

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Bernd Reuther, Frank Sitta, Nicola Beer, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP
– Drucksache 19/3878 –**

Zuständigkeit und Kompetenz des Havariekommandos

Vorbemerkung der Fragesteller

Der ungeladene Frachter „Glory Amsterdam“ begann am frühen Morgen des 29. Oktober 2017 bei Nordwest-Sturm mit orkanartigen Böen, von seiner Ankerposition auf der Tiefwasserreedee westlich von Helgoland in Richtung Küste zu vertreiben. Die zuständige Verkehrszentrale (VKZ) in Wilhelmshaven stand ab 05:15 Uhr mit der „Glory Amsterdam“ in Kontakt. Die VKZ informierte gegen 07:07 Uhr das Maritime Lagezentrum des Havariekommandos (HK) über das Vertreiben der „Glory Amsterdam“. Gegen 07:22 Uhr wurde der Notschlepper „Nordic“ von der VKZ zur Lageerkundung zu dem vor zwei Ankern treibenden Havaristen geschickt. Die „Nordic“ traf um 08:10 Uhr bei der „Glory Amsterdam“ zur Lagebeurteilung ein. Um 09:23 Uhr machte der Leiter des Havariekommandos vom Selbsteintrittsrecht Gebrauch und das Havariekommando übernahm die Gesamt-Einsatzleitung. Es erfolgten, unter dem Einsatz von Schiffen, Hubschraubern und Boarding Teams, mehrere Versuche, eine Schleppverbindung zur „Glory Amsterdam“ herzustellen. Gegen 17:50 Uhr erreichte die „Glory Amsterdam“ Wassertiefen, die die Einsatzgrenze der „Nordic“ darstellen. Die „Glory Amsterdam“ strandete gegen 18:40 Uhr dicht vor Langeoog im UNESCO-Weltnaturerbe Wattenmeer.

1. Welche elf Punkte umfasst nach Kenntnis der Bundesregierung das bei einem Runden Tisch in Aurich am 19. Januar 2018 (www.umwelt.niedersachsen.de/aktuelles/pressemitteilungen/runder-tisch-beschaeftigt-sich-mit-havarie-der-glory-amsterdam-umweltminister-lies-sicherheit-fuer-kuestenregion-muss-weiter-verbessert-werden-161176.html) vom Leiter des HK vorgestellte Programm?

1. Ab Windstärke 8 Bft: Verlegung des Boardingteams Nordsee an Land und Boardingteam Ostsee in Bereitschaft.
2. Optimierte Winschflächen auf allen Notschleppern.
3. Ersatzbeschaffung „Mellum“ durch ein optimiertes Mehrzweckschiff.
4. Ausstattung aller Notschlepper mit Notschleppdraggen.

5. Vorgeschriebener Festpunkt/Notschleppgeschirr auf allen größeren Schiffen.
6. Es muss kontrolliert werden, ob die Besatzung die Notfallprozeduren beherrscht (Hafenstaatkontrolle).
7. Sicherheitshinweise für Ankerlieger bei extremen Wetterlagen.
8. Vor Ort-Unterstützung der Verantwortlichen durch die Pressestelle des Havariekommandos.
9. Optimierung der Schnittstellen zwischen dem Havariekommando und weiteren Aufgabenträgern (z. B. Kommunikation).
10. Interne Abläufe weiter verbessern.
11. Verbesserung der technischen Ausstattung im Havariekommando.

2. Wie bewertet die Bundesregierung die elf Verbesserungsvorschläge?
3. Welche von den Verbesserungsvorschlägen werden nach Kenntnis der Bundesregierung wann umgesetzt?
4. Welche Verbesserungsvorschläge werden nach Kenntnis der Bundesregierung aus welchen Gründen verworfen?

Die Fragen 2 bis 4 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung begrüßt die Verbesserungsvorschläge. Bevor über konkrete Maßnahmen im Zusammenhang mit dem Seeunfall der „Glory Amsterdam“ entschieden wird, ist der Untersuchungsbericht der Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) abzuwarten.

5. Welche Kenntnisse hatte die Bundesregierung bereits vor dem 29. Oktober 2017 zu welchen dieser elf Verbesserungsvorschläge des Leiters des HK?
6. Falls die Bundesregierung keine Kenntnis über die elf Verbesserungsvorschläge hatte, warum waren diese Punkte nicht vorher bekannt, und wie passt dies mit der ständigen Überprüfung und Anpassung des Sicherheitskonzeptes Deutsche Küste zusammen?
7. Wie wurden die Punkte nach Kenntnis der Bundesregierung herausgefunden bzw. herausgearbeitet?

Die Fragen 5 bis 7 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Verbesserungsvorschläge wurden nach dem 29. Oktober 2017 als Reaktion auf die bei der Havarie der „Glory Amsterdam“ gemachten Erfahrungen übermittelt. Dabei wurden vom Leiter des Havariekommandos auch Maßnahmen in den Katalog der Verbesserungen und Vorschläge aufgenommen, die bereits veranlasst waren (z. B. Ersatzbeschaffung „Mellum“).

8. Teilt die Bundesregierung die „Irritationen“ des niedersächsischen Umweltministers über die überraschende Vorlage des „Elf-Punkte-Programms“ (taz, 14. Februar 2018, „Debatte über Küstenschutz“, www.taz.de/!5481485/?goMobile=1531872000000) vom Leiter des HK?

Nein.

9. Ist vor dem Hintergrund des Verbesserungsvorschlages des HK-Leiters – Ausstattung des Havariekommandos – das Havariekommando aus Sicht der Bundesregierung mit ausreichend Mitarbeitern für den Routinebetrieb und für einen mehrtägigen Schichtbetrieb im Einsatzfall ausgestattet?
10. Ist beim Havariekommando ein Mehrschichtbetrieb über mehrere Tage einschließlich der erforderlichen Pressearbeit möglich?

Die Fragen 9 und 10 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Soweit Bundespersonal im Routinebetrieb betroffen ist, ist die Ausstattung des Havariekommandos ausreichend. Grundsätzlich findet dort mit Ausnahme der Aufgabenwahrnehmung im Maritimen Lagezentrum kein 24-stündiger Dienstbetrieb statt. Bei mehrtägigen Einsatzlagen, die ggf. einen 24-stündigen „Schichtbetrieb“ erfordern, kann gemäß § 7 Absatz 1 der Vereinbarung über die Errichtung des Havariekommandos (HKV – VkBl. 2003, S. 31) der Havariestab im erforderlichen Umfang verstärkt werden.

11. Wie ist der Schichtbetrieb – auch auf die zu besetzenden Posten bzw. Positionen – organisiert?

Der Betrieb des Havariestabes wird im Einsatzfall entsprechend den Erfordernissen der Lage, dem aktuell verfügbaren Personal unter Ausnutzung der zulässigen Arbeitszeitobergrenzen und der fachlichen Qualifikation der Mitarbeiter geregelt.

12. Welche Defizite in der technischen Ausstattung des Havariekommandos sind dem Bund seit wann bekannt (Telefon, Kommunikation, elektronische Seekarten etc.)?
13. Wann wird das Havariekommando wie zur Behebung welchen Defizits technisch aufgewertet?

Die Fragen 12 und 13 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Ausstattung des Havariekommandos wird laufend an den technischen Fortschritt angepasst. Mittels einer neuen Software, die kürzlich mit positivem Ergebnis getestet wurde, werden weitere Verbesserungen in der Anbindung an das Küstenfunknetz erreicht. Auch wird an einer Verbesserung der Lagedokumentationen sowie dem verbesserten Einsatz der elektronischen Seekarte gearbeitet.

14. Plant die Bundesregierung eine Verbesserung der personellen Ausstattung des Havariekommandos?

Ja.

15. In welchem Dienstverhältnis steht das Havariekommando zur Verkehrszentrale Deutsche Bucht (VKZ)?

Nach dem Organisationserlass zur Errichtung des Havariekommandos vom 29. November 2003 (VkBl. 2003 S. 765) ist das Havariekommando eine dem BMVI nachgeordnete Behörde, die der Dienst- und Fachaufsicht des BMVI untersteht.

16. Was können das Havariekommando und die Verkehrszentrale jeweils anordnen oder verfügen?

Die Verkehrszentralen stellen das für örtliche Maßnahmen zuständige ausführende Organ der Strom- und Schifffahrtspolizeibehörde dar. Sie können nach pflichtgemäßem Ermessen die notwendigen Maßnahmen zur Abwehr von Gefahren und schädlichen Umwelteinwirkungen einschließlich der Beseitigung von Störungen der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs auf den Bundeswasserstraßen im Hoheitsgebiet treffen. Im Rahmen dieser Befugnisse können sie das Havariekommando gemäß § 9 Absatz 1 Satz 2 zweiter Halbsatz HKV um Übernahme der Gesamteinsatzleitung in einer komplexen Schadenslage ersuchen. Im Rahmen der Gesamteinsatzleitung wird durch das Havariekommando eine einheitliche Leitung des Einsatzes, einschließlich der Unterrichtung der Öffentlichkeit sichergestellt. Dies erfolgt dadurch, dass Bund und Küstenländer ihre verfügbaren Einsatzkräfte und -mittel zur Erfüllung der Aufträge des Leiters des Havariekommando bereitstellen (§ 9 Absatz 2 in Verbindung mit § 8 Absatz 3 HKV).

17. Wie kommunizieren das Havariekommando und die Verkehrszentrale mit den Ländern und den von einem Schiffsunglück betroffenen und für die Gefahrenabwehr zuständigen Kommunen (u. a. auch verantwortlich für den Katastrophenschutz) sowie ggf. mit Einsatzkräften vor Ort?

Die Lagezentren der Küstenländer sind in den E-Mail-Verteilern für die Erklärung der Übernahme der Gesamteinsatzleitung und den internen Lagemeldungen des Havariekommandos aufgenommen. Die Lagezentren der Länder verteilen diese Dokumente dann in ihren jeweiligen Landesstrukturen weiter. Die Verkehrszentralen kommunizieren mit den Ländern über das Gemeinsame Lagezentrum im Maritimen Sicherheitszentrum in Cuxhaven.

Die unmittelbar betroffenen Kommunen und Landkreise werden vom Havariestab zusätzlich direkt informiert. Die Kommunikation mit den Einsatzkräften vor Ort wickelt der Havariestab über den Einsatzleiter vor Ort (On-Scene-Coordinator) ab. Es erfolgt keine Parallelkommunikation der Wasserstraßen- und Schifffahrtsämter mit den Kommunen. Ansprechpartner ist allein das Havariekommando.

18. Woran ist vor dem Hintergrund, dass die Boarding Teams aus vier speziell für den Einsatz auf manövrierunfähigen und verlassenen Schiffen ausgebildeten Seeleuten bestehen (Pressemitteilung des HK, 29. Oktober 2017) und diese über drei spezielle und mit dem HK abgestimmte Ausrüstungstaschen verfügen (Bundestagsdrucksache 19/850, Antwort zu Frage 14), nach Kenntnis der Bundesregierung das Herstellen einer Leinenverbindung gescheitert?
19. Trifft es zu, dass alle vorgesehenen Einsatzmittel des Boarding Teams erst nach 17:17 Uhr (vgl. Bundestagsdrucksache 19/850, Antwort zu Frage 22) auf der „Glory Amsterdam“ zur Verfügung standen?
20. Kann die Bundesregierung bestätigen, dass für den eigentlichen Einsatz des an Bord der „Glory Amsterdam“ abgesetzten Boarding Teams lediglich eine effektive Einsatzdauer von 30 Minuten (17:20 bis 17:50 Uhr) zur Verfügung stand?

21. Welche Verbesserungsmöglichkeiten in der Wirkungskette zur Vermeidung von Schiffsunfällen hat die Bundesregierung durch die Erkenntnisse der Havarie der „Glory Amsterdam“ bisher erlangt?

Die Fragen 18 bis 21 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es wird auf die Vorbemerkung in der Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Fraktion der FDP auf Bundestagsdrucksache 19/2885 verwiesen.

22. Wie beurteilt die Bundesregierung die Forderung nach Zusammenfassung aller See-Vollzugsorgane auf Bundes- und Landesebene in einer nationalen Küstenwache?

Es wird auf den im Dezember 2016 dem Rechnungsprüfungsausschuss des Deutschen Bundestages vorgelegten Bericht zur Evaluierung des Maritimen Sicherheitszentrum (MSZ) – Ausschussdrucksache 284 – verwiesen. Der dazu ergangene Beschluss des Rechnungsprüfungsausschusses vom 20. Januar 2017 wird umgesetzt.

23. Gibt es aufgrund der Erfahrungen mit der „Glory Amsterdam“ Schlussfolgerungen für Schiffe, die auf der Tiefenreederei westlich von Helgoland vor Anker gehen, und wenn ja, welche?
24. Wie wäre, nach Einschätzung Bundesregierung, die Havarie der „Glory Amsterdam“ verlaufen, wenn bereits gegen 09:00 Uhr ein Lotse als „Fact finder“ oder zur Verbesserung der Kommunikation zwischen der Schiffsführung des Havaristen und des Notschleppers „Nordic“ sowie der VKZ oder dem HK an Bord der „Glory Amsterdam“ gewesen wäre?

Die Fragen 23 und 24 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es wird auf die Vorbemerkung in der Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Fraktion der FDP auf Bundestagsdrucksache 19/2885 verwiesen.

25. Welche Kenntnisse hat die Bundesregierung über das französische Einsatzkonzept, dass bei vergleichbaren Fällen wie dem der „Glory Amsterdam“ und aufgrund der Erfahrungen u. a. mit dem gestrandeten Tanker „Amoco Cadiz“ (1978) beim Erkennen eines treibenden Havaristen sofort ein schiffahrtspolizeiliches Boarding Team als „Fact finder“ und zur Durchsetzung schiffahrtspolizeilicher Maßnahmen an Bord von Havaristen verbracht werden?

Die Einzelheiten des französischen Einsatzkonzeptes sind der Bundesregierung nicht bekannt.

26. Wie beurteilt die Bundesregierung die Forderung, zukünftig schneller als bisher z. B. die schiffahrtspolizeiliche Anordnung einer Lotsenannahme für eine bessere Lageinformationen vom Havaristen zu erhalten, zum anderen die Kommunikation zwischen Havaristen, Einsatzkräften, VKZ und/oder HK zu verbessern?

Im Rahmen der Gesamteinsatzleitung bei Komplexen Schadenslagen ist vorgesehen, dass ein erfahrener, mit den Einsatzkonzepten der Maritimen Notfallvorsorge vertrauter Nautiker des Havariekommandos als Einsatzleiter vor Ort eingesetzt wird. Eine Lotsenannahme ist dann entbehrlich.

27. Welche Vorstellungen oder konkreten Vorschläge hat die Bundesregierung zur Verbesserung der maritimen Notfallvorsorge oder der Schadstoffunfallbekämpfung an den deutschen Küsten?

Es wird auf die Vorbemerkung in der Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Fraktion der FDP auf Bundestagsdrucksache 19/2885 verwiesen.

28. Findet, so wie in Niedersachsen angekündigt (Pressemitteilung des Niedersächsischen Ministeriums für Umwelt, Energie, Bauen und Klimaschutz vom 6. Februar 2018), nach Kenntnis der Bundesregierung eine Überprüfung der Meldewege und der internen Kommunikation statt?

Der Bundesregierung liegen hierzu keine eigenen Erkenntnisse vor. Die Umsetzung liegt im Verantwortungsbereich des Landes Niedersachsen.

29. Ist seitens der Bundesregierung Veränderungs- oder Optimierungsbedarf bei der Ausrüstung oder Ausbildung der Boarding Teams erkannt worden?

Es wird auf die Vorbemerkung in der Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Fraktion der FDP auf Bundestagsdrucksache 19/2885 verwiesen.

30. Welche Kenntnisse hat die Bundesregierung als Charterer des Notfallschleppers „Nordic“, wie oft in den letzten neun Monaten vor der Havarie das Personen-Aufwischen von der „Nordic“ mit der Deutschen Marine, den Lotsenversetz-Hubschrauber oder Hubschraubern von Offshore-Dienstleistern geübt worden ist?

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 38 der Kleinen Anfrage der Fraktion der FDP auf Bundestagsdrucksache 19/2885 verwiesen.

31. Ist nach Auffassung der Bundesregierung eine Beschlussfassung des Deutschen Bundestages erforderlich, um die Notschlepper in Langzeitcharter wie die „Nordic“ oder die „Baltic“, wie weltweit üblich, mit den Nationalfarben an der Bordwand als „Einsatzfahrzeuge im staatlichen Auftrag“ zu kennzeichnen?

Nein. Im Übrigen wird auf Bundestagsdrucksache 16/1647 verwiesen.

32. Umfasste die Leistungsbeschreibung der Langzeitcharter von Notschleppern ausschließlich die im Antrag für die Beschlussfassung des Deutschen Bundestages (Bundestagsdrucksache 16/1647) festgelegten Anforderungen?

Nein.

