

Kleine Anfrage zur schriftlichen Beantwortung mit Antwort der Landesregierung

Anfrage der Abgeordneten Hillgriet Eilers, Horst Kortlang, Jan-Christoph Oetjen und Jörg Bode (FDP)

Antwort des Niedersächsischen Ministeriums für Umwelt, Energie, Bauen und Klimaschutz namens der Landesregierung

„Glory Amsterdam“ - eine Havarie mit vielen Fragezeichen

Anfrage der Abgeordneten Hillgriet Eilers, Horst Kortlang, Jan-Christoph Oetjen und Jörg Bode (FDP), eingegangen am 11.12.2017 - Drs. 18/73
an die Staatskanzlei übersandt am 15.12.2017

Antwort des Niedersächsischen Ministeriums für Umwelt, Energie, Bauen und Klimaschutz namens der Landesregierung vom 15.01.2018,

gezeichnet

Olaf Lies

Vorbemerkung der Abgeordneten

Der Frachter „Glory Amsterdam“ lag am 29. Oktober 2017 westlich von Helgoland auf Reede, als sich bei stürmischem Wetter früh morgens die Anker lösten. Aufgrund eines Ruderschadens war der unbeladene Frachter manövrierunfähig und trieb mit 1 800 t Schweröl im Treibstoffbunker vor dem Wind in Richtung deutsche Küste und UNESCO-Weltnaturerbe Wattenmeer. Um 09:45 Uhr übernahm das Havariekommando die Gesamteinsatzleitung. Nach zwölfstündiger Drift strandete die „Glory Amsterdam“ bei Hochwasser um 18:45 Uhr 2 000 m vor Langeoog. Glückliche Umstände haben eine Umweltkatastrophe verhindert. Allerdings traten zahlreiche Probleme während der Bergungsversuche und viele Fragen nach der Havarie im Zusammenhang mit dem Sicherheitskonzept Deutsche Küste auf. Am 2. November 2017 gegen 19:45 Uhr endete der fünftägige Einsatz.

Vorbemerkung der Landesregierung

Bei der Havarie der „Glory Amsterdam“ handelte es sich um eine schiffahrtspolizeiliche Gefahr im Sinne des § 1 Nr. 2 des Seeaufgabengesetzes (SeeaufgG), zu deren Abwehr gemäß § 3 SeeaufgG Bundesbehörden, namentlich die Behörden der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes, zuständig sind. Darüber hinaus handelt es sich bei dieser Havarie um einen schweren Seeunfall gemäß § 1 a Nr. 3 des Seesicherheits-Untersuchungs-Gesetzes (SUG), dessen Untersuchung gemäß § 11 Abs. 3 SUG der Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung obliegt und deren Untersuchungsergebnissen die Landesregierung nicht vorgreifen darf (§ 12 Abs. 3 SUG).

Die gemeinsame Bund/Küstenländer-Einrichtung Havariekommando hatte am 29.10.2017 um 09:45 Uhr die Gesamteinsatzleitung der Maßnahmen zur Gefahrenabwehr der Havarie übernommen und diese am 02.11.2017 um 19:45 Uhr beendet. Während dieser Zeit wurden die Partner der Havariekommando-Vereinbarung und damit auch die Landesregierung durch regelmäßige Lageberichte über den Fortgang der zur Gefahrenabwehr eingeleiteten Maßnahmen unterrichtet. Der Minister für Umwelt, Energie und Klimaschutz hatte sich außerdem am 30.10.2017 vor Ort im Einsatzstab des Havariekommandos in Cuxhaven persönlich über den Fortgang der Lagebewältigung informiert. Auf der 30. Sitzung des Kuratoriums Maritime Notfallvorsorge am 05.12.2017 erfolgte danach nochmals durch den Leiter des Havariekommandos eine ausführliche, zusammenfassende Unterrichtung der Partner.

Grundsätzlich hatte die Landesregierung im vorliegenden Fall keine eigenen gesetzlichen Zuständigkeiten. Sie besitzt daher auch keine Detailkenntnisse von Maßnahmen, die in der federführenden

den Zuständigkeit des Bundes liegen. Dies betrifft insbesondere die konkreten Abläufe und Ereignisse in Bezug auf die Herstellung von Schleppverbindungen zwischen den eingesetzten Notschleppern des Bundes und dem Havaristen. Die hierauf abzielenden Fragen können nur vom Bund beantwortet werden.

Der Landesregierung liegt ein Unterrichtungswunsch des Landtags aus der Sitzung des Unterausschusses „Häfen und Schifffahrt“ am 06.02.2018 vor. Der Bund ist gebeten worden, an der Sitzung teilzunehmen, um die Unterrichtung durchzuführen und auf Wunsch Detailfragen zu beantworten. Dies wurde zugesagt.

1. Ist die Landesregierung der Auffassung, dass durch den Havaristen die Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs oder der Umwelt konkret gefährdet war?

Die Beurteilung einer Gefährdung für die Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs obliegt dem Bund. Insofern wird auf die Vorbemerkungen verwiesen. Eine konkrete Gefährdung der Umwelt lag nach Auffassung der Landesregierung nicht vor, da der Havarist nicht beladen und ein Austreten von Schiffstreibstoff (Schweröl) nach Experteneinschätzung nicht zu besorgen war.

2. Wenn ja: Ab welchem Zeitpunkt (Datum und Uhrzeit) war dies aus welchem Grund der Fall?

Siehe Antwort zu Frage 1.

3. Wann wurde nach Kenntnis der Landesregierung von der Verkehrszentrale Deutsche Bucht (VKZ) des Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Wilhelmshaven erstmals bemerkt, dass die „Glory Amsterdam“ von ihrer Ankerposition vertreibt bzw. achteraus über Grund verdriftet?

Der Landesregierung liegen hierzu keine Informationen vor. Zuständig ist der Bund. Auf die Vorbemerkungen wird verwiesen.

4. Wurde nach Erkennen des Driftens der „Glory Amsterdam“ zur Verbesserung der Kommunikation zwischen der Besatzung des Frachters und der VKZ bzw. den späteren Einsatzkräften vor Ort erwogen, einen Seelotsen an Bord zu bringen?

Der Landesregierung liegen hierzu keine Informationen vor. Zuständig ist der Bund. Auf die Vorbemerkungen wird verwiesen.

5. Wenn ja: Wann traf der Seelotse an Bord der treibenden „Glory Amsterdam“ ein?

Auf die Antwort zu Frage 4 wird verwiesen.

6. Wenn nicht: Aus welchen Gründen wurde von der VKZ oder dem Havariekommando (HK) auf einen Einsatz eines Seelotsen an Bord der „Glory Amsterdam“ verzichtet?

Auf die Antwort zu Frage 4 wird verwiesen.

7. Auf welchen nautischen Positionen haben sich die bundeseigenen Mehrzweckfahrzeuge „Mellum“ und „Neuwerk“ am 29. Oktober 2017 gegen 07:00 Uhr Ortszeit befunden bzw. lagen sie auf ihren jeweiligen Bereitschaftspositionen?

Der Landesregierung liegen hierzu keine Informationen vor. Zuständig ist der Bund. Auf die Vorbemerkungen wird verwiesen.

8. Wie groß war die nautische Distanz des Notschleppers „Nordic“ zum Havaristen „Glory Amsterdam“ am 29. Oktober 2017 gegen 07:00 Uhr Ortszeit?

Der Landesregierung liegen hierzu keine Informationen vor. Zuständig ist der Bund. Auf die Vorbemerkungen wird verwiesen.

9. Befand sich der Notschlepper „Nordic“ am 29. Oktober 2017 auf seiner Bereitschaftsposition nördlich Norderney oder auf seiner Sturm-Bereitschaftsposition nördlich des Verkehrstrennungsgebietes „Terschelling German Bight“?

Der Landesregierung liegen hierzu keine Informationen vor. Zuständig ist der Bund. Auf die Vorbemerkungen wird verwiesen.

10. Wie haben sich die drei Notschlepper „Mellum“, „Neuwerk“ und „Nordic“ zeitlich und mit welchen Aufgaben oder Maßnahmen inhaltlich an der Abwicklung der Havarie der „Glory Amsterdam“ am 29. und 30. Oktober 2017 beteiligt/eingebracht?

Der Landesregierung liegen hierzu keine Informationen vor. Zuständig ist der Bund. Auf die Vorbemerkungen wird verwiesen.

11. Wann wurde nach Kenntnis der Landesregierung welcher Notschlepper von wem und mit welchem konkreten Auftrag zum Havaristen „Glory Amsterdam“ entsendet?

Der Landesregierung liegen hierzu keine Informationen vor. Zuständig ist der Bund. Auf die Vorbemerkungen wird verwiesen.

12. Wann traf welcher Notschlepper jeweils am Einsatzort ein?

Auf die Antwort zu Frage 11 wird verwiesen.

13. Hatte die „Nordic“ das im Sicherheitskonzept Deutsche Küste beschriebene Boarding-Team Nordsee an Bord?

Ja.

14. Fanden Versuche statt, das Boarding-Team Nordsee mithilfe eines Hubschraubers von Bord der „Nordic“ zu holen, um es auf dem Havaristen abzusetzen?

Nach Mitteilung des Bundes auf der Sitzung des Kuratoriums Maritime Notfallvorsorge am 05.12.2017 in Hannover hätte ein Absetzversuch bei den vorherrschenden Wetterbedingungen das Boardingteam in Lebensgefahr gebracht.

15. Welche Dienststelle hat den hierfür eingesetzten Hubschrauber bereitgestellt?

Auf die Antwort zu Frage 14 wird verwiesen.

16. Wann und wie oft hat diese bereitstellende Dienststelle das Aufnehmen und Absetzen des Boarding-Teams Nordsee mit ihrem Hubschrauber bei welchem Wetter vor dem 29. Oktober 2017 geübt?

Der Landesregierung liegen hierzu keine Informationen vor. Zuständig ist der Bund. Auf die Vorbemerkungen wird verwiesen.

17. Woran ist es gescheitert, das Boarding-Team Nordsee bei der Havarie der „Glory Amsterdam“ einzusetzen?

Auf die Antwort zu Frage 14 wird verwiesen.

18. Trifft es zu, dass das Boarding-Team Ostsee von Rostock-Warnemünde für den Einsatz auf der „Glory Amsterdam“ eingeflogen wurde?

Ja.

19. Wie war der zeitliche Ablauf des Einsatzes des Boarding-Teams Ostsee (Alarmierung, Rüstzeit, Eintreffen am Abflugort, Abflug, Absetzen auf Havaristen)?

Der Landesregierung liegen hierzu keine Informationen vor. Zuständig ist der Bund. Auf die Vorbemerkungen wird verwiesen.

20. War das Boarding-Team Ostsee auf Anordnung des HK ohne seine Notschlepp-Ausrüstung zum Havaristen gebracht worden, sodass dieses Material nach dem Absetzen der Einsatzkräfte auf der „Glory Amsterdam“ durch den Hubschrauber vom Notschlepper „Nordic“ geholt werden musste (Ostfriesland-Magazin Dezember 2017)?

Der Landesregierung liegen hierzu keine Informationen vor. Zuständig ist der Bund. Auf die Vorbemerkungen wird verwiesen.

21. Wann war das Boarding-Team Ostsee nach seinem Absetzen und dem seiner Ausrüstung auf der „Glory Amsterdam“ einsatzbereit?

Der Landesregierung liegen hierzu keine Informationen vor. Zuständig ist der Bund. Auf die Vorbemerkungen wird verwiesen.

22. Wie oft gelang es der Besatzung der „Glory Amsterdam“ wann wie lange eine Schleppverbindung zum Notschlepper „Nordic“ an ihrem Schiff zu befestigen, und bei welchem dieser Versuche wurde die Besatzung der „Glory Amsterdam“ wann durch das abgesetzte Boarding-Team Ostsee unterstützt?

Der Landesregierung liegen hierzu keine Informationen vor. Zuständig ist der Bund. Auf die Vorbemerkungen wird verwiesen.

23. Um wie viel Uhr wurde am 29. Oktober 2017 eine schiffahrtspolizeiliche Verfügung/Anordnung zur Annahme von Hilfe (Sicherheitskonzept Deutsche Küste, Seite 19) ausgesprochen?

Der Landesregierung liegen hierzu keine Informationen vor. Zuständig ist der Bund. Auf die Vorbemerkungen wird verwiesen.

24. Ist es zutreffend, dass zwischen dem Eintreffen des Notfallschleppers „Nordic“ beim Havaristen und der Ablehnung des Hilfsangebots durch den Kapitän der „Glory Amsterdam“ und der schiffahrtspolizeilichen Anordnung an den Kapitän, die angebotene Hilfe anzunehmen, ca. vier Stunden vergangen sind?

Der Landesregierung liegen hierzu keine Informationen vor. Zuständig ist der Bund. Auf die Vorbemerkungen wird verwiesen.

- 25. Wenn ja: Aus welchen Gründen hat es mehrere Stunden gedauert, eine schiffahrtspolizeiliche Anordnung zur Annahme der Unterstützung/Hilfe zu prüfen und auszusprechen?**

Auf die Antwort zu Frage 24 wird verwiesen.

- 26. Hat es sich nach Ansicht der Landesregierung bewährt, dass der Hochseebergungsschlepper „Nordic“ mit seinen 201 t Pflanzug als Notschlepper zusätzlich zum „Rückgrat“ des Sicherheitskonzeptes, gemeint sind die Mehrzweckschiffe „Mellum“ und die „Neuwerk“, 2011 für zunächst zehn Jahre vom Bund gechartert wurde?**

Auf die Antwort zu Frage 31 wird verwiesen.

- 27. Bei welchen Einsätzen gelang der Besatzung des Notschleppers „Nordic“ wann bei welchem Schiff mit welchen Abmessungen, auf welcher Position und bei welchen Wetterbedingungen (Windstärke, Seegangshöhe) erfolgreich das Herstellen einer Notschleppverbindung?**

Der Landesregierung liegen hierzu keine Informationen vor. Zuständig ist der Bund. Auf die Vorbemerkungen wird verwiesen.

- 28. Reichen nach Ansicht der Landesregierung die bundeseigenen Mehrzweckschiffe „Mellum“ und „Neuwerk“, mit jeweils 110 t Pflanzug, für die Bewältigung von erwartbaren Havarien in der Deutschen Bucht aus?**

Auf die Antwort zu Frage 31 wird verwiesen.

- 29. Kann die Landesregierung bestätigen, dass vier Fachleute der Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung sich unmittelbar nach dem „misslungenen Einsatz“ (NWZ, 15. November 2017) mit allen Beteiligten unterhalten und sämtliche Unterlagen und Datenträger sichergestellt haben?**

Der Landesregierung liegen hierzu keine Informationen vor. Zuständig ist der Bund. Auf die Vorbemerkungen wird verwiesen.

- 30. Hat sich das „Rückgrat“ (Sicherheitskonzept Deutsche Küste, Seite 18) des Sicherheitskonzeptes, die Mehrzweckfahrzeuge „Mellum“ und „Neuwerk“, als Notschlepper bei der Havarie bei welchem Einsatz bewährt?**

Auf die Antwort zu Frage 31 wird verwiesen.

- 31. Sieht die Landesregierung Handlungsbedarf, das Sicherheitskonzept Deutsche Küste zu überdenken und zu überarbeiten?**

Das deutsche Notschleppkonzept hat sich nach Auffassung der Landesregierung in der Vergangenheit bewährt. Nach Mitteilung des Bundes soll es im Zuge einer eingehenden Evaluierung zukunftsgerichtet an die künftigen Herausforderungen (insbesondere Verkehrsentwicklung, Entwicklung der Schiffstypen und Schiffgrößen) angepasst werden.

32. Wie stuft die Landesregierung die Abläufe bei der Havarie des Frachters „Glory Amsterdam“ mit den Bergungsversuchen und Institutionen, so wie es das Sicherheitskonzept Deutsch Bucht vorsieht, mit Bezug auf die Belange des Landes ein?

Unter der Gesamteinsatzleitung des Havariekommandos konnten nach Auffassung der Landesregierung die generellen Einsatzziele (Rettung von Menschenleben, Verhütung von Umweltverschmutzungen) trotz der schwierigen Einsatzbedingungen vollumfänglich erreicht werden. Daher ist der Einsatz insgesamt als Erfolg zu bewerten.

33. Wann und wie wird die Landesregierung auf Anpassungen des Sicherheitskonzeptes Deutsche Küste in der Form drängen, dass havarierte Schiffe in der Deutschen Bucht schnell, sicher und wirkungsvoll gesichert, geborgen oder geschleppt werden können?

Auf die Antwort zu Frage 31 wird verwiesen.

34. Wie schätzt die Landesregierung die Wirksamkeit des Sicherheitskonzeptes Deutsche Bucht für beladene oder unbeladene Schiffe über 300 m Länge mit eingeschränkter Manövrier- oder Ankerhaltefähigkeit ab Windstärken von acht Beaufort ein?

Auf die Antwort zu Frage 31 wird verwiesen.

35. Sind die niedersächsischen Küsten und Strände, das Wattenmeer und die Offshorewindparks ausreichend vor Havarien der Berufsschifffahrt geschützt?

Zum Schutz der niedersächsischen Küsten und Strände sowie des Wattenmeers werden von den Partnern der Vereinbarung über die Errichtung des Havariekommandos (2002) kontinuierlich erhebliche Personal- und Sachmittel aufgewendet sowie Investitionen zur Beschaffung und Unterhaltung von Fahrzeugen und Geräten getätigt. Dabei wurden und werden insbesondere die Empfehlungen aus dem Abschlussbericht der Expertenkommission „Havarie Pallas“ (Februar 2000) beachtet, die zwischenzeitlich nahezu vollständig umgesetzt sind. In Niedersachsen wurde beispielsweise 2017 ein neues Mehrzweckschiff zur Bekämpfung von Meeresverschmutzungen für den Küstennahbereich in Dienst gestellt. Es wurde ein neues Konzept „Monitoring nach Schadstoffunfällen“ eingeführt. Zur Versorgung von wildlebenden Tieren nach Ölunfällen liegen aktuelle Handlungsempfehlungen vor, die auch internationale Standards berücksichtigen. Die Landkreise und großen selbstständigen Städte im Küstenbereich wurden in die Organisation der Schadstoffunfallbekämpfung einbezogen. Übungen und Fortbildungsveranstaltungen sowie der Erfahrungsaustausch mit anderen Küstenländern nehmen einen großen Raum ein. Die besonderen Belange in Bezug auf Offshorewindparks werden gegenwärtig im Havariekommando geprüft, um gegebenenfalls besondere Vorsorgemaßnahmen zu ergreifen und das bestehende Systemkonzept daran anzupassen. Insgesamt besteht für die niedersächsischen Küsten und Strände nach Auffassung der Landesregierung ein hoher Vorsorgestandard. Gleichwohl ist festzustellen, dass auch bei bestmöglicher Vorsorge Schiffshavarien aufgrund technischen und/oder menschlichen Versagens, verbunden mit schlechtem Wetter, niemals ausgeschlossen werden können.

(Verteilt am 16.01.2018)