

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Dr. Valerie Wilms, Sven-Christian Kindler, Cornelia Behm, Harald Ebner, Hans-Josef Fell, Bärbel Höhn, Sylvia Kotting-Uhl, Oliver Krischer, Friedrich Ostendorff, Dorothea Steiner, Markus Tressel und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Havarien auf der Seeschiffahrtsstraße Elbe

Im Jahr 2012 gab es auf der Seeschiffahrtsstraße Elbe wiederholt Havarien mit großen Containerschiffen und Bulkern, zuletzt im Juli 2012. Dabei verliefen die Unglücke ohne größere Komplikationen, die Öffentlichkeit wurde jedoch nicht bzw. unzureichend informiert. Erst im August 2012 waren die Vorfälle Presseberichten zu entnehmen, allerdings nicht aufgrund der Initiative der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) bzw. des Havariekommandos (als gemeinsame Einrichtung des Bundes und der Küstenländer).

Dass es bei den Havarien direkt keine größere Komplikationen gab, war eher Glück im Unglück. Bei einem Querliegen des Schiffes in der Elbe hätte große Gefahr für die Umwelt bestanden, aufgrund einer Kollision mit anderen Schiffen bzw. eines potenziellen Auseinanderbrechens des Schiffes bei Sinken des Wasserstands der Elbe durch die Tide.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche Havarien sind der Bundesregierung an den vielbefahrenen Seeschiffahrtsstraßen Elbe (Hamburg stromabwärts) und Weser (Bremen stromabwärts) und Nord-Ostsee-Kanal bekannt, und auf welchem Wege erlangte sie davon Kenntnis?
2. Wie bewertet die Bundesregierung die Havarie am 12. Juli 2012 mit dem Containerschiff „MSC Tanzania“, am 23. Juli 2012 mit dem Containerschiff „London Express“ sowie am 30. Juli 2012 mit dem Containerschiff „Baltic Stream“, und welche Schlüsse zog sie jeweils daraus?
3. Wie bewertet die Bundesregierung die Havarie (Grundlaufen) des Öltankers „Katja“ vor der Küste Wilhelmshavens (Minsener Oog) am 14. August 2012?
4. a) Nach welchen Kriterien werden die Störfälle an der Elbe und anderen Bundeswasserstraßen ausgewertet, und inwieweit ist dies mit der Bewertung von Straßenverkehrsunfällen vergleichbar?
b) Welche Entwicklung der Unfallhäufigkeit ist innerhalb der vergangenen drei Jahre an der Unterelbe (Hamburg stromabwärts) und weiteren Bundeswasserstraßen festzustellen?

- c) Auf welche Art und Weise werden die Havarien auf Bundeswasserstraßen dokumentiert?
- d) Falls keine Dokumentation der Unfälle vorgenommen wird, was beabsichtigt die Bundesregierung dagegen zu unternehmen?
5. a) Welche Vorfälle werden durch die WSV bzw. das Havariekommando gegenüber der Öffentlichkeit als „bedrohlich“ bzw. „sicherheitsrelevant“ eingestuft, und welcher Schaden muss jeweils vorliegen bzw. welche Gefahr muss vor der Einstufung vom jeweiligen havarierten Schiff ausgehen?
b) Nach welchen Kriterien erfolgt die Einstufung der Vorfälle gemäß der Frage 4a?
6. Ist es üblich, dass das Automatic Identification System (AIS) bei einer Havarie deaktiviert wird, und welche Auswirkungen kann dies haben, insbesondere für die Rückverfolgbarkeit des Unfalls und die Sicherheit der Wasserstraße?
7. Werden die in aller Regel auch an Bord eines Containerschiffes vorhandenen Schweröle und Gefahrgüter (Explosivstoffe, feste und flüssige brennbare Stoffe, Gifte, Säuren andere gefährliche Substanzen) bei der Einstufung (gemäß der Frage 4) berücksichtigt?
8. a) Welche behördlichen Abläufe bei Schiffsunfällen gibt es, und wie stellen sich diese insbesondere bei Manövrierunfähigkeit eines Schiffes auf einer Bundeswasserstraße dar?
b) In welchen Fällen wird die Öffentlichkeit informiert?
9. Sieht die Bundesregierung einen Zusammenhang bei den Maschinenschäden bezüglich des gestiegenen Kostendrucks der Reeder und den längeren Wartungsintervallen der Schiffe, und wie begründet sie ihre Antwort?
10. Sieht die Bundesregierung einen reibungslosen Begegnungsverkehr an der Elbe (Hamburg stromabwärts), auch im Falle von Havarien mit manövrierunfähigen Schiffen, für gegeben an, und wie begründet sie ihre Antwort?
11. Aus welchen Gründen wurden und werden die möglichen Folgen derartiger Havarien im Planfeststellungsverfahren der aktuell geplanten Elbvertiefung nicht berücksichtigt?
Inwieweit führt dies zur Berücksichtigung an den aktuell geplanten Flussvertiefungen von Elbe und Weser?
12. Sind nach Kenntnissen der Bundesregierung durch die Havarien (gemäß den Fragen 1, 2 und 3) Schäden für die Fischereiwirtschaft entstanden, und wie begründet sie ihre Antwort?

Berlin, den 6. September 2012

Renate Künast, Jürgen Trittin und Fraktion