



Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur • 11030 Berlin

Präsidenten des Deutschen Bundestages
Herrn Prof. Dr. Norbert Lammert MdB
- Parlamentssekretariat -
Platz der Republik 1
11011 Berlin

Datum: Berlin, 26.05.2016
Seite 1 von 1

Enak Ferlemann, MdB
Parlamentarischer Staatssekretär beim
Bundesminister für Verkehr und
digitale Infrastruktur

HAUSANSCHRIFT
Invalidenstraße 44
10115 Berlin

POSTANSCHRIFT
11030 Berlin

TEL +49 (0)30 18-300-2250
FAX +49 (0)30 18-300-2269

psts-f@bmvi.bund.de
www.bmvi.de

Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Valerie Wilms, Matthias
Gastel, Stephan Kühn (Dresden), weiterer Abgeordneter und der
Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN betreffend
**„Havarie des Containerschiffs „CSCL Indian Ocean“ bei Ham-
burg“**
- Drucksache 18/8315

Anlagen: Antwort der Bundesregierung auf die oben bezeichnete
Kleine Anfrage (mit 4 Mehrabdrucken)

Sehr geehrter Herr Präsident,

als Anlage übersende ich die Antwort der Bundesregierung auf die
oben bezeichnete Kleine Anfrage. Mehrabdrucke dieses Schreibens
mit Anlagen für die Fraktionen des Deutschen Bundestages sind bei-
gefügt.

Ich hoffe, Ihnen mit diesen Angaben gedient zu haben, und verbleibe
mit freundlichen Grüßen

Enak Ferlemann



Anlage
zum Schreiben
vom 26.05.2016

Antwort
der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Valerie Wilms, Matthias Gastel, Stephan Kühn (Dresden), weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
„Havarie des Containerschiffs „CSCL Indian Ocean“ bei Hamburg“
- Drucksache 18/8315

Frage 1: *Wie viele Schiffe welchen Schiffstyps (Container-, Massengut-, Tank- oder anderes Schiff), die nach Seeschiffverkehrsstraßen-Ordnung die für außergewöhnlich große Fahrzeuge (AGF) definierten Abmessungen für die Seeschiffverkehrsstraßen Jade, Weser (Fahrstrecke See – Bremerhaven (Stromkaje) – See) und Elbe überschreiten, befuhrten nach Kenntnis der Bundesregierung seit 2005 pro Jahr diese Seeschiffverkehrsstraßen?*

Frage 2: *Bei wie vielen dieser AGF kam es nach Kenntnis der Bundesregierung seit 2005 in welchem Jahr auf welcher dieser Seeschiffverkehrsstraßen zu einer technischen Störung, die Auswirkung auf deren Fahrgeschwindigkeit oder Manövrierfähigkeit hatte?*

Antwort:

Die Fragen 1 und 2 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Jahr	Elbe					Außenweser					Jade	
	Containerschiffe	Massengutschiffe	Tanker	Sonstige Fahrzeuge	Gemeldete techn. Störungen	Containerschiffe	Massengutschiffe	Tanker	Sonstige Fahrzeuge	Gemeldete techn. Störungen	Tanker	Gemeldete techn. Störungen
2015	1828	24	21	52	3	576	-	1	15	1	1	-
2014	1779	10	29	20	1	552	-	-	-	-	2	-
2013	1650	12	14	24	-	460	-	-	42	-	2	-
2012	1633	6	2	12	-	486	-	-	10	-	-	-
2011	1633	28	6	14	2	415	-	-	-	-	4	-
2010	1557	25	18	4	2	190	-	-	-	-	2	-
2009	1353	12	6	4	1	132	-	-	-	2	6	-
2008	1132	44	21	-	3	206	-	-	-	-	1	-
2007	856	58	36	4	2	232	-	-	-	2	1	-
2006	437	70	4	12	2	238	2	-	-	1	-	-
2005	141	50	26	4	-	162	-	-	-	1	-	-

Frage 3:

Wie viele Schiffe befuhren nach Kenntnis der Bundesregierung seit 2005 pro Jahr die Seeschiffahrtsstraßen Jade, Weser (Fahrtstrecke See – Bremerhaven (Stromkaje) – See) und Elbe?

Frage 4:

Bei wie vielen dieser Schiffe kam es nach Kenntnis der Bundesregierung seit 2005 in welchem Jahr auf welcher dieser Seeschiffahrtsstraßen zu einer technischen Störung, die Auswirkung auf deren Fahrgeschwindigkeit oder Manövrierfähigkeit hatte?

Antwort:

Die Fragen 3 und 4 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Jahr	Elbe		Außenweser		Jade	
	Anzahl	Gemeldete techn. Störungen	Anzahl	Gemeldete techn. Störungen	Anzahl	Gemeldete techn. Störungen
2015	62781	55	15135	5	5626	1
2014	64407	58	18409	8	5169	-
2013	64104	49	20588	6	6093	-
2012	68276	53	21291	12	6075	-
2011	66366	49	20308	18	5597	-
2010	66517	56	18765	21	5552	-
2009	65307	57	19088	17	6317	-
2008	78240	68	25639	21	6026	-
2007	79475	84	24234	32	6159	-
2006	76183	63	24058	29	6922	-
2005	79958	59	22241	22	7414	-

Frage 5: *Wie viele Schiffe befuhren nach Kenntnis der Bundesregierung seit 2005 pro Jahr die Seeschiffahrtsstraßen Jade, Weser (Fahrtstrecke See – Bremerhaven (Stromkaje) – See) und Elbe, die nicht über zwei betriebsklare Anker verfügten?*

Antwort:

Hierzu liegen der Bundesregierung keine statistischen Aufzeichnungen vor.

Frage 6: *Wie viele Großcontainerschiffe mit welcher TEU-Containerstellplatzkapazität, die diese AGF-Abmessungen überschreiten, befinden sich nach Kenntnis der Bundesregierung in den Bestellbüchern welcher Bauwerften mit Ablieferung in 2016, 2017, 2018 und 2019?*

Antwort:

Es gibt in Deutschland bereits seit mehreren Jahren keine Bau-Aufträge für Containerschiffe. Darüber hinausgehende statistische Auswertungen liegen der Bundesregierung nicht vor.

Frage 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?*

Antwort:

Es wird auf die Antwort zu Frage 6 verwiesen.

Frage 8:

Aus welchem Grund unterscheiden sich nach Kenntnis der Bundesregierung die in der Antwort der Bundesregierung auf Frage 7 in der Bundestags-Drucksache 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 WSV im Elektronischen Wasserstraßen-Informationsservice (ELWIS) angegebenen Werten, die lt. dort vom WSA Cuxhaven am 15.04.2010 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?

Antwort:

Die zitierte BfS 43/10 des Wasser- und Schifffahrtsamt (WSA) Cuxhaven hat keine Gültigkeit mehr. Dieses ist in „elwis“ (elektronisches Wasserstraßeninformationssystem) entsprechend vermerkt.

Es gelten die Abmessungen nach der Bekanntmachung der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt - Außenstelle Nord - zur Seeschifffahrtsstraßen-Ordnung vom 28. Januar 2014 (BAnz AT 31.01.2014 B7), zuletzt geändert durch die Zweite Bekanntmachung zur Änderung der Bekanntmachung zur Seeschifffahrtsstraßen-Ordnung vom 6. Juli 2015 (BAnz AT 16.07.2015 B7). Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 7 a der Bundestags-Drucksache 18/7931 verwiesen.

Frage 9:

- a) *Durch wen wurden wann die nach Angaben der Bundesregierungen vorgenommenen „Risikoabschätzungen hinsichtlich des sicheren Befahrens, der sicheren Handhabung, der einzuleitenden Maßnahmen bei auftretenden Störungen und der Auswirkung evtl. Unfälle“ Bundestags-Drucksache 18/7931 unter Beteiligung welcher Behörden, staatlichen oder wissenschaftlichen Einrichtungen, Verbände, Nicht-Regierungsorganisationen, Lotsenbrüderschaften oder Unternehmen mit welchem von wem wann wo veröffentlichten Ergebnis für welche der Seeschifffahrtsstraßen 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?*

Antwort:

Die Abschätzung des Risikos hinsichtlich des sicheren Befahrens, der sicheren Handhabung, der einzuleitenden Maßnahmen bei auftretenden Störungen und der Auswirkungen evtl. Unfälle ist ein fortlaufender Prozess und nicht auf einzelne Maßnahmen beschränkt. Dazu findet ein regelmäßiger Austausch zwischen den Lotsenbrüderschaften sowie den Behörden statt. Flankiert wird dieser Prozess durch die wissenschaftliche Begleitung verschiedener Themen durch die Bundesanstalt für Wasserbau.

Seitens der Lotsenbrüderschaften werden die Mitglieder der Brüderschaft in zyklischen Fortbildungen im Hinblick auf Störungen des normalen Schiffsbetriebs geschult (Störfallmanagement).

Dieser fortlaufende Prozess wird im Rahmen der allgemeinen Bewirtschaftungsgrundsätze finanziert.

- Frage 10:**
- a) *Welche Befahr-Simulationen 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, Nicht-Regierungsorganisationen, 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 ...“ Bundestags-Drucksache 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 Befahr-Simulationen ausgegeben?*

Antwort:

Es wird auf die tabellarische Darstellung in der Anlage verwiesen, die die Antwortbeiträge auf beide Teilfragen enthält.

- Frage 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“ Bundestags-Drucksache 18/7931?*

Antwort:

Die Reaktion der Verkehrszentrale auf gemeldete Störungen richtet sich nach § 24 Verwaltungsvorschrift der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (VV-WSV 2408) in Verbindung mit den ergänzenden regionalen Verwaltungsvorschriften der GDWS und ist einzelfallbezogen.

- Frage 12:** *Anhand welcher Informationen, Erkenntnisse oder anderer Merkmale ist nach Kenntnis der Bundesregierung der „Verdacht auf eine technische Störung auf dem AGF“ (Bundestags-Drucksache 18/7931) so eindeutig oder hinreichend, dass von der Verkehrszentrale für das weitere Befahren welche Maßnahmen angeordnet werden?*

Antwort:

Es wird auf die Antwort zu Frage 11 verwiesen.

- Frage 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 weiteren Auflagen gemacht werden? Wenn ja, welche Auflagen sollen zukünftig gemacht werden, wenn nein, warum nicht?*

Antwort:

Es handelt sich um eine Einzelfallentscheidung. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 11 verwiesen.

- Frage 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 festgenommenen 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, wenn nein, warum nicht?*

Antwort:

Dem Havariekommando obliegt die zentrale Einsatzführung bei einer komplexen Schadenslage nach § 1 Abs. 4 Havariekommando-Vereinbarung (HKV). Dieser Prozess ist im hohen Maße einzelfallorientiert. Das Havariekommando erteilt den ihm unterstellten Einsatzkräften lageabhängig die entsprechenden Aufträge.

Die Fachkonzepte des Havariekommandos sind als sicherheitsrelevante interne Handlungsanweisungen grundsätzlich nicht zur Veröffentlichung vorgesehen.

- Frage 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 durchs Wasser der „CSCL Indian Ocean“?*

- Frage 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?*

Antwort:

Die Fragen 15 und 16 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Vor Abschluss der Untersuchung durch die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung macht die Bundesregierung keine Aussagen zum Unfallhergang und zur Unfallursache.

- Frage 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 02.02.2016 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?*

Antwort:

a) Es wird auf die Antwort zu den Fragen 15 und 16 verwiesen.

b) Dieser Sachverhalt wurde u. a. der Verkehrszentrale Cuxhaven am 02.02.2016 / 13.47 Uhr per Email mitgeteilt.

- Frage 18:** *Welche Gefährdung einer „Vielzahl von Menschenleben“, „Sachgüter von bedeutendem Wert“, der „Umwelt“ oder der „Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs“ gingen 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 Betriebstofftanks im Schiff [...] keine akute Gefahr des Schadstoffaustritts“ bestand und zur Leichterung ein Großteil der Betriebsstoffe abgepumpt wurden (Bundestags-Drucksache 18/7931)?*

- Frage 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?*

- Frage 20:** *Welche staatlichen Aufgabenträger benötigten nach Kenntnis der Bundesregierung eine einheitliche Führung, um diese Gefahrenlage zu beseitigen?*

- Frage 21:** *Welche Tatbestandsmerkmale des § 1 Abs. 4 der Havariekommando-Vereinbarung (HK-V) waren nach Kenntnis der Bundesregierung bei dem Festkommen der „CSCL Indian Ocean“ eindeutig erfüllt?*

Antwort:

Die Fragen 18 bis 21 beziehen sich auf die Definition der komplexen Schadenslage gemäß § 1 Abs. 4 HKV und werden gemeinsam beantwortet.

Der Übernahme des Havariekommandos lag ein förmliches Ersuchen des WSA Hamburg zugrunde (vergleiche Antwort zu Frage 11 auf Drucksache 18/7931). Gemäß § 9 Absatz 1 Satz 2 zweiter Halbsatz HKV hat das Havariekommando in diesem Fall die Gesamteinsatzleitung zu übernehmen.

Das Festkommen eines Containerschiffes in dieser Größenordnung stellt eine potenzielle Gefährdung der in § 1 Abs. 4 HKV genannten Sachgüter von bedeutendem Wert „der Umwelt“ und der „Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs“ dar. Da für die Beseitigung dieser Gefahrenlage die Mittel und Kräfte des zuständigen WSA Hamburg nicht ausreichten (vgl. Antwort zu Frage 10 auf Drucksache 18/7931), ist § 1 Abs. 4 HKV erfüllt.

Nach Beendigung der Einsatzlage wurde die Havarie der „CSCL Indian Ocean“ in dem dafür vorgesehenen Verfahren vom Bund und den Küstenländern daher einvernehmlich als komplexe Schadenslage eingestuft.

Frage 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 Abs. 2 HK-V bei der festgekommenen „CSCL Indian Ocean“ alarmiert oder geführt wurden?*

Antwort:

Auf die Antwort zu Frage 14 a Drucksache 18/7931 wird verwiesen. Die dort aufgeführten staatlichen Luft- und Wasserfahrzeuge wurden dem Havariekommando gemäß § 9 Abs.2 HKV bereitgestellt und von dort eingesetzt.

Frage 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 Abs. 2 HK-V geführt?*

Antwort:

Dem Havariekommando wurden von den Partnern der HKV keine Schlepper, Bagger oder Bunkerboote bereitgestellt.

Frage 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 Abs. 2 HK-V geführt?*

Antwort:

Gemäß § 7 Abs. 1 HKV kann der Leiter des Havariekommandos Fachberater zur Unterstützung des Havariestabes hinzuziehen. Im Falle der „CSCL Indian Ocean“ waren dies:

- Experten für Peilwesen des WSA Hamburg und des WSA Cuxhaven
- Experten für Naßbaggerei des WSA Hamburg und des WSA Cuxhaven
- Freiberuflicher Bergungsexperte (privatrechtliche Beauftragung)
- Emergency Response Service (ERS™) des DNV GL (Schiffbau, Schiffsfestigkeit etc.) im Rahmen einer privatrechtlichen Beauftragung.

Frage 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?*

Antwort:

Der Flugplatz Nordholz wurde für alle Flüge als Abflugs- und Ankunftsflugplatz genutzt. Die mittlere Entfernung von Nordholz zur Schadensstelle beträgt ca. 38 Meilen (direkter Weg ohne Beachtung der An- und Abflugkorridore) und die mittlere Fluggeschwindigkeit beträgt

160 Knoten, so dass von rd. 14 Minuten Flugzeit ausgegangen werden kann. Im Weiteren wird auf die Antwort zu Frage 14 der Drucksache 18/7931 verwiesen.

Frage 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 Do228-Sensorflugzeugen im Zeitraum 04.02. bis 09.02.2016 durchgeführten Überwachungsflügen durchgeführt?*

Antwort:

Der Flug am 04.02.2016 war ein Sonderflug zur Lageerkundung nach dem Festkommen des „CSCL Indian Ocean“.

Der Flug am 09.02.2016 diente der Überwachung des Freischleppversuches. Alle weiteren Überflüge der Schadensstelle bis zum 08.02.2016 fanden im Zusammenhang mit den routinemäßig geplanten Überwachungsflügen über der Nord- und Ostsee statt.

Frage 27: *Welche Kosten sind bzw. wären nach Kenntnis der Bundesregierung für 2016 pro Flugstunde eines Do228-Sensorflugzeuges einschl. Betrieb, Personal und Verbrauch von Betriebskosten auf welcher Rechtsgrundlage für Einsätze im Rahmen einer Amtshilfe nach Bundeshaushaltsordnung und bei wirtschaftlicher Tätigkeit für Dritte zu erstatten?*

Antwort:

Die Kosten für eine Flugstunde für das Jahr 2016 werden im Nachhinein Anfang 2017 anhand der Rechnungslegung durch das BMVg zum Haushaltsabschluss 2016 ermittelt.

Frage 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?*

Antwort:

Es ist Standard, dass die Do-228 im Rahmen ihrer täglichen Überwachungsflüge bekannte Havaristen bzw. Unfallorte regelmäßig überfliegt. Es dient dazu, frühzeitig Informationen/Kenntnisse über mögliche Ölverschmutzungen oder andere schadensrelevante Sachverhalte zu erlangen.

Frage 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?*

Antwort:

Die Sperrung des Luftraums über einer Großhavarie ist in Einzelfällen eine gebräuchliche Maßnahme zur präventiven Gefahrenabwehr. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 30 b) sowie auf die Antwort zu Frage 14 der Drucksache 18/7931 verwiesen.

- Frage 30:**
- a) Welche Luftfahrzeuge waren nach Kenntnis der Bundesregierung wann wie lange mit welchem Auftrag zusätzlich zu den Überwachungsflügen der Do228-Sensorflugzeuge während dieser Luftraumsperrung um den Havaristen im gesperrten Luftraum im Einsatz?
- b) Bei welchem Unfallereignis wurde nach Kenntnis der Bundesregierung seit 2010 durch die Deutsche Flugsicherung wann auf wessen Antrag welcher Luftraum mit welchem Sperrradius aus welchem Grund gesperrt?

Antwort:

a) Neben der Do228 hat das Havariekommando keine weiteren Luftfahrzeuge im Bereich der Luftraumsperrung eingesetzt.

b) Alle erlassenen Beschränkungen im Luftraum dienten der Abwehr von Gefahren für die öffentliche Sicherheit oder Ordnung, insbesondere für die Sicherheit des Luftverkehrs und wurden durch die zuständigen Sicherheitsbehörden beantragt.

Im Einzelnen sind der Bundesregierung für den abgefragten Zeitraum die folgenden unfallbedingten Einrichtungen von Gebieten mit Flugbeschränkungen bekannt:

Jahr	Unfallereignis	Zeitraum	Radius in Seemeilen
2010	-	-	-
2011	-	-	-
2012	Havarie Frachter „MSC Flaminia“	09.09. – 30.09	1
2013	Havarie Containerschiff „Norfolk Express“	18.04. -19.04.	3
	Einsatz Such- und Rettungsdienst	05.03. – 08.03.	5
	Luftfahrzeugunfall	27.08.	3
	Luftfahrzeugunfall	06.09. – 07.09.	2
2014	Luftfahrzeugunfall	23.06 – 26.06.	Anfänglich 15, später 5
2015	Einsatz Such- und Rettungsdienst	03.04. – 10.04.	10
	Einsatz Such- und Rettungsdienst	15.05. – 18.05.	5
	Havarie Frachter „Purple Beach“	26.05. – 01.06.	5 x 8, später Korridor nach Wilhelmshafen ca 4x46
	Einsatz Such- und Rettungsdienst	11.08. – 18.08.	5
2016	Havarie Frachter „Indian Ocean“	04.02. –09.02.	Anfänglich 2, später Rechteckig mit 15 mal 4

Frage 31: *Aus welchem Grund waren nach Kenntnis der Bundesregierung während der Pressekonferenz des Havariekommando am 09.02.2016 von 11:00 bis ca. 12:00 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 Schiffsicherheit der Berufsgenossenschaft Verkehr, des Bundesamt 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 beteiligten Unternehmen, Behörden oder anderer Einrichtungen anwesend?*

Antwort:

Nach § 6 Abs. 1 HKV obliegt dem Havariekommando bei komplexen Schadenslagen die Unterrichtung der Öffentlichkeit. Das Havariekommando, und nicht die in der Frage erwähnten Personen, Institutionen und Behörden, ist zentraler Ansprechpartner der Medien, der zeitnahe und sachgerechte Informationen über das Unfallmanagement vermittelt.

Frage 32: *Welche Aufgabe hatte nach Kenntnis der Bundesregierung der On Scene Coordinator (OSC) des Havariekommandos auf welcher Rechtsgrundlage bei der Führung der von dem von der Reederei beauftragten Bergungsunternehmen für das Freischleppen am 09.02.2016 eingesetzten Schlepper?*

Antwort:

Der OSC war der Einsatzleiter See des Havariekommandos und stellte in dieser Funktion die Umsetzung der zuvor mit dem Berger, den Vertretern der Reederei, dem Kapitän des Havaristen, den Fachberatern, dem WSA Hamburg und weiteren Behörden und Institutionen einvernehmlich abgestimmte Vorgehensweise sicher.

Die Zusammenarbeit mit allen Beteiligten, insbesondere dem niederländischen Bergungsunternehmen, war sehr fachkompetent und kooperativ.

Anlage

Elbe:

Jahr	Simulation	Beteiligte	Kosten
2004	Voruntersuchung zur weiteren Fahrinnenanpassung von Unter- und Außenelbe (MSCW, Warnemünde)	WSV, BAW, Lotsenbrüderschaft Elbe	74.649,14 Euro, Haushaltstitel 1203-52612
Bemerkung: unveröffentlicht			
2006	Fahren mit 370 m / 400 m Containerschiffen auf der Elbe	WSV, BAW, Lotsenbrüderschaft Elbe	Simulation im Rahmen einer Lotsenfortbildung am Simulator gefahren
Bemerkung: unveröffentlicht			
2012	Simulation Schiffsklasse CMA CGM Marco Polo	WSV, BAW, Lotsenbrüderschaft Elbe	Simulation im Rahmen einer Lotsenfortbildung am Simulator gefahren
Bemerkung: unveröffentlicht			
2015	Simulationsläufe im Revier Elbe für Schiffe mit 400 m Länge und 59 m Breite (MTC, Hamburg)	WSV, BAW, Lotsenbrüderschaft Elbe	Ca. 70.000,- Euro, Haushaltstitel 1203-52612, Sachverständige für Unterhaltungsarbeiten
Bemerkung: unveröffentlicht			

Weser:

Jahr	Simulation	Beteiligte	Kosten
2005	Fahrwassersimulationen am Schiffsführungssimulator zum Planfeststellungsverfahren „Weseranpassung“ bei ISSUS (Hamburg). - Bemessungsschiff L 350, B 46, Tfg 13,5 – 15,5 m (9000 TEU) - Cont. Schiff L 350 m, B 42,8 m, Tfg 13,5 m und div. andere (7000 TEU) - Cont. Schiff L 318 m, B 42,8m, Tfg 13,5m (6-7500 TEU) - Panmax Cont. Schiff (4500 TEU) - Mega Carrier L 396 m, B 53m, Tfg 12,5 – 15,5 m (11000 TEU)	WSV, BAW, Lotsenbrüderschaft Weser II / Jade, Bremenports, Hafenlotsen Bremerhaven	An HAW, Hamburg 2005, aufgeteilt in 1.) Titel 1203-52612, Sachverständige für Unterhaltungsarbeiten 58.433,94 Euro 2.) Titel 1203-73211, Investitionen WAP 65.398,30 Euro

<p>Bemerkung: Die Unterlagen wurden als Literaturangabe in den Scopingunterlagen benannt. Weiterhin stehen die Unterlagen im Netz unter http://www.weseranpassung.de/downloads/dateien/Ergaenzende_Gutachten/VIII_ISSUS_Simulationsstudie.pdf zum Download bereit. Insoweit wurden sie der Öffentlichkeit zugänglich gemacht. Explizit als Planunterlage wurde das Gutachten aber nicht in das Planfeststellungsverfahren eingebracht und auch nicht gesondert planfestgestellt.</p>

Jade:

Jahr	Simulation	Beteiligte	Kosten
2003	Fahrwassersimulationen am Schiffsführungssimulator bzgl. der Erreichbarkeit des geplanten JadeWeserPorts bei ISSUS (Hamburg) u.a. mit einem fiktiven Containerschiff „Jade Express“ (430 m, 56 m, 16,0 m, ein Propeller, 160.000 PS).	WSV, BAW, Lotsenbrüderschaft Weser II / Jade, NiedersachsenPort und JadeWeserPort Realisierungsgesellschaft	Kostenträger war JWP
Bemerkung: Die Studie wurde im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens JadeWeserPort veröffentlicht.			
2012	Fahrwassersimulationen am Schiffsführungssimulator bei Nautitec (Leer) zur Überprüfung einer Verkehrsraumerweiterung sowie der Trassierung der Fahrinne hinsichtlich einer ggf. erforderlichen Optimierung. Simuliert wurde u.a. die E-Klasse und Triple E Klasse von Maersk	WSV, BAW, Lotsenbrüderschaft Weser II / Jade	125.075,13 Euro, Titel 1203-52612
Bemerkung: unveröffentlicht			