

## **Kleine Anfrage**

**der Abgeordneten Bernd Reuther, Frank Sitta, Nicola Beer, Dr. Jens Brandenburg (Rhein-Neckar), Karlheinz Busen, Reinhard Houben, Hartmut Ebbing, Dr. Marcus Faber, Markus Herbrand, Ulla Ihnen, Dr. Christian Jung, Pascal Kober, Oliver Luksic, Alexander Müller, Frank Müller-Rosentritt, Hagen Reinhold, Dr. Stefan Ruppert, Dr. Wieland Schinnenburg, Judith Skudelny, Gerald Ullrich, Nicole Westig und der Fraktion der FDP**

### **Zuständigkeit und Kompetenz des Havariekommandos**

Der ungeladene Frachter „Glory Amsterdam“ begann am frühen Morgen des 29. Oktober 2017 bei Nordwest-Sturm mit orkanartigen Böen, von seiner Ankerposition auf der Tiefwasserreedee westlich von Helgoland in Richtung Küste zu vertreiben. Die zuständige Verkehrszentrale (VKZ) in Wilhelmshaven stand ab 05:15 Uhr mit der „Glory Amsterdam“ in Kontakt. Die VKZ informierte gegen 07:07 Uhr das Maritime Lagezentrum des Havariekommandos (HK) über das Vertreiben der „Glory Amsterdam“. Gegen 07:22 Uhr wurde der Notschlepper „Nordic“ von der VKZ zur Lageerkundung zu dem vor zwei Ankern treibenden Havaristen geschickt. Die „Nordic“ traf um 08:10 Uhr bei der „Glory Amsterdam“ zur Lagebeurteilung ein. Um 09:23 Uhr machte der Leiter des Havariekommandos vom Selbsteintrittsrecht Gebrauch und das Havariekommando übernahm die Gesamt-Einsatzleitung. Es erfolgten, unter dem Einsatz von Schiffen, Hubschraubern und Boarding Teams, mehrere Versuche, eine Schleppverbindung zur „Glory Amsterdam“ herzustellen. Gegen 17:50 Uhr erreichte die „Glory Amsterdam“ Wassertiefen, die die Einsatzgrenze der „Nordic“ darstellen. Die „Glory Amsterdam“ strandete gegen 18:40 Uhr dicht vor Langeoog im UNESCO-Welt-naturerbe Wattenmeer.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche elf Punkte umfasst nach Kenntnis der Bundesregierung das bei einem Runden Tisch in Aurich am 19. Januar 2018 ([www.umwelt.niedersachsen.de/aktuelles/pressemitteilungen/runder-tisch-beschaefigt-sich-mit-havarie-der-glory-amsterdam-umweltminister-lies-sicherheit-fuer-kuestenregion-muss-weiter-verbessert-werden-161176.html](http://www.umwelt.niedersachsen.de/aktuelles/pressemitteilungen/runder-tisch-beschaefigt-sich-mit-havarie-der-glory-amsterdam-umweltminister-lies-sicherheit-fuer-kuestenregion-muss-weiter-verbessert-werden-161176.html)) vom Leiter des HK vorgestellte Programm?
2. Wie bewertet die Bundesregierung die elf Verbesserungsvorschläge?
3. Welche von den Verbesserungsvorschlägen werden nach Kenntnis der Bundesregierung wann umgesetzt?
4. Welche Verbesserungsvorschläge werden nach Kenntnis der Bundesregierung aus welchen Gründen verworfen?

5. Welche Kenntnisse hatte die Bundesregierung bereits vor dem 29. Oktober 2017 zu welchen dieser elf Verbesserungsvorschläge des Leiters des HK?
6. Falls die Bundesregierung keine Kenntnis über die elf Verbesserungsvorschläge hatte, warum waren diese Punkte nicht vorher bekannt, und wie passt dies mit der ständigen Überprüfung und Anpassung des Sicherheitskonzeptes Deutsche Küste zusammen?
7. Wie wurden die Punkte nach Kenntnis der Bundesregierung herausgefunden bzw. herausgearbeitet?
8. Teilt die Bundesregierung die „Irritationen“ des niedersächsischen Umweltministers über die überraschende Vorlage des „Elf-Punkte-Programms“ (taz, 14. Februar 2018, „Debatte über Küstenschutz“, [www.taz.de/!5481485/?goMobile=1531872000000](http://www.taz.de/!5481485/?goMobile=1531872000000)) vom Leiter des HK?
9. Ist vor dem Hintergrund des Verbesserungsvorschlages des HK-Leiters – Ausstattung des Havariekommandos – das Havariekommando aus Sicht der Bundesregierung mit ausreichend Mitarbeitern für den Routinebetrieb und für einen mehrtägigen Schichtbetrieb im Einsatzfall ausgestattet?
10. Ist beim Havariekommando ein Mehrschichtbetrieb über mehrere Tage einschließlich der erforderlichen Pressearbeit möglich?
11. Wie ist der Schichtbetrieb – auch auf die zu besetzenden Posten bzw. Positionen – organisiert?
12. Welche Defizite in der technischen Ausstattung des Havariekommandos sind dem Bund seit wann bekannt (Telefon, Kommunikation, elektronische Seekarten etc.)?
13. Wann wird das Havariekommando wie zur Behebung welchen Defizits technisch aufgewertet?
14. Plant die Bundesregierung eine Verbesserung der personellen Ausstattung des Havariekommandos?
15. In welchem Dienstverhältnis steht das Havariekommando zur Verkehrszentrale Deutsche Bucht (VKZ)?
16. Was können das Havariekommando und die Verkehrszentrale jeweils anordnen oder verfügen?
17. Wie kommunizieren das Havariekommando und die Verkehrszentrale mit den Ländern und den von einem Schiffsunfall betroffenen und für die Gefahrenabwehr zuständigen Kommunen (u. a. auch verantwortlich für den Katastrophenschutz) sowie ggf. mit Einsatzkräften vor Ort?
18. Woran ist vor dem Hintergrund, dass die Boarding Teams aus vier speziell für den Einsatz auf manövrierunfähigen und verlassenen Schiffen ausgebildeten Seeleuten bestehen (Pressemitteilung des HK, 29. Oktober 2017) und diese über drei spezielle und mit dem HK abgestimmte Ausrüstungstaschen verfügen (Bundestagsdrucksache 19/850, Antwort zu Frage 14), nach Kenntnis der Bundesregierung das Herstellen einer Leinenverbindung gescheitert?
19. Trifft es zu, dass alle vorgesehenen Einsatzmittel des Boarding Teams erst nach 17:17 Uhr (vgl. Bundestagsdrucksache 19/850, Antwort zu Frage 22) auf der „Glory Amsterdam“ zur Verfügung standen?
20. Kann die Bundesregierung bestätigen, dass für den eigentlichen Einsatz des an Bord der „Glory Amsterdam“ abgesetzten Boarding Teams lediglich eine effektive Einsatzdauer von 30 Minuten (17:20 bis 17:50 Uhr) zur Verfügung stand?

21. Welche Verbesserungsmöglichkeiten in der Wirkungskette zur Vermeidung von Schiffsunfällen hat die Bundesregierung durch die Erkenntnisse der Havarie der „Glory Amsterdam“ bisher erlangt?
22. Wie beurteilt die Bundesregierung die Forderung nach Zusammenfassung aller See-Vollzugsorgane auf Bundes- und Landesebene in einer nationalen Küstenwache?
23. Gibt es aufgrund der Erfahrungen mit der „Glory Amsterdam“ Schlussfolgerungen für Schiffe, die auf der Tiefenreedee westlich von Helgoland vor Anker gehen, und wenn ja, welche?
24. Wie wäre, nach Einschätzung Bundesregierung, die Havarie der „Glory Amsterdam“ verlaufen, wenn bereits gegen 09:00 Uhr ein Lotse als „Fact finder“ oder zur Verbesserung der Kommunikation zwischen der Schiffsführung des Havaristen und des Notschleppers „Nordic“ sowie der VKZ oder dem HK an Bord der „Glory Amsterdam“ gewesen wäre?
25. Welche Kenntnisse hat die Bundesregierung über das französische Einsatzkonzept, dass bei vergleichbaren Fällen wie dem der „Glory Amsterdam“ und aufgrund der Erfahrungen u. a. mit dem gestrandeten Tanker „Amoco Cadiz“ (1978) beim Erkennen eines treibenden Havaristen sofort ein schiffahrtspolizeiliches Boarding Team als „Fact finder“ und zur Durchsetzung schiffahrtspolizeilicher Maßnahmen an Bord von Havaristen verbracht werden?
26. Wie beurteilt die Bundesregierung die Forderung, zukünftig schneller als bisher z. B. die schiffahrtspolizeiliche Anordnung einer Lotsenannahme für eine bessere Lageinformationen vom Havaristen zu erhalten, zum anderen die Kommunikation zwischen Havaristen, Einsatzkräften, VKZ und/oder HK zu verbessern?
27. Welche Vorstellungen oder konkreten Vorschläge hat die Bundesregierung zur Verbesserung der maritimen Notfallvorsorge oder der Schadstoffunfallbekämpfung an den deutschen Küsten?
28. Findet, so wie in Niedersachsen angekündigt (Pressemitteilung des Niedersächsischen Ministeriums für Umwelt, Energie, Bauen und Klimaschutz vom 6. Februar 2018), nach Kenntnis der Bundesregierung eine Überprüfung der Meldewege und der internen Kommunikation statt?
29. Ist seitens der Bundesregierung Veränderungs- oder Optimierungsbedarf bei der Ausrüstung oder Ausbildung der Boarding Teams erkannt worden?
30. Welche Kenntnisse hat die Bundesregierung als Charterer des Notfallschleppers „Nordic“, wie oft in den letzten neun Monaten vor der Havarie das Personen-Aufwischen von der „Nordic“ mit der Deutschen Marine, den Lotsenversetz-Hubschrauber oder Hubschraubern von Offshore-Dienstleistern geübt worden ist?
31. Ist nach Auffassung der Bundesregierung eine Beschlussfassung des Deutschen Bundestages erforderlich, um die Notschlepper in Langzeitcharter wie die „Nordic“ oder die „Baltic“, wie weltweit üblich, mit den Nationalfarben an der Bordwand als „Einsatzfahrzeuge im staatlichen Auftrag“ zu kennzeichnen?
32. Umfasste die Leistungsbeschreibung der Langzeitcharter von Notschleppern ausschließlich die im Antrag für die Beschlussfassung des Deutschen Bundestages (Bundestagsdrucksache 16/1647) festgelegten Anforderungen?

Berlin, den 8. August 2018

**Christian Lindner und Fraktion**

