

## Antwort

### der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Valerie Wilms, Sven-Christian Kindler, Cornelia Behm, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Drucksache 17/10612 –**

### Havarien auf der Seeschiffahrtsstraße Elbe

#### Vorbemerkung der Fragesteller

Im Jahr 2012 gab es auf der Seeschiffahrtsstraße Elbe wiederholt Havarien mit großen Containerschiffen und Bulkern, zuletzt im Juli 2012. Dabei verliefen die Unglücke ohne größere Komplikationen, die Öffentlichkeit wurde jedoch nicht bzw. unzureichend informiert. Erst im August 2012 waren die Vorfälle Presseberichten zu entnehmen, allerdings nicht aufgrund der Initiative der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) bzw. des Havariekommandos (als gemeinsame Einrichtung des Bundes und der Küstenländer).

Dass es bei den Havarien direkt keine größere Komplikationen gab, war eher Glück im Unglück. Bei einem Querliegen des Schiffes in der Elbe hätte große Gefahr für die Umwelt bestanden, aufgrund einer Kollision mit anderen Schiffen bzw. eines potenziellen Auseinanderbrechens des Schiffes bei Sinken des Wasserstands der Elbe durch die Tide.

1. Welche Havarien sind der Bundesregierung an den vielbefahrenen Seeschiffahrtsstraßen Elbe (Hamburg stromabwärts) und Weser (Bremen stromabwärts) und Nord-Ostsee-Kanal bekannt, und auf welchem Wege erlangte sie davon Kenntnis?

In den Jahren 2007 bis 2011 wurden auf der Elbe 59 Seeunfälle, auf der Weser 54 Seeunfälle und auf dem Nord-Ostseekanal (NOK) 185 Seeunfälle im Sinne des § 1a des Seesicherheits-Untersuchungs-Gesetzes (SUG) gemeldet.

Innerhalb der Bundesregierung wird das zuständige Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung über wichtige Ereignisse und Havarien zeitnah telefonisch und schriftlich durch die zuständigen Stellen der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung unterrichtet.

Außerdem erstellt das Gemeinsame Lagezentrum SEE in Cuxhaven täglich das Gemeinsame Maritime Lagebild Deutsche Küste, in dem auch die Ereignisse auf den Seeschiffahrtsstraßen dargestellt werden.

**\* Wird nach Vorliegen der lektorierten Druckfassung durch diese ersetzt.**

*Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 18. September 2012 übermittelt.*

*Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.*

2. Wie bewertet die Bundesregierung die Havarie am 12. Juli 2012 mit dem Containerschiff „MSC Tanzania“, am 23. Juli 2012 mit dem Containerschiff „London Express“ sowie am 30. Juli 2012 mit dem Containerschiff „Baltic Stream“, und welche Schlüsse zog sie jeweils daraus?

Die genannten Vorkommnisse wurden sämtlich als „einfacher“ Seeunfall im Sinne des § 1a Nummer 1 SUG gewertet. Durch sie ist für den übrigen Schiffsverkehr, die Bevölkerung und die Umwelt zu keinem Zeitpunkt eine Gefährdung entstanden. Die Ereignisse wurden in Zusammenarbeit der verantwortlichen Stellen (Verkehrszentralen, Lotsen, Schleppreedereien und den betroffenen Seeschiffen), im Falle der „London Express“ durch die zuständigen Stellen der Freien und Hansestadt Hamburg routinemäßig und kompetent abgearbeitet. Vorfälle dieser Art werden stets intern auf ihre Ursachen hin geprüft und das praktizierte Störfallmanagement auf Optimierungspotentiale analysiert.

3. Wie bewertet die Bundesregierung die Havarie (Grundlaufen) des Öltankers „Katja“ vor der Küste Wilhelmshavens (Minsener Oog) am 14. August 2012?

Das Festkommen der „Katja“ war eine „Komplexe Schadenslage“ im Sinne des § 1 Absatz 4 der Bund/Küstenländer-Vereinbarung über die Errichtung des Havariekommandos – HKV (VKBl. 2003, S. 31) Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung hat unverzüglich die amtliche Seeunfalluntersuchung nach Abschnitt 3 SUG eingeleitet.

Aussagen zur Unfallursache können jedoch erst nach Abschluss der Untersuchung getroffen werden. Die Bundesregierung stellt jedoch fest, dass es zu keiner Zeit zu Schäden an Bevölkerung und Umwelt gekommen ist.

4. a) Nach welchen Kriterien werden die Störfälle an der Elbe und anderen Bundeswasserstraßen ausgewertet, und inwieweit ist dies mit der Bewertung von Straßenverkehrsunfällen vergleichbar?

Schiffsunfälle werden durch die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung untersucht und eventuell erkannter Handlungsbedarf in Sicherheitsempfehlungen ausgesprochen. In Übereinstimmung mit der Richtlinie 2009/18/EG und dem SUG werden Seeunfälle in die Kategorien sehr schwere Seeunfälle (SSU), schwere Seeunfälle (SU) und sonstige (einfache) Seeunfälle (U) eingeteilt. Bordseitige Betriebsstörungen werden durch die Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft – Dienststelle Schiffssicherheit – statistisch erfasst.

Die unter Frage 2 genannten Ereignisse würden sich im Vergleich mit dem Straßenverkehr in einer Pannenstatistik, nicht in einer Unfallstatistik, wiederfinden.

- b) Welche Entwicklung der Unfallhäufigkeit ist innerhalb der vergangenen drei Jahre an der Unterelbe (Hamburg stromabwärts) und weiteren Bundeswasserstraßen festzustellen?

	Elbe	Weser	NOK	Gesamt
2007	13	9	48	70
2008	21	16	33	70
2009	11	6	29	46
2010	6	6	32	44
2011	8	13	40	61
2012 (01.09.)	6	8	21	35
Gesamt	65	58	203	326

Von den insgesamt 326 Fällen wurden 12 (= 3,7 Prozent) als SSU oder SU eingestuft.

- c) Auf welche Art und Weise werden die Havarien auf Bundeswasserstraßen dokumentiert?

Seeunfälle werden in einer Statistik nach § 37 SUG sowie in der nach Artikel 17 der Richtlinie 2009/18/EG vorgesehenen Europäischen Datenbank für Unfälle auf See (EMCIP) dokumentiert.

- d) Falls keine Dokumentation der Unfälle vorgenommen wird, was beabsichtigt die Bundesregierung dagegen zu unternehmen?

Entfällt.

5. a) Welche Vorfälle werden durch die WSV bzw. das Havariekommando gegenüber der Öffentlichkeit als „bedrohlich“ bzw. „sicherheitsrelevant“ eingestuft, und welcher Schaden muss jeweils vorliegen bzw. welche Gefahr muss vor der Einstufung vom jeweiligen havarierten Schiff ausgehen?
- b) Nach welchen Kriterien erfolgt die Einstufung der Vorfälle gemäß der Frage 4a?

Das Havariekommando wird tätig im Fall einer „Komplexen Schadenslage“ nach § 1 Absatz 4 HKV oder eines „Komplexen Schadstoffunfalls“ nach § 2 Absatz 2 Bund-Länder-Vereinbarung über die Bekämpfung von Meeresverschmutzungen. (BLV-SUB) (VKBl. 2003, S. 34).

Sowohl für „Komplexe Schadenslagen“ als auch für „Komplexe Schadstoffunfälle“ gilt, dass das Havariekommando tätig werden kann, wenn diese Fälle unmittelbar bevorstehen (Selbsteintrittsrecht).

6. Ist es üblich, dass das Automatic Identification System (AIS) bei einer Havarie deaktiviert wird, und welche Auswirkungen kann dies haben, insbesondere für die Rückverfolgbarkeit des Unfalls und die Sicherheit der Wasserstraße?

Eine Deaktivierung des Automatic Identification System (AIS) ist nicht üblich, entspricht nicht den seemännischen Sorgfaltspflichten und ist überdies auch nicht zulässig. Ein solches Verhalten erfüllt den Tatbestand einer Ordnungswidrigkeit und wird vor Ort entsprechend geahndet bzw. es erfolgt eine Unterrichtung des Flaggenstaates über das Auswärtige Amt.

7. Werden die in aller Regel auch an Bord eines Containerschiffes vorhandenen Schweröle und Gefahrgüter (Explosivstoffe, feste und flüssige brennbare Stoffe, Gifte, Säuren andere gefährliche Substanzen) bei der Einstufung (gemäß der Frage 4) berücksichtigt?

Ja.

8. a) Welche behördlichen Abläufe bei Schiffsunfällen gibt es, und wie stellen sich diese insbesondere bei Manövrierunfähigkeit eines Schiffes auf einer Bundeswasserstraße dar?

Bei Eintritt einer bordseitigen Betriebsstörung (Technischer Ausfall) werden durch den Schiffsführer bzw. Seelotsen situationsabhängig Maßnahmen zur Vermeidung von Schäden oder einer Störung des allgemeinen Schiffsverkehrs sowie zur Sicherung des betroffenen Fahrzeugs getroffen. Dies kann z. B. das Notankern am Fahrwasserrand oder die Annahme von Schlepperhilfe sein. Die zuständige Verkehrszentrale wird über das Vorkommnis an Bord in Kenntnis gesetzt bzw. fragt auf Grund ihrer Radarüberwachung nach und leitet die erforderlichen Erstmaßnahmen ein, die sich einfallorientiert nach Verkehrssituation, Tidestand, Wetterbedingungen und der Situation an Bord richten.

Im Falle einer komplexen Schadenslage übernimmt das Havariekommando die Gesamteinsatzleitung. Das zuständige Wasser- und Schifffahrtsamt (WSA) und andere Behörden sind dann dem Havariekommando als Einsatzabschnitt unterstellt. Außerhalb der Unfallstelle wird die Verkehrszentrale den Umgebungsverkehr koordinieren.

Zudem erfolgt eine Benachrichtigung aller zuständigen Stellen.

- b) In welchen Fällen wird die Öffentlichkeit informiert?

Eine Benachrichtigung der Öffentlichkeit erfolgt bei Eintritt einer komplexen Schadenslage durch das Havariekommando (§ 6 Absatz 1 HKV).

9. Sieht die Bundesregierung einen Zusammenhang bei den Maschinenschäden bezüglich des gestiegenen Kostendrucks der Reeder und den längeren Wartungsintervallen der Schiffe, und wie begründet sie ihre Antwort?

Nein, die Statistik ist rückläufig.

10. Sieht die Bundesregierung einen reibungslosen Begegnungsverkehr an der Elbe (Hamburg stromabwärts), auch im Falle von Havarien mit manövrierunfähigen Schiffen, für gegeben an, und wie begründet sie ihre Antwort?

Die Schiffsführungen werden durch speziell geschulte revierkundige Lotsen beraten. Im Fall einer schiffsbezogenen Betriebsstörung wird versucht, das Fahrwasser weitestgehend frei zu halten, z. B. durch eine Notankerung. Auf Grund der Strömungsverhältnisse liegen die Ankerlieger in der Regel stromgerecht, so dass im Regelfall immer noch ein Teil des Fahrwassers für die Passage am ankernden Fahrzeug zur Verfügung steht. Es erfolgt also regelmäßig nur eine Teilspernung des Fahrwassers. Seitens der Verkehrszentrale erfordert dies selbstverständlich eine erhöhte Koordination des Schiffsverkehrs. In der Regel wird in derartigen Fällen ergänzend Radarberatung durch Seelotsen aus der Verkehrszentrale für den entsprechenden Streckenabschnitt angewiesen. Im Übrigen finden für die Lotsen und Mitarbeiter der Verkehrszentralen regelmäßig spezielle Not- und Störfallübungen am Simulator statt.

Sollte es erforderlich sein wird das ankernde Fahrzeug mit Schlepperhilfe stromgerecht gehalten, gedreht oder zu einer Reede bzw. Nothafen verbracht.

11. Aus welchen Gründen wurden und werden die möglichen Folgen derartiger Havarien im Planfeststellungsverfahren der aktuell geplanten Elbvertiefung nicht berücksichtigt?

Inwieweit führt dies zur Berücksichtigung an den aktuell geplanten Flussvertiefungen von Elbe und Weser?

Es ist nicht zutreffend, dass im Planfeststellungsbeschluss für die Elbvertiefung das Thema nicht behandelt wurde (Planfeststellungsbeschluss vom 23. April 2012, S. 2372 ff.). Dieses gilt im Übrigen auch für den Planfeststellungsbeschluss für die Weservertiefung (Planfeststellungsbeschluss vom 15. Juli 2011, S. 1674 ff.).

Für beide Ausbauprojekte (Elbe und Weser) wurde durch die unabhängigen Planfeststellungsbehörden überprüft, ob das Risiko von Havarien vorhabensbedingt zunimmt. Nach dem Ergebnis dieser Prüfungen ist die Sicherheit des Schiffsverkehrs auch nach den geplanten Ausbauten gewährleistet.

12. Sind nach Kenntnissen der Bundesregierung durch die Havarien (gemäß den Fragen 1, 2 und 3) Schäden für die Fischereiwirtschaft entstanden, und wie begründet sie ihre Antwort?

Die Bundesregierung hat keine Kenntnisse darüber, dass durch die genannten Havarien Schäden für die Fischwirtschaft entstanden sind.

elektronische Vorab-Fassung

elektronische Vorab-Fassung

elektronische Vorab-Fassung