

**Kleine Anfrage zur kurzfristigen schriftlichen Beantwortung
gemäß § 46 Abs. 2 GO LT
mit Antwort der Landesregierung**

Anfrage der Abgeordneten Hillgriet Eilers, Jörg Bode und Horst Kortlang (FDP)

Antwort des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung namens der Landesregierung

Aus welchen Gründen bleibt der Grund für die Havarie der MSC Zoe umstritten?

Anfrage der Abgeordneten Hillgriet Eilers, Jörg Bode und Horst Kortlang (FDP), eingegangen am 12.06.2020 - Drs. 18/6743
an die Staatskanzlei übersandt am 18.06.2020

Antwort des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung namens der Landesregierung vom 29.06.2020

Vorbemerkung der Abgeordneten

Dem Beitrag „Grund für die Havarie der MSC Zoe bleibt umstritten“ (*Emder Zeitung*, 11.06.2020) ist zu entnehmen, dass im Juli 2020 der Untersuchungsbericht zur Havarie der MSC Zoe „trotz unterschiedlicher Sichtweisen“ (ebenda) veröffentlicht werden soll. Weiter heißt es, dass es den Experten nicht gelungen sei, in allen Punkten Einigkeit zu erzielen, obwohl der Aufwand zur Klärung der Ursache der Havarie einzigartig war, und dass der Abschlussbericht einen Kompromiss darstelle. „Strittig ist nach wie vor, ob die Wahl der flacheren südlichen Schifffahrtsroute für die Havarie mitverantwortlich war“, heißt es weiter im Bericht der *Emder Zeitung*. Das Großcontainerschiff MSC Zoe ist im Januar 2019 mit einem Tiefgang von maximal 16 m bei rauer See (8 bis 10 Bft, Windrichtung NNW, Wellenhöhe 5,5 m) im küstennahen Verkehrstrennungsgebiet Terschelling - German Bight bei einer Wassertiefe von 17 m in starke Rollbewegungen (bis 10 Grad) geraten und hat 342 Container verloren. Die Auswirkungen sind bis heute spürbar, ein Drittel der über Bord gegangenen Ladung konnte nicht geborgen werden und treibt weiterhin im Meer. Durch Kontrollen von Containerschiffen haben niederländische Behörden „dutzende Verstöße gegen internationale Sicherheitsvorschriften“ (*Emder Zeitung*, 18.05.2020) entdeckt.

- 1. Wie würde es die Landesregierung beurteilen, wenn die Nutzung der südlichen Schifffahrtsroute „Verkehrstrennungsgebiet Terschelling - German Bight“ trotz des „sehr schweren Seeunfalls“ (Zwischenbericht des BSU Az. 3/19) mit der MSC Zoe und der damit verbundenen Auswirkungen weiterhin für große Containerschiffe bei rauer See und stürmischen Bedingungen möglich bleiben soll?**

Die international vorgegebenen Schifffahrtsrouten sind für die Deutsche Bucht in der Anlaufbedingungsverordnung des Bundes festgeschrieben. Ressortzuständig ist das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI).

Auf Antrag der Länder Niedersachsen, Schleswig-Holstein, Mecklenburg-Vorpommern und Hamburg hat der Bundesrat am 15.03.2019 eine Entschließung zum Transport von Gefahrgut auf Containerschiffen gefasst, mit der die Bundesregierung u. a. aufgefordert wurde, die verpflichtende Nutzung geeigneter Verkehrstrennungsgebiete für Containerschiffe zu überprüfen. Die Bundesregierung wurde gebeten, den Bundesrat über diesbezüglich ergriffene Initiativen und Maßnahmen zu unterrichten. Im Dezember 2019 und im Februar 2020 hat das Niedersächsische Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung das BMVI dazu um Sachstandsmitteilung gebeten.

Mit Schreiben vom 03.04.2020 hat die Bundesregierung ihre Stellungnahme zu dem o. g. Beschluss an den Bundesrat übermittelt. Das BMVI hat zusammen mit dem Verkehrsministerium der Niederlande die Schifffahrtstauglichkeit des Verkehrstrennungsgebietes Terschelling - German Bight überprüft. Dazu wurden folgende Aspekte betrachtet:

- Wegeführung und Schiffskonzentration anhand von Verkehrsdaten des Schiffsaufkommens für den deutschen Bereich der Verkehrstrennungsgebiete Terschelling - German Bight und German Bight - Western Approach,
- Meeresbedingungen in der Deutschen Bucht einschließlich einer hydrologischen Analyse und Bewertung der Seegebiete Terschelling - German Bight und German Bight - Western Approach,
- Unfallaufkommen,
- Verhalten von Ultra Large Container Ships (ULCS) im Seegang.

Nach Einschätzung des BMVI erfüllen die Ergebnisse der vorliegenden Untersuchungen nicht die Voraussetzung für eine erfolgreiche Änderung der internationalen Schifffahrtsrouten in der Deutschen Bucht. Aufgrund aktueller und vorheriger Vermessungen hat das BMVI festgestellt, dass das betroffene Gebiet hinsichtlich der Wassertiefen stabil sei. Das BMVI geht u. a. darauf ein, dass den Schiffsführungen verlässliche Daten vor dem Befahren der Verkehrstrennungsgebiete (VTG) in der Deutschen Bucht vorlägen. Die durchschnittlichen Wellenhöhen im küstenfernen VTG seien im Vergleich zum küstennahen VTG etwas höher, für Extremereignisse breche dieses Muster jedoch zusammen. Sehr hohe Wellen könnten in beiden VTG in gleicher Höhe auftreten.

Aus Sicht der Landesregierung werden in der Stellungnahme der Bundesregierung die Rahmenbedingungen für die Befahrung der Verkehrstrennungsgebiete in der Deutschen Bucht detailliert betrachtet. Die Bundesregierung begründet auf dieser Grundlage, warum eine Änderung der Anlaufbedingungenverordnung - in der Gesamtschau - nicht verhältnismäßig wäre.

Zum Zeitpunkt der Überprüfung durch das BMVI lag jedoch der abschließende Untersuchungsbericht der Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) zur Havarie des Containerschiffes MSC ZOE noch nicht vor. Weitere Schlussfolgerungen sind auf der Grundlage des Abschlussberichts der BSU zur Havarie der MSC ZOE zu prüfen.

2. Was wird die Landesregierung zum Schutz des Weltnaturerbes Wattenmeer, zum Schutz der Ostfriesischen Inseln und zum Schutz der niedersächsischen Nordseeküste und seiner Ästuare unternehmen, damit schwere Seeunfälle durch Containerschiffe aufgrund der Wahl der Schiffsroute unmittelbar vor der Küstenlinie sowie Verstöße gegen internationale Sicherheitsvorschriften bei der Beladung von Containerschiffen zukünftig ausgeschlossen werden können?

Unmittelbar nach der Havarie des Containerschiffes MSC ZOE hat die Landesregierung gemeinsam mit den Ländern Schleswig-Holstein, Mecklenburg-Vorpommern und Hamburg eine Entschließung des Bundesrats zum Transport von Gefahrgut auf Containerschiffen herbeigeführt. Neben einer Prüfung der Verkehrstrennungsgebiete wurde die Bundesregierung auch aufgefordert, sich für weitreichendere Regelungen für den containerisierten Transport von Gefahrgut mit Containerschiffen mit dem Ziel eines verbesserten Schutzes der Meeresumwelt sowie der deutschen Küsten und Inseln einzusetzen.

Die Landesregierung befindet sich zudem im ständigen Austausch mit dem Bund und den Partnerländern des Verwaltungsübereinkommens über die Bekämpfung von Meeresverschmutzungen, um abzustimmen, mit welchen Maßnahmen den Herausforderungen künftig besser begegnet werden kann. Vor diesem Hintergrund hat u. a. die Umweltexpertengruppe des Havariekommandos eine Expertise über Gefahren der Containerschiffahrt erarbeitet. Das Havariekommando hat u. a. das Informationsangebot für Schiffsführungen verbessert und führt Übungen mit Großcontainerschiffen durch, die bisher sehr erfolgreich waren. Der Bund hat sich u. a. der Frage angenommen, wie bzw. mit welchen Fahrzeugen im Rahmen der Vorsorgeplanung eine Entladung von havarierten Großcontainerschiffen auf See möglich wäre.

Niedersachsen erwägt zudem, modifizierte Regelungen für die Containerschifffahrt in den Verkehrstrennungsgebieten Terschelling - German Bight sowie German Bight - Western Approach als Maßnahme für das von Deutschland zu aktualisierende Maßnahmenprogramm zur Umsetzung der EU-Meeresstrategie-Rahmenrichtlinie einzubringen.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 1 und auf die Unterrichtung des Landtages durch die Landesregierung vom 17.04.2020 (Drs. 18/6310) verwiesen.

- 3. Wird sich Niedersachsen, gegebenenfalls zusammen mit Schleswig-Holstein und Hamburg, gegenüber dem Bund für die Nutzung des Tiefwasserweges „German Bight Western Approach“ bei rauen oder stürmischen Bedingungen für Großcontainerschiffen einsetzen? Wenn ja, in welcher Form?**

Es wird auf die Antworten zu Frage 1 und Frage 2 verwiesen.