

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Hagen Reinhold, Frank Sitta, Torsten Herbst, Dr. Christian Jung, Daniela Kluckert, Oliver Luksic, Bernd Reuther, Grigorios Aggelidis, Jens Beeck, Mario Brandenburg (Südpfalz), Dr. Marco Buschmann, Britta Katharina Dassler, Hartmut Ebbing, Dr. Marcus Faber, Daniel Föst, Reginald Hanke, Markus Herbrand, Reinhard Houben, Olaf in der Beek, Dr. Marcel Klinge, Alexander Müller, Dr. h. c. Thomas Sattelberger, Dr. Hermann Otto Solms, Dr. Marie-Agnes Strack-Zimmermann, Dr. Florian Toncar, Gerald Ullrich und der Fraktion der FDP

Havarie der „MSC ZOE“ – Abschlussbericht zu Ergebnissen führen

In der Nacht vom 2. Januar 2019 verlor die „MSC ZOE“ auf dem Weg nach Bremerhaven in der Nordsee vor Ostfriesland insgesamt 342 Container. Das Großcontainerschiff ist mit einem Tiefgang von maximal 16 m bei rauer See im küstennahen Verkehrstrennungsgebiet (VTG) Terschelling – German Bight bei einer Wassertiefe von 17 m in starke Rollbewegungen geraten. Mit dem Verlust der Container wurde tonnenweise Ladung an Strände der Nordseeinseln Schiermonnikoog, Rottumeroog und Rottumerplaat vor den Niederlanden und der deutschen Nordseeinsel Borkum angespült (<http://www.imi-online.de/2018/05/14/mit-kirchlichem-segen-in-den-krieg/>). Das Überbordgehen von Containern führte laut Abschlussbericht zu schweren Umweltschäden und die Auswirkungen sind bis heute spürbar. Ein Drittel der über Bord gegangenen Ladung konnte, trotz massivem Einsatz von zum Beispiel Hubschraubern der Bundespolizei, einem Ölüberwachungsflugzeug und drei Sonarschiffen und Flugzeugen der niederländischen Küstenwache nicht geborgen werden und treibt weiterhin im Meer. Auch das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrografie (BSH) war involviert und hatte anhand der Daten ein „Driftmodell“ erstellt, um den wahrscheinlichen Weg der treibenden Container und Ladung zu verfolgen. Aber alle Maßnahmen griffen nicht, um alle Container aus dem empfindlichen Meeresgebiet zu entfernen. Jetzt liegt der Abschlussbericht der Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) zum Überbordgehen der Container vor (https://www.bsu-bund.de/SharedDocs/pdf/DE/Unfallberichte/2020/Gemeinsamer_Untersuchungsbericht_MSC_ZOE.pdf;jsessionid=D13501099E10D7D42703FEE0169A7EDD.live21304?__blob=publicationFile&v=7). Doch alle untersuchten Phänomene konnten nicht als klare und eindeutige Havarieursache ermittelt werden. Vielmehr sollte die Frage aufgeworfen werden, ob nicht neuere Regeln für immer größer werdende Containerschiffe auf den Prüfstand müssen, damit die Voraussetzungen für die Reduzierung eines vergleichbaren Havarierisikos geschaffen werden können.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche Schlüsse zieht die Bundesregierung aus dem Abschlussbericht zur Havarie der „MSC ZOE“?
2. Wird die Bundesregierung Schlussfolgerungen aus den neuen Erkenntnissen ziehen, die die durchgeführte Forschung (Abschlussbericht S. 91, Fazit) über Bedingungen, Schiffsbewegungen und hydrodynamische Phänomene ergeben hat?
Wenn ja, welche?
Wenn nein, warum nicht?
3. Wird die Bundesregierung solitär oder gemeinsam mit den Niederlanden bei der Internationalen Schifffahrts-Organisation (IMO) zusätzliche inhaltsorientierte proaktive Maßnahmen für die Schifffahrt zum Schutz dieses besonders empfindlichen Meeresgebietes Wattenmeer vorschlagen?
Wenn ja, wann?
Wenn nein, warum nicht?
4. Bleibt die Bundesregierung bei der Ansicht, dass kein Handlungsbedarf bei den Befahrensregelungen der „VTG Terschelling – German Bight“ besteht (so im o. g. gemeinsamen Untersuchungsbericht) (bitte mit Begründung)?
5. Wenn nein, welche Maßnahmen ergreift die Bundesregierung/das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), um die Gefahr zukünftiger Schiffsunglücke durch Großcontainerschiffe in der Deutschen Bucht so weit wie möglich zu reduzieren oder zu verhindern?
6. Plant die Bundesregierung Anpassungen der Schleppkonzepte für die Nord- und Ostsee, und wenn ja, wie sehen diese aus?
7. Plant die Bundesregierung ein neues Kommunikationskonzept für die Nord- und Ostsee?
8. Plant die Bundesregierung, das Befahrenskonzept in der Nordsee/im Seegebiet der Deutschen Bucht bei schweren Wetterlagen in der Nordsee zu verändern und die Routenempfehlungen bei einer Vorhersage für schwere Wetterbedingungen anzupassen?
9. Zieht die Bundesregierung eine Änderung der Anlaufbedingungsverordnung des Bundes für die Deutsche Bucht nach dem Containerverlust der „MSC ZOE“ bei schwerer Wetterlage in Betracht?
10. Wird der Bund die Nutzung des Tiefwasserweges „German Bight Western Approach“ bei schweren, rauen oder stürmischen Wetterbedingungen für Großcontainerschiffen vorschreiben?
 - a) Wenn ja, in welcher Form?
 - b) Wenn nein, welche Ergebnisse müssten im Abschlussbericht vorliegen?
 - c) Welche Voraussetzungen müssen nach Meinung der Bundesregierung/des BMVI erfüllt werden, um eine erfolgreiche Änderung der internationalen Schifffahrtsrouten in der Deutschen Bucht zu veranlassen?
11. Welche Form des Austauschs gibt es zwischen Bund und Partnerländern des Verwaltungsübereinkommens über die Bekämpfung von Meeresverschmutzungen?
12. Welche Maßnahmen plant die Bundesregierung, um den Herausforderungen bei schwerer Wetterlage in der Nordsee künftig besser zu begegnen?

13. Welche Rolle nimmt bei den Überlegungen zur Sicherung der Deutschen Küste das Havariekommando ein?
14. Ist das Havariekommando ausreichend zur Bewältigung von schweren Schiffsunfällen mehrtägiger Dauer in Bezug auf Personal, Material und Kommunikation ausgestattet, oder gibt es noch Defizite in Bezug auf Personal, Material und Kommunikationsmöglichkeiten?
15. Welche Erfahrungen hat das Havariekommando mit der Entwicklung zur Ausstattung von Containern mit „intelligenten Chips“ gemacht, und wann werden praktische Umsetzungen geschaffen?
16. Wird die Bundesregierung veranlassen, das Laschen bei Großcontainerschiffen, also die Sicherung der Container an Bord, noch einmal zu überprüfen, ein neues Konzept zu erarbeiten und gegebenenfalls bestehende Vorschriften und Verordnungen anpassen lassen?
17. Wird sich die Bundesregierung dafür einsetzen, dass internationale technische und betriebliche Standards verbessert werden?
18. Wann werden der Bundesregierung Antworten auf die Fragen vorliegen, wie bzw. mit welchen Fahrzeugen im Rahmen der Vorsorgeplanung eine Entladung von havarierten Großcontainerschiffen auf See möglich wäre?
19. Wird die Bundesregierung die im Abschlussbericht benannten Sicherheitsempfehlungen umsetzen und die dort erwähnten Verpflichtungen für alle Containerschiffe umsetzen (Abschlussbericht S. 99 bis 100)?
Wenn ja, wann?
Wenn nein, warum nicht?
20. Wird die Bundesregierung Maßnahmen für Nord- und Ostsee für das von Deutschland zu aktualisierende Maßnahmenprogramm zur Umsetzung der EU-Meeressstrategie-Rahmenrichtlinie einbringen?
21. Besteht zwischen der Bundesregierung und den Landesregierungen von Schleswig-Holstein, Hamburg und Niedersachsen Einvernehmen über notwendige Schlussfolgerungen und Konsequenzen aus den vergangenen Havarien, Stichworte „Glory Amsterdam“, „Purple Beach“ oder „MSC ZOE“, in der Deutschen Bucht?

Berlin, den 15. Juli 2020

Christian Lindner und Fraktion

