

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Bernd Reuther, Hagen Reinhold, Grigorios Aggelidis, Jens Beeck, Dr. Jens Brandenburg (Rhein-Neckar), Dr. Marco Buschmann, Britta Katharina Dassler, Dr. Marcus Faber, Otto Fricke, Katrin Helling-Plahr, Torsten Herbst, Reinhard Houben, Ulla Ihnen, Olaf in der Beek, Gyde Jensen, Dr. Christian Jung, Daniela Kluckert, Pascal Kober, Dr. Lukas Köhler, Alexander Graf Lambsdorff, Ulrich Lechte, Christian Lindner, Michael Georg Link, Oliver Luksic, Alexander Müller, Dr. Martin Neumann, Dr. Stefan Ruppert, Matthias Seestern-Pauly, Frank Sitta, Judith Skudelny, Dr. Marie-Agnes Strack-Zimmermann, Benjamin Strasser, Katja Suding, Michael Theurer, Dr. Florian Toncar, Nicole Westig und der Fraktion der FDP

Weitere Fragen zur Havarie der Glory Amsterdam

Die Havarie des Frachtschiffes „Glory Amsterdam“ am 29. Oktober 2017 vor der Insel Langeoog hätte bei einem Austreten des Schweröl-Vorrates zu einer Naturkatastrophe im UNESCO-Weltnaturerbe Wattenmeer führen können, die nur aufgrund der günstigen Strandungsumstände (Nicht-Beladung, sandiger Untergrund, schützende „Doppelhülle“, zügiges Freischleppen durch das beauftragte Bergungsunternehmen) nicht stattgefunden hat. Zur Aufklärung der Umstände an Bord der „Glory Amsterdam“ sowie auf Seiten der Notschlepper und des Havariekommandos wurden bereits umfangreiche Fragen an die Bundesregierung und die Landesregierung Niedersachsen gestellt und beantwortet. Dennoch bleiben weite Teile der Vorkommnisse zwischen 05:15 Uhr, dem Zeitpunkt der Kenntniserlangung vom Vertreiben der „Glory Amsterdam“ durch die Verkehrszentrale und der Strandung des Schiffes um 18:45 Uhr im Ungewissen.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Warum hat der Kapitän der „Glory Amsterdam“ nicht durch langsames Fahren („Eindampfen“) gegen die See die Anker entlastet und ein weiteres Vertreiben verhindert, bzw. konnte dies nicht?
2. Wie oft und wann hat der Kapitän des Notschleppers „Nordic“ nach seinem Eintreffen dem Kapitän der „Glory Amsterdam“ Hilfe angeboten?
3. Wann hat der Kapitän der „Glory Amsterdam“ diese von „Nordic“ angebotene Hilfe angenommen?
4. Warum erwähnt das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) in seinem Bericht „Havarie der Glory Amsterdam“ (Ausschussdrucksache 19(15)11) an keiner Stelle die mehrfache Ablehnung der Notschleppmaßnahme durch den Kapitän der „Glory Amsterdam“?

5. Warum soll, wie in diesem Bericht vom BMVI behauptet, die Verkehrszentrale Deutsche Bucht um 08:30 Uhr dem Maritimen Lagezentrum erklärt haben, dass der bei der „Glory Amsterdam“ eingetroffene Notschlepper „Nordic“ „aufgrund der Wetterlage keine Leinenverbindung herstellen kann“, obwohl die „Nordic“ bei anderen Einsätzen bei ähnlichen Wetterbedingungen erfolgreich eine Notschleppverbindung hergestellt hat?
6. Warum schreibt das BMVI in diesem Bericht von einer Fortsetzung der Versuche, eine Notschleppverbindung herzustellen, obwohl die „Nordic“ das erst nach der schiffahrtspolizeilichen Anordnung versuchen konnte?
7. Warum wurde die „Glory Amsterdam“ erst gegen 12:00 Uhr per schiffahrtspolizeilicher Anordnung zur Hilfeannahme aufgefordert?
8. Warum hat die Bundesregierung in ihrer Antwort zu Frage 30 auf Bundestagsdrucksache 19/850 „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 während einer Übung oder einem Einsatz das Herstellen einer Notschleppverbindung“ ausschließlich die beiden unter Leitung des Havariekommandos erfolgreich durchgeführten Notschleppereinsätze „Festkommen des Öltankers „Katja“ auf der Jade“ und „Maschinenausfall des Tankschiffes „Silver Carla“ in der Nordsee“ genannt?
9. Wann gelang der Besatzung des Notschleppers „Nordic“ bei welchem Schiff mit welchen Abmessungen, auf welcher Position, unter welcher Leitung und bei welchen Wetterbedingungen (Windstärke, Seegangshöhe) erfolgreich während einer Übung oder einem Einsatz das Herstellen einer Notschleppverbindung?
10. Wie oft konnte die „Nordic“ von 08:10 bis 12:00 Uhr wann mit Zustimmung des Kapitäns der „Glory Amsterdam“ versuchen, eine Notschleppverbindung herzustellen?
11. Warum hat das Havariekommando nicht als Erstmaßnahme bei Übernahme der Gesamteinsatzleitung gegen 09:23 Uhr das Erlassen einer „Schiffahrtspolizeilichen Anordnung“ zur Annahme der Notschlepphilfe angeordnet?
12. Warum wurde durch das Havariekommando als eine Erstmaßnahme das Mehrzweckschiff „Mellum“ zusätzlich zum Einsatzort verlegt, und damit vor Langeoog sämtliche Notschlepper konzentriert?
13. Wie weit entfernt vom Einsatzort befand sich das Mehrzweckschiff „Mellum“ gegen 09:30 Uhr?
14. Warum benötigte das Mehrzweckschiff „Mellum“ beinahe fünf Stunden bis zum Erreichen des Einsatzortes?
15. Warum wurde vom Havariekommando nicht als Erstmaßnahme angeordnet, dass ein Nautiker des Mehrzweckschiffs „Mellum“ (Beschäftigter der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes – WSV = Schifffahrtspolizist) als On-Scene-Coordinator per Hubschrauber auf der „Glory Amsterdam“ abgesetzt wurde?
16. Ist in den Einsatzkonzepten des Havariekommandos das – möglichst frühzeitige – Absetzen eines On-Scene-Coordinator (z. B. ein Seelotse, ein im Havariekommando Beschäftigter, Nautiker der WSV) auf einem Havaristen vorgesehen?
17. Welche Bereitschaftszeiten (Zeitraum zwischen Alarmierung und Start) sind vom BMVI für die Hubschrauber der Bundespolizei, die vom Bundesministerium des Innern, für Bau und Heimat für die maritime Notfallvorsorge bereitgestellt werden, während und außerhalb welcher Dienstzeiten sowie an Sonn- und Feiertagen vorgesehen?

18. Ist vom BMVI eine Verkürzung dieser Bereitschaftszeiten der Hubschrauber der Bundespolizei z. B. bei Einnahme der Sturmpositionen durch die Notschlepper bei Windstärke über 8 Bft. vorgesehen?
Wenn ja, seit wann, wenn nein, warum nicht?
19. Warum hat der Bundespolizei-Hubschrauber für die ca. 85 Seemeilen vom Landeplatz Fuhlendorf zur „Glory Amsterdam“ mehr als zwei Stunden gebraucht?
20. An welchem Landeplatz war am Vormittag des Havarietags ein SAR-Hubschrauber (SAR = Search and Rescue) oder ein anderer Hubschrauber der Deutschen Marine verfügbar?
21. An welchem Landeplatz war am Vormittag des Havarietags ein Lotsenversetzhubschrauber oder ein anderer Offshore-Transporthubschrauber mit Personenversetzwinde verfügbar?
22. Ist in den Einsatzkonzepten des Havariekommandos eine – möglichst frühzeitige – Abfrage zur Verfügung stehender Hubschrauberkapazitäten bei der Deutschen Marine, Wiking Helicopter (= BMVI-Lotsenversetzdienst) und welchen anderen (z. B. Offshore-Wind) vorgesehen?
Wenn ja, seit wann, wenn nein, warum nicht?
23. Warum war trotz vollständiger Besatzung, funktionstüchtiger Winden, betriebsklarer Hauptmaschine und ungestörter Energieversorgung auf dem Havaristen vom Havariekommando das Absetzen eines Boardingteams vorgesehen?
24. Warum hat das Havariekommando nicht als Erstmaßnahme das Aufnehmen eines On-Scene-Coordinators des Havariekommandos durch den Bundespolizei-Hubschrauber in Cuxhaven und dessen Absetzen als „fact finder“ auf der treibenden „Glory Amsterdam“ angeordnet?
25. Wie viele Beschäftigte, die als On-Scene-Coordinator geeignet sind, hat das Havariekommando?
Wie viele davon hatten am Havarietag Rufbereitschaft?
Wie viele davon waren bis 10:30 Uhr im Havariekommando eingetroffen?
26. Stehen dem Havariekommando ein oder mehrere Satelliten-Telefone zur Verfügung, die von ihren On-Scene-Coordinatoren für die Weitbereichskommunikation genutzt werden können?
27. Warum benötigte, wie lt. Bericht des BMVI um 09:50 Uhr von der Verkehrszentrale Deutsche Bucht mitgeteilt, die vor Anker treibende „Glory Amsterdam“ ihre Hauptmaschine, um in den Wind zu drehen?
28. Seit wann und aus welchen Gründen dreht sich ein vor Anker treibendes Schiff nicht mehr ohne Unterstützung durch die Maschine in den Wind?
29. Erfüllt der Notschlepper „Nordic“ nicht die von der Teilprojektgruppe 1 festgelegten Seetüchtigkeitsanforderungen, bei der „übermäßige Schiffsbewegungen infolge von Wind und Seegang, wie Stampfen, Tauchen, Rollen und – als Kombination aus Rollen und Gieren – Schlingern, ... durch geeignete konstruktive Maßnahmen zu vermeiden“ (vgl. Projektorganisation Verbesserung der maritimen Notfallvorsorge und des Notfallmanagements auf der Grundlage der Empfehlungen der unabhängigen Expertenkommission „Havarie Pallas“ – Abschlußbericht zu Teilprojekt 1 „Notschleppen“ des BMVI vom 31. Mai 2001) sind?

30. Hat die „Nordic“ eine kreisförmige Absetzfläche „von mindestens 5,00 m, ohne Hindernisse“, „vollständig ausgemalt mit gelber Farbe“ und „mit rutschsicherer Oberfläche“ sowie der umgebenden Hindernisbegrenzungsfläche „mit einem Durchmesser von mindestens 30,00 m, in der kein Hindernis höher als 5,00 m sein darf“, die nach Angaben der WSV als Mindestvoraussetzung für die Hubschrauberversetzung von Seelotsen gefordert ist?
31. Bis zu welcher Windgeschwindigkeit können auf Schiffen, die diese Mindestvoraussetzungen der WSV erfüllen, Seelotsen abgeholt oder abgesetzt („versetzt“) werden?
32. Warum wurde vom Havariekommando nicht versucht, das Boardingteam mit einem anderen Hubschrauber (Marine, Lotsen-Hubschrauber) zu versetzen?
33. Welche Übungen hatte das Havariekommando für die Piloten der Hubschrauber vom Typ Superpuma bei der Bundespolizei-Fliegerstaffel Fuhlen-
dorf, die ab 8. September 2017 jederzeit (Pressemitteilung „Hubschrauber für maritime Notfallvorsorge jederzeit einsatzbereit Arbeitstreffen von BMI und BMVI bei der Bundespolizei-Fliegerstaffel in Fuhlen-
dorf“ vom 8. September 2017) für die maritime Notfallvorsorge verfügbar sind, vom 8. September bis 29. Oktober 2017 geplant?
34. Wie oft haben diese Piloten das für das Aufnehmen des Boardingteams der „Nordic“ erforderliche, von diesen Piloten bei der Zusammenarbeit mit den Wasserfahrzeugen der Bundespolizei genutzten Standardverfahren abweichenden Einsatzverfahren wann bei welchen Wetterbedingungen zusammen mit diesem Notschlepper geübt?
35. Warum hat die Bundesregierung in ihrer Antwort zu Frage 18 auf Bundestagsdrucksache 19/850 nicht die Anzahl der Versetzübungen der Bundespolizei genannt, sondern stattdessen behauptet: „Die Bundespolizei führt keine Statistik über die Anzahl der Aufnahme- und Absetzvorgänge der Boardingteams“, obwohl der Leiter der Bundespolizei-Fliegerstaffel Fuhlen-
dorf in einem Vortrag (Polizeidirektor Markus Ulfig: „Komplexe Schadenslage „Glory Amsterdam“ – Hubschraubereinsatz der Bundespolizei“, Vortragsveranstaltung des Nautischen Verein zu Bremerhaven am 5. April 2018 in Bremerhaven) den Anwesenden über die Qualifikation der Hubschrauberbesatzung berichtete: „Pilot (rund 7 800 Flugstunden), Copilot (rund 9 100 Flugstunden), Flugtechniker (rund 8 000 Flugstunden) jeweils überwiegend im maritimen Einsatzflugbetrieb und mit einer Erfahrung aus jeweils weit mehr als 2 000 Windenaufzügen“?
36. Müssen die Piloten keine „verlässlichen detaillierten Aufzeichnungen über alle durchgeführten Flüge“ führen, aus denen auch das Aufnehmen und Absetzen des Boardingteams Nordsee von der „Nordic“ einschl. der Flug- und Wetterbedingungen nachvollziehbar ist (vgl. Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 der Kommission vom 3. November 2011 zur Festlegung technischer Vorschriften und von Verwaltungsverfahren in Bezug auf das fliegende Personal in der Zivilluftfahrt gemäß der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates“, Abschnitt FCL.050 „Aufzeichnung von Flugzeiten“)?
37. Wird an Bord des Notschleppers „Nordic“ kein Tagebuch geführt, in dem u. a. Einsätze und Übungen dokumentiert sind?

38. Wie oft wurde in den letzten neun Monaten vor der Havarie das Personen-Aufwischen von der „Nordic“ geübt von
 - a) der Deutschen Marine,
 - b) den Lotsenversetz-Hubschraubern,
 - c) Hubschraubern von Offshore-Dienstleistern und
 - d) der Bundespolizei?
39. Warum wurde nicht vor einem Versetzen des Boardingteams zunächst versucht, mit Unterstützung der Besatzung des Havaristen eine Notschleppverbindung herzustellen?
40. Warum sind in Deutschland, im Gegensatz zu den staatlichen Einsatzfahrzeugen, Notschlepper in Langzeitcharter wie die „Nordic“ oder die „Baltic“ nicht wie weltweit üblich mit den Nationalfarben an der Bordwand als „Einsatzfahrzeug im staatlichen Auftrag“ eindeutig erkennbar?
41. Warum hat das Havariekommando nicht die Option angeordnet, dass
 - a) „Nordic“ unter Landschutz läuft und das Boardingteam abgibt, damit
 - b) „Mellum“ eine belastbare Notschleppverbindung herstellen und das weitere Vertreiben verzögern kann, bis
 - c) die „Nordic“ wieder am Einsatzort ist, die Notschleppverbindung von der „Mellum“ übernimmt und die „Glory Amsterdam“ von der Küste freischleppt?
42. Hätte die „Mellum“ mit Unterstützung des Boardingteams sofort nach Eintreffen am Einsatzort eine belastbare Notschleppverbindung herstellen können?
43. Entscheidet bei einem Einsatz der Leiter oder der Stab des Havariekommandos?
44. Hätte die Notschleppleistung der „Mellum“ ausgereicht, um nach Herstellen einer belastbaren Notschleppverbindung am Bug der „Glory Amsterdam“ eine Entlastung der „durchgehenden“ Anker zu bewirken und das Treiben des Frachters zu verhindern?
45. Hätte die Notschleppleistung der „Mellum“ ausgereicht, um nach Herstellen einer belastbaren Notschleppverbindung am Heck der „Glory Amsterdam“ den Frachter über das Heck in den Wind zu schleppen und das Treiben des Frachters zu verhindern?
46. Ist in den Einsatzkonzepten des Havariekommandos vorgesehen, die Schiffsführung eines Havaristen vor einem Notschlepp Einsatz
 - a. zur Übermittlung des IMO-„Emergency Towing Booklets“ (IMO = International Maritime Organization) an das Havariekommando aufzufordern,
 - b) über die vom Havariekommando vorgesehenen Einsatzmaßnahmen schriftlich zu informieren oder
 - c) schriftliche, z. B. durch Schema-Zeichnungen ergänzte Hinweise zum fachgerechten Herstellen einer Notschleppverbindung über Satelliten-Fax zu geben?
47. Hat die „Nordic“ die „Glory Amsterdam“ vorab über das fachgerechte Herstellen der Notschleppverbindung per UKW-Seefunk informiert oder auf die erkennbare Nichteignung des genutzten „Hafen-Pollers“ hingewiesen?
48. Welche Maßnahmen hat das Havariekommando durchgeführt, um das Belegen der Notschleppleine auf einem ungeeigneten Poller zu verhindern?

49. War dem Havariekommando bekannt, dass die Notschleppleine auf einem ungeeigneten Poller belegt war?
50. Warum hat nicht der Notschlepper „Mellum“ versucht, während des Notschleppversuchs der „Nordic“ eine zusätzliche Notschleppverbindung zur Unterstützung, Entlastung oder Absicherung herzustellen?
51. Warum wurde nicht – möglichst frühzeitig – ein Seelotse, ein On-Scene-Coordinator des Havariekommandos oder ein Nautiker der „Mellum“ auf der „Glory Amsterdam“ abgesetzt, um das Belegen der Notschleppverbindung auf einem ungeeigneten Poller zu verhindern?
52. Warum benötigte der Hubschrauber für die ca. 255 Seemeilen von Fuhlen-dorf über Warnemünde zur „Glory Amsterdam“ etwa 4,5 Stunden?
53. Wann war die „Glory Amsterdam“ soweit ins Flachwasser vertrieben, dass die Notschlepper „Nordic“ oder „Mellum“ keine Notschleppversuche mehr machen konnten?
54. Wie viele Versuche machte wann das abgesetzte Boardingteam, um mit welchem Notschlepper eine Notschleppverbindung herzustellen?
55. Wie oft hat der Notschlepper „Mellum“ mit welchem Ergebnis versucht, eine Notschleppverbindung herzustellen?
56. Aus welchem Grund war das Boardingteam Ostsee in Absprache oder Ein-vernehmen mit dem Havariekommando ohne alle „3 speziellen, in Abstimmung mit dem Havariekommando standardisierten, hubschrauberverlastbaren Ausrüstungstaschen“, die „Ausrüstungsgegenstände für unterschiedliche Einsatzsituationen“ enthalten, vom Landeplatz Hohe Düne abgeflogen?
57. War mit dem von der Bundespolizei nach Angaben des Fliegerstaffel-Leiters für den Flug von Warnemünde nach Helgoland eingesetzten Hubschrauber vom Typ LTH „EC 155 B1“ ein gemeinsamer Transport von Boardingteam und diesen Ausrüstungstaschen unter den Einsatzbedingungen (Wetter, Be-tankung, Reichweite usw.) möglich?
58. Wie viele dieser Ausrüstungstaschen des Boardingteams Ostsee waren beim Abflug vom Landeplatz Hohe Düne und von Helgoland an Bord des transportierenden Bundespolizei-Hubschraubers?
59. Wann war dem Havariekommando bekannt, mit wie vielen dieser Ausrüs-tungstaschen das Boardingteam Ostsee vom Landeplatz Hohe Düne abgeflo-gen war?
60. Wann wurde welche dieser „3 speziellen, in Abstimmung mit dem Havarie-kommando standardisierten, hubschrauberverlastbaren Ausrüstungstaschen“, die „Ausrüstungsgegenstände für unterschiedliche Einsatzsituationen“ ent-halten, von welchem Hubschrauber auf der „Glory Amsterdam“ abgesetzt?

Berlin, den 14. Mai 2018

Christian Lindner und Fraktion

