

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Bernd Reuther, Ulla Ihnen, Frank Sitta, Torsten Herbst, Dr. Christian Jung, Daniela Kluckert, Oliver Luksic, Renata Alt, Jens Beeck, Dr. Jens Brandenburg (Rhein-Neckar), Dr. Marco Buschmann, Hartmut Ebbing, Dr. Marcus Faber, Reginald Hanke, Peter Heidt, Katrin Helling-Plahr, Markus Herbrand, Katja Hessel, Dr. Gero Clemens Hocker, Reinhard Houben, Olaf in der Beek, Dr. Marcel Klinge, Pascal Kober, Carina Konrad, Konstantin Kuhle, Ulrich Lechte, Alexander Müller, Matthias Seestern-Pauly, Dr. Marie-Agnes Strack-Zimmermann, Katja Suding, Michael Theurer, Stephan Thomae, Gerald Ullrich und der Fraktion der FDP

Gefahren einer Havarie eines Großcontainerschiffes im VTG Terschelling German Bight

In der Antwort der Bundesregierung zu Frage 12 „Welche Maßnahmen plant die Bundesregierung, um die Herausforderungen bei schwerer Wetterlage in der Nordsee künftig besser zu begegnen?“ heißt es auf Bundestagsdrucksache 19/21523: „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.“ Der Bundesratsdrucksache 185/20 ist zu entnehmen, dass Großcontainerschiffe bei rauem Wetter nach einem Maschinenausfall „mit einer Geschwindigkeit von bis zu 6 Knoten in Richtung Küste verdriften“ (Bundesratsdrucksache 185/20, S. 5) können. In der Landtagsdrucksache 18/7363 des Niedersächsischen Landtages hat die Landesregierung auf die Frage „Inwiefern ist der Rückschluss zulässig, dass nach Vorgabe des Notschleppkonzeptes für die Nordsee havarierte Großcontainerschiffe im flachen VTG Terschelling – German Bight bei rauem Wetter oder/und schweren Seebedingungen bis zu 12 Seemeilen, also über 22 km, driften können, bis Hilfe eintrifft (bitte mit Erläuterungen)?“ wie folgt geantwortet: „Nach Auffassung der Landesregierung ist der Rückschluss zulässig. (...) Eignet sich der Maschinenausfall im ungünstigsten Fall in der Mitte zwischen zwei Sturmpositionen, kann das Schiff bis zu 12 Seemeilen vertreiben (2 Std x 6 sm/Std), bis ein Notschlepper vor Ort ist“.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie breit ist das VTG Terschelling German Bight insgesamt, welche Breite haben hierbei die jeweils festgelegten Verkehrsrichtungen (westgehender und ostgehender Schifffahrtsweg), und wie breit ist die Trennzone zwischen den Verkehrsrichtungsgebieten (bitte in Seemeilen angeben)?

2. Wie weit ist die Mitte des ostgehenden Schifffahrtsweges des VTG Terschelling German Bight vom Tonnenstrich TG 1 bis TG 9 entfernt (bitte in Seemeilen angeben)?
3. Wie viele Minuten würde ein havariertes Großcontainerschiff mit einer Driftgeschwindigkeit von rund 6 kn von der Mitte des ostgehenden Schifffahrtsweges des VTG Terschelling German Bight bis zur Erreichung des südlichen Tonnenstrichs (TG 1 bis TG 9) driften?
4. Wie viele Minuten würde ein havariertes Großcontainerschiff mit einer Driftgeschwindigkeit von rund 6 kn von der Mitte des westgehenden Schifffahrtsweges des VTG Terschelling German Bight bis zur Erreichung des südlichen Tonnenstrichs (TG 1 bis TG 9) driften?
5. Welche Entfernung (kürzeste Strecke) haben die Fahrwassertonne TG 1 bis TG 9 jeweils von der südlich gelegenen 10-Meter-Tiefenlinie vor den Ostfriesischen Inseln (bitte in Seemeilen angeben)?
6. Wie lange würde ein havariertes Großcontainerschiff mit einer Driftgeschwindigkeit von rund 6 kn von der Tonne TG 1 bis zur südlich anschließenden 10-Meter-Tiefenlinie vor den Ostfriesischen Inseln (kürzeste Entfernung) driften (bitte in Minuten angeben)?
7. Wie lange würde ein havariertes Großcontainerschiff mit einer Driftgeschwindigkeit von rund 6 kn von der Tonne TG 2 bis zur südlich anschließenden 10-Meter-Tiefenlinie vor den Ostfriesischen Inseln (kürzeste Entfernung) driften (bitte in Minuten angeben)?
8. Wie lange würde ein havariertes Großcontainerschiff mit einer Driftgeschwindigkeit von rund 6 kn von der Tonne TG 3 bis zur südlich anschließenden 10-Meter-Tiefenlinie vor den Ostfriesischen Inseln (kürzeste Entfernung) driften (bitte in Minuten angeben)?
9. Wie lange würde ein havariertes Großcontainerschiff mit einer Driftgeschwindigkeit von rund 6 kn von der Tonne TG 4 bis zur südlich anschließenden 10-Meter-Tiefenlinie vor den Ostfriesischen Inseln (kürzeste Entfernung) driften (bitte in Minuten angeben)?
10. Wie lange würde ein havariertes Großcontainerschiff mit einer Driftgeschwindigkeit von rund 6 kn von der Tonne TG 5 bis zur südlich anschließenden 10-Meter-Tiefenlinie vor den Ostfriesischen Inseln (kürzeste Entfernung) driften (bitte in Minuten angeben)?
11. Wie lange würde ein havariertes Großcontainerschiff mit einer Driftgeschwindigkeit von rund 6 kn, Drift von der Tonne TG 6 bis zur südlich anschließenden 10-Meter-Tiefenlinie vor den Ostfriesischen Inseln (kürzeste Entfernung) driften (bitte in Minuten angeben)?
12. Wie lange würde ein havariertes Großcontainerschiff mit einer Driftgeschwindigkeit von rund 6 kn von der Tonne TG7 bis zur südlich anschließenden 10-Meter-Tiefenlinie vor den Ostfriesischen Inseln (kürzeste Entfernung) driften (bitte in Minuten angeben)?
13. Wie lange würde ein havariertes Großcontainerschiff mit einer Driftgeschwindigkeit von rund 6 kn von der Tonne TG8 bis zur südlich anschließenden 10-Meter-Tiefenlinie vor den Ostfriesischen Inseln (kürzeste Entfernung) driften (bitte in Minuten angeben)?
14. Wie lange würde nach Kenntnis der Bundesregierung ein havariertes Großcontainerschiff mit einer Driftgeschwindigkeit von rund 6 kn von der Tonne TG 9 bis zur südlich anschließenden 10-Meter-Tiefenlinie vor den Ostfriesischen Inseln (kürzeste Entfernung) driften (bitte in Minuten angeben)?

15. Wie lange bräuchten die in der Nordsee stationierten Notschlepper jeweils von ihrer Bereitschaftsposition, um die Tonnen TG 1 bis TG 9 und die Ansteuerungstonne Weser zu erreichen (bitte in Minuten und Seemeilen angeben)?
16. Wie lauten die nautischen Koordinaten der Notschlepper in der Deutschen Bucht auf den drei Bereitschaftspositionen und im Normalbetrieb?
17. Inwiefern ist nach Auffassung der Bundesregierung der Schutz der Nordsee, des Wattenmeers sowie der Ostfriesischen Inseln und der niedersächsischen Küste durch das neue Notschleppkonzept verbessert oder verschlechtert worden?
18. Ist bei Sturmweatherlagen eine ständige Besetzung der Bereitschaftsposition 10 Seemeilen nördlich Norderney mit einem Notschlepper gewährleistet, und was sagt der Vertrag mit den Niederlanden hierzu aus?
19. Welche Manöver kann nach Kenntnis der Bundesregierung ein Notschlepper bei einer bestehenden Trossenverbindung zu einem havarierten Großcontainerschiff in der Küstenverkehrszone vor den Ostfriesischen Inseln bei Sturm (9 Beaufort) oder/und Wellenhöhen größer 5 m ausführen?
20. Inwieweit trifft es nach Kenntnis der Bundesregierung zu, dass lediglich ein „Halten“ oder „kontrolliertes Verdriften“ mit dem Havaristen bis zur Übergabe an ein Bergungsschiff in diesem kleinen und flachen Seeraum vor den Ostfriesischen Inseln möglich ist bzw. wäre?
21. Welche Bergungsschiffe kommen nach Kenntnis der Bundesregierung für die Übernahme eines havarierten Großcontainerschiffes von einem Notschlepper im Bereich des VTG Terschelling German Bight vor der niedersächsischen Küste infrage, und wo ist ihr jeweiliger Heimathafen?
22. Wie lange würden nach Kenntnis der Bundesregierung Anforderung und Anfahrt eines Bergungsschiffes zur Übernahme eines Havaristen in der Küstenverkehrszone oder im Bereich des VTG Terschelling German Bight dauern?
23. Wie breit ist die Zone (Küstenverkehrszone) zwischen dem Tonnenstrich TG 1 bis TG 9 und der 10-Meter-Tiefenlinie vor den Ostfriesischen Inseln im Mittel (bitte in Seemeilen angeben)?
24. Welches mögliche mittlere Zeitfenster – gemeint ist das Erreichen eines havarierten Großcontainerschiffes durch einen Notschlepper – ergibt sich hierdurch nach Kenntnis der Bundesregierung, bevor der Havarist die 10-Meter-Tiefenlinie vor den Ostfriesischen Inseln erreicht?
25. Welche Schleppkraft muss nach Kenntnis der Bundesregierung ein Pfahlzug-Schlepper aufbringen, um ein Großcontainerschiff wie die MSC ZOE bei einer Windstärke von 9 Beaufort und einer Wellenhöhe größer 5 m in den Wind zu drehen und sicher zu halten?
26. Verfügt der nächstgelegene Notschlepper aktuell über den erforderlichen Pfahlzug?
27. Wie lange dauert nach Kenntnis der Bundesregierung erfahrungsgemäß die Herstellung einer sicheren Schleppverbindung zwischen einem Notschlepper und einem driftenden havarierten Großcontainerschiff (bitte in Minuten angeben)?
28. In welcher Entfernung befindet sich das UNESCO-Weltnaturerbe Wattenmeer vom südlichen Tonnenstrich des VTG Terschelling German Bight (bitte in Seemeilen angeben)?

29. Hat die Bundesregierung geprüft, auf der Grundlage der Eingreifradien der Notschlepper in der Deutschen Bucht, der Driftgeschwindigkeit von Großcontainerschiffen und des Abstandes des VTG Terschelling German Bight von der 10-Meter-Tiefenlinie vor den Ostfriesischen Inseln Borkum, Juist, Norderney, Baltrum, Langeoog, Spiekeroog und Wangerooge, ob ein Notschlepper bei Sturmweatherlage ein aus dem VTG Terschelling German Bight driftendes havariertes Großcontainerschiff vor Erreichen der 10-Meter-Tiefenlinie vor den Ostfriesischen Inseln Borkum, Juist, Norderney, Baltrum, Langeoog, Spiekeroog und Wangerooge erreicht und eine sichere Schleppverbindung zum Havaristen herstellen kann, und mit welchem Ergebnis?
30. Kennt die Bundesregierung eine Einschätzung der Landesregierungen bezüglich einer Gefahr, dass ein manövrierunfähiges Großcontainerschiff im Nationalpark Wattenmeer auf Grund laufen kann (bitte nach Landesregierungen aufschlüsseln)?
31. Wie schätzt die Bundesregierung die Gefahr eines Seeunfalls, einer Havarie durch ein manövrierunfähiges Großcontainerschiff (z. B. durch Maschinenausfall, Ruderausfall oder Stromausfall) für das Wattenmeer und die Ostfriesischen Inseln ein?
32. Wie beurteilt die Bundesregierung die Möglichkeit, die Nutzung des seewärts gelegenen VTG German Bight – Western Approach als Route für Großcontainerschiffe dauerhaft, zumindest aber bei Sturmweatherlagen, vorzugeben?
33. Welche Haltung haben die Niederlande nach Kenntnis der Bundesregierung diesbezüglich?
34. Steht die Bundesregierung mit den Niederlanden über die Möglichkeit, die Nutzung des seewärts gelegenen VTG German Bight – Western Approach als Route für Großcontainerschiffe dauerhaft, zumindest aber bei Sturmweatherlagen, vorzugeben, im Austausch, und falls ja, wie ist der aktuelle Sachstand?
35. Welche rechtlichen Möglichkeiten gibt es, die Nutzung des seewärts gelegenen VTG German Bight – Western Approach als Route für Großcontainerschiffe dauerhaft, zumindest aber bei Sturmweatherlagen, vorzugeben?
36. Wie lange würde eine rechtliche Umsetzung dauern, welche die Nutzung des seewärts gelegenen VTG German Bight – Western Approach als Route für Großcontainerschiffe (dauerhaft oder bei Sturmweatherlagen) vorgibt?

Berlin, den 25. November 2020

Christian Lindner und Fraktion