

**Kleine Anfrage zur schriftlichen Beantwortung
gemäß § 46 Abs. 1 GO LT
mit Antwort der Landesregierung**

Anfrage der Abgeordneten Stefan Wenzel, Meta Janssen-Kucz, Christian Meyer und Eva Viehoff (GRÜNE)

Antwort des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung namens der Landesregierung

Ist die Schiffssicherheit auf der Elbe und auf anderen niedersächsischen und deutschen Wasserwegen sichergestellt?

Anfrage der Abgeordneten Stefan Wenzel, Meta Janssen-Kucz, Christian Meyer und Eva Viehoff (GRÜNE), eingegangen am 16.04.2021 - Drs. 18/9052
an die Staatskanzlei übersandt am 23.04.2021

Antwort des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung namens der Landesregierung

Vorbemerkung der Abgeordneten

„Mit der Größe wächst auch das Risiko“, schreibt die *Süddeutsche Zeitung* am 03.04.2021. „Nicht ohne Grund betrachten die Versicherer seit einigen Jahren die Stahlgiganten mit wachsender Skepsis. Der Spezialversicherer Allianz Global Corporate & Specialty (AGCS) warnt besonders vor den Gefahren durch Havarien. Der Versicherer hat ausgerechnet, dass ein Schiffsunfall im schlimmsten Fall einen Schaden von bis zu vier Milliarden Dollar verursachen könnte. (...) Schon vor der Suez-Blockade häuften sich die Warnzeichen dafür, dass Containerschiffe möglicherweise zu groß geworden sind. Es gibt eine beunruhigende Serie von Containerverlusten auf hoher See. Ein schlechtes Bild geben die Giganten auch ab, wenn es brennt. Feuer auf Containerschiffen sorgen immer wieder für spektakuläre Schäden.“ Der Brandschutz auf den Schiffen habe nicht Schritt gehalten mit ihrer Größe. Der Generalsekretär bei der Internationalen Transportversicherervereinigung IUMI sehe dringenden Handlungsbedarf: „An Land würde niemand ein Lagerhaus so bauen.“

In Niedersachsen sind einige dieser Schiffe einschlägig bekannt. Die CSCL Indian Ocean (19 000 TEU) blockierte 2016 nach einem Ruderschaden sechs Tage lang die Elbe. Die Ever Given beschädigte im Februar 2019 bei einem schweren Unfall eine Fähre in Blankenese. Die wochenlange Irrfahrt des brennenden Containerschiffs MSC Flaminia (6 750 TEU) endete im Jahr 2012 vorläufig in Wilhelmshaven und verursachte zudem einen jahrelangen Rechtsstreit um die Kosten. Die MSC Zoe (19 250 TEU) verlor im Januar 2019 mehr als 250 Container vor Borkum. Dabei fließen die Informationen über geladenes Gefahrgut, Waffen und radioaktive Stoffe spärlich oder gar nicht und können Rettungsmannschaften und Anlieger zusätzlich gefährden.

Große Containerschiffe sind bei seitlichen Winden wegen der Höhe der Aufbauten erheblichen Kräften ausgesetzt, die die Steuerungsfähigkeit einschränken. Die Seeschiffahrtsstraßen-Ordnung (SeeSchStrO) und Bekanntmachungen der Wasserstraßen und Schifffahrtsverwaltung sehen für die Elbe und andere Wasserwege verschiedene Regelungen u. a. für außergewöhnlich große Fahrzeuge, Wegerechtsschiffe, Verkehrsgruppen, (tideabhängige) Tiefgänge, Begleitung von Schleppern, Lotsenpflicht, technische Anforderungen, Überholen, Begegnung, Windgeschwindigkeit und Fahrzeuggeschwindigkeit vor. Der Weltverband für verkehrswasserbauliche Infrastruktur (PIANC, c/o BMVI Ref WS 12) gibt Empfehlungen für Fahrrinnenbreiten. Der Bund ist gemäß dem Bundeswasserstraßengesetz auf den Seewasserstraßen und den angrenzenden Mündungstrichtern der Binnenwasserstraßen nach Maßgabe einer mit den Ländern zu schließender Vereinbarung zuständig für die Gefahrenabwehr bei Bränden, die den Verkehr beeinflussen können. Diejenigen Brandschutzaufgaben, die der „Abwehr von Gefahren für die öffentliche Sicherheit und Ordnung“ zuzuordnen sind, fallen in die Zuständigkeit der Bundesländer.

Vorbemerkung der Landesregierung

Die Fragestellungen tangieren größtenteils direkt den Verantwortungsbereich des Bundes. Deshalb wurde das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) entsprechend um eine Stellungnahme gebeten. Das BMVI teilte daraufhin mit: „Ich bedaure Ihnen mitteilen zu müssen, dass in diesem Fall weder die GDWS noch das BMVI hier Unterstützung leisten können. Es handelt sich tatsächlich bei einer Vielzahl der Fragen um Themen, die in Bundeszuständigkeit liegen und insoweit durch den Bund zu beantworten wären. Der Bund darf dem Land keine Informationen zur Veröffentlichung übermitteln, für die ausschließlich der Bund zuständig ist. Im Rahmen des verfassungsrechtlichen Fragerechts müssen sich die Abgeordneten an den richtigen Fragesteller wenden. Ich empfehle Ihnen daher, auf Ihre Unzuständigkeit hinzuweisen. Sie können gleichzeitig bei den Fragen, die in der originären Zuständigkeit des Bundes liegen, auf diesen verweisen.“ Der Landesregierung liegen zu den Fragen 1 bis 15 keine Erkenntnisse vor.

- 1. Bis zu welchen seitlichen Windgeschwindigkeiten dürfen auf der Elbe außergewöhnlich große Fahrzeuge mit hohen Containeraufbauten fahren (bitte jeweils anhand der Tonnen verorten)?**

Es wird auf die Vorbemerkung verwiesen.

- 2. Auf welche wissenschaftlichen und rechtlichen Grundlagen stützt sich die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung bei ihren Entscheidungen?**

Es wird auf die Vorbemerkung verwiesen.

- 3. Welche Szenarien zum Verhältnis von seitlichem Winddruck, Fläche der Aufbauten, Fahrzeuggeschwindigkeit, Steuerungsfähigkeit und Vorhaltewinkel wurden dabei untersucht?**

Es wird auf die Vorbemerkung verwiesen.

- 4. Warum sind die maximalen zulässigen Fahrzeuggeschwindigkeiten auf der Elbe durchweg höher als im tidebeeinflussten Bereich des Suezkanals?**

Es wird auf die Vorbemerkung verwiesen.

- 5. Sind die höheren zulässigen Geschwindigkeiten wissenschaftlichen Grundlagen zur Sicherheit des Schiffsverkehrs, Empfehlungen des PIANC oder der Länge der Revierstrecke geschuldet?**

Es wird auf die Vorbemerkung verwiesen.

- 6. Welche technischen Anforderungen zur Gewährleistung der Steuerungsfähigkeit von außergewöhnlich großen Fahrzeugen sind auf der Elbe vorgeschrieben (Querruder, Redundanzen, Schlepperpflicht u. a. - bitte jeweils anhand der Tonnen verorten)?**

Es wird auf die Vorbemerkung verwiesen.

- 7. Welche zusätzlichen Anforderungen gelten für sogenannte Wegerechtsschiffe?**

Es wird auf die Vorbemerkung verwiesen.

- 8. Warum ist laut Bekanntmachung der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt Außenstelle Nord zu 10.1 Elbe das Begegnen von außergewöhnlich großen Fahrzeugen vor Altenbruch, vor der Störmündung, vor Bielenberg, vor Stadersand und vor der Lühe verboten?**

Es wird auf die Vorbemerkung verwiesen.

- 9. Wie groß sind hier jeweils die Fahrrinnenbreiten?**

Es wird auf die Vorbemerkung verwiesen.

- 10. Wie lauten die Empfehlungen des PIANC zu Schiffsgrößen im Verhältnis zu Fahrrinnenbreiten, und welche Rolle spielt dabei der Point of no Return?**

Es wird auf die Vorbemerkung verwiesen.

- 11. Liegt für die Kollision der Ever Given mit der Hadag-Fähre Finkenwerder, die am Fähranleger in Blankenese seitlich gerammt wurde, bereits ein Bericht der Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung vor und wenn ja, wo ist er einsehbar?**

Es wird auf die Vorbemerkung verwiesen.

- 12. Wenn nein, warum nicht; wenn ja, welche Ursachen waren für die Havarie verantwortlich?**

Es wird auf die Vorbemerkung verwiesen.

- 13. Welche Regeln gelten beim Brandschutz für Schiffe mit Ladungen bis 20 000 TEU (bitte einschlägige Rechtsgrundlagen, untergesetzliche Regelwerke, technische Empfehlungen und Fundstellen benennen)?**

Es wird auf die Vorbemerkung verwiesen.

- 14. Wie unterscheiden sich die Regelungen beim Brandschutz für Schiffe mit Ladungen bis 20 000 TEU von Regelungen für Brandschutz bei Lagerbetrieben an Land mit zu 20 000 TEU (bitte einschlägige Rechtsgrundlagen, untergesetzliche Regelwerke, technische Empfehlungen und Fundstellen benennen)?**

Es wird auf die Vorbemerkung verwiesen.

- 15. Für wann und zu welchen Punkten sind in diesem Jahr neue Bekanntmachungen der Wasserstraßen und Schifffahrtsverwaltung zur SeeSchStrO für die Elbe geplant?**

Es wird auf die Vorbemerkung verwiesen.

(Verteilt am)