

Kleine Anfrage

der Abgeordneten René Bochmann, Dr. Dirk Spaniel, Wolfgang Wiehle, Dirk Brandes und der Fraktion der AfD

Havarie der „Mumbai Maersk“ vor Wangerooge

Am 3. Februar 2022 befuhr das Containerschiff „Mumbai Maersk“, Länge 399 m, Breite 58 m, der dänischen Reederei Maersk von Rotterdam kommend vermutlich das Verkehrstrennungsgebiet Terschelling-German Bight (vgl. <https://www.vesselfinder.com/de/vessels/MUMBAI-MAERSK-IMO-9780471-MMSI-219039000>). Nördlich der ostfriesischen Insel Wangerooge kam es am 2. Februar 2022 zur Grundberührung. Mit Hilfe mehrere Schlepper und bei Hochwasser konnte der Containerriese befreit werden (vgl. <https://www.zdf.de/nachrichten/panorama/containerschiff-mumbai-maersk-wattenmeer-wangerooge-havarie-100.html>). Die Wasserschutzpolizei teilte inzwischen mit, dass ein Drehmanöver ursächlich sein soll (vgl. www.faz.net/aktuell/gesellschaft/ungluecke/irrtum-beim-navigieren-beim-drehmanoever-ist-die-mumbai-maersk-havariert-17824022.html).

Nach dem Seeunfall der „MSC Zoe“ (1. bis 2. Januar 2019) forderte die Fraktion der AfD in einem Antrag auf Bundestagsdrucksache 19/7431, die Anlaufbedingungsverordnung so zu ändern, dass Schiffe mit diesen Größendimensionen grundsätzlich den Seeweg über das Verkehrstrennungsgebiet German Bight Western Approach zu nehmen haben (vgl. <https://dserver.bundestag.de/btd/19/080/1908010.pdf>).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche genaue Position hat nach Kenntnis der Bundesregierung der Havarieort der „Mumbai Maersk“ (Längen- und Breitengrad)?
2. War nach Kenntnis der Bundesregierung zum Havariezeitpunkt ein Weser-Lotse an Bord der „Mumbai Maersk“?
3. Hat die „Mumbai Maersk“ nach Kenntnis der Bundesregierung im betonnten Weser-Fahrwasser gedreht, wenn ja, wie oft?
4. Wurde das Schiff nach Kenntnis der Bundesregierung von der Revierzentrale zum Drehen aufgefordert, wenn ja, warum?
5. War nach Kenntnis der Bundesregierung der vorgesehene Liegeplatz für die „Mumbai Maersk“ belegt?
6. Wurde die „Mumbai Maersk“ nach Kenntnis der Bundesregierung aufgefordert, anzulaufen, und wurde diese Order wieder geändert?
7. Ist nach Kenntnis der Bundesregierung auszuschließen, dass die „Mumbai Maersk“ auf eine Verbringstelle für Baggergut gestrandet ist?

8. War nach Kenntnis der Bundesregierung der Notschlepper „Nordic“ im Einsatz, wenn nicht, warum nicht?
9. Kamen nach Kenntnis der Bundesregierung niederländische Bergungsschlepper zum Einsatz, wenn ja, warum?
10. Welchen Tiefgang hatte die „Mumbai Maersk“ zum Zeitpunkt der Havarie nach Kenntnis der Bundesregierung?
11. Wurde die Mumbai Maersk nach Kenntnis der Bundesregierung bereits vor dem ersten Bergungsversuch geleichtert oder erst vor dem zweiten?
12. Bestand nach Kenntnis der Bundesregierung die Gefahr eines Auseinanderbrechens des Schiffes aufgrund auftretender Biege- und Torsionsmomente?
13. Welches GM (Abstand zwischen Gewichtsschwerpunkt G und Metazentrum M) hatte nach Kenntnis der Bundesregierung der Havarist zum Zeitpunkt der Havarie, und welches GM hatte er nach der Leichterung?
14. Untersuchten nach Kenntnis der Bundesregierung Taucher in Bremerhaven die Außenhaut des Unterwasserschiffes?
Ist der Havarist vom Kurs abgekommen, und wenn ja, sind der Bundesregierung Gründe dafür bekannt?
15. Auf welche Summe beliefen sich nach Kenntnis der Bundesregierung die Bergungskosten?
16. Plant die Bundesregierung, die Anlaufbedingungsverordnung für Seeschiffe dieser Größendimensionen grundsätzlich zu überdenken, wie von Fraktionen des Deutschen Bundestages gefordert (vgl. Bundestagsdrucksachen 19/7431, 19/27121 u. a.), um derartige Situationen zukünftig auszuschließen (bitte ausführen)?

Berlin, den 28. Februar 2022

Dr. Alice Weidel, Tino Chrupalla und Fraktion