

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten René Bochmann, Dr. Dirk Spaniel, Wolfgang Wiehle, Dirk Brandes und der Fraktion der AfD
– Drucksache 20/981 –**

Risiken für deutsche Seegebiete durch brennende Autotransporter

Vorbemerkung der Fragesteller

Nach einem Brand ist der Autotransporter „Felicity Ace“ bei den Azoren gesunken (vgl. <https://www.handelsblatt.com/unternehmen/industrie/felicity-ace-der-frachter-mit-tausenden-vw-luxusautos-sinkt-vor-den-azoren/28119010.html>).

An Bord sollen sich sehr viele Elektroautos befunden haben, die mit Lithium-Ionen-Batterien betrieben wurden. Seit 2002 gab es acht größere Zwischenfälle auf Autotransportern, im Durchschnitt alle zweieinhalb Jahre einen (vgl. <https://www.autoweek.com/news/industry-news/a39181217/felicity-ace-ship-fire-is-out-but-why-do-car-carriers-have-such-trouble/>).

1. Ist die Bundesrepublik Deutschland im Falle eines Brandes dieser Dimension zur Bekämpfung in deutschen See- und Binnenrevieren vorbereitet, und wenn ja, wie?
2. Hat die Bundesrepublik Deutschland genügend eigene Kapazitäten, um derartige Schiffsbrände in deutschen Seegebieten und Revieren zu löschen?

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

Die Bundesrepublik Deutschland ist auf komplexe Schadenslagen vorbereitet. Mit der Einrichtung des Havariekommandos am 1. Januar 2003 haben sich der Bund und die Küstenländer gegenseitig verpflichtet, Vorsorge- und Abwehrmaßnahmen bei Unfällen auf See, insbesondere bei komplexen Schadenslagen mit unterschiedlichen Zuständigkeiten des Bundes und der Küstenländer, durch ein einheitliches und koordiniertes Vorgehen aller Einsatzkräfte durchzuführen und an Maßnahmen zur Brandbekämpfung, zu technischen Hilfeleistung und zur Verletztenversorgung auf See mitzuwirken. Das Havariekommando hat seitdem erfolgreich eine Vielzahl maritimer Brandlagen in Nord- und Ostsee

bewältigt. Hierfür werden speziell für die Schiffbrandbekämpfung ausgebildete und ausgerüstete Einheiten vorgehalten.

Diese Maritime Incident Response Group -firefighting (MIRG FiFi) werden durch die vertraglich eingebundenen Feuerwehren entlang der Küste gestellt. Die MIRG-FiFi- Teams sind strategisch ausgewogen an den festgelegten Standorten der Feuerwehren an Nord- und Ostsee verteilt. Als primäres Transportmittel wird ein speziell für solche Transporte ausgerüsteter Hubschrauber der Bundespolizei vorgehalten. Des Weiteren unterstützen die bundeseigenen Mehrzweckschiffe ARKONA, SCHARHÖRN, NEUWERK und MELLUM, u. a. mit festverbauten Löscheinrichtungen, im Brandfall.

3. Sind der Bundesregierung Empfehlungen der International Maritime Organization (IMO) bekannt, um solche Brände zu bekämpfen?

Ja.

4. Ergeben sich nach Kenntnis der Bundesregierung Veränderungen der Brandlasten durch Fahrzeuge mit Lithium-Ionen-Batterien, die das Risiko eines Totalverlusts des Schiffes erhöhen können?

Bereits im Jahr 2013 wurde eine vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) in Auftrag gegebene Studie zum Brandschutz bei der Beförderung von Fahrzeugen mit Elektroantrieb auf RoRo- und RoPax-Schiffen veröffentlicht (abrufbar unter: https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/WS/brandschutz-roro-schiffen.pdf?__blob=publicationFile). Die Ergebnisse der Studie fließen zusammen mit den Ergebnissen anderer nationaler und europäischer Forschungsprojekte (z. B. ALBERO oder LASH FIRE), an denen das BMDV ebenfalls beteiligt ist, in die Überarbeitung der international verbindlichen Brandschutzvorschriften ein.