

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der René Bochmann, Dr. Dirk Spaniel, Wolfgang Wiehle,
Dirk Brandes und der Fraktion der AfD
– Drucksache 20/984 –**

Havarie der „Mumbai Maersk“ vor Wangerooge

Vorbemerkung der Fragesteller

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>).

1. Welche genaue Position hat nach Kenntnis der Bundesregierung der Havarieort der „Mumbai Maersk“ (Längen- und Breitengrad)?

Die Position der Mumbai Maersk zum Zeitpunkt der Strandung war 53°51.1′ N
° 007°53.6′ E.

2. War nach Kenntnis der Bundesregierung zum Havariezeitpunkt ein Weser-Lotse an Bord der „Mumbai Maersk“?

Ja.

3. Hat die „Mumbai Maersk“ nach Kenntnis der Bundesregierung im betonten 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?

Die Fragen 3 bis 6 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Da die Mumbai Maersk ein entgegenkommendes Schiff zunächst passieren lassen musste, entschloss sich der Kapitän im Einvernehmen mit dem Lotsen, dem Radarlotsen und der Verkehrszentrale, den Kurs wieder in Richtung See zu ändern, um nach Freiwerden des Liegeplatzes wieder in direkter Fahrt nach Bremerhaven zu gehen. Nachdem er die Freigabe des Liegeplatzes bekam, drehte er wieder auf den Gegenkurs in Richtung Bremerhaven. Hierbei geriet das Schiff außerhalb des Fahrwassers auf Grund.

7. Ist nach Kenntnis der Bundesregierung auszuschließen, dass die „Mumbai Maersk“ auf eine Verbringstelle für Baggergut gestrandet ist?

Die Mumbai Maersk kam außerhalb des Fahrwassers auf einer natürlich flachen Stelle fest. Diese ist auch eine Verbringstelle.

8. War nach Kenntnis der Bundesregierung der Notschlepper „Nordic“ im Einsatz, wenn nicht, warum nicht?

Die Nordic war aufgrund eines Werftaufenthalts nicht im Einsatz.

9. Kamen nach Kenntnis der Bundesregierung niederländische Bergungsschlepper zum Einsatz, wenn ja, warum?

Die Reederei Maersk beauftragte eine niederländische Bergungsfirma mit dem Freischleppen der Mumbai Maersk. Auf Grundlage des mit dem Havariekommando abgestimmten Bergungskonzepts kamen niederländische Schlepper zum Einsatz.

10. Welchen Tiefgang hatte die „Mumbai Maersk“ zum Zeitpunkt der Havarie nach Kenntnis der Bundesregierung?

Der Tiefgang betrug 12,80 m.

11. Wurde die Mumbai Maersk nach Kenntnis der Bundesregierung bereits vor dem ersten Bergungsversuch geleichtert oder erst vor dem zweiten?

Vor dem zweiten Bergungsversuch wurde Ballastwasser aus der Mumbai Maersk geleichtert.

12. Bestand nach Kenntnis der Bundesregierung die Gefahr eines Auseinanderbrechens des Schiffes aufgrund auftretender Biege- und Torsionsmomente?

Eine Gefahr des Auseinanderbrechens des Schiffes bestand nicht.

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?

Nach vorliegenden Informationen hatte der Havarist nach der Leichterung ein GM von 6,08 m.

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?

Dies ist Gegenstand der laufenden Unfallursachenermittlung durch die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung.

15. Auf welche Summe beliefen sich nach Kenntnis der Bundesregierung die Bergungskosten?

Die Bergungskosten sind Bestandteil des zwischen der Reederei und dem Bergungsunternehmen geschlossenen privatwirtschaftlichen Vertrags.

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)?

Der Unfall der Mumbai Maersk ereignete sich in der finalen Ansteuerung des Seehafens Bremerhaven. Die Routenwahl in der deutschen Bucht spielte bei dieser Havarie keine Rolle. Eine Anpassung der Anlaufbedingungsverordnung ist nicht vorgesehen.

