



Kleine Anfrage

des Abgeordneten Karl-Martin Hentschel (Bündnis 90/Die Grünen)

und

Antwort

der Landesregierung - Innenminister

Schiffsunglück am 4.12. in der Elbe

Zur Bergung der am 4. Dezember in der Elbe vor Brunsbüttel gekenterten „Maritime Lady“ durch das Havariekommando in Cuxhaven frage ich die Landesregierung:

1. Warum war die Unglücksstelle mehr als eine Stunde nach der Kollision nicht ausreichend abgesichert, so dass eine weitere Kollision möglich wurde?

Antwort:

Die Havarie ereignete sich am 5. Dezember 2005, gegen 19:55 Uhr.

Die Unglücksstelle war abgesichert.

Nach Auskunft der ermittelnden Wasserschutzpolizei Hamburg traf unmittelbar nach der Kollision der Assistenzschlepper „Bugsier 15“ vom Vorhafen der Kanalschleuse Brunsbüttel (nach einem Anfahrtsweg von weniger als einem Kilometer) am Unfallort ein und übernahm unverzüglich nach der vordringlichen Rettung und Bergung der Besatzungsmitglieder des Havaristen die Absicherung der gekenterten „Maritime Lady“ bis zum Eintreffen des Seenotrettungskreuzers „Hermann Helms“. Der Seenotrettungskreuzer übernahm im Anschluss die Absicherung mit Suchscheinwerfer und blauem Funkellicht. Darüber hinaus befanden sich das aus Schleswig-Holstein eingesetzte Polizeiboot „Stör“ des WSPR Brunsbüttel und weitere Schiffe vor Ort und sicherten mit ab.

Alle vorliegenden Aussagen bestätigen die deutliche Absicherung des Havaristen. Dies gilt auch für den Lotsen und den Kapitän der kollidierenden „Sunny Blossom“. Darüber hinaus ist die Schiffsführung der „Sunny Blossom“ über Funk mindestens drei Mal von der Verkehrszentrale Brunsbüttel darauf hingewiesen worden, dass sie sich auf Kollisionskurs mit dem Wrack befindet. Diese Warnungen wurden durch die Schiffsführung auch bestätigt. Warum es dennoch zur Kollision kam, ist derzeit Gegenstand der staatsanwaltschaftlichen Ermittlungen. Die Ermittlungen werden aufgrund des Elbevertrages durch die zuständige Hamburger Wasserschutzpolizei durchgeführt. Diese sind noch nicht beendet. Eine umfassende Aussage zu dem Unfallhergang kann deshalb zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht getroffen werden.

2. Warum trieb das Wrack der „Maritime Lady“ nach einem Bericht der Schifffahrts-Zeitung vom 7.12. nach der Kollision mehrere Stunden „mehr oder weniger unkontrolliert mit der Ebbe elbabwärts“?

Antwort:

Nach Auskunft der ermittelnden Wasserschutzpolizei Hamburg trieb das Wrack nicht elbabwärts. Vielmehr steckte das Wrack mit dem Mast im Schlamm und wurde durch Bergungsschlepper entsprechend fixiert bis bei Tageseinbruch eine Leinenverbindung hergestellt werden konnte.

3. Warum wurde nach einem Bericht der Schifffahrts-Zeitung vom 8.12. ein unmittelbar nach der Kollision an der Unfallstelle eingetroffener Schlepper, der der Revierzentrale seine Hilfe anbot, nicht zur Wracksicherung eingesetzt, sondern erst zwei Stunden später ein aus Cuxhaven eingetroffener Schlepper?

Antwort:

Auf Nachfrage der Wasserschutzpolizei Hamburg in der Redaktion der Schifffahrts-Zeitung zu dem Bericht konnten keine Quellen oder Zeugen benannt werden. Aus diesem Grund kann diese Aussage nicht näher verifiziert werden. Sie wird auch nicht durch die bereits durchgeführten Ermittlungen der Hamburger WSP untermauert.

Zu den getroffenen Sicherungsmaßnahmen wird auf die Ausführungen zur Frage 1 verwiesen.

4. Warum wurden nicht sofort nach der Kollision Gespräche mit geeigneten Firmen geführt und ein Bergungsauftrag vergeben?

Antwort:

Üblicherweise ist der Reeder verantwortlich, zeitnah einen Bergungsauftrag zu vergeben. In diesem Falle waren aufgrund der schifffahrtsgefährdenden Lage des Wracks Sofortmaßnahmen notwendig, die durch den Einsatz des Schiffsunfallbekämpfungsschiffs (SUBS) „Neuwerk“ der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes bzw. in Ersatzvornahme durch die zunächst einge-

setzten Sicherungsschlepper vorgenommen worden sind. Der Reeder hat sein Schiff im Verlaufe des Folgetages aufgegeben. Im Rahmen der staatsanwaltschaftlichen Ermittlungen wird geprüft, wann Gespräche mit geeigneten Firmen geführt und ein Bergungsauftrag vergeben wurden. Aus diesem Grund kann vor Abschluss des Ermittlungsverfahrens zu diesem Punkt keine konkrete Aussage getroffen werden.

5. Warum bestehen auch drei Jahre nach der Gründung des Havariekommandos keine Rahmenverträge mit Bergungsfirmen, um in solchen Fällen sofort handeln zu können?

Antwort:

Das Havariekommando bedient sich im Rahmen der Auftragstaktik der zuständigen Behörden. Diese greifen im Bedarfsfall auf Bergungsfirmen zurück, die über einsetzbares Bergungsgerät verfügen. Dabei ist zu berücksichtigen, dass jeder Havariefall anders ist und deshalb jeweils eine hochspezielle, dem Einzelfall angepasste Entscheidung erfordert. Diese Entscheidung erstreckt sich jeweils neu auch auf die angemessene Vorgehensweise, Gerätschaften, Schiffe etc. Ein Rahmenvertrag, wie z.B. bei den Notschleppern, würde das kostenintensive ständige Bereithalten von Bergungsgeräten bedeuten und ist deshalb nicht zielführend.

6. Welche alternativen Bergungskonzepte hätten einen zügigeren Arbeitsbeginn ermöglicht?

Antwort:

Das Bergungskonzept ist Gegenstand der staatsanwaltschaftlichen Ermittlungen. Dabei wird geprüft, ob alternative Bergungskonzepte vorgelegen haben, die einen zügigeren Arbeitsbeginn ermöglicht hätten.

7. Wie hat das Havariekommando sichergestellt, dass das Wrack auf umweltverträgliche Weise geborgen wird und Ölaustritte dabei vermieden werden?

Antwort:

Das SUBS „Neuwerk“ wurde nach Übernahme der Schadenslage durch das Havariekommando vor Ort beordert. Die mehrtägige Sicherung des Havaristen bis zum Beginn der Bergung wurde durch einen beauftragten Schlepper übernommen. Mit Tagesanbruch nach dem Unfall wurden Kontrollflüge durch ein Ölüberwachungsflugzeug durchgeführt.

Das Havariekommando hat über seine Vorgehensweise in ständiger enger Absprache mit der zuständigen Wasserbehörde in Schleswig-Holstein entschieden. So sind vor und während der Bergung alle sinnvollen und notwendigen Maßnahmen getroffen worden um Umweltschäden zu vermeiden oder auf das minimale, unumgängliche Maß zu begrenzen.

Dessen ungeachtet wird im Rahmen der Ermittlungen geprüft, ob das Hava-

riekommando sichergestellt hat, dass das Wrack auf umweltverträgliche Weise geborgen und Ölaustritte dabei vermieden wurden.