

Kleine Anfrage zur schriftlichen Beantwortung

Abgeordnete Hillgriet Eilers, Horst Kortlang, Jan-Christoph Oetjen und Jörg Bode (FDP)

„Glory Amsterdam“ - eine Havarie mit vielen Fragezeichen

Anfrage der Abgeordneten Hillgriet Eilers, Horst Kortlang, Jan-Christoph Oetjen und Jörg Bode (FDP) an die Landesregierung, eingegangen am 11.12.2017

Der Frachter „Glory Amsterdam“ lag am 29. Oktober 2017 westlich von Helgoland auf Reede, als sich bei stürmischem Wetter früh morgens die Anker lösten. Aufgrund eines Ruderschadens war der unbeladene Frachter manövrierunfähig und trieb mit 1 800 t Schweröl im Treibstoffbunker vor dem Wind in Richtung deutsche Küste und UNESCO-Weltnaturerbe Wattenmeer. Um 09:45 Uhr übernahm das Havariekommando die Gesamteinsatzleitung. Nach zwölfstündiger Drift strandete die „Glory Amsterdam“ bei Hochwasser um 18:45 Uhr 2 000 m vor Langeoog. Glückliche Umstände haben eine Umweltkatastrophe verhindert. Allerdings traten zahlreiche Probleme während der Bergungsversuche und viele Fragen nach der Havarie im Zusammenhang mit dem Sicherheitskonzept Deutsche Küste auf. Am 2. November 2017 gegen 19:45 Uhr endete der fünftägige Einsatz.

1. Ist die Landesregierung der Auffassung, dass durch den Havaristen die Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs oder der Umwelt konkret gefährdet war?
2. Wenn ja: Ab welchem Zeitpunkt (Datum und Uhrzeit) war dies aus welchem Grund der Fall?
3. Wann wurde nach Kenntnis der Landesregierung von der Verkehrszentrale Deutsche Bucht (VKZ) des Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Wilhelmshaven erstmals bemerkt, dass die „Glory Amsterdam“ von ihrer Ankerposition vertreibt bzw. achteraus über Grund verdriftet?
4. Wurde nach Erkennen des Driftens der „Glory Amsterdam“ zur Verbesserung der Kommunikation zwischen der Besatzung des Frachters und der VKZ bzw. den späteren Einsatzkräften vor Ort erwogen, einen Seelotsen an Bord zu bringen?
5. Wenn ja: Wann traf der Seelotse an Bord der treibenden „Glory Amsterdam“ ein?
6. Wenn nicht: Aus welchen Gründen wurde von der VKZ oder dem Havariekommando (HK) auf einen Einsatz eines Seelotsen an Bord der „Glory Amsterdam“ verzichtet?
7. Auf welchen nautischen Positionen haben sich die bundeseigenen Mehrzweckfahrzeuge „Mellum“ und „Neuwerk“ am 29. Oktober 2017 gegen 07:00 Uhr Ortszeit befunden bzw. lagen sie auf ihren jeweiligen Bereitschaftspositionen?
8. Wie groß war die nautische Distanz des Notschleppers „Nordic“ zum Havaristen „Glory Amsterdam“ am 29. Oktober 2017 gegen 07:00 Uhr Ortszeit?
9. Befand sich der Notschlepper „Nordic“ am 29. Oktober 2017 auf seiner Bereitschaftsposition nördlich Norderney oder auf seiner Sturm-Bereitschaftsposition nördlich des Verkehrstrennungsgebietes „Terschelling German Bight“?
10. Wie haben sich die drei Notschlepper „Mellum“, „Neuwerk“ und „Nordic“ zeitlich und mit welchen Aufgaben oder Maßnahmen inhaltlich an der Abwicklung der Havarie der „Glory Amsterdam“ am 29. und 30. Oktober 2017 beteiligt/eingebracht?
11. Wann wurde nach Kenntnis der Landesregierung welcher Notschlepper von wem und mit welchem konkreten Auftrag zum Havaristen „Glory Amsterdam“ entsendet?
12. Wann traf welcher Notschlepper jeweils am Einsatzort ein?
13. Hatte die „Nordic“ das im Sicherheitskonzept Deutsche Küste beschriebene Boarding-Team Nordsee an Bord?

14. Fanden Versuche statt, das Boarding-Team Nordsee mit Hilfe eines Hubschraubers von Bord der „Nordic“ zu holen, um es auf dem Havaristen abzusetzen?
15. Welche Dienststelle hat den hierfür eingesetzten Hubschrauber bereitgestellt?
16. Wann und wie oft hat diese bereitstellende Dienststelle das Aufnehmen und Absetzen des Boarding-Teams Nordsee mit ihrem Hubschrauber bei welchem Wetter vor dem 29. Oktober 2017 geübt?
17. Woran ist es gescheitert, das Boarding-Team Nordsee bei der Havarie der „Glory Amsterdam“ einzusetzen?
18. Trifft es zu, dass das Boarding-Team Ostsee von Rostock-Warnemünde für den Einsatz auf der „Glory Amsterdam“ eingeflogen wurde?
19. Wie war der zeitliche Ablauf des Einsatzes des Boarding-Teams Ostsee (Alarmierung, Rüstzeit, Eintreffen am Abflugort, Abflug, Absetzen auf Havaristen)?
20. War das Boarding-Team Ostsee auf Anordnung des HK ohne seine Notschlepp-Ausrüstung zum Havaristen gebracht worden, sodass dieses Material nach dem Absetzen der Einsatzkräfte auf der „Glory Amsterdam“ durch den Hubschrauber vom Notschlepper „Nordic“ geholt werden musste (*Ostfriesland-Magazin* Dezember 2017)?
21. Wann war das Boarding-Team Ostsee nach seinem Absetzen und dem seiner Ausrüstung auf der „Glory Amsterdam“ einsatzbereit?
22. Wie oft gelang es der Besatzung der „Glory Amsterdam“ wann wie lange eine Schleppverbindung zum Notschlepper „Nordic“ an ihrem Schiff zu befestigen, und bei welchem dieser Versuche wurde die Besatzung der „Glory Amsterdam“ wann durch das abgesetzte Boarding-Team Ostsee unterstützt?
23. Um wie viel Uhr wurde am 29. Oktober 2017 eine schiffahrtspolizeiliche Verfügung/Anordnung zur Annahme von Hilfe (*Sicherheitskonzept Deutsche Küste*, Seite 19) ausgesprochen?
24. Ist es zutreffend, dass zwischen dem Eintreffen des Notfallschleppers „Nordic“ beim Havaristen und der Ablehnung des Hilfsangebots durch den Kapitän der „Glory Amsterdam“ und der schiffahrtspolizeilichen Anordnung an den Kapitän, die angebotene Hilfe anzunehmen, ca. vier Stunden vergangen sind?
25. Wenn ja: Aus welchen Gründen hat es mehrere Stunden gedauert, eine schiffahrtspolizeiliche Anordnung zur Annahme der Unterstützung/Hilfe zu prüfen und auszusprechen?
26. Hat es sich nach Ansicht der Landesregierung bewährt, dass der Hochseebergungsschlepper „Nordic“ mit seinen 201 t Pfahlzug als Notschlepper zusätzlich zum „Rückgrat“ des Sicherheitskonzeptes, gemeint sind die Mehrzweckschiffe „Mellum“ und die „Neuwerk“, 2011 für zunächst zehn Jahre vom Bund gechartert wurde?
27. Bei welchen Einsätzen gelang der Besatzung des Notschleppers „Nordic“ wann bei welchem Schiff mit welchen Abmessungen, auf welcher Position und bei welchen Wetterbedingungen (Windstärke, Seegangshöhe) erfolgreich das Herstellen einer Notschleppverbindung?
28. Reichen nach Ansicht der Landesregierung die bundeseigenen Mehrzweckschiffe „Mellum“ und „Neuwerk“, mit jeweils 110 t Pfahlzug, für die Bewältigung von erwartbaren Havarien in der Deutschen Bucht aus?
29. Kann die Landesregierung bestätigen, dass vier Fachleute der Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) sich unmittelbar nach dem „misslungenen Einsatz“ (*NWZ*, 15. November 2017) mit allen Beteiligten unterhalten und sämtliche Unterlagen und Datenträger sichergestellt haben?
30. Hat sich das „Rückgrat“ (*Sicherheitskonzept Deutsche Küste*, Seite 18) des Sicherheitskonzeptes, die Mehrzweckfahrzeuge „Mellum“ und „Neuwerk“, als Notschlepper bei der Havarie bei welchem Einsatz bewährt?

31. Sieht die Landesregierung Handlungsbedarf, das Sicherheitskonzept Deutsche Küste zu überdenken und zu überarbeiten?
32. Wie stuft die Landesregierung die Abläufe bei der Havarie des Frachters „Glory Amsterdam“ mit den Bergungsversuchen und Institutionen, so wie es das Sicherheitskonzept Deutsch Bucht vorsieht, mit Bezug auf die Belange des Landes ein?
33. Wann und wie wird die Landesregierung auf Anpassungen des Sicherheitskonzeptes Deutsche Küste in der Form drängen, dass havarierte Schiffe in der Deutschen Bucht schnell, sicher und wirkungsvoll gesichert, geborgen oder geschleppt werden können?
34. Wie schätzt die Landesregierung die Wirksamkeit des Sicherheitskonzepts Deutsche Bucht für beladene oder unbeladene Schiffe über 300 m Länge mit eingeschränkter Manövrier- oder Ankerhaltefähigkeit ab Windstärken von acht Beaufort ein?
35. Sind die niedersächsischen Küsten und Strände, das Wattenmeer und die Offshore-Windparks ausreichend vor Havarien der Berufsschifffahrt geschützt?