

Kleine Anfrage zur schriftlichen Beantwortung

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

Nachfragen zur Antwort der Landesregierung auf die Kleine Anfrage „Glory Amsterdam“ - eine Havarie mit vielen Fragezeichen (Drucksache 18/148)

Anfrage der Abgeordneten Hillgriet Eilers, Horst Kortlang, Jan-Christoph Oetjen und Jörg Bode (FDP) an die Landesregierung, eingegangen am 06.02.2018

Die Landesregierung hat mit dem Hinweis auf die Zuständigkeit des Bundes große Teile der Kleinen Anfrage zur schriftlichen Beantwortung „Glory Amsterdam“ - eine Havarie mit vielen Fragezeichen“ (Drucksache 18/148) nicht beantwortet, obwohl die Küste Niedersachsens von der Strandung unmittelbar betroffen war und die Landesregierung als Partner der Havariekommando-Vereinbarung regelmäßige Lageberichte erhalten hat. Der damalige niedersächsische Umweltminister hat sich am 30. Oktober 2017 persönlich im Einsatzstab des Havariekommandos über den Fortgang der Lagebewältigung informiert. Am 31. Oktober forderte Umweltminister Wenzel: „für die Zukunft eine massive Verschärfung der Sicherheitsvorschriften im Schiffsverkehr. Schiffe mit unzureichend ausgebildeten Besatzungen müssten bei der Hafenstaatenkontrolle gestoppt werden. Auch die Bauvorschriften für Schiffe müssten verschärft werden. Das betreffe die Sicherheitsvorschriften für die Lagertanks von Bunkerölen und Redundanzen bei den Ruderanlagen. Eine genaue Analyse notwendiger Verschärfungen der Sicherheitsvorschriften im Schiffsverkehr müsse nach der Bergung erfolgen“ (Presseinformation des MU, 31. Oktober 2017).

1. Wurde der Minister für Umwelt, Energie und Klimaschutz bei seinem Besuch am 30. Oktober 2017 vor Ort im Einsatzstab des Havariekommandos persönlich auch über die Gründe, die zu der Strandung führten, informiert?
2. Wurde der Minister bei diesem Besuch darüber informiert, dass die gestrandete „Glory Amsterdam“ über eine Doppelhülle verfügt, die Tanks für Schweröl und Marinediesel gegen Beschädigungen schützt?
3. Wenn ja: Warum wurde die Öffentlichkeit nicht durch die Landesregierung oder das Havariekommando darüber informiert?
4. Wenn nein: Hat der Minister nicht nach der Gefahr einer Umweltverschmutzung durch austretendes Schweröl oder Marinediesel gefragt?
5. Warum forderte der Minister nach diesem Besuch „für die Zukunft eine massive Verschärfung der Sicherheitsvorschriften im Schiffsverkehr“, dass „Schiffe mit unzureichend ausgebildeten Besatzungen ... bei der Hafenstaatenkontrolle gestoppt werden“ und „auch die Bauvorschriften für Schiffe ... verschärft werden“ müssten, was auch „die Sicherheitsvorschriften für die Lagertanks von Bunkerölen und Redundanzen bei den Ruderanlagen“ betreffen würde?
6. Wurde die nach Angaben der Landesregierung auf der 30. Sitzung des Kuratoriums Maritime Notfallvorsorge am 5. Dezember 2017 erfolgte ausführliche, zusammenfassende Unterrichtung der Partner über diesen Einsatz im Sitzungsprotokoll vermerkt oder als schriftlicher Bericht beigefügt?
7. Wenn ja: Wie lautet der Wortlaut des Sitzungsprotokolls zu diesem Thema und des schriftlichen Berichtes?
8. Warum hätte nach Mitteilung des Bundes auf der Sitzung des Kuratoriums Maritime Notfallvorsorge am 5. Dezember 2017 in Hannover ein Absetzversuch bei den vorherrschenden Wetterbedingungen das Boardingteam in Lebensgefahr gebracht, wenn gleichzeitig nach Presseberichten das Absetzen von Lotsen durch Hubschrauber (*Nordwest-Zeitung* 2. November 2017) in der Deutschen Bucht uneingeschränkt möglich war und das Absetzen

beim Sturm „Herwart“ von der Lotsenhubschrauberbesatzung als „anspruchsvoller“, aber nicht lebensgefährlich geschildert wurde?

9. Warum wurden „nach Auffassung der Landesregierung die generellen Einsatzziele (Rettung von Menschenleben, Verhütung von Umweltverschmutzungen) trotz der schwierigen Einsatzbedingungen vollumfänglich erreicht“ (Drucksache 18/148) und daher „der Einsatz insgesamt als Erfolg“ bewertet, obwohl eine „konkrete Gefährdung der Umwelt ... nach Auffassung der Landesregierung nicht“ (ebenda) vorlag, „da der Havarist nicht beladen und ein Austreten von Schiffstreibstoff (Schweröl) nach Experteneinschätzung nicht zu besorgen war“ (ebenda)?
10. Welche Empfehlungen aus dem Abschlussbericht der Expertenkommission „Havarie Pallas“ (Februar 2000) wurden zwischenzeitlich nicht vollständig umgesetzt?
11. Warum stellt die Landesregierung fest, „dass auch bei bestmöglicher Vorsorge Schiffshavarien aufgrund technischen und/oder menschlichen Versagens, verbunden mit schlechtem Wetter, niemals ausgeschlossen werden können“ (Drucksache 18/148), wenn das Ziel der maritimen Notfallvorsorge nicht die Verhinderung von Havarien, sondern das Abwehren drohender Gefahren durch havarierte Schiffe wie z. B. Strandungen ist?
12. Welche generellen Gefahren gehen von Schiffen, die im Gebiet der Tiefwasserreed westlich von Helgoland vor Anker liegen, für die niedersächsischen Küsten aus?
13. Unter welchen Bedingungen und Voraussetzungen ist es derzeit zulässig, im Gebiet der Tiefwasserreed westlich von Helgoland vor Anker zu gehen, und wann wäre es unzulässig, im Gebiet der Tiefwasserreed westlich von Helgoland vor Anker zu gehen?
14. Wie beurteilt die Landesregierung die Forderungen der Kommunen an der Küste nach Konsequenzen und einem besseren Schutz vor Havarien?
15. Welche Konsequenzen und Schlussfolgerungen aus der Havarie der „Glory Amsterdam“ zeichnen sich bereits jetzt als erforderlich oder dringend erforderlich ab?
16. Welche elf Punkte umfassen die Verbesserungsvorschläge des Havariekommandos, die am 19. Januar 2018 in Aurich vorgestellt worden sind, und wie beurteilt die Landesregierung diese Punkte im Einzelnen?
17. Ist das Zitat von Umweltminister Lies: „Ich bin erschüttert, dass Sie“ (Leiter des Havariekommandos, Anm. der Fragesteller) „so schnell so viele Verbesserungsmöglichkeiten aufzählen können“ (*Ostfriesen Zeitung*, 20. Januar 2018) zutreffend?
18. Vor dem Hintergrund der geäußerten Kritik an den Ausführungen des Leiters des Havariekommandos am 19. Januar 2018 in Aurich, z. B.: „verzweifelte Ablenkungsversuche vom eigenen Versagen“, „Halb- und Unwahrheiten, gespickt mit Unwissen über die eingesetzten Notschlepper und ihre Ausrüstung“ (*THB*, 23. Januar 2018): Wie beurteilt die Landesregierung die Ausführungen des Leiters des Havariekommandos am 19.01.2018 in Aurich?
19. Wie geht die Landesregierung mit den Erkenntnissen der Havarie und des Runden Tisches in Aurich um?
20. Müssen aus Sicht der Landesregierung alle elf vom Havariekommando vorgeschlagenen Verbesserungsvorschläge umgesetzt werden, und gibt es weitere Verbesserungsmöglichkeiten aus Sicht der Landesregierung?
21. Welche dieser Verbesserungsvorschläge und Maßnahmen fallen in die Verantwortung des Landes, welche in die Verantwortung des Bundes, und welche sind nur im internationalen Kontext zu regeln?
22. Was meint Umweltminister Lies konkret mit dem „umsichtigen Handeln“, mit dem das Havariekommando die „Situation in den Griff bekommen hat“, auf das wir uns in der Zukunft aber nicht verlassen dürfen („Hallo Niedersachsen“, 19. Januar 2018, 18:00 Uhr)?
23. Was meint Umweltminister Lies konkret, wenn er davon spricht, dass „wir eine bessere Abstimmung“ brauchen („Hallo Niedersachsen“, 19. Januar 2018, 18:00 Uhr)?

24. Wie viel „mehr Geld“ (Umweltminister Lies, „Hallo Niedersachsen“, 19. Januar 2018, 18:00 Uhr) ist zur Gewährleistung von mehr Sicherheit sowohl einmalig als auch dauerhaft erforderlich?
25. Ab wann ist mit den erforderlichen personellen, materiellen und kommunikativen (technischen) Verbesserungen zu rechnen?
26. Wieso sind die Defizite bei der Sicherheit unserer Küstenregionen erst nach einer Beinahekatastrophe eines Ankerliegers bei Windstärke acht bis neun mit einem stundenlangen Vorlauf offengelegt worden?
27. Ist das Seegebiet der Deutschen Bucht aus Sicht der Landesregierung ausreichend und umfassend auf Havarien (z. B. durch Tankschiffe, Gefahrguttransporte oder Passagierschiffe) vorbereitet und für diese Fälle ausgestattet?
28. Vor dem Hintergrund der Kritik an der Uniform des Leiters des Havariekommandos („extrem viel ‚Lametta‘, Dienstgradzeichen wie ein Admiral, „Phantasiekostüm“, „uniformähnliche Verkleidung“ ohne Rechtsgrundlage, *THB* vom 23. Januar 2018): Welcher Dienstbezeichnung entsprechen die Tressenstreifen an der Uniformjacke bzw. die Schulterklappen auf den Diensthemden des Leiters des Havariekommandos?
29. Welche Amtsbezeichnung führt der Leiter des Havariekommandos derzeit?
30. In welchen Dienst- bzw. Bekleidungs Vorschriften ist die Uniform des Leiters des Havariekommandos geregelt?