

Kleine Anfrage

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

Havarie des Containerschiffs „MSC Flaminia“

Vor Englands Küste, im Ärmelkanal, ist am 14. Juli 2012 das Containerschiff „MSC Flaminia“ havariert. Bei dem Schiff handelt es sich um ein großes Containerschiff mit einer Stellplatzkapazität von 6 750 Standardcontainern. Die MSC Flaminia ist ein zehn Jahre altes Schiff, das unter deutscher Flagge fährt.

Das havarierte Schiff lag seit dem Vorfall vor der Küste Englands und hat keinen Bergungshafen anlaufen können. Sämtliche Bemühungen, das Schiff in einen englischen oder französischen Hafen zu schleppen, scheiterten. Letztlich erklärte sich Deutschland bereit, die Bergung vorzunehmen. Inzwischen ist das Schiff auf dem Weg zur Bergung in Richtung Deutsche Bucht. Doch die Bergung geht nicht ohne Risiko vor sich. An Bord befänden sich laut Presseberichten zwar „keinerlei radioaktive Stoffe“, doch sind 151 Gefahrgutcontainer an Bord (teilweise bereits durch das Feuer zerstört oder beschädigt), außerdem 1 247 Tonnen Schweröl, 651 Tonnen leichtes Schweröl und 20 Millionen Liter kontaminiertes Löschwasser.

Diese Stoffe zu bergen und das Schiff in einen sicheren Hafen zu transportieren, wird eine große Herausforderung für alle Beteiligten. Auch die Kosten, die durch die Bergung entstehen, werden nicht unerheblich sein. Es sollten die Bergungsmaßnahmen nicht einseitig zulasten des Steuerzahlers gehen.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Aus welchen Gründen hat im Fall der Havarie der MSC Flaminia die bisher zugesagte europäische Zusammenarbeit nicht funktioniert, insbesondere vor dem Hintergrund der neuen EU-Gesetzgebung zur Sicherheit im Seeverkehr (Erika-I- bzw. Erika-II-Paket), die dazu bestimmt war, aus den Fehlern bisheriger schwerer Havarien vor Europas Küsten zu lernen?
2. a) Welche Rolle nahmen die einzelnen koordinierenden Havariestellen der betroffenen EU-Staaten (England, Niederlande) sowie der EMSA (Europäische Maritime Sicherheitsbehörde, Lissabon) ein, und welche Begründungen lieferten nach Kenntnis der Bundesregierung die jeweiligen zuständigen Stellen für eine Ablehnung des Anlaufens eines Hafens durch das havarierte Schiff?
 - b) Konnte die EMSA hier koordinierend tätig werden, wenn ja, inwiefern, und wenn nein, warum nicht?

- c) Hätte Deutschland ein anderes, vor der deutschen Küste havariertes Schiff, welches unter der Flagge eines anderen Staates fährt, ebenfalls in einem seiner Häfen aufgenommen, nach Abwägung sämtlicher möglicher Risiken für Besatzung, Meeresumwelt und die Bevölkerung im angrenzenden Hafengebiet (in den das Schiff nach der Bergung geschleppt wird)?
- d) Was beabsichtigt die Bundesregierung zu tun, um die Kooperation von einzelnen EU-Mitgliedstaaten und Nachbarstaaten der EU bzgl. Havarien deutlich zu verbessern?
3. Wird die Sicherheit der Bewohner sowie der Umwelt auf bzw. im Umkreis von Helgoland im Rahmen der vorgesehenen Untersuchung und Teilentladung der MSC Flaminia auf Reede westlich von Helgoland gewährleistet (bitte begründen), und wie wird der Arbeitsschutz an Bord des Schiffes sichergestellt?
4. Zu welchen Zeitpunkten waren welchen deutschen Behörden die Ladungslisten der MSC Flaminia inkl. Gefahrgutklassifizierungen des Inhalts der Ladungsbehälter bekannt?
5. a) Welche Partei(en) tragen welche insgesamt entstandenen Kosten für die Beseitigung der Havarie (nach Schätzungen zum Zeitpunkt der Beantwortung)?
- b) Wird dies hauptsächlich durch die Reederei getragen bzw. deren Versicherung oder sind dem Bund bzw. den Küstenländern oder anderen Gebietskörperschaften Schäden entstanden, die die Allgemeinheit zu tragen hat und nicht durch die Verursacher des Schadens getragen werden?
6. Wie viele sogenannte Sheltered Areas oder Nothäfen gibt es in Europa, zu denen ein schwer havariertes Schiff geschleppt werden kann?
Welche Orte wären diesbezüglich bei der MSC Flaminia die nächstgelegenen „Sheltered Areas“ oder Nothäfen gewesen?
7. Wann erlangte das Havariekommando Kenntnis von der an Bord der MSC Flaminia befindlichen Ladung, insbesondere der als solche klassifizierten Gefahrgüter?
Erfolgte dies nach Ansicht der Bundesregierung zur rechten Zeit, und wie begründet sie ihre Antwort?
8. Welche Gefahrstoffe befanden bzw. befinden sich noch immer an Bord der MSC Flaminia (bitte genau auflisten nach UN-Nummern, Stoffbezeichnung und Gefahrstoffklasse)?
9. Aus welchen Gründen wurde entschieden, das Schiff von der Küste Englands nach Helgoland zu schleppen und vor Helgoland auf Reede zu legen, und aus welchen Gründen wird/wurde das Schiff nicht sofort zum „sicheren“ Hafen nach Wilhelmshaven transportiert?
10. Wie wird sichergestellt, dass das noch nach dem Brand an Bord befindliche kontaminierte Löschwasser keine Gefahr für die Umwelt sowie die Bevölkerung darstellt, und auf welche Weise soll es entnommen und entsorgt werden?

11. Haben nach Kenntnissen der Bundesregierung durch die Havarie zu einem Zeitpunkt Gefahren für die Fischereiwirtschaft bestanden, und wie groß schätzt sie die Gefahr für die deutsche Fischereiwirtschaft ein im Rahmen der bevorstehenden Bergungsmaßnahmen (bitte jeweils begründen)?

Berlin, den 6. September 2012

Renate Künast, Jürgen Trittin und Fraktion

