

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Karsten Hilse, Marc Bernhard, Steffen Kotré, Dr. Rainer Kraft, Carolin Bachmann, Dr. Dirk Spaniel, Wolfgang Wiehle, René Bochmann, Dirk Brandes, Thomas Ehrhorn, Mike Moncsek, Martin Hess, Steffen Janich und der Fraktion der AfD

Windindustrie und Schiffsverkehr – die Havarie von Baltimore

In der Deutschen Bucht werden jährlich ca. 120 000 Schiffsbewegungen registriert (www.gdws.wsv.bund.de/DE/wasserstrassen/01_bundeswasserstrassen/Kueste/Nordsee.html). Die Nordsee und insbesondere auch die Deutsche Bucht gehören damit zu den am meisten befahrenen Schifffahrtsstraßen der Welt. Eingedenk des Unglücks im Gebiet des US-amerikanischen Hafens Baltimore am 26. März 2024, bei dem die dortige Francis Scott Key Bridge durch ein havariertes Schiff zerstört wurde (www.tagesschau.de/ausland/amerika/bruecke-baltimore-einsturz-hergang-untersuchung-100.html), ergeben sich in den Augen der Fragesteller mit Blick auf die Situation in der Deutschen Bucht Fragen nach der Sicherheit der dort errichteten Offshore-Windindustrieanlagen.

Ein Stromausfall und damit ein Ausfall aller Steuerungs-, Navigations- und Antriebssysteme ließ das 300 Meter lange Schiff in Baltimore manövrierunfähig, also unkontrolliert treiben und mit der Brücke kollidieren, die in der Folge fast auf der ganzen Länge einstürzte (www.ksta.de/panorama/neue-erkenntnisse-nach-unglueck-in-baltimore-erste-theorie-zu-stromausfall-der-dali-vor-verheerender-brueckenkollision-765660). Es gehört für die Fragesteller nicht viel Fantasie dazu, sich vorzustellen, was ähnliche Vorfälle bei einem der vielen Schiffe, die in der Nordsee fahren, noch dazu unter ungünstigen Wetterbedingungen, zum Beispiel bei nord-westlichen Stürmen oder Sturmböen, wie sie für die Nordsee typisch sind, passieren könnte.

Allein im Bereich des deutschen Hoheitsgebietes und der deutschen Wirtschaftszone gibt es rund 1 470 Offshore-Windindustrieanlagen (Stand 2019) und ein Mehrfaches davon in den anderen Nordsee-Anrainerstaaten (www.bfn.de/offshore-windkraft, www.bsh.de/DE/THEMEN/Offshore/offshore_node.html) – und es sollen noch viel mehr werden. Das deutsche Wind-Energie-auf-See-Gesetz (WindSeeG) von 2017 soll deren Installation und Anbindung auch unter Berücksichtigung der Sicherheit regeln (www.gesetze-im-internet.de/windseeg/BJNR231000016.html). Doch ein Autor (www.tichyseinblick.de/daili-es-essentials/baltimore-hafen-kritische-infrastruktur/) meinte: „Man stelle sich vor, einer der Ozeanriesen bekommt auf den engen Schifffahrtswegen durch die Nordsee Maschinenprobleme und driftet steuerlos in die dicht an dicht stehenden Anlagen der Windindustrie in der Nordsee. Eine Gefahr, die früher beim zuständigen Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie gesehen wurde. Dennoch stehen Windparks mittlerweile beängstigend dicht auf der Nordsee.“

Zwar nutzen die großen Schiffe die TSS German Bight Western Approach und TSS Terschelling German Bight, dennoch beträgt die Sicherheitszone zwischen der Schifffahrt und den Windkraftanlagen nur 500 Meter (www.elwis.de/DE/Seeschifffahrt/Offshore-Windparks/Offshore-Windparks-node.html). 500 Meter Sicherheitszone sind völlig unzureichend, wenn man den Bremsweg eines großen Schiffes betrachtet. Der Bremsweg eines Schiffes darf 15 Schiffslängen betragen. Bei sehr großen Schiffen darf der Bremsweg laut International Maritime Organization (IMO) sogar bis zu 20 Schiffslängen betragen (www.schiffe-kaufen.de/?blog=bremsweg-von-schiffen-beim-notstopmanover-anhaltestrecke). Bei einem Notstopmanöver eines 400 Meter langen Schiffes könnte der Bremsweg im Durchschnitt bis zu 6 Kilometern sein und ca. 30 Minuten andauern. Dass Kollisionen zwischen Schiffen und Offshore-Windkraftanlagen sich ereignen, belegt das Beispiel der „Petra L“ (www.ndr.de/nachrichten/niedersachsen/oldenburg_ostfriesland/Schiff-fahrt-gegen-Offshore-Windrad-Kollision-offiziell-bestaetigt,schiff1390.htm).

Der Schiffsverkehr in der Deutschen Bucht ähnelt der Autobahn (A)3 bei Köln im Feierabendverkehr. Deutschland muss nach Auffassung der Fragesteller die Initiative der EU zum Schutz kritischer Infrastrukturen ernst nehmen (www.bmi.bund.de/SharedDocs/kurzmeldungen/DE/2023/01/eu-richtlinien-kritis.html).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung Notfallpläne, wie bereits vorhandene Offshore-Windindustrieanlagen gesichert werden müssen, damit keine Gefahren für Mensch und Material entstehen?
 - a) Wenn ja, welche Notfallpläne sind das?
 - b) Wenn nein, wann sollen solche Notfallpläne erstellt werden?
2. Gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung Notfallpläne, die von den Schiffsbesatzungen befolgt werden müssen, wenn sie in deutsches Hoheitsgebiet bzw. die deutsche Wirtschaftszone einfahren wollen?
 - a) Wenn ja, welche Notfallpläne sind das?
 - b) Wenn nein, wann sollen solche Notfallpläne erstellt werden?
3. Gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung Vorschriften, mit denen die Richtlinien der EU zum Schutz kritischer Infrastrukturen für die Offshore-Windindustriearale und deren Anbindung umgesetzt werden?
 - a) Wenn ja, welche Vorschriften sind das?
 - b) Wenn nein, wann sollen solche Vorschriften erstellt werden?
4. Gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung Berechnungen zur Risikoanalyse, inwieweit durch die Standorte und die Zahl der Offshore-Windindustrieanlagen und die Führung und Frequenz des Schiffsverkehrs – auch unter Beachtung des Vorfalls mit dem Frachter „Dali“ – Risikoschwellwerte überschritten werden könnten, insbesondere wenn man ins Kalkül zieht, dass der Frachter „Dali“ ja nur einen Stromausfall hatte, also ohne Einwirkung Dritter manövrierunfähig wurde, wenn ja, wo sind diese Risikoanalysen veröffentlicht, und wenn nein, sollen solche Risikoanalysen gegebenenfalls erstellt werden, und wenn ja, wann?

5. Gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung Planungen und Berechnungen zur Risikoanalyse, wie die intendierte Zahl von Offshore-Windindustrieanlagen bis 2030 auf 30 GW Leistung, bis 2035 auf 40 GW Leistung und bis 2045 auf 70 GW Leistung ausgeweitet werden sollen (Windenergie-auf-See-Gesetz), ohne die Risiken eines fatalen Unfalles zu erhöhen?
 - a) Wenn ja, welche konkreten Planungen und Berechnungen sind das?
 - b) Wenn nein, sollen solche Planungen und Berechnungen gegebenenfalls erstellt werden, und wenn ja, wann?
6. Stehen dem Havariekommando bei einer möglichen Kollision eines großen Schiffes mit einer Offshore-Windkraftanlage genügend Bergungsschlepper zur Verfügung, und sind deren Mannschaften trainiert, um auch bei Windstärken ab 6 Beaufort (Bft) und aufwärts solche Schiffe (vgl. Vorbemerkung der Fragesteller) sicher bergen zu können?
7. Sind die Mannschaften der Havariekommandos hinsichtlich der Kommunikation in englischer Sprache hinreichend geschult, um sicher mit Kapitänen oder Nautikern aus nicht englischsprachigen Ländern, zum Beispiel China, Bergungsmaßnahmen abzusprechen (siehe Zwischenbericht 408/17 der Bundesstelle für Seeunfalluntersuchungen [BSU] „Schwerer Seeunfall des Bulkcarriers MS „Glory Amsterdam“ am 29. Oktober 2017 ca. 1,6 Seemeilen nördlich vor der Nordseeinsel Langeoog“, www.bsu-bund.de/SharedDocs/pdf/DE/Unfallberichte/2018/Untersuchungszwischenbericht_408_17.pdf?__blob=publicationFile&v=5)?

Berlin, den 2. Mai 2024

Dr. Alice Weidel, Tino Chrupalla und Fraktion

