

Antrag

der Abgeordneten Bernd Reuther, Frank Sitta, Torsten Herbst, Dr. Christian Jung, Daniela Kluckert, Oliver Luksic, Renata Alt, Jens Beeck, Dr. Jens Brandenburg (Rhein-Neckar), Dr. Marco Buschmann, Dr. Marcus Faber, Daniel Föst, Reginald Hanke, Peter Heidt, Dr. Gero Clemens Hocker, Ulla Ihnen, Pascal Kober, Konstantin Kuhle, Ulrich Lechte, Michael Georg Link, Dr. Martin Neumann, Hagen Reinhold, Dr. Wieland Schinnenburg, Matthias Seestern-Pauly, Dr. Hermann Otto Solms, Bettina Stark-Watzinger, Gerald Ullrich, Sandra Weeser und der Fraktion der FDP

Lehren aus Havarien ziehen – Die deutsche Bucht besser schützen

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

In der Nacht vom 1. auf den 2. Januar 2019 havarierte das Containerschiff MSC „Zoe“ vor der deutschen und niederländischen Nordseeküste. Das Ultra Large Container Ship (ULCS) war mit rund 19.200 TEU auf dem Weg nach Bremerhaven, als es im küstennahen Verkehrstrennungsgebiet „Terschelling – German Bight“ insgesamt 342 Boxen verlor. Grund dafür war ein starker Wind aus Nord-Ost mit 8 Beaufort und Wellenbewegungen querab, worauf das Schiff mit seinen maximal 16 Metern Tiefgang bei einer Wassertiefe von 17 Metern in eine starke Rollbewegung kam. In der Folge ging tonnenweise Ladung über Bord. Von den 342 Ladungsgefäßen versanken 297 in niederländischen und die restlichen 45 Boxen in deutschen Gewässern. Neben den niederländischen Inseln Ameland und Vlieland, war auf deutscher Seite besonders die ostfriesische Insel Borkum betroffen. Insgesamt 108 Tonnen an Alltagsgegenständen wie Fernseher oder Spielzeug wurden über Monate an den Küsten Borkums angespült. Und dennoch konnte knapp ein Drittel der verlorenen Ladung nicht geborgen werden und liegt nach wie vor auf dem Meeresgrund.

Der Untersuchungsbericht der Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) hat die Havarie als schweren Seeunfall eingestuft (laut Unfall-Untersuchungs-Code der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation und der Richtlinie 2009/18/EG der Europäischen Union). Gleichzeitig wurde festgestellt, dass die Wetterlage zum Zeitpunkt der Havarie nicht als extrem oder außergewöhnlich für diesen Teil der Nordsee war. Daher ist es wahrscheinlich nur eine Frage der Zeit, bis es zu einem erneuten Unglück kommt.

Das liegt daran, dass unter besonderen Wind-, Wellen- und Tideverhältnissen große Schiffe wie die MSC „Zoe“ „ins Rollen“ geraten können. Aufgrund der hohen Stabilität können sich diese bei Krängung schnell aufrichten und somit ruckartig zu hohen

Beschleunigungskräften führen. Obwohl das Lasch-System der MSC „Zoe“ den Vorschriften entsprach, brachte die Querbeschleunigung die Container-Struktur zum Versagen. Als Hauptursache für den Verlust der Container wurden schließlich die hohe Stabilität, mit der das Schiff in einer Querab-Situation fuhr, sowie vier hydrodynamische Phänomene identifiziert (extreme Bewegung und Beschleunigung, Kontakt oder beinahe Kontakt mit dem Meeresboden, grünes Wasser, Slamming).

Infolge der Havarie hat sich die Bundesregierung mit den niederländischen Behörden in Verbindung gesetzt. Im Rahmen einer Arbeitsgruppe soll dabei beraten werden, welche Möglichkeiten bestehen, dass große Schiffe zukünftig bei entsprechenden Sturmweatherlagen den seewärts gelegenen VTG German Bight Western Approach nutzen. Die nächste Sitzung des Rates der Internationalen Maritimen Organisation im April 2021 bietet dabei Gelegenheit die Ergebnisse vorzustellen und den übrigen Mitgliedern vorzuschlagen, bei Sturmweatherlagen den VTG German Bight Western Approach zu benutzen.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

1. sich mit den niederländischen Behörden zeitnah ins Einvernehmen über die Bedingungen zur Nutzung des VTG German Bight Western Approach und des VTG Terschelling German Bight für Großcontainerschiffe zu setzen und gemeinsam mit den Niederlanden noch im Jahr 2021 den erforderlichen Antrag bei der Internationalen Maritimen Organisation einzureichen;
2. sich bei der Internationalen Maritimen Organisation dafür einzusetzen, dass Großcontainerschiffe bei Sturmlagen dazu verpflichtet werden, statt das küstennahe Verkehrstrennungsgebiet „Terschelling-Deutsche Bucht“ aus Sicherheitsgründen das Verkehrstrennungsgebiet „German Bight – Western Approach“ zu befahren;
3. die bestehenden technischen und rechtlichen Regelungen für Containerschiffe in Bezug auf die Auslegungsgrenzen von Ladungssicherungssysteme, genehmigte Ladungs- und Stabilitätsbedingungen und die Berücksichtigung von Flachwassereffekten und der Geschwindigkeit der Schiffsbewegungen und die daraus resultierenden Beschleunigung und Kräfte zu überprüfen und zu überarbeiten;
4. sich bei der Internationalen Maritimen Organisation für die Installation elektronischer Inclinometer oder gleichartiger (inertia) Systeme zur Messung und Darstellung dieser Information in Echtzeit für den Kapitän/die Besatzung einzusetzen.

Berlin, den 1. März 2021

Christian Lindner und Fraktion

Begründung

Der effektive Schutz der deutschen Küsten vor Havarien sollte oberstes Ziel politischen Handelns sein. Dabei gilt es besonders das UNESCO Weltnaturerbe Wattenmeer vor Umweltkatastrophen zu schützen. Die Havarien in der jüngsten Vergangenheit haben allerdings gezeigt, dass es noch keinen lückenlosen Schutz der betroffenen Gebiete gibt. Die mit vielen tausend Tonnen Schweröl betankten und teilweise mit Gefahrgut beladenen Containerschiffe stellen dabei eine reale Bedrohung dar.

Bereits jetzt müssen Tanker und offensichtliche Gefahrgutschiffe ab einer bestimmten Größe die deutsche Küste über das Verkehrstrennungsgebiet „German Bight - Western Approach“ (Tiefwasserweg) anlaufen. Hierbei handelt es sich zwar um einen Umweg von knapp zwei Stunden, aber mit 30 Metern Wassertiefe wird hier das Risiko einer Havarie deutlich gesenkt.

Das Bundesverkehrsministerium hat bereits reagiert und eine Empfehlung bei „Sturmsituationen“ für große Schiffe herausgegeben, die dann das küstenfernere und tiefergehende Verkehrstrennungsgebiet benutzen sollten. Seit dem 20. November wird bei Vorhersage einer Sturmsituation und während einer solchen unter anderem mehrmals täglich über Seefunk gesendet. „Große Schiffe“ werden in diesem Zusammenhang als Schiffe mit einer Länge von mehr als 200 Metern angesehen.

Wie die Havarie der 400 Meter langen MSC „Zoe“ gezeigt hat, ist eine bloße Empfehlung nicht ausreichend. Selbst bei nicht ULCS besteht die Gefahr einer Havarie bei Sturmweatherlagen. Aufgrund dessen sollte sich die Bundesregierung bei der Internationalen Maritimen Organisation für eine verpflichtende Regelung einsetzen, die „German Bight - Western Approach“ bei Sturmwarnungen zu benutzen.

Ein weiteres Problemfeld ist das aktuelle Laschsystem von ULCS. Heutzutage sind Laschmaterial und Konstruktion der Container auf sehr großen Containerschiffen dieselben wie auf deutlich kleineren. Somit wurden Statik und Laschungen nicht angepasst. Aufgrund anderer physikalischer Eigenschaften besteht hier allerdings dringender Nachholbedarf. Das Beispiel der MSC „Zoe“ veranschaulicht, welche schwerwiegenden Folgen derlei Berechnungen haben können.

Schließlich wirft der BSU-Bericht ein weiteres praktisches Problem auf. Derzeit gibt es keine Pflicht für ein elektronisches Inklinometer (Neigungsmesser). Zur Messung des Krängungswinkels setzt die MSC „ZOE“ ein mechanisches Inklinometer ein, welche anfällig für Beschleunigungen sind und daher weniger genaue Daten für die Besatzung des Schiffes liefern. Um Sicherheit zu garantieren, ist es jedoch unerlässlich, dass die Besatzung des Schiffes über die Kräfte und Beschleunigungen informiert sind, die auf das Schiff, die Container und das Laschmaterial einwirken. Im Ernstfall kann die Besatzung Maßnahmen ergreifen, die eine Havarie verhindern.

