

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Hagen Reinhold, Frank Sitta,
Torsten Herbst, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP
– Drucksache 19/21216 –**

Havarie der „MSC ZOE“ – Abschlussbericht zu Ergebnissen führen

Vorbemerkung der Fragesteller

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.

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?
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?
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?
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?

Die Fragen 1 bis 5, 7 bis 10c, 16, 17 und 19 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Untersuchungsbericht der Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) zu diesem Unfall wird geprüft. Die Schlussfolgerungen und Sicherheitsempfehlungen der BSU wurden zu einem Teil bereits während der seit dem Unfall laufenden Arbeiten umgesetzt. Hinsichtlich der technischen Sicherheitsempfehlungen werden einige der empfohlenen Maßnahmen von Deutschland bereits im Rahmen der zuständigen Internationalen Seeschiffahrts-Organisation (IMO) vorangetrieben. Gemeinsam mit anderen EU-Staaten ist Deutschland eine treibende Kraft bei den in der IMO laufenden Verhandlungen zur zweiten Generation der Kriterien zur Intaktabilität von Seeschiffen, die viele der auch im Fall der MSC ZOE problematischen hydrodynamischen Phänomene bereits berücksichtigen. Diese Verhandlungen sind weitestgehend abgeschlossen. Durch die Initiative Deutschlands wird in den nächsten Jahren auch die verbindliche Einführung von Inklinometern für große Containerschiffe und Massengutfrachter verhandelt. Entsprechende deutsche Diskussionspapiere für die IMO sind in der Vorbereitung.

Für mögliche weitere Maßnahmen, z. B. Wegeführungsmaßnahmen, ist zu berücksichtigen, dass diese im internationalen Kontext, insbesondere im Rahmen der IMO, zu treffen sind. Die Bundesregierung unter Federführung des BMVI stimmt sich mit der Niederländischen Regierung und den zuständigen niederländischen Behörden ab, um mögliche Maßnahmen gemeinsam einzuleiten. Die Einbindung Dänemarks ist vorgesehen.

Die Umsetzung der Sicherheitsempfehlungen der BSU und die möglichen weiteren Maßnahmen sollen in den dafür vorgesehenen Expertengremien des BMVI Routing Forum und dem Forum Ladung diskutiert werden. Die zuständigen Bundesbehörden, die Länder und betroffene Verbände und Experten sind darin vertreten. Alle weiteren relevanten Informationen, Untersuchungen und Studien werden in die Diskussionen dieser Arbeitsgruppen einfließen. Die Entscheidung über notwendige Maßnahmen wird gemeinsam mit allen Beteiligten und unter Berücksichtigung aller Aspekte getroffen.

6. Plant die Bundesregierung Anpassungen der Schleppkonzepte für die Nord- und Ostsee, und wenn ja, wie sehen diese aus?

Das Notschleppkonzept wurde im Jahre 2017 evaluiert. Im Rahmen einer Risikoabwägung wurden die Anforderungen an die Leistungsfähigkeit der Notschlepper, einschließlich der staatlichen Mehrzweckschiffe angepasst. Das neue Notschleppkonzept wurde per Erlass vom 6. Februar 2020 eingeführt und liegt den Mitgliedern des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur vor. Das Notschleppkonzept wird bedarfsgerecht kontinuierlich fortgeschrieben. Bei dem Bau von drei neuen Mehrzweckschiffen gehen zukünftige Entwicklungen der Schiffsgrößen in die Auslegung der Neubauten mit ein.

11. Welche Form des Austauschs gibt es zwischen Bund und Partnerländern des Verwaltungsübereinkommens über die Bekämpfung von Meeresverschmutzungen?

Mindestens zweimal pro Jahr tritt der Koordinierungsausschuss Schadstoffunfallvorsorge (KOA SUB) zusammen. Gemäß § 5 der Vereinbarung zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Freien Hansestadt Bremen, der Freien und Hansestadt Hamburg, den Ländern Mecklenburg-Vorpommern, Niedersachsen und Schleswig-Holstein über die Bekämpfung von Meeresverschmutzungen (BLV SUB) besteht der KOA SUB aus einem Vertreter des Bundes und je einem Vertreter der Küstenländer sowie dem Leiter des Havariekommandos (HK). Dem Leiter des HK als Vorsitzendem obliegt zwischen den Sitzungen die Geschäftsführung.

Auf Grundlage der Vereinbarung über die Errichtung des HK (Vereinbarung zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Freien Hansestadt Bremen, der Freien und Hansestadt Hamburg, den Ländern Mecklenburg-Vorpommern, Niedersachsen und Schleswig-Holstein über die Errichtung des Havariekommandos – HKV) ist das Kuratorium Maritime Notfallvorsorge eingerichtet worden. Es trifft u. a. die Grundsatzentscheidungen über die Aufgabenerledigung des HK. Das Kuratorium Maritime Notfallvorsorge besteht aus je einem Vertreter der Partner (Bund und Küstenländer) und tagt in der Regel zweimal jährlich.

12. Welche Maßnahmen plant die Bundesregierung, um den Herausforderungen bei schwerer Wetterlage in der Nordsee künftig besser zu begegnen?

Die Wetterlage ist ein entscheidender Parameter bei Einsatzlagen. Das Notschleppkonzept berücksichtigt dieses. Zum Beispiel ist vorgesehen, dass einem Havaristen in einem Notfall innerhalb von zwei Stunden Hilfe geleistet wird. Bei dem von der Bundesregierung beschlossenen Bau von drei neuen Mehrzweckschiffen werden die Herausforderungen bei schweren Wetterlagen in der Bauplanung beachtet.

13. Welche Rolle nimmt bei den Überlegungen zur Sicherung der Deutschen Küste das Havariekommando ein?

Das HK ist in das Systemkonzept „Maritime Verkehrssicherung“ der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes integriert (abrufbar unter: https://www.gdws.wsv.bund.de/DE/schifffahrt/01_seeschifffahrt/sicherheit/skonzept_kueste/sicherheitskonzept-node.html). Es ist zuständig für das Unfallmanagement in der Maritimen Notfallvorsorge.

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?

Die personelle und technische Ausstattung des HK unterliegt einer kontinuierlichen Überprüfung. Bei erkanntem Bedarf werden notwendige Anpassungen vorgenommen.

15. Welche Erfahrungen hat das Havariekommando mit der Entwicklung zur Ausstattung von Containern mit „intelligenten Chips“ gemacht, und wann werden praktische Umsetzungen geschaffen?

Das HK beobachtet die technische Entwicklung und steht in ständigem fachlichem Austausch mit verschiedenen Reedereien und technischen Anbietern.

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?

Die Leichterung von havarierten Großcontainerschiffen auf See ist eine erhebliche technische und logistische Herausforderung und sollte einsatztaktisch möglichst vermieden werden. Das HK wertet entsprechende internationale Einsätze aus, verfolgt die technische Entwicklung und nimmt eine Marktbeobachtung zu Krankkapazitäten vor. Mit Reedereien und Bergungsfirmen besteht dazu regelmäßiger Kontakt.

20. Wird die Bundesregierung Maßnahmen für Nord- und Ostsee für das von Deutschland zu aktualisierende Maßnahmenprogramm zur Umsetzung der EU-Meeresstrategie-Rahmenrichtlinie einbringen?

Die Fortschreibung des nationalen MSRL-Maßnahmenprogramms von 2016 befindet sich derzeit in den Fachgremien der Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft Nord- und Ostsee in Abstimmung. Die Öffentlichkeitsbeteiligung wird planmäßig im zweiten Quartal 2021 beginnen. Die Meldung des fortgeschriebenen Maßnahmenprogramms an die Europäische Kommission soll zum Ende des ersten Quartals 2022 erfolgen.

Es werden auch Maßnahmen in Bezug auf den Betrieb großer Containerschiffe und die mit Ladungsverlusten einhergehenden Gefahren diskutiert. Es wird hierzu auf die Antwort zu Frage 1 verwiesen.

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?

Die Bundesregierung und die Küstenländer stehen nach jeder Havarie in einem konstruktiven Austausch, um aus den gegenseitigen Erfahrungen die notwendigen Schlüsse für die Zukunft zu ziehen.

Hierzu werden u. a. die Routing Forum Arbeitsgruppe und Forum Ladung genutzt, um entsprechende Schlussfolgerungen gemeinsam auszuarbeiten.

