

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Claudia Müller, Sven-Christian Kindler, Matthias Gastel, Stefan Gelbhaar, Oliver Krischer, Markus Tressel, Daniela Wagner und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Schiffssicherheit an der deutschen Nord- und Ostseeküste

Die internationale Seeschifffahrt, insbesondere die Containerschifffahrt, ist nach Ansicht der Fragesteller durch weiterhin zunehmende Schiffsgrößen gekennzeichnet. Ein als sicher geltender Transport scheint nach Ansicht der Fragesteller ab gewissen Schiffsmaßen nicht mehr vollständig gewährleistet zu sein. Containerverluste können dann etwa im Falle von schlechten Wetterlagen häufiger auftreten. Einige Vorfälle und Havarien in jüngster Vergangenheit, unter anderem Containerverlust des großen Containerschiffs „MSC Zoe“ 2019 in niederländischen und deutschen Gewässern, haben die Gefahren auch für die deutschen Küsten verdeutlicht. Auch in jüngster Vergangenheit, zwischen Dezember 2020 und März 2021 ereignete sich eine Reihe von Containerverlusten bei verschiedenen größeren Containerschiffen (<https://gcaptain.com/shipping-containers-lost-at-sea/#:~:text=The%20shipping%20industry%20is%20seeing,such%20as%20Amazon%20and%20Tesla.>).

Besonders die Havarie des großen Containerschiffs „Ever Given“ im Suezkanal hat nach Ansicht der Fragesteller erneut deutlich gezeigt, wie anfällig besonders große Containerschiffe sein können und welche Schäden für direkt Beteiligte (u. a. Reedereien, Besatzung, Kanalbetreiber, Befrachter) sowie möglicherweise auch für Natur und Umwelt entstehen können. Darüber hinaus wäre ein ähnlicher Vorfall nach Auffassung der Fragestellenden zum Beispiel in seewärtigen Hafenzufahrten wie der Unterelbe eine Katastrophe für den Hamburger Hafen und damit für Deutschland und die Warenversorgung in Mitteleuropa. Daher muss sich die Bundesregierung nach Ansicht der Fragesteller damit befassen, wie sie durch vorbeugende Maßnahmen dazu beiträgt, solche Vorfälle in Zukunft zu vermeiden.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche konkreten Maßnahmen nach der Havarie des Containerschiffs „MSC Zoe“ mit Containerverlusten in niederländischen und deutschen Gewässern (beispielsweise Vorgaben zur Nutzung des „Verkehrstrennungsgebiet[s] German Bight Western Approach“ statt des „Verkehrstrennungsgebiet[s] Terschelling German Bight“) wird die Bundesregierung bis wann umsetzen, bzw. was davon setzt sie bereits um?

2. In welchem Stand befindet sich die nach Informationen der Fragesteller angekündigte Kontaktaufnahme der Bundesregierung zur Regierung des Königreichs der Niederlande, um gemeinsam in der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO) die beabsichtigte Verlegung der Fahrrinne für besonders große Schiffe bei bestimmten Wetterlagen („Verkehrstrennungsgebiet German Bight Western Approach“ statt „Verkehrstrennungsgebiet Terschelling German Bight“) zu beantragen?
3. Bis wann plant die Bundesregierung, gemeinsam mit den Niederlanden einen entsprechenden Antrag in der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation zur beabsichtigten Verlegung der Fahrrinne für besonders große Schiffe bei bestimmten Wetterlagen einzubringen?
4. Von welchem erforderlichen Zeitraum zur Einführung der beabsichtigten Verlegung der Fahrrinne für besonders große Schiffe bei bestimmten Wetterlagen geht die Bundesregierung aus?
5. Inwieweit ist nach Kenntnis der Bundesregierung im Falle einer Verlegung des Verkehrstrennungsgebiets für besonders große Schiffe bei bestimmten Wetterlagen die dann geänderte Fahrtroute durch betreffende Schiffe verpflichtend zu nutzen, und beabsichtigt sie dies zu kontrollieren?
6. Welche weiteren Maßnahmen in diesem Zusammenhang – wie die verpflichtende Installation von Inklinometern zur Messung der Schiffsneigung in Containerschiffen oder den Einbau von Ortungssendern an Containern oder ähnliche zielführende Maßnahmen – verfolgt die Bundesregierung bis wann in welchen Gremien auf welcher Ebene?
7. Wie viele Container sind in deutschen Meeren in den Monaten Januar 2018 bis Mai 2021 nach Kenntnis der Bundesregierung über Bord gegangen (bitte monatsscheibengenau angeben)?
8. Welche Folgen hatten diese Containerverluste auf die Umwelt und die Meeresökologie sowie die deutschen Küsten?
9. Hat die Bundesregierung die Reihe an Containerverlusten um den Jahreswechsel 2020/2021 (u. a. durch die Containerschiffe „ONE Aquila“, „ONE Apus“, „Maersk Essen“, „Maersk Eindhoven“, „Ever Liberal“, „MSC Aries“) bewertet, und welche Folgen für die Meeres- und Küstenökologie hatten diese nach Kenntnis der Bundesregierung, und welche Schlüsse zieht die Bundesregierung daraus für ihre weitere Schiffssicherheitsstrategie und ihre Meeres- und Küstenschutzstrategie?
10. Hat die Bundesregierung aus dem kürzlich im Suezkanal havarierten Containerschiff „Ever Given“ für die Sicherheit der seewärtigen Zufahrten deutscher Häfen sowie die Sicherheit und mögliche Maßnahmen in Bezug auf besonders große Containerschiffe und eine entsprechende Risikobewertung bezüglich sämtlicher möglichen Szenarien Schlussfolgerungen gezogen, und wenn ja, welche?
11. Ist der Bundesregierung bekannt, welche Folgen die Havarie des Containerschiffs „Ever Given“ bisher nach ersten Einschätzungen für welche Branchen der deutschen Wirtschaft sowie insbesondere für die deutsche Seeverkehrswirtschaft hat (bitte jeweilige geschätzte Schadenshöhe in Euro nennen)?
12. Welche Maßnahmen ergreift die Bundesregierung zusammen mit den Küstenländern, um einen Vorfall wie die Havarie des Containerschiffs „Ever Given“ in der Unterelbe oder in anderen wichtigen seewärtigen Hafenzufahrten zu vermeiden, und welche Notfallvorsorge betreibt sie diesbezüglich?

13. Kann die Bundesregierung eine Havarie in deutschen Wasserstraßen, ähnlich jener des Containerschiffs „Ever Given“ im Suezkanal, ausschließen (bitte begründen)?
14. Bis wann strebt die Bundesregierung die Einführung einer Lotspflicht in der Kadettrinne (Seegebiet der Ostsee zwischen Fehmarnbelt und Bornholm) an (bitte voraussichtlichen Zeitraum nennen)?
15. Welche Maßnahmen wird die Bundesregierung zur Einführung einer Lotspflicht in der Kadettrinne in welchen Gremien auf welchen Ebenen ergreifen bzw. seit wann ergreift sie diese, und welche Hürden sieht sie möglicherweise aktuell auf dem Weg einer Realisierung?
16. Strebt die Bundesregierung an, die erste Reviersprache (Verständigungssprache im Seeschiff-Funkverkehr) von Deutsch auf Englisch zu ändern?
Wenn ja, bis wann, und durch welche Maßnahmen?
Wenn nein, warum nicht?
17. Bis zu welchen seitlichen Windgeschwindigkeiten dürfen auf der Elbe außergewöhnlich große Fahrzeuge mit hohen Containeraufbauten fahren (bitte jeweils anhand der Tonnen angeben)?
 - a) Auf welche wissenschaftlichen und rechtlichen Grundlagen stützt sich die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung bei ihren Entscheidungen?
 - b) Welche Szenarien zum Verhältnis von seitlichem Winddruck, Fläche der Aufbauten, Fahrzeuggeschwindigkeit, Steuerungsfähigkeit und Vorhaltewinkel wurden dabei untersucht?
18. Ist der Bundesregierung bekannt, aus welchen Gründen die maximal zulässigen Fahrzeuggeschwindigkeiten auf der Elbe durchweg höher sind als im tidebeeinflussten Bereich des Suezkanals?
19. Sind die höheren zulässigen Geschwindigkeiten wissenschaftlichen Grundlagen zur Sicherheit des Schiffsverkehrs, den Empfehlungen des PIANC, der Länge der Revierstrecke oder weiteren bzw. anderen Gründen (bitte nennen) geschuldet?
20. Welche technischen Anforderungen zur Gewährleistung der Steuerungsfähigkeit von außergewöhnlich großen Fahrzeugen sind nach Kenntnis der Bundesregierung auf der Elbe vorgeschrieben (Querruder, Redundanzen, Schlepperpflicht u. a. – bitte jeweils anhand der Schifffahrtszeichen in Tonnen angeben)?
21. Welche zusätzlichen Anforderungen gelten nach Kenntnis der Bundesregierung für sogenannte Wegerechtsschiffe?
22. Warum ist laut Bekanntmachung der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt Außenstelle Nord zu 10.1 Elbe das Begegnen von außergewöhnlich großen Fahrzeugen vor Altenbruch, vor der Störmündung, vor Bielenberg, vor Stadersand und vor der Lühe verboten (<https://cdn.websit-e-editor.net/39d3849edc30458da4cf1b25509ee527/files/uploaded/Elwis%2520SeeSchStrO.pdf>)?
23. Wie groß sind hier jeweils die Fahrrinnenbreiten?
24. Welche Empfehlungen der PIANC („The World Association for Waterborne Transport“) zu Schiffsgrößen im Verhältnis zu Fahrrinnenbreiten hat die Bundesregierung in Bezug auf Bundeswasserstraßen beachtet, und welche Rolle spielt dabei der „Point of no Return“?

25. Für wann und zu welchen Punkten sind in diesem Kalenderjahr neue Bekanntmachungen der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung zur Seeschifffahrtsstraßen-Ordnung (SeeSchStrO) für die Elbe geplant?

Berlin, den 8. Juni 2021

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion