

## **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 (weitere Nachfrage zur Antwort der Bundesregierung auf die Kleinen Anfragen auf Bundestagsdrucksachen 18/5573 und 18/6759)**

Die Havarie des unter anderem mit Düngemitteln beladenen Frachters Purple Beach war bereits Grund für eine Kleine Anfrage zum Geschehen und eine Kleine Anfrage mit Nachfragen zu den Antworten der Bundesregierung. Im Mai 2015 war ein Düngemittelfrachter nach beginnender Selbsterwärmung der Ladung und anschließenden Bekämpfungsmaßnahmen evakuiert worden.

Trotz der Antworten der Bundesregierung bleiben Fragen offen, die unter anderem die Rauchentwicklung, die Gründe für das Abwarten der staatlichen Einsatzkräfte, das Fluten des Laderaums mit Seewasser sowie die Luftmessungen und Warnhinweise an die Bevölkerung betreffen. So ist anhand der vom gemeinsamen Havariekommando des Bundes und der Küstenländer (Havariekommando) veröffentlichten Luftbilder und der darauf erkennbaren Tiefgänge der Purple Beach nach Auffassung der Fragesteller erkennbar, dass erst nach dem 30. Mai 2015 erhebliche Mengen Seewasser eingeleitet wurden, obwohl laut Angaben der Bundesregierung auf Anweisung des Havariestabes „von Feuerwehrcräften vom 27. Mai 2015 bis zum 29. Mai 2015 (mit Unterbrechung) 6 500 Tonnen Seewasser in den Laderaum 3 eingeleitet“ (Bundestagsdrucksache 18/6759) wurden.

Das umgehende, zielführende und fachgerechte Handeln der Zuständigen ist bei einer Havarie – ob auf See, im Revier oder im Hafen – entscheidend für den Einsatzserfolg und damit für die Sicherheit von Mensch und Umwelt.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie viel Seewasser war nach Kenntnis der Bundesregierung für das Fluten der von der Selbsterwärmung betroffenen Teilladung Düngemittel, d. h. des Unterraums des Laderaums 3, mit Seewasser aufgrund welcher und von wem durchgeführten Berechnungen erforderlich?
2. Welche Tiefgangveränderung war nach Kenntnis der Bundesregierung durch ein Fluten dieses Laderaumes von wem für welche Tiefgangmarkierung (vorne, mittschiffs und achtern) vor Beginn der Maßnahme berechnet worden?

3. Wie viel Seewasser war nach Kenntnis der Bundesregierung für das Fluten des gesamten, mit Ladung gefüllten Laderaums 3, d. h. Unterraum und Zwischendeck, mit Seewasser aufgrund welcher, von wem und mit welcher erwarteten Veränderung des vorderen und achteren Tiefgangs durchgeführten Berechnungen erforderlich?
4. Welche mit Wasser gefüllte Laderaumseite zeigt nach Kenntnis der Bundesregierung aus welcher Blickrichtung das durch das Havariekommando auf dessen Homepage mit dem Titel „Das Löschwasser in Luke zwei“ veröffentlichte Bild IMG\_2164.JPG, und wann wurde dieses Bild aufgenommen?
5. Wie erklärt die Bundesregierung, dass nach den vom Havariekommando im Internet veröffentlichten Luftbildern im Zeitraum 26. Mai bis 30. Mai 2015 keine deutliche Tiefgangzunahme erkennbar ist, obwohl laut Angaben der Bundesregierung (Bundestagsdrucksache 18/6759) auf Anweisung des Havariestabes „von Feuerwehrkräften vom 27. Mai 2015 bis zum 29. Mai 2015 (mit Unterbrechung) 6 500 Tonnen Seewasser in den Laderaum 3 eingeleitet“ wurden?
6. Wann wurde nach Kenntnis der Bundesregierung von wem, mit Zustimmung welcher Reedereivertreter aus welchem Grund, mit welchem Ergebnis und mit welcher Pumprate (m<sup>3</sup>/h) welche Menge Seewasser über welche Zugangsmöglichkeit in welchen Laderaum der Purple Beach eingeleitet?
7. 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 Begleitung der Verschleppung nach Wilhelmshaven und während der Begleitung und Überwachung der reedereiseitigen Maßnahmen während der Liegezeit in Wilhelmshaven entstanden?
8. Welche dieser Kosten wurden welchem Verursacher wann und von wem mit welchem Ergebnis in Rechnung gestellt?
9. Wann wurde nach Kenntnis der Bundesregierung „im Rahmen der Verfolgung der Ansprüche der Bundesrepublik Deutschland [...] ein Sachverständigenbüro mit der Erstellung eines Wertgutachtens von Schiff und Ladung“ von wem, mit welchem nach welcher Bearbeitungsdauer und welchem von wem zu tragenden Kostenaufwand wann und von wem vorgelegten Ergebnis beauftragt?
10. Haben nach Kenntnis der Bundesregierung die Vorermittlungen der zuständigen Wasserschutzpolizei dazu geführt, dass die Staatsanwaltschaft am Landgericht Oldenburg ein förmliches Ermittlungsverfahren wegen möglicher Straftaten eingeleitet hat?  
  
Wenn ja, gegen wen ermittelt die Staatsanwalt aus welchem Grund, und wenn nein, warum nicht?
11. Welche Erkenntnisse liegen nach Kenntnis der Bundesregierung aus welchen Schiffshavarien vor, die sich wann, wo und mit welchem Ergebnis ereigneten, bei denen bei einer Selbsterwärmung einer Düngemittelladung eine „Verschärfung der Gefahrenlage, da das sich in großen Mengen bildende heiße Gas nicht abgeleitet [wurde] und somit eine starke Erhitzung und Druckzunahme in der Ladeluke“ (Bundestagsdrucksache 18/6759) entstand?

12. Wie lässt sich nach Kenntnis der Bundesregierung eine solche Verschärfung der Gefahrenlage durch welche Maßnahme vermeiden?
13. Wie kann nach Kenntnis der Bundesregierung „der Einsatz von Kohlendioxid (Gas-Feuerlöschanlage) [...] die Gefahrenlage verschärfen und ein (explosionsartiges) Bersten des Verschlusses der Ladeluken herbeiführen“ (Bundestagsdrucksache 18/6759)?
14. Wie ist nach Kenntnis der Bundesregierung durch internationale Schiffssicherheits- und Schiffbauvorschriften, Richtlinien, Warnhinweise, Verfahrensanweisungen oder andere Maßnahmen ausgeschlossen, dass der Einsatz von Kohlendioxid (Gas-Feuerlöschanlage) bei einer Schiffshavarie zu einer Verschärfung der Gefahrenlage führt?
15. Zu welchem Zeitpunkt wurde nach Kenntnis der Bundesregierung mit der Evakuierung der Besatzung am 26. Mai 2015 begonnen, auf welche Wasserfahrzeuge mit welchem Schiffsnamen wurden wie viele Besatzungsmitglieder evakuiert, und zu welchem Zeitpunkt war die Evakuierung abgeschlossen?
16. Aus welchem Grund wurde nach Kenntnis der Bundesregierung „am Morgen des 26. Mai 2015 durch Auslösen des Generalalarms vom Kapitän zum Verlassen des Schiffes aufgefordert“ (Bundestagsdrucksache 18/6759), dessen Signal aus einer Folge von sieben kurzen Tönen und einem langen Ton besteht, obwohl dafür das Signal „Verlassen des Schiffes“, bestehend aus fortlaufend abwechselnd einem kurzen und einem langen Ton, international üblich ist?
17. Aus welchem Grund wurde nach Kenntnis der Bundesregierung zu welchem Zeitpunkt von welchen Fahrzeugen mit welchem von wem erteilten Auftrag und welchem Ergebnis mit „einem massiven Wassereinsatz“ (Pressemitteilung Nr. 5 des Havariekommandos) begonnen?
18. Aus welchem Grund wurde nach Kenntnis der Bundesregierung nicht zu einem früheren Zeitpunkt mit „einem massiven Wassereinsatz“ begonnen?
19. Welche explosiven Stoffe wurden nach Kenntnis der Bundesregierung vom eingesetzten Fact-Finding-Team (Bundestagsdrucksache 18/6759) mit welchem Messverfahren in welcher Konzentration zu welchem Zeitpunkt im Bereich der Ladeluke 3 gemessen und über den On-Scene-Coordinator an den Havariestab weitergeleitet?
20. Wie begründet die Bundesregierung die Annahme, dass es zu einer Vermischung der von einer Selbsterwärmung betroffenen Ladung NPK-Dünger mit anderen chemischen Substanzen gekommen war oder kommen konnte, so dass weiterhin „eine Reaktionsgefahr mit anderen chemischen Substanzen bestand“ (Bundestagsdrucksache 18/6759)?
21. Zu welchem Ergebnis führte nach Kenntnis der Bundesregierung die Einleitung von CO<sub>2</sub> in einen von Selbsterwärmung betroffenen Laderaum durch die Besatzung?
22. Welche Maßnahmen verhindern oder beenden nach Kenntnis der Bundesregierung die Selbsterwärmung einer Ladung NPK-Dünger?
23. Welche Maßnahmen waren nach Kenntnis der Bundesregierung der Besatzung mit den an Bord vorhandenen Mitteln zur Beobachtung der Selbsterwärmung sowie der Wirkung der CO<sub>2</sub>-Einleitung möglich, welche dieser Maßnahmen wurde von der Besatzung zu welchem Zeitpunkt mit welchem Ergebnis durchgeführt, und welche dieser Maßnahmen wurden von der Besatzung aus welchem Grund nicht durchgeführt?

24. Aus welchem Grund hat nach Kenntnis der Bundesregierung die Besatzung nach dem Einleiten von zunächst 46 Flaschen CO<sub>2</sub> um 18:31 Uhr und weiteren 8 Flaschen 30 Minuten später (Bundestagsdrucksache 18/6759) diese Maßnahme nicht weitergeführt, obwohl ihr ein Vorrat von mindestens 86 weiteren Flaschen zur Verfügung stand?
25. Wie begründet die Bundesregierung ihre Aussage „die Flutung mit CO<sub>2</sub> des Laderaumes 3 hat nicht dazu geführt, die chemische Reaktion der Ladung aufzuhalten“, obwohl auf dem vom Havariekommando im Internet veröffentlichten Luftbild mit dem Titel „Nr. 4“, nach Angaben der Metadaten des Bildes am 26. Mai 2015 um 06:18 Uhr aufgenommen, keine Rauchentwicklung erkennbar ist?
26. Wurden nach Kenntnis der Bundesregierung von der ersteintreffenden Brandbekämpfungseinheit (BBE) in den zum betroffenen Laderaum 3 benachbarten Laderäumen 2 und 4 Messungen der Wandtemperatur durchgeführt?  
Wenn ja, an welchen Stellen (Unterraum oder Zwischendeck, Außenwänden, Tankdecke oder Trennschott zum Laderaum 3), mit welchem Messverfahren, mit welcher Messtoleranz und mit welchem Messergebnis in Grad Celsius, und wenn nein, warum nicht?
27. Wo befinden sich nach Kenntnis der Bundesregierung an Bord der Purple Beach in der Nähe welcher Laderäume welche Brennstoffvorrattanks welcher Bauweise (Seiten- oder Doppelbodentanks) mit welchem Volumen?
28. Welchen Füllgrad (Angabe in m<sup>3</sup> oder Prozent) und welche Temperatur (Angabe in Grad Celsius) hatten nach Kenntnis der Bundesregierung die in diesen Tanks gelagerten Schwerölvorräte am 25. Mai 2015?
29. Welche Verbindung bestand nach Kenntnis der Bundesregierung in welcher Weise (z. B. Riss, Mannloch, Rohrleitung), wo, aus welchem Grund und seit wann zwischen den beiden Laderäumen 2 und 3, die „für diesen Schiffstyp unüblich und auch aus den Schiffsplänen nicht ersichtlich sind“ und über die eingeleitetes Seewasser vom Laderaum 3 in den Laderaum 2 gelangte?
30. Welche Kenntnis hatte nach Kenntnis der Bundesregierung die Schiffsführung des M/V Purple Beach von dieser Verbindung?
31. Welche Folgen hat nach Kenntnis der Bundesregierung eine solche Verbindung für die Seetüchtigkeit, das Erlöschen der Klasse (Zulassung für den Ladungstransport) und den Versicherungsschutz des M/V Purple Beach?
32. Wie viel des eingeleiteten Seewassers gelangte nach Kenntnis der Bundesregierung mit welchen Auswirkungen für Festigkeit, Stabilität sowie Änderung des vorderen und hinteren Tiefgangs über diese Verbindung aus dem Laderaum 3 in den Laderaum 2?
33. In welchem Zeitraum (Datum, Uhrzeit) war nach Kenntnis der Bundesregierung ein Bürgertelefon eingerichtet worden?
34. Wie viele Anrufe gingen nach Kenntnis der Bundesregierung bei diesem Bürgertelefon ein?
35. Wurden nach Kenntnis der Bundesregierung Anrufe von Bürgern bei diesem Bürgertelefon von bearbeitenden Mitarbeitern dokumentiert?  
Wenn ja, welche Anrufinformationen werden nach welchem Verfahren wie anhand welcher Vordrucke von wem dokumentiert, und wenn nein, warum nicht?

36. Welche Angaben über Windgeschwindigkeit, Windstärke und Windrichtung wurden nach Kenntnis der Bundesregierung im Zeitraum 27. Mai 2015 00:00 Uhr bis 28. Mai 2015 24:00 Uhr im stündlichen Abstand von den Stationen des Deutschen Wetterdienstes in Norderney, Helgoland und Cuxhaven gemeldet?
37. Welchen Messbereich in ppm haben nach Kenntnis der Bundesregierung mit welcher Messtoleranz (Standardabweichung) in Prozent die verwendeten Messröhrchen, mit denen nach Angaben der Bundesregierung von den ABC-Zügen der Feuerwehren „an Land auf nitrose Gase, Chlor, Chlorwasserstoff, Schwefeldioxid und Ammoniak gemessen“ wurde?
38. Welche Geruchsbelästigungen durch nitrose Gase, Chlor, Chlorwasserstoff, Schwefeldioxid und Ammoniak wurden nach Kenntnis der Bundesregierung von den ABC-Zügen der Feuerwehren, die diese Messungen durchführten, zu welchem Zeitpunkt an welchem Standort in welcher Stärke gemeldet?
39. Welche Kenntnisse lagen nach Kenntnis der Bundesregierung über durch bei dem M/V Purple Beach austretende nitrose Gase, Chlor, Chlorwasserstoff, Schwefeldioxid und Ammoniak mögliche Gesundheitsschäden für die Bevölkerung in Cuxhaven (Richtung zum Ankerplatz: etwa 284 Grad, Entfernung zum Ankerplatz: ca. 44,2 Seemeilen), Wremen (304 Grad, 44,4 Seemeilen), Bremerhaven (308 Grad, 50 Seemeilen), Langen (304 Grad, 48,2 Seemeilen), Nordenhamm (313 Grad, 50 Seemeilen), Tettens (329 Grad, 30 Seemeilen), Burhave (312 Grad, 43 Seemeilen), Tossens (316 Grad, 41 Seemeilen), Eckwarder Hörnung (320 Grad, 41,6 Seemeilen), Varel (329 Grad, 46,5 Seemeilen), Wilhelmshaven (324 Grad, 40 Seemeilen), Wangerooge-Ost (313 Grad, 24 Seemeilen), Harlesiel (330 Grad, 24,4 Seemeilen), Neuharlingsiel (339 Grad, 23,2 Seemeilen), Bengersiel (350 Grad, 23,5 Seemeilen) und Helgoland (244 Grad, 16,3 Seemeilen) vor?
40. Aus welchem Grund wurde nach Kenntnis der Bundesregierung nicht auf den nordfriesischen Inseln, in Nordfriesland und Dithmarschen von den ABC-Zügen der dort stationierten Feuerwehren auf bei dem M/V Purple Beach austretende nitrose Gase, Chlor, Chlorwasserstoff, Schwefeldioxid und Ammoniak gemessen?
41. Aus welchem Grund wurde nach Kenntnis der Bundesregierung bei der Selbsterwärmung der Ladung auf dem Frachter Purple Beach nicht nach dem bei dem Motorschiff Patricia S im März 2008 in Brunsbüttel angewandten Verfahren vorgegangen, bei dem sich nach den Pressemitteilungen (PM) des Havariekommandos „vermutlich ölhaltige Bohrspäne entzündet und einen Schwelbrand verursacht“ (PM Nr. 3 vom 7. März 2008) hatte, „den betroffenen Laderaum des Schiffes mit CO<sub>2</sub> geflutet“ und „die Außenhaut des Schiffes [...] sowohl von der Land- als auch von der Wasserseite gekühlt“ (PM Nr. 2 vom 7. März 2008), „der betroffene Laderaum des Schiffes zweimal mit CO<sub>2</sub> geflutet“ wurde und „die Patricia S [...] ihre Reise nach Pasajes in Nordspanien fortsetzen“ (PM Nr. 4 vom 8. März 2008) konnte?
42. Welche durch wen zu tragenden Kosten entstanden nach Kenntnis der Bundesregierung im Zusammenhang mit dem Ereignis auf der Patricia S durch den Einsatz von welchen staatlichen Einsatzmitteln und Einsatzkräften, den Verlust und die Entsorgung welcher durch Löschwasser beschädigter Ladung sowie die Entsorgung von kontaminiertem Löschwasser aus dem von der Selbsterhitzung betroffenen Laderaum?
43. Für welche Zeitdauer (bitte Angaben in Stunden machen) musste nach Kenntnis der Bundesregierung die Patricia S aufgrund des Ereignisses im März 2008 ihre Reise unterbrechen und zur Durchführung von Gegenmaßnahmen einen Notliegeplatz nutzen?

44. Bis wann wird der Untersuchungsbericht der BSU (Bundesstelle für Seunfalluntersuchung) nach Kenntnis der Bundesregierung voraussichtlich der Öffentlichkeit vorgelegt?

Berlin, den 8. Juni 2016

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



