

## **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 Frachters Purple Beach in der deutschen Nordsee (Nachfrage zur Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage auf Bundestagsdrucksache 18/5573)**

Nachdem sich am 25. Mai 2015 an Bord des Frachtschiffes Purple Beach in der Nordsee eine Ladungserhitzung in einem Laderaum entwickelte, übernahm das Havariekommando (HK) als gemeinsame Einrichtung des Bundes und der Küstenländer zur Koordinierung des Unfallmanagements die Einsatzleitung über die staatlichen Einsatzmittel und Einsatzkräfte. Auch mehrere Monate nach dem Unfall und nach einer Kleinen Anfrage an die Bundesregierung sind viele Fragen noch nicht endgültig beantwortet worden. Zwischenzeitlich dürften die meisten Schäden aufgenommen worden und das Ausmaß der Kosten, die durch den Einsatz staatlicher Mittel und Kräfte entstanden sind, zu beziffern sein.

Gleich zu Beginn seiner Aktivitäten hatte das HK die fachkundige Besatzung, die als Gegenmaßnahme den betroffenen Laderaum mit Kohlendioxid geflutet und die Rauchentwicklung gestoppt hatte, rasch von Bord geholt.

Das HK ging aufgrund der anfänglichen Feststellung einer „explosiven Atmosphäre“ von einer möglichen Misch- bzw. Kreuzreaktion aus und hielt diese Einschätzung auch weiterhin gegenüber der Öffentlichkeit aufrecht. So gab das HK eine Warnmeldung an die Öffentlichkeit heraus, richtete ein Infotelefon ein und veranlasste den Einsatz fast aller verfügbaren Einsatzmittel, wie Hubschrauber, Flugzeuge, Schiffe und Kraftfahrzeuge. Jedoch besteht weiterhin der Eindruck, dass aufgrund der mitgeführten Ladung(en), der austretenden Stoffe und der Entfernung von der Küste objektiv zu keiner Zeit eine Explosionsgefahr an Bord oder Gesundheitsgefahren für die Bevölkerung bestanden.

Der von der Bundesregierung behauptete Einsatzerfolg ist zu hinterfragen, da der Eindruck besteht, dass erst durch das Unfallmanagement des HK die von der Besatzung zunächst gestoppte Ladungserhitzung erneut begann und das Anlaufen eines Nothafens erforderlich wurde. Auch der hohe Aufwand an staatlichen Mitteln und Kräften mit höchstwahrscheinlich hohen Kosten ist zu hinterfragen.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche Kosten sind nach Kenntnis der Bundesregierung durch welche staatliche Gefahrenabwehr- oder Bergungsmaßnahme in welcher Höhe aus welchem Grund durch welches Einsatzpersonal oder welches Einsatzmittel auf Reede, während der Verschleppung nach Wilhelmshaven und während der Liegezeit in Wilhelmshaven entstanden, und welche dieser Kosten wurden welchem Verursacher wann von wem mit welchem Ergebnis in Rechnung gestellt?

2. Bis wann wird durch die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchungen (BSU) ein Untersuchungsbericht oder ein Zwischenbericht zur Untersuchung vorgelegt werden?
3. Hat nach Kenntnis der Bundesregierung die Staatsanwaltschaft im Zusammenhang mit der Havarie der „Purple Beach“ ermittelt, und wenn ja, mit welchem Ergebnis, und wenn nein, warum nicht?
4.
  - a) Welche internationalen Anerkennungen des Havariekommandos gab es wann durch wen bereits und durch welche wann und von wem getätigten Aussagen begründet die Bundesregierung ihre Behauptung, dass die mit der Einrichtung des HK geschaffene Struktur der Einsatzbewältigung maritimer Großschadenslagen internationale Anerkennung findet?
  - b) Welche Staaten haben nach Kenntnis der Bundesregierung ihre nationale Struktur der Einsatzbewältigung maritimer Großschadenslagen wann aus welchem Grund, wie nach dem Vorbild des HK überarbeitet?
5. Aus welchen Gründen soll es der Opposition im Deutschen Bundestag nicht gestattet sein, die Unfallmanagementmaßnahmen des HK zu hinterfragen (vgl. Vorbemerkung der Bundesregierung auf Bundestagsdrucksache 18/5573), zumal negative Kostenauswirkungen des Einsatzes auf den Bundeshaushalt möglich sind?
6. Welche explosiven Eigenschaften besitzt Ammoniumsulfat (Ladung im benachbarten Laderaum), und wie hätte sich nach Kenntnissen der Bundesregierung im Zusammenhang mit der Ladungserhitzung die hochexplosive Verbindung Ammoniumnitrat oder andere explosive Verbindungen bilden können?
7. Wie lange lag der Frachter Purple Beach aus welchem Grund am Jade-Weiser-Port oder einem anderen wilhelmshavener Liegeplatz, wo liegt er zurzeit, und ab wann wird er nach Kenntnissen der Bundesregierung voraussichtlich wieder einsatzbereit sein?
8.
  - a) In welchen Teilbereichen wurde nach Kenntnis der Bundesregierung wann und von wem eine explosive Atmosphäre mit welcher Zusammensetzung gemessen, und wann von wem an wen gemeldet, so dass eine Explosionsgefahr nicht ausgeschlossen werden konnte?
  - b) Wie wurde nach Kenntnis der Bundesregierung wann von wem begründet, dass es zu einer chemischen Misch- bzw. Kreuzreaktion mit anderen Stoffen aus einem angrenzenden Laderaum gekommen sein könnte, so dass eine Explosionsgefahr nicht ausgeschlossen werden konnte?
  - c) Wie wurde nach Kenntnis der Bundesregierung wann von wem begründet, dass es zu einer chemischen Misch- bzw. Kreuzreaktion mit anderen Stoffen aus einer vorherigen Beladung gekommen sein könnte, so dass eine Explosionsgefahr nicht ausgeschlossen werden konnte?
  - d) Wie wurde nach Kenntnis der Bundesregierung wann von wem begründet, dass eine Explosionsgefahr nicht ausgeschlossen werden konnte, obwohl die von der Hitzeentwicklung betroffene Ladung der „Purple Beach“ (siehe Bundestagsdrucksache 18/5573, S. 2, „Zur Einstufung“) gar nicht „zur detonativen Umsetzung fähig“ ist?
9.
  - a) Welche Ereignisse führten nach Kenntnis der Bundesregierung zur Entwicklung von Chlorwasserstoff und Chlor?
  - b) Durch wen wurde nach Kenntnis der Bundesregierung, wann, mit welchem Messverfahren, wo und in welcher Konzentration Chlorwasserstoff oder Chlor gemessen?

10. a) Welchen Vorrat an Kohlendioxid für den Einsatz als Feuerlöschmittel über die bordeigene Kohlendioxid-Löschanlage führte nach Kenntnis der Bundesregierung die „Purple Beach“ zu Beginn der Rauchentwicklung an Bord mit?  
b) Wie viel Kohlendioxid wurde nach Kenntnis der Bundesregierung über die bordeigene Kohlendioxid-Löschanlage wann, von wem (Besatzung oder Einsatzkräfte), auf wessen Anweisung hin und mit welchem Ergebnis für die Rauchentwicklung in welchen Laderaum der „Purple Beach“ eingeleitet?
11. Welche Temperaturmessungen wurden nach Kenntnis der Bundesregierung an der Außenhaut, an den Laderaumschotten, im Rohrtunnel oder anderen Orten an Bord der „Purple Beach“ von wem, wann, und wo mit welchem Verfahren mit welchem Ergebnis durchgeführt?
12. a) Welche Folge hat nach Kenntnis der Bundesregierung das Einleiten von Kohlendioxid in einen Laderaum mit dem Düngemittel Nitrophoska 15+15+15(+2S), in der durch Selbsterhitzung eine Temperatur unter der thermischen Zersetzungstemperatur entstanden ist?  
b) Ab welchem Zeitpunkt war nach Kenntnis der Bundesregierung die Ladungstemperatur in welchem Laderaum so hoch, dass die Ladung sich thermisch zersetzte?
13. a) Bei wie vielen der Besatzungsmitglieder, die Reizungen der Atemwege und der Haut beschrieben hatten, wurde nach Kenntnis der Bundesregierung bei der medizinischen Untersuchung durch Fachärzte in welchem Umfang objektiv Symptome festgestellt, die durch den ausgetretenen Rauch verursacht worden waren?  
b) Bei wie vielen Besatzungsmitgliedern wurde nach Kenntnis der Bundesregierung als Ergebnis der medizinischen Untersuchung durch Fachärzte wann wie lange eine Behandlung dieser Symptome durchgeführt?
14. a) Welche Löschwassermengen wurden nach Kenntnis der Bundesregierung von wem in welchem Zeitraum, und auf wessen Anweisung hin in welchen Laderaum eingeleitet?  
b) Durch wen wurde nach Kenntnis der Bundesregierung in wessen Auftrag die Folge einer Einleitung von Löschwasser in welchen Laderaum für Stabilität und Festigkeit des Schiffes mit welchem Ergebnis vor Beginn und nach Beendigung berechnet?  
c) Wie begründet die Bundesregierung, dass sich auch im Laderaum Nummer 2 Löschwasser befand, obwohl nur im Laderaum Nummer 3 Ladung von der Selbsterhitzung betroffen war?
15. Welchen Wert hat nach Kenntnis der Bundesregierung die Düngemittelladung in den Laderäumen Nummer 2 und Nummer 3?
16. a) Wann wurde nach Kenntnis der Bundesregierung durch welche staatliche Stelle Schiffsführung oder Reederei der „Purple Beach“ mit welchem Ergebnis zur Durchführung welcher Maßnahme zur Schadensabwehr und Schadensminderung aufgefordert?  
b) Welche Maßnahmen zur Schadensabwehr und Schadensminderung haben nach Kenntnis der Bundesregierung Schiffsführung oder Reederei der „Purple Beach“ mit welchem Ergebnis vorbereitet oder geplant, aus welchem Grund aber nicht durchgeführt?

- c) Welches Bergungs- oder andere Fachunternehmen wurde nach Kenntnis der Bundesregierung wann durch wen mit welchen Maßnahmen zur Schadensabwehr, Schadensminderung oder Schadensbeseitigung beauftragt?
  - d) Wann wurde nach Kenntnis der Bundesregierung der Schiffsführung, der Besatzung, Vertretern der Reederei oder den von der Schiffsführung oder Reederei beauftragten Einsatzkräften ein Betreten des Schiffes aus welchem Grund für welchen Zeitraum verweigert?
17. a) Wie unterscheiden sich nach Kenntnis der Bundesregierung die Alarmsignale „Generalalarm“ und „Verlassen des Schiffes“ optisch, akustisch und inhaltlich?
- b) Wann wurde nach Kenntnis der Bundesregierung an Bord der „Purple Beach“ von wem aus welchem Grund das Alarmsignale „Generalalarm“, wann von wem aus welchem Grund das Alarmsignal „Verlassen des Schiffes“ ausgelöst?
18. In welchem Umfang führten nach Kenntnis der Bundesregierung wie viele Besatzungsmitglieder der „Purple Beach“ Reisegepäck, Ersatzkleidung, Ausweispapiere oder andere persönlichen Gegenstände beim Verlassen des Schiffes mit sich?
19. a) Auf welcher Position ankerte nach Kenntnis der Bundesregierung die M/S „Purple Beach“, aus welchem Grund und von wem war diese Ankerung angewiesen und diese Position zugewiesen worden?
- b) Wie weit (Distanz und Richtung) ist nach Kenntnis der Bundesregierung diese Ankerposition von Helgoland, Wangerooge, Cuxhaven, Wilhelmshaven, Bremerhaven, Büsum, Husum, Emden, Aurich und Norddeich entfernt?
- c) An welchen Standorten wurden nach Kenntnis der Bundesregierung im Zusammenhang mit der Selbsterhitzung an Bord der „Purple Beach“ wann von wem, mit welchen Messgeräten, in welchem Zeitraum und mit welchen Messergebnissen (Schadstoff und Konzentration) an Land Messstellen eingerichtet?
- d) Wie weit (Distanz und Richtung) war nach Kenntnis der Bundesregierung die Ankerposition der „Purple Beach“ von welchem dieser Standorte entfernt?
20. Wie viele Anfragen wurden nach Kenntnis der Bundesregierung von wie vielen Bürgern aus welchen Städten oder Landkreisen, mit welchem Inhalt und welchem Ergebnis von wie vielen Bearbeitern bei dem eingerichteten Bürgertelefon bearbeitet?
21. Aus welchem Grund wurde nach Kenntnis der Bundesregierung die Verbringung des Schiffes vom Ankerplatz zum Notliegeplatz nicht von der Besatzung, sondern von einer Überführungsbesatzung durchgeführt?
22. Mit welchen von wem angeforderten staatlichen Wasserfahrzeugen mit welcher Schlepp- und Feuerlöschleistung, mit welcher Besatzungsstärke und wie vielen zusätzlich an Bord eingeschifften Einsatzkräften wurde nach Kenntnis der Bundesregierung der aus wie vielen Schleppern mit welcher Schlepp- und Feuerlöschleistung, mit wie vielen Besatzungsmitgliedern bestehende Schleppverband vom Ankerplatz zum Notliegeplatz in welchem Zeitraum auf welchem Streckenabschnitt aus welchem Grund begleitet?

23. Von welcher staatlichen Einrichtung wurde nach Kenntnis der Bundesregierung auf welcher Rechtsgrundlage, mit welcher Begründung, in welcher Höhe und mit welchem Ergebnis von Schiffsführung, Reederei, Versicherung oder anderen Beteiligten die Zahlung einer Sicherheitsleistung vor Anlaufen des Notliegeplatzes, vor dem Zugang zum Schiff oder zu einem anderen Zeitpunkt gefordert?
24.
  - a) Welche und wie viele externe Sachverständige und Dienstleister hatte das HK im Rahmen der Gefahrenabwehr sowie der Bergung des Frachters „Purple Beach“ mit welchen Kosten beauftragt?
  - b) Wie wird die Arbeit der externen Sachverständigen und Dienstleister nach jedem Auftrag bewertet, und welche Konsequenzen werden danach jeweils gegebenenfalls gezogen?
25. Welche Planungen des HK gibt es, wie zukünftig mit ähnlichen komplexen Schadensfällen umzugehen ist und ist vorgesehen, die Vorgehensweise zukünftig anzupassen, und wenn ja, inwieweit, und wenn nein, warum nicht?

Berlin, den 4. November 2015

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





