

**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 Umwelt, Energie, Bauen und Klimaschutz namens der Landesregierung

Welche Schlussfolgerungen zieht die Landesregierung aus der Stellungnahme der Bundesregierung zum Transport von Gefahrgut auf Großcontainerschiffen?

Anfrage der Abgeordneten Hillgriet Eilers, Jörg Bode und Horst Kortlang (FDP), eingegangen am 26.08.2020 - Drs. 18/7263
an die Staatskanzlei übersandt am 28.08.2020

Antwort des Niedersächsischen Ministeriums für Umwelt, Energie, Bauen und Klimaschutz namens der Landesregierung vom 08.09.2020

Vorbemerkung der Abgeordneten

Die Bundesregierung hat sich in mehreren Drucksachen zur Havarie der „MSC ZOE“ geäußert. Der Bundesratsdrucksache 185/20 ist zu entnehmen, dass Großcontainerschiffe bei rauem Wetter nach einem Maschinenausfall „mit einer Geschwindigkeit von bis zu 6 Knoten in Richtung Küste verdriften“ (BR-Drucksache 185/20, Seite 5) können. In der Bundestagsdrucksache 19/21523 (Seite 4, Antwort auf Frage 12) heißt es auf die Frage „Welche Maßnahmen plant die Bundesregierung, um die Herausforderungen bei schwerer Wetterlage in der Nordsee künftig besser zu begegnen?“: „Die Wetterlage ist ein entscheidender Parameter bei Einsatzlagen. Das Notschleppkonzept berücksichtigt dieses. Zum Beispiel ist vorgesehen, dass einem Havaristen in einem Notfall innerhalb von zwei Stunden Hilfe geleistet wird“.

1. Inwiefern ist der Rückschluss zulässig, dass nach Vorgabe des Notschleppkonzeptes für die Nordsee havarierte Großcontainerschiffe im flachen VTG Terschelling - German Bight bei rauem Wetter oder/und schweren Seebedingungen bis zu 12 Seemeilen, also über 22 km, driften können, bis Hilfe eintrifft (bitte mit Erläuterungen)?

Nach Auffassung der Landesregierung ist der Rückschluss zulässig. Eine Evaluierung des Notschleppkonzeptes der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes vom August 2018 beruht auf der wissenschaftlichen Untersuchung des Driftverhaltens unterschiedlicher Schiffstypen bei Sturmweatherlagen (Windstärke 9 Beaufort). Die mit dieser Untersuchung vom Havariekommando beauftragte Universität Duisburg-Essen und der DNV-GL (international tätige Klassifikationsgesellschaft) ermittelten für ein Großcontainerschiff, das manövrierunfähig ohne Antrieb bei diesen Wetterbedingungen frei vor dem Wind in der Nordsee treibt, eine Driftgeschwindigkeit von rund 6 Knoten (entsprechend ca. 11 km/h). Eine wesentliche Bemessungsvorgabe des deutschen Notschleppkonzeptes ist, dass jeder Havarist binnen maximal zwei Stunden von einem Notschlepper erreicht werden muss. Entsprechend dieser Vorgabe und der Geschwindigkeit der Notschlepper bei diesen Wetterbedingungen wurden die Sturmpositionen entlang der Hauptschifffahrtrouten festgelegt.

Ereignet sich der Maschinenausfall im ungünstigsten Fall in der Mitte zwischen zwei Sturmpositionen, kann das Schiff bis zu 12 Seemeilen vertreiben (2 Std x 6 sm/Std), bis ein Notschlepper vor Ort ist.

Mit dem maximal zweistündigen Eingreifradius für Notschlepper praktiziert Deutschland einen international herausragenden Standard.

2. Wie bewertet die Landesregierung die Unterrichtung durch die Bundesregierung in der Bundesratsdrucksache 185/20 insgesamt und insbesondere mit dem Schwerpunkt Wellenhöhen im küstennahen VTG bei rauem Wetter oder/und schweren Seebedingungen?

Aus Sicht der Landesregierung ist die Unterrichtung durch die Bundesregierung in der Bundesratsdrucksache 185/20 nachvollziehbar. Insbesondere die Aussagen zu den meteorologischen Bedingungen beruhen auf mehrjährigen Messreihen des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) sowie des Deutschen Wetterdienstes (DWD). Hingegen werden die Schlussfolgerungen des Bundes zur Schifffahrtsroute und zur Streuung der Ladung beim Überbordgehen von Containern nicht geteilt. Die Landesregierung fordert weiterhin, lediglich die küstenfernen Verkehrstrennungsgebiete zu nutzen.

3. Welche Schlussfolgerungen für das weitere Vorgehen zum Schutz der Nordsee zieht die Landesregierung aus den bisherigen Erkenntnissen zur Havarie der „MSC ZOE“, die über die Erwägungen in der Landtagsdrucksache 18/6889 hinausgehen?

Die Landesregierung empfiehlt, die Empfehlungen des gemeinsamen Untersuchungsberichtes der Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU), Dutch Safety Board (DSB) und Panama Maritime Authority (PMA) zum „Überbordgehen von Containern von der MSC ZOE 01.-02. Januar 2019“ vom 25. Juni 2020 umzusetzen. Weiterhin setzt sich die Landesregierung gegenüber der Bundesregierung dafür ein, auf der Ebene der Weltschifffahrtsorganisation IMO initiativ zu werden, um ein Nutzungsgebot des küstenfernen Verkehrstrennungsgebiets German Bight - Western Approach für Großcontainerschiffe zu erreichen. Aufgrund des Ladungsverlustes der MSC ZOE gab es weiträumige Verunreinigungen der Ufer und Strände mit Meeresmüll; ein Großteil der Containerinhalte befindet sich zudem auf dem Meeresgrund. Die Landesregierung hält es daher für geboten, vergleichbar dem internationalen Abkommen über Haftung und Entschädigung für Schäden bei der Beförderung schädlicher und gefährlicher Stoffe auf See eine Versicherungspflicht für Containertransporte einzuführen und eine entsprechende Initiative zu ergreifen.