mit dem Radius 5 km um den Havaristen eingerichtet. Das Sperrgebiet diente der Absicherung der Einsatzstelle und der Sicherheit der Einsatzkräfte und des Schiffsverkehrs. Im weiteren Verlauf des Einsatzes wurde am 31. Mai 2015 der Radius auf 2 km reduziert und am 1. Juni 2015 aufgehoben.

20. a) Aus welchem Grund wurde nach Kenntnis der Bundesregierung auf wessen Anweisung, durch welche Einsatzkräfte, mit welchen Einsatzmitteln und in welchem Zeitraum der betroffene Laderaum mit welchen Folgen für die Ladung, Stabilität und den Tiefgang über welche Zugänge mit wie viel Seewasser geflutet?

Auf Anweisung des Havariestabes wurde, nach erfolgten Stabilitätsberechnungen der Klassifikationsgesellschaft DNV-GL, ab dem 27. Mai 2015 bis zum 29. Mai 2015 mit Unterbrechung, mittels von Feuerwehrkräften ausgebrachten B-Schläuchen begonnen, den Laderaum 3 über die Einstiege mit 6 500 Tonnen Seewasser zu fluten, um die thermische Zersetzung der Ladung zu stoppen. Das Schiff erhielt einen vorderlichen Trimm und eine mittlere Tiefgangszunahme von 1,6 m (s. auch Antworten zu den Fragen 6 und 13). Alle Maßnahmen erfolgten in Abstimmung und Zusammenarbeit mit der Reederei, die mit Verbindungspersonen im Havariestab vertreten war.

- b) Aus welchem Grund wurde nach Kenntnis der Bundesregierung der betroffene Laderaum nicht über die bordeigenen Systeme mit Seewasser geflutet (www.faz.net vom 26. Mai 2015 „Löscharbeiten auf der ‚Purple Beach‘ haben begonnen“)?

Aussagen hierzu sind erst ab dem Einsatz des Havariekommandos möglich. Die bordeigenen Systeme konnten nicht genutzt werden (auf die Antwort zu Frage 4 wird verwiesen).

- c) Aus welchem Grund wurde nach Kenntnis der Bundesregierung durch die Einsatzkräfte der betroffene Laderaum nicht mit Kohlendioxid über die bordeigene Kohlendioxid-Löschanlage geflutet, und zu welchen Folgen für die Ladung, Stabilität und den Tiefgang hätte ein solches Fluten mit Kohlendioxid geführt?

Auf die Antworten zu den Fragen 6 und 13 wird verwiesen.

21. An welchem Küstenstandort wurde nach Kenntnis der Bundesregierung im Zusammenhang mit der Rauchentwicklung an Bord des Schiffes Purple Beach aus welchem Grund für welchen Zeitraum mit welchen Messergebnissen von wem welche Luftmessung auf welche Schadstoffe durchgeführt?

Entlang eines Küstenstreifens von Cuxhaven bis Wittmund einschließlich der Inseln Helgoland und Wangerooge wurden vom 27. Mai 2015 bis 28. Mai 2015 25 mobile Messstellen eingerichtet, die durch die jeweiligen Feuerwehren betrieben wurden. Gemessen wurde an den jeweiligen Messstellen auf Nitrose Gase, Chlor, Chlorwasserstoff, Schwefeldioxid und Ammoniak. Alle Messungen waren unterhalb der Nachweisgrenze.

22. Wurde nach Kenntnis der Bundesregierung zur Information der von Geruchsbelästigung betroffenen Bürger ein Bürgertelefon eingerichtet?

Wenn nein, warum nicht, und wenn ja, von wem für welchen Zeitraum mit wie vielen telefonischen Anfragen von wo, die sich aus welchem Grund mit welcher Eindeutigkeit auf eine Wahrnehmung des durch das Schiff Purple Beach verursachten Rauch zurückführen lassen?

Ein Bürgertelefon wurde im Havariekommando vom 27. Mai 2015 bis 30. Mai 2015 eingerichtet. Hierbei wurden vor allem am 27. und 28. Mai 2015 Anfragen in beträchtlicher Anzahl bearbeitet. Vordringlich handelte es sich um Anfragen aus den betroffenen Regionen. Eine geringe Anzahl von Anrufern konnte dem übrigen Bundesgebiet zugeordnet werden. Ergänzend wurden weitere Bürgertelefone von verschiedenen Stellen (insb. der Landkreise) in eigener Zuständigkeit eingerichtet. Den Lagezentren der Länder (Niedersachsen, Schleswig-Holstein, Bremen, Hamburg) wurden entsprechende Informationen zur Weitergabe an die zuständigen Stellen und die Bevölkerung zur Verfügung gestellt.

23. Welche Maßnahmen wurden nach Kenntnis der Bundesregierung durch die Schiffsführung, den Eigentümer und den Betreiber des Schiffs Purple Beach wann und mit welchem Ergebnis zur Verringerung der Rauchentwicklung, zur Bekämpfung der Entstehung eines Brandes, zur Messung der Ladungstemperatur selbst oder durch eine Beauftragung eines Bergungsunternehmens durchgeführt?

Nach Angaben des Kapitäns wurde als Erstmaßnahme von der Schiffsführung der Verschlusszustand des Laderaumes 3 hergestellt und Kohlendioxid eingeleitet (siehe auch Antwort zu Frage 16).

Alle weiteren Maßnahmen wurden nach der Übernahme der Gesamteinsatzleitung durch das Havariekommando in enger Abstimmung mit der Reederei und den Versicherungen veranlasst.

24. Wurde nach Kenntnis der Bundesregierung auf Bitten der Schiffsführung oder der Reederei des Schiffes Purple Beach Wilhelmshaven angelaufen?

Wenn ja, aus welchem Grund und mit welchem Ziel, und wenn nein, von wem wurde dieses Einlaufen aus welchem Grund mit welchem Ziel angeordnet?

Der JadeWeserPort in Wilhelmshaven wurde vom Leiter des Havariekommandos auf der Grundlage von § 3 der Notliegeplatzvereinbarung unter der Zugrundelegung der in der Vereinbarung vorgesehenen Verfahrensregelungen zugewiesen.

Grund für die Zuweisung eines Notliegeplatzes war, dass der Zustand der Purple Beach (totes, unbesetztes Schiff, Trimmlage, freie Oberflächen durch Löschwasser usw.) einen sicheren Verbleib auf der Tiefwasser-Reede insbesondere aufgrund der ungünstigen Wetterprognosen (herannahendes Sturmtief) nicht zuließ.

25. Welche Kosten sind nach Kenntnis der Bundesregierung durch die staatlichen Gefahrenabwehr- und Bergungsmaßnahmen auf Reede, während der Verschleppung nach Wilhelmshaven und während der Liegezeit in Wilhelmshaven entstanden, und von wem werden diese Kosten getragen?

Die Kostenrechnungen für die vom Havariekommando für die Gefahrenabwehr eingesetzten Einsatzmittel und Einsatzkräfte werden zurzeit von den jeweils entsendenden Behörden und Organisationen erstellt und dann vom Havariekommando geprüft. Eine vollständige und verbindliche Kostenübersicht liegt zu diesem frühen Zeitpunkt nach dem Ereignis noch nicht vor und ist erfahrungsgemäß auch in den nächsten Wochen nicht zu erwarten.

Die Kosten werden in vollem Umfang dem Verursacher in Rechnung gestellt. Die entsprechenden Rechtsansprüche werden von dem Rechtsdezernat der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt verfolgt.

Die Verschleppung von der Reede zum Notliegeplatz wurde vom Reeder direkt beauftragt und abgerechnet.

Ebenso wurden und werden die Maßnahmen in Wilhelmshaven, wie z. B. die Reinigung des Schiffes, die Entsorgung, die Versorgung, Bewachung, der Liegeplatz direkt vom Reeder beauftragt und abgerechnet.