

Kleine Anfrage

**der Abgeordneten Dr. Valerie Wilms, Matthias Gastel, Stephan Kühn (Dresden),
Tabea Rößner, Markus Tressel und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

Havarie des Containerschiffs „CSCL Indian Ocean“ bei Hamburg (Nachfrage zur Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage auf Bundestagsdrucksache 18/7931)

Das erfolgreiche Freischleppen des am 3. Februar 2016 auf der Elbe auf Grund gelaufenen Großcontainerschiffes „CSCL Indian Ocean“ ist nach Angaben der Bundesregierung auf Bundestagsdrucksache 18/7931 durch ein von der Reederei beauftragtes Bergungskonsortium durchgeführt worden. Welche Aufgaben und Verantwortlichkeiten das Havariekommando, das auf Ersuchen des Wasser- und Schifffahrtsamts (WSA) Hamburg die Gesamteinsatzleitung übernommen hatte, beim Vorgang des Freischleppens hatte, ist nach Auffassung der Fragesteller weiter unklar. So heißt es, im Gegensatz zu den Angaben der Bundesregierung, in der vom Havariekommando veröffentlichten Pressemitteilung Nr. 6 vom 9. Februar 2016: „Kurz nach 2 Uhr hat der On-Scene-Coordinator (OSC) des Havariekommandos den Beginn des Schleppversuches angeordnet. Über Funk ertönte ‚Achtung hier ist der OSC, Beginn freischleppen Havarist weitere Anweisungen vom Tow-Master‘.“ In der englischsprachigen Pressemitteilung heißt es noch eindeutiger: „Shortly after 2am the On Scene Coordinator of the Central Command for maritime Emergencies (CCME) has started the salvage operation. Via VHF he ordered: ‚attention OCS speaking, start towing, for further instructions please listen to the tow master‘.“

Auch die von der Bundesregierung auf Bundestagsdrucksache 18/7931 gegebenen Antworten über die vor dem Befahren der Seeschiffahrtsstraßen durch außergewöhnlich große Fahrzeuge durchgeführten Risikoanalysen, die als deren Ergebnis vorgesehenen, risikomindernden Maßnahmen sowie deren Anwendung lassen außerdem nicht genau erkennen, inwieweit die Bundesregierung durch fehlende Auflagen das Festkommen möglicherweise mit verursacht haben könnte.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie viele Schiffe welchen Schiffstyps (Container-, Massengut-, Tank- oder anderes Schiff), die nach der Seeschiffahrtsstraßen-Ordnung die für außergewöhnlich große Fahrzeuge (AGF) definierten Abmessungen für die Seeschiffahrtsstraßen Jade, Weser – Fahrtstrecke See–Bremerhaven (Stromkaje)–See – und Elbe überschreiten, befahren nach Kenntnis der Bundesregierung seit dem Jahr 2005 pro Jahr diese Seeschiffahrtsstraßen?
2. Bei wie vielen dieser AGF kam es nach Kenntnis der Bundesregierung seit dem Jahr 2005 in welchem Jahr auf welcher dieser Seeschiffahrtsstraßen zu einer technischen Störung, die Auswirkung auf deren Fahrgeschwindigkeit oder Manövrierfähigkeit hatte?

3. Wie viele Schiffe befuhren nach Kenntnis der Bundesregierung seit dem Jahr 2005 pro Jahr die Seeschiffahrtsstraßen Jade, Weser – Fahrtstrecke See–Bremerhaven (Stromkaje)–See – und Elbe?
4. Bei wie vielen dieser Schiffe kam es nach Kenntnis der Bundesregierung seit dem Jahr 2005 in welchem Jahr auf welcher dieser Seeschiffahrtsstraßen zu einer technischen Störung, die Auswirkung auf deren Fahrgeschwindigkeit oder Manövrierfähigkeit hatte?
5. Wie viele Schiffe befuhren nach Kenntnis der Bundesregierung seit dem Jahr 2005 pro Jahr die Seeschiffahrtsstraßen Jade, Weser – Fahrtstrecke See–Bremerhaven (Stromkaje)–See – und Elbe, die nicht über zwei betriebsklare Anker verfügen?
6. Wie viele Großcontainerschiffe mit welcher TEU-Containerstellplatzkapazität (TEU – Frachteinheit), die diese AGF-Abmessungen überschreiten, befinden sich nach Kenntnis der Bundesregierung in den Bestellsbüchern welcher Bauwerften mit Ablieferung in den Jahren 2016, 2017, 2018 und 2019?
7. Welche dieser Großcontainerschiffe sind nach Kenntnis der Bundesregierung für Anläufe der nordeuropäischen Seehäfen vorgesehen, und in welchem Beladungszustand können diese Schiffe jeweils maximal die Häfen anlaufen?
8. Aus welchem Grund unterscheiden sich nach Kenntnis der Bundesregierung die in der Antwort der Bundesregierung zu Frage 7 auf Bundestagsdrucksache 18/7931 angegebenen maximalen Frischwasser-Tiefgangswerte für Containerschiffe über 390 bis 410 m Länge (einkommend tideabhängig 13,90 m/tideunabhängig 11,60 m, ausgehend tideabhängig 13,90 m/tideunabhängig 11,60 m) von den derzeit im Internet von der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) im Elektronischen Wasserstraßen-Informationsservice (ELWIS) angegebenen Werten, die lt. dort vom WSA Cuxhaven am 15. April 2010 veröffentlichter Bekanntmachung für Seefahrer 43/10 einkommend tideunabhängig bis 11,80 m (Frischwasser), tideabhängig bis 14,10 m (Frischwasser), ausgehend tideunabhängig bis 11,80 m (Frischwasser) und tideabhängig bis 12,60 m (Frischwasser) betragen dürfen?
9. a) Durch wen wurden wann die nach Angaben der Bundesregierung vorgenommenen „Risikoabschätzungen hinsichtlich des sicheren Befahrens, der sicheren Handhabung, der einzuleitenden Maßnahmen bei auftretenden Störungen und der Auswirkung evtl. Unfälle“ (Bundestagsdrucksache 18/7931) unter Beteiligung welcher Behörden, staatlichen oder wissenschaftlichen Einrichtungen, Verbände, Nichtregierungsorganisationen, Lotsenbrüderschaften oder Unternehmen mit welchem, von wem, wann, wo veröffentlichten Ergebnis für welche der Seeschiffahrtsstraßen Jade, Weser – Fahrtstrecke See–Bremerhaven (Stromkaje)–See – und Elbe durchgeführt?
- b) Welche Haushaltsmittel, in welcher Höhe, aus welchem Haushaltstitel wurden nach Kenntnis der Bundesregierung in welchem Jahr, von wem für die Durchführung dieser Risikoabschätzungen ausgegeben?
10. a) Welche Befahrssimulationen wurde nach Kenntnis der Bundesregierung aus welchem Grund (Änderung des Fahrwassers, wasserbauliche oder hafentechnische Maßnahmen, veränderte Schiffsabmessungen) wann, durch wen, auf welche Weise (z. B. numerische Simulation oder Simulation in einem Schiffsführungssimulator), unter Beteiligung welcher Behörden, staatlichen oder wissenschaftlichen Einrichtungen, Verbände, Nichtregierungsorganisationen, Lotsenbrüderschaften oder Unternehmen für welche der Seeschiffahrtsstraßen Jade, Weser – Fahrtstrecke See–

Bremerhaven (Stromkaje)–See – und Elbe für welchen Typ AGF mit welchem Beladungszustand, mit welchem, wo, durch wen, wann veröffentlichten Ergebnis durchgeführt, so dass die Bundesregierung mitteilt: „In Zusammenarbeit mit der Bundesanstalt für Wasserbau, den Reedern, der Hafenbehörde Hamburgs und den Seelotsen wurden u. a. vorweg Simulationen durchgeführt ...“ (Bundestagsdrucksache 18/7931)?

- b) Welche Haushaltsmittel, in welcher Höhe, aus welchem Haushaltstitel wurden nach Kenntnis der Bundesregierung in welchem Jahr, von wem für die Durchführung dieser Befahrsimulationen ausgegeben?
11. Wann wurden nach Kenntnis der Bundesregierung, aus welchem Grund, durch wen „die Verkehrszentralen des Bundes angewiesen, bei einem hinreichenden Verdacht auf eine technische Störung auf dem AGF für das weitere Befahren ausreichende Schlepperunterstützung anzuordnen“ (Bundestagsdrucksache 18/7931)?
12. Anhand welcher Informationen, Erkenntnisse oder anderen Merkmale ist nach Kenntnis der Bundesregierung der „Verdacht auf eine technische Störung auf dem AGF“ (Bundestagsdrucksache 18/7931) so eindeutig oder hinreichend, dass von der Verkehrszentrale für das weitere Befahren welche Maßnahmen angeordnet werden?
13. Ist nach Kenntnis der Bundesregierung das Befahren der Reviere durch ein AGF ohne zwei betriebsklare Anker zukünftig ein hinreichender „Verdacht auf eine technische Störung auf dem AGF“, so dass weitere Auflagen gemacht werden?
- Wenn ja, welche Auflagen sollen zukünftig gemacht werden, und wenn nein, warum nicht?
14. a) In welchen Fachkonzepten des Havariekommandos ist nach Kenntnis der Bundesregierung beschrieben, welches staatliche Handeln, in welcher Weise (Schiffahrtspolizeiliche Maßnahme, Selbst- oder Fremdvorname), mit welchen Einsatzkräften und welchen Einsatzmitteln durchgeführt werden soll, wenn das Handeln des festgekommenen Schiffes nach wessen Einschätzung nicht ausreichend, zielgerichtet oder zeitgerecht ist?
- b) Wurden diese Fachkonzepte des Havariekommandos nach Kenntnis der Bundesregierung veröffentlicht?
- Wenn ja, wann, von wem, wo, und wenn nein, warum nicht?
15. Wie hoch war nach Kenntnis der Bundesregierung in der freien Fahrt zum Zeitpunkt der Störung der Ruderanlagensteuerung, beim Verlassen der tiefen Rinne und unmittelbar vor dem Auflaufen die Fahrt durch das Wasser der „CSCL Indian Ocean“?
16. Welche Wirkung hatten nach Kenntnis der Bundesregierung die Querstrahler der „CSCL Indian Ocean“ bei der beim Verlassen der tiefen Rinne und unmittelbar vor dem Auflaufen festgestellten Fahrgeschwindigkeit?
17. a) Aus welchem Grund hat nach Kenntnis der Bundesregierung die „CSCL Indian Ocean“ einen Anker auf der Tiefwasser-Reede verloren, dessen Verlust die Schiffsleitung nach Angaben der Bundesregierung „am 2. Februar 2016 um 13.28 Uhr ... der Verkehrszentrale Wilhelmshaven gemeldet“ hatte?
- b) Wann wurde nach Kenntnis der Bundesregierung diese Verlustmeldung von der Verkehrszentrale Wilhelmshaven an welche andere Verkehrszentrale, die für welchen Abschnitt der von der „CSCL Indian Ocean“ befahrenen Seeschiffahrtsstraße zuständig ist, wie, mit welchem Ergebnis weitergeleitet?

18. Welche Gefährdung einer „Vielzahl von Menschenleben“, von „Sachgütern von bedeutendem Wert“, der „Umwelt“ oder der „Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs“ ging nach Kenntnis der Bundesregierung von der nach Angaben der Bundesregierung außerhalb der Fahrrinne („Fahrrinne war während der Havarie uneingeschränkt frei passierbar“) auf Grund gelaufenen „CSCL Indian Ocean“ aus, bei der „aufgrund der Anordnung der Betriebsstofftanks im Schiff [...] keine akute Gefahr des Schadstoffaustritts“ bestand und zur Leichterung ein Großteil der Betriebsstoffe abgepumpt wurden (Bundestagsdrucksache 18/7931)?
19. Welche der bei der Havarie der „CSCL Indian Ocean“ eingesetzten staatlichen Wasserfahrzeuge gehörten nicht zu den „Mitteln und Kräften des täglichen Dienstes“, die zur Beseitigung einer solchen Gefahrenlage erforderlich sind?
20. Welche staatlichen Aufgabenträger benötigten nach Kenntnis der Bundesregierung eine einheitliche Führung, um diese Gefahrenlage zu beseitigen?
21. Welche Tatbestandsmerkmale des § 1 Absatz 4 der Havariekommando-Vereinbarung (HKV) waren nach Kenntnis der Bundesregierung bei dem Festkommen der „CSCL Indian Ocean“ eindeutig erfüllt?
22. Welche Einsatzkräfte und -mittel waren nach Kenntnis der Bundesregierung dem Leiter des Havariekommandos von wem, auf der Grundlage welcher Vereinbarung bereitgestellt worden, die von diesem nach § 9 Absatz 2 HKV bei der festgekommenen „CSCL Indian Ocean“ alarmiert oder geführt wurden?
23. Welche der bei der festgekommenen „CSCL Indian Ocean“ eingesetzten Schlepper, Bagger oder Bunkerboote wurden nach Kenntnis der Bundesregierung dem Leiter des Havariekommandos von wem, auf welcher rechtlichen Grundlage bereitgestellt und von diesem nach § 9 Absatz 2 HKV geführt?
24. Welche der bei dem Einsatzfall „CSCL Indian Ocean“ eingesetzten Schiffbau-, Wasserbau-, Schiffsfestigkeits- oder Bergungsfachleute wurden nach Kenntnis der Bundesregierung dem Leiter des Havariekommandos von wem, auf welcher rechtlichen Grundlage bereitgestellt und von diesem nach § 9 Absatz 2 HKV geführt?
25. Von welchem Start- und Zielort aus, mit welcher Entfernung und welcher Flugzeit zur aufgelaufenen „CSCL Indian Ocean“ wurden nach Kenntnis der Bundesregierung Überwachungsflüge ausgeführt?
26. Welche über die Suche nach Schadstoffaustritten im Zusammenhang mit dem Festkommen der „CSCL Indian Ocean“ hinausgehenden, weiteren Aufklärungsaufgaben wurden nach Kenntnis der Bundesregierung bei welchen von den Sensorflugzeugen des Typs Do 228 im Zeitraum vom 4. Februar bis zum 9. Februar 2016 durchgeführten Überwachungsflügen durchgeführt?
27. Welche Kosten sind bzw. wären nach Kenntnis der Bundesregierung für 2016 pro Flugstunde eines Sensorflugzeuges des Typs Do 228 einschl. Betrieb, Personal und Verbrauch von Betriebskosten, auf welcher Rechtsgrundlage für Einsätze im Rahmen einer Amtshilfe nach der Bundeshaushaltsordnung und bei wirtschaftlicher Tätigkeit für Dritte zu erstatten?
28. Welcher Verdacht der Möglichkeit eines Schadstoffaustritts lag nach Kenntnis der Bundesregierung, wann, aus welchem Grund, anhand welcher Informationen (z. B. Veränderung Tankfüllstand, Schaden an Doppelhülle oder Tankwand, Verlust von Ladung) während der Havarie der „CSCL Indian Ocean“ vor?

29. Welche Gefahr hätte nach Kenntnis der Bundesregierung im Zusammenhang mit der Havarie der „CSCL Indian Ocean“ für die Sicherheit welcher Einsatzkräfte oder das ungehinderte Operieren welcher Luftfahrzeuge, mit welchem Einsatzauftrag bei einem nicht gesperrten Luftraum bestanden?
30. a) Welche Luftfahrzeuge waren nach Kenntnis der Bundesregierung wann, wie lange, mit welchem Auftrag zusätzlich zu den Überwachungsflügen der Sensorflugzeuge des Typs Do 228 während dieser Luftraumsperrung um den Havaristen im gesperrten Luftraum im Einsatz?
b) Bei welchem Unfallereignis wurde nach Kenntnis der Bundesregierung seit dem Jahr 2010 durch die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH wann, auf wessen Antrag welcher Luftraum, mit welchem Sperrradius, aus welchem Grund gesperrt?
31. Aus welchem Grund waren nach Kenntnis der Bundesregierung während der Pressekonferenz des Havariekommandos am 9. Februar 2016 von 11 Uhr bis ca. 12 Uhr in Cuxhaven kein Vertreter der Schiffsführung, der Reederei, der Versicherung, der von der Reederei mit dem Freischleppen beauftragten Bergungsunternehmen, der Klassifikationsgesellschaften, der Wasserschutzpolizei, der Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung, der Lotsen, des WSA Hamburg, der Hamburg Port Authority, der Dienststelle Schiffssicherheit der Berufsgenossenschaft Verkehr, des Bundesamts für Seeschifffahrt und Hydrographie oder anderer, an der Planung, Vorbereitung, Prüfung der vorgesehenen Maßnahmen oder Durchführung des erfolgreichen Freischleppversuches sowie Beurteilung des Schiffszustandes vor, während und nach dem Freischleppen beteiligter Unternehmen, Behörden oder anderer Einrichtungen anwesend?
32. Welche Aufgabe hatte nach Kenntnis der Bundesregierung der OSC des Havariekommandos, auf welcher Rechtsgrundlage bei der Führung der von dem von der Reederei beauftragten Bergungsunternehmen für das Freischleppen am 9. Februar 2016 eingesetzten Schlepper?

Berlin, den 27. April 2016

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion

