

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Bernd Reuther, Ulla Ihnen, Frank Sitta,
weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP
– Drucksache 19/24834 –**

Gefahren einer Havarie eines Großcontainerschiffes im VTG Terschelling German Bight

Vorbemerkung der Fragesteller

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. (...) Ereignet 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“.

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)?

Die Fragen 1 und 2 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Breite des Verkehrstrennungsgebietes (VTG) Terschelling German Bight beträgt 8 Seemeilen (sm) (3 sm je Fahrtrichtung sowie eine 2 sm breite Trennzone). Die Distanz von der Mitte des ostgehenden Schifffahrtsweges beträgt 1,5 sm bis zum Tonnenstrich.

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?

Der Zeitraum würde bei rund 6 Knoten (kn) etwa 15 Minuten betragen.

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?

Der Zeitraum würde bei rund 6 kn etwa 65 Minuten betragen.

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)?

Die Entfernung beträgt etwa 4,7 sm.

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 TG 7 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 TG 8 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)?

Die Fragen 6 bis 14 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Vom südlichen Tonnenstrich des VTG Terschelling German Bight würde der Zeitraum bei rund 6 kn etwa 50 Minuten betragen. Vom nördlichen Tonnenstrich des VTG Terschelling German Bight würde der Zeitraum bei rund 6 kn etwa 80 Minuten betragen.

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?

Die Fragen 15 und 16 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Dem vom Bund gecharterten Notschlepper NORDIC wurde als Bereitschaftsposition das Gebiet 5 sm südöstlich von Helgoland (N 54°07', E 008° 00') zugewiesen.

Die Distanzen und Fahrzeiten des Notschleppers NORDIC von seiner Bereitschaftsposition aus sind wie folgt:

Bezeichnung	Distanz (sm)	Fahrzeit (Minuten)
TG 1	57	175
TG 3	45	105

Bezeichnung	Distanz (sm)	Fahrzeit (Minuten)
TG 5	34	105
TG 7/Weser 1	21	65
TG 9/Weser 2	15	46
Tonne ST	11	34

Da die für Notschleppsätze vorgesehenen bundeseigenen Mehrzweckschiffe NEUWERK und MELLUM weitere Aufgaben der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) ausführen, ist ihnen keine fest definierte Bereitschaftsposition zugewiesen.

Ab Windstärke 8 Beaufort beziehen alle drei Notschlepper folgende Sturmpositionen:

- 8 sm südlich Tonne GW/C (BS NORDIC)
- 5 sm südwestlich Helgoland (MZS MELLUM)
- 20 sm westlich Süderoogsand (MZS NEUWERK).

Die Distanzen und Fahrzeiten der Notschlepper von der Sturmposition ergeben sich wie folgt:

Sturmposition 8 sm südl. Tonne GW/C		
Bezeichnung	Distanz / sm	Zeit / Minuten
Tonne TG 1	28	86
Tonne TG 3	18	55
Tonne TG 5	12	37
Tonne TG 7 / Weser 1	16	49
Tonne TG 9 / Weser 2	21	65
Tonne ST	27	83
Sturmposition 5 sm südwestlich Helgoland		
Bezeichnung	Distanz / sm	Zeit / Minuten
Tonne TG 1	49	151
Tonne TG 3	38	117
Tonne TG 5	27	83
Tonne TG 7 / Weser 1	16	49
Tonne TG 9 / Weser 2	12	37
Tonne ST	11	34
Sturmposition 20 sm westlich Süderoogsand		
Bezeichnung	Distanz / sm	Zeit / Minuten
Tonne TG 1	63	194
Tonne TG 3	53	163
Tonne TG 5	44	135
Tonne TG 7 / Weser 1	35	108
Tonne TG 9 / Weser 2	32	98
Tonne ST	30	92

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?

Die Anpassung des Notschleppkonzeptes dient insgesamt der Verbesserung des Schutzes der Nordsee, des Wattenmeeres sowie der Ostfriesischen Inseln und der niedersächsischen Küste.

Verbesserungen wurden insbesondere im Hinblick auf die zeitliche Abfolge erreicht, indem die Bereitschafts- und Sturmpositionen der in das Notschleppkonzept eingebundenen Notschlepper (staatliche und private Einheiten) optimiert wurden und ein weiteres Boarding-Team (neue Bezeichnung „Towing Assistance Team“ (TAT)) landseitig in Dienst gestellt wurde.

Darüber hinaus wurde das Konzept an die veränderten Verkehrsströme und Schiffsgrößen angepasst, damit das bisherige hohe Sicherheitsniveau aufrechterhalten wird.

18. Ist bei Sturmwetterlagen eine ständige Besetzung der Bereitschaftsposition 10 Seemeilen nördlich Norderney mit einem Notschlepper gewährleistet, und was sagt der Vertrag mit den Niederlanden hierzu aus?

Der Vertrag mit den Niederlanden (Operational Agreement between Central Command for maritime Emergencies Germany and Netherlands Coastguard vom 29. Oktober 2014) regelt die gegenseitige Unterstützung und Zusammenarbeit bei Einsätzen im Grenzbereich sowie die Durchführung regelmäßiger gemeinsamer Übungen und den gegenseitigen Erfahrungsaustausch.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu den Fragen 15 und 16 verwiesen.

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?

Der treibende Havarist wird mit der erforderlichen Schleppkraft in Richtung der Schiffslängsachse geschleppt und durch Kursänderung auf Gegenkurs gebracht, aufgestoppt und dann gegen Wind und Seegang auf Position gehalten, beziehungsweise je nach Gefahrenlage in ein sicheres Gebiet geschleppt.

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?

Nach Auffassung der Bundesregierung ist dies zutreffend.

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?

Die Fragen 21 und 22 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es obliegt dem Havaristen für die Übernahme des havarierten Großcontainerschiffes von einem Notschlepper ein Unternehmen zu beauftragen, damit die Verschleppung durchgeführt wird. Die Dauer von der Beauftragung bis zur Übernahme ist abhängig vom Einzelfall.

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)?

Die Breite beträgt im Mittel etwa 5 sm.

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?

Das mittlere Zeitfenster beträgt etwa eine Stunde.

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?

Für das Manöver wird für das Bemessungscontainerschiff (Ultra Large Container Vessel -ULCV), welches der Evaluierung des Notschleppkonzeptes zugrunde gelegt wurde, eine Schleppkraft von ≥ 120 t (Trossenzug) benötigt.

26. Verfügt der nächstgelegene Notschlepper aktuell über den erforderlichen Pfahlzug?

Der gecharterte Notschlepper NORDIC erfüllt die Anforderung. Bei der Dimensionierung der im Bau befindlichen neuen Mehrzweckschiffe des Bundes ist diese Anforderung berücksichtigt.

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)?

Eine konkrete Zeitangabe ist nicht möglich, da die Herstellung einer Schleppverbindung jeweils abhängig ist von den herrschenden Randbedingungen (u. a.

Windstärke, Windrichtung, Wellengang, Sichtverhältnisse, Schiffstyp/Schiffsgröße des Havaristen).

28. In welcher Entfernung befindet sich das UNESCO-Weltnaturerbe Wattenmeer vom südlichen Tonnenstrich des VTG Terschelling German Bight (bitte in Seemeilen angeben)?

Die Entfernung variiert zwischen 0 und 7 sm. (Nördlich Borkum: 0 sm, nördlich Juist: 0 sm, nördlich Norderney: 6,5 sm, nördlich Baltrum: 3,5 sm, nördlich Langeoog: 7 sm, nördlich Spiekeroog: 7 sm, nördlich Wangerooge: 7 sm).

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?

Das deutsche Notschleppkonzept ist darauf ausgerichtet, dass jede Position in der Deutschen Bucht, auf der ein erhöhtes Schadenseintrittsrisiko besteht, innerhalb von spätestens zwei Stunden von einem Notschlepper erreicht werden muss.

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)?

Der Bundesregierung ist die Einschätzung der Landesregierung Niedersachsens bekannt.

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?

Die Gefahr einer Havarie im Schiffsverkehr kann für die genannten Gebiete trotz aller Präventivmaßnahmen der WSV minimiert, jedoch nie gänzlich ausgeschlossen werden. Mit der Einrichtung des Havariekommandos als Gemeinsame Einrichtung des Bundes und der Küstenländer wurde, als weiterer Baustein im Sicherheitskonzept für die deutschen Küsten, ein wirkungsvolles Unfallmanagementsystem etabliert.

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?

Die Fragen 32 bis 34 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung arbeitet bei der Beurteilung der Möglichkeit, bestimmten Schiffen unter bestimmten Bedingungen die Nutzung des VTG German Bight Western Approach verbindlich vorzugeben, mit den niederländischen Behörden zusammen. Kurz nach dem Unfall des MS MSC ZOE wurde eine bilaterale Arbeitsgruppe mit den Niederlanden gegründet. Diese Arbeitsgruppe wurde mittlerweile um Vertreter Dänemarks erweitert, da Änderungen der bestehenden Routeingmaßnahmen (Systeme der Schiffswegeföhrung) auch Dänemark betreffen. Die Arbeitsgruppe hat viermal getagt. Die Warnmeldung für die Schifffahrt, bei Sturmweatherlagen als Route das seewärts gelegene VTG German Bight Western Approach für große Schiffe zu nutzen, wurde in dieser Gruppe abgestimmt.

Einzelfragen müssen noch geprüft werden, um alle Sicherheitsaspekte zu berücksichtigen. Dies geschieht in Abstimmung mit den niederländischen Behörden.

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?

Die für die Deutsche Bucht bestehenden VTG Terschelling German Bight und German Bight Western Approach sind als Systeme der Schiffswegeföhrung von der Internationalen Seeschifffahrts-Organisation (IMO) im Rahmen des Internationalen Übereinkommens von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See beschlossene, völkerrechtlich verbindliche verkehrsregelnde Maßnahmen. Änderungen solcher Maßnahmen sind durch die IMO zu beschließen. Für den Beschluss durch die IMO gibt es ein standardisiertes Verfahren. Die Einleitung eines solchen Verfahrens erfordert einen Antrag eines oder mehrerer Mitgliedstaaten, der begründet sein muss und die Notwendigkeit der Maßnahme(n) durch entsprechende Unterlagen und Studien belegt.

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?

Die Prüfungen sollen schnellstmöglich abgeschlossen werden. Danach erfolgt die Entscheidung über die Maßnahmen sowie die von der IMO geforderte for-

melle Abstimmung mit den betroffenen Staaten. Die Behandlung in den zuständigen Gremien bei der IMO dauert dann üblicherweise ein bis zwei Jahre.

