

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Bernd Reuther, Hagen Reinhold, Grigorios Aggelidis, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP
– Drucksache 19/2283 –**

Weitere Fragen zur Havarie der Glory Amsterdam

Vorbemerkung der Fragesteller

Die Havarie des Frachtschiffes „Glory Amsterdam“ am 29. Oktober 2017 vor der Insel Langeoog hätte bei einem Austreten des Schweröl-Vorrates zu einer Naturkatastrophe im UNESCO-Weltnaturerbe Wattenmeer führen können, die nur aufgrund der günstigen Strandungsumstände (Nicht-Beladung, sandiger Untergrund, schützende „Doppelhülle“, zügiges Freischleppen durch das beauftragte Bergungsunternehmen) nicht stattgefunden hat. Zur Aufklärung der Umstände an Bord der „Glory Amsterdam“ sowie auf Seiten der Notschlepper und des Havariekommandos wurden bereits umfangreiche Fragen an die Bundesregierung und die Landesregierung Niedersachsen gestellt und beantwortet. Dennoch bleiben weite Teile der Vorkommnisse zwischen 05:15 Uhr, dem Zeitpunkt der Kenntniserlangung vom Vertreiben der „Glory Amsterdam“ durch die Verkehrszentrale und der Strandung des Schiffes um 18:45 Uhr im Ungewissen.

Vorbemerkung der Bundesregierung:

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) hat dem Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur über die Havarie der „Glory Amsterdam“ berichtet (Ausschussdrucksache 19(15)11) und auf die unabhängige Seeunfalluntersuchung durch die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) hingewiesen. Die Untersuchung durch die BSU hat nach § 19 des Seesicherheitsuntersuchungs-Gesetzes (SUG) grundsätzlich Vorrang vor allen anderen fachlich-technischen Untersuchungen. Dem Ergebnis dieser Untersuchungen kann nicht vorgegriffen werden.

1. Warum hat der Kapitän der „Glory Amsterdam“ nicht durch langsames Fahren („Eindampfen“) gegen die See die Anker entlastet und ein weiteres Verreiben verhindert, bzw. konnte dies nicht?
2. Wie oft und wann hat der Kapitän des Notschleppers „Nordic“ nach seinem Eintreffen dem Kapitän der „Glory Amsterdam“ Hilfe angeboten?
3. Wann hat der Kapitän der „Glory Amsterdam“ diese von „Nordic“ angebotene Hilfe angenommen?
4. Warum erwähnt das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) in seinem Bericht „Havarie der Glory Amsterdam“ (Ausschussdrucksache 19(15)11) an keiner Stelle die mehrfache Ablehnung der Notschleppmaßnahme durch den Kapitän der „Glory Amsterdam“?

Die Fragen 1 bis 4 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es wird auf die Vorbemerkung der Bundesregierung verwiesen.

5. Warum soll, wie in diesem Bericht vom BMVI behauptet, die Verkehrszentrale Deutsche Bucht um 08:30 Uhr dem Maritimen Lagezentrum erklärt haben, dass der bei der „Glory Amsterdam“ eingetroffene Notschlepper „Nordic“ „aufgrund der Wetterlage keine Leinenverbindung herstellen kann“, obwohl die „Nordic“ bei anderen Einsätzen bei ähnlichen Wetterbedingungen erfolgreich eine Notschleppverbindung hergestellt hat?

An Bord des Havaristen war es nach Auskunft des Kapitäns aufgrund der Seegangsbedingungen nicht möglich, Besatzungsmitglieder nach vorne zu schicken. Aus diesem Grund war ein Festmachen der „Nordic“ vorn nicht möglich. Im Übrigen wird auf die Vorbemerkung der Bundesregierung verwiesen.

6. Warum schreibt das BMVI in diesem Bericht von einer Fortsetzung der Versuche, eine Notschleppverbindung herzustellen, obwohl die „Nordic“ das erst nach der schiffahrtspolizeilichen Anordnung versuchen konnte?
7. Warum wurde die „Glory Amsterdam“ erst gegen 12:00 Uhr per schiffahrtspolizeilicher Anordnung zur Hilfeannahme aufgefordert?

Die Fragen 6 und 7 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung zu den Fragen 26 und 28 auf Bundestagsdrucksache 19/850 verwiesen.

Im Übrigen wird auf die Vorbemerkung der Bundesregierung verwiesen.

8. Warum hat die Bundesregierung in ihrer Antwort zu Frage 30 auf Bundestagsdrucksache 19/850 „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 während einer Übung oder einem Einsatz das Herstellen einer Notschleppverbindung“ ausschließlich die beiden unter Leitung des Havariekommandos erfolgreich durchgeführten Notschleppereinsätze „Festkommen des Öltankers „Katja“ auf der Jade“ und „Maschinenausfall des Tankschiffes „Silver Carla“ in der Nordsee“ genannt?

Die Bundesregierung hat die in Rede stehende Frage 31 auf Bundestagsdrucksache 19/640 korrekt beantwortet.

9. Wann gelang der Besatzung des Notschleppers „Nordic“ bei welchem Schiff mit welchen Abmessungen, auf welcher Position, unter welcher Leitung und bei welchen Wetterbedingungen (Windstärke, Seegangshöhe) erfolgreich während einer Übung oder einem Einsatz das Herstellen einer Notschleppverbindung?

Datum	Schiffsname	Abmessung	Wind	Seegang	Position	Status	Leitung
26.04.2011	EVELYN MAERSK	398mx56m	NE 6 Bft.	1,5m	Tiefwasserreede	Übung	HK
19.08.2011	VIGDIS KNUITSEN	284mx49m	WNW 6 Bft.	1,5 m	westl. Tiefwasserreede	Übung	HK
10.12.2011	MAERSK JENNINGS	224mx31m	VKZ	VKZ	Deutsche Bucht TG 12	Echteinsatz	VKZ
03.05.2012	ELEONORA MAERSK	399mx56m	NW 4 Bft.	1,0 m	Tiefwasserreede	Übung	HK
14.08.2012	KATJA	232mx42m	SE 3-4 Bft.	0,3 m	JADE TN 19/21	Echteinsatz	HK
24.09.2013	GEORG MAERSK	367mx43m	NW 4 Bft.	1,0 m	Tiefwasserreede	Übung	HK
21.07.2014	OTELLO	199mx32m	NE 4 Bft.	0,5 m	nördlich Borkum	Übung	HK
12.01.2015	SILVER CARLA	183mx32m	SW 6-7 Bft.	2 m	Deutsche Bucht	Echteinsatz	HK
13.06.2015	JULES VERNE	396mx54m	W 5 Bft.	1,5 m	Tiefwasserreede	Übung	HK

10. Wie oft konnte die „Nordic“ von 08:10 bis 12:00 Uhr wann mit Zustimmung des Kapitäns der „Glory Amsterdam“ versuchen, eine Notschleppverbindung herzustellen?

Es wird auf die Vorbemerkung der Bundesregierung verwiesen.

11. Warum hat das Havariekommando nicht als Erstmaßnahme bei Übernahme der Gesamteinsatzleitung gegen 09:23 Uhr das Erlassen einer „Schifffahrts-polizeilichen Anordnung“ zur Annahme der Notschlepphilfe angeordnet?

Es wird auf die Antwort zu den Fragen 6 und 7 verwiesen.

12. Warum wurde durch das Havariekommando als eine Erstmaßnahme das Mehrzweckschiff „Mellum“ zusätzlich zum Einsatzort verlegt, und damit vor Langeoog sämtliche Notschlepper konzentriert?

Das Havariekommando hat das Mehrzweckschiff „Mellum“ zur „Glory Amsterdam“ beordert, um eine Redundanz für die „Nordic“ sicherzustellen. Im Übrigen wird auf die Vorbemerkung der Bundesregierung verwiesen.

13. Wie weit entfernt vom Einsatzort befand sich das Mehrzweckschiff „Mellum“ gegen 09:30 Uhr?

Die „Mellum“ befand sich ca. 20 Seemeilen vom Einsatzort entfernt. Im Übrigen wird auf die Ausschussdrucksache 19(15)11 zu „2. Die Abläufe im Einzelnen, 9:23 Uhr“ verwiesen.

14. Warum benötigte das Mehrzweckschiff „Mellum“ beinahe fünf Stunden bis zum Erreichen des Einsatzortes?

Aufgrund der Wetterbedingungen mit nordnordwestlichem Sturm 10 Beaufort und ca. 8 m hohen Wellen von vorn, war die reguläre Geschwindigkeit der „Mellum“ stark reduziert.

15. Warum wurde vom Havariekommando nicht als Erstmaßnahme angeordnet, dass ein Nautiker des Mehrzweckschiffs „Mellum“ (Beschäftigter der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes – WSV = Schifffahrtspolizist) als On-Scene-Coordinator per Hubschrauber auf der „Glory Amsterdam“ abgesetzt wurde?

Es wird auf die Vorbemerkung der Bundesregierung verwiesen.

16. Ist in den Einsatzkonzepten des Havariekommandos das – möglichst frühzeitige – Absetzen eines On-Scene-Coordinator (z. B. ein Seelotse, ein im Havariekommando Beschäftigter, Nautiker der WSV) auf einem Havaristen vorgesehen?

Der Einsatz eines On-Scene-Coordinators, sein Einsatzort, sowie Zeitpunkt und Zeitraum seines Einsatzes wird in Abhängigkeit von der Schadenslage entschieden. In der Regel wird mit der Wahrnehmung dieser Funktion ein Beschäftigter des HK oder der Kapitän eines Mehrzweckschiffes oder Notschleppers beauftragt.

17. Welche Bereitschaftszeiten (Zeitraum zwischen Alarmierung und Start) sind vom BMVI für die Hubschrauber der Bundespolizei, die vom Bundesministerium des Innern, für Bau und Heimat für die maritime Notfallvorsorge bereitgestellt werden, während und außerhalb welcher Dienstzeiten sowie an Sonn- und Feiertagen vorgesehen?
18. Ist vom BMVI eine Verkürzung dieser Bereitschaftszeiten der Hubschrauber der Bundespolizei z. B. bei Einnahme der Sturmpositionen durch die Notschlepper bei Windstärke über 8 Bft. vorgesehen?

Wenn ja, seit wann, wenn nein, warum nicht?

Die Fragen 17 und 18 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das Konzept zur Übernahme von Lufttransportkapazitäten im Rahmen der Maritimen Notfallvorsorge sah zum Zeitpunkt des Schadensereignisses folgende Bereitstellungszeiten vor:

Montag bis Freitag von 7:15 bis 16:15 Uhr -1- Transporthubschrauber (AS 332/ SuperPuma) in Sofortbereitschaft (x+15Min), außerhalb der festgelegten Zeit in Rufbereitschaft (x+1Std).

Im Jahr 2018 soll der Bereitstellungszeitraum von Montag bis Freitag auf täglich zwölf Stunden erweitert werden.

19. Warum hat der Bundespolizei-Hubschrauber für die ca. 85 Seemeilen vom Landeplatz Fuhlendorf zur „Glory Amsterdam“ mehr als zwei Stunden gebraucht?

Nach Kenntnis der Bundesregierung betrug die Flugzeit zum Havaristen nach der Alarmierung und der Rüstzeit 40 Minuten. Im Übrigen wird auf die Vorbemerkung der Bundesregierung verwiesen.

20. An welchem Landeplatz war am Vormittag des Havarietags ein SAR-Hubschrauber (SAR = Search and Rescue) oder ein anderer Hubschrauber der Deutschen Marine verfügbar?
21. An welchem Landeplatz war am Vormittag des Havarietags ein Lotsenversetzhubschrauber oder ein anderer Offshore-Transporthubschrauber mit Personenversetzwinde verfügbar?
22. Ist in den Einsatzkonzepten des Havariekommandos eine – möglichst frühzeitige – Abfrage zur Verfügung stehender Hubschrauberkapazitäten bei der Deutschen Marine, Wiking Helicopter (= BMVI-Lotsenversetzdienst) und welchen anderen (z. B. Offshore-Wind) vorgesehen?

Wenn ja, seit wann, wenn nein, warum nicht?

Die Fragen 20 bis 22 werden wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Am Vormittag des Havarietages war ein SAR-Hubschrauber auf Helgoland stationiert.

Darüber hinaus war die Verfügbarkeit eines Bundespolizeihubschraubers am Standort Fuhlendorf gewährleistet.

Bei Nichtverfügbarkeit des Bundespolizeihubschraubers gehört es zu den Standardprozeduren des Havariekommandos, die Verfügbarkeit anderer, geeigneter Hubschrauberkapazitäten zu prüfen und zu beauftragen.

23. Warum war trotz vollständiger Besetzung, funktionstüchtiger Winden, betriebsklarer Hauptmaschine und ungestörter Energieversorgung auf dem Havaristen vom Havariekommando das Absetzen eines Boardingteams vorgesehen?

Das Absetzen war vorgesehen, da das Boardingteam das „Fact Finding“ auf dem Havaristen übernehmen und den direkten Kontakt mit der Schiffsleitung ausbauen sollte. Darüber hinaus hat das Boardingteam spezielle Erfahrungen und Kenntnisse über die optimale Lastverteilung der Schleppkraft auf die vorhandenen Festmacheeinrichtungen. Im Übrigen wird auf die Vorbemerkung der Bundesregierung verwiesen.

24. Warum hat das Havariekommando nicht als Erstmaßnahme das Aufnehmen eines On-Scene-Coordinators des Havariekommandos durch den Bundespolizei-Hubschrauber in Cuxhaven und dessen Absetzen als „fact finder“ auf der treibenden „Glory Amsterdam“ angeordnet?

Es wird auf die Vorbemerkung der Bundesregierung verwiesen.

25. Wie viele Beschäftigte, die als On-Scene-Coordinator geeignet sind, hat das Havariekommando?

Wie viele davon hatten am Havarietag Rufbereitschaft?

Wie viele davon waren bis 10:30 Uhr im Havariekommando eingetroffen?

Zum Zeitpunkt der Havarie der „Glory Amsterdam“ verfügte das Havariekommando über drei Diplom-Nautiker mit langjähriger Erfahrung als OSC bei Übungen und Echteinsätzen.

Davon waren am 29. Oktober 2017 zwei Mitarbeiter in der Rufbereitschaft und zeitgerecht im Havariestab anwesend.

26. Stehen dem Havariekommando ein oder mehrere Satelliten-Telefone zur Verfügung, die von ihren On-Scene-Coordinatoren für die Weitbereichs-Kommunikation genutzt werden können?

Ja.

27. Warum benötigte, wie lt. Bericht des BMVI um 09:50 Uhr von der Verkehrszentrale Deutsche Bucht mitgeteilt, die vor Anker treibende „Glory Amsterdam“ ihre Hauptmaschine, um in den Wind zu drehen?
28. Seit wann und aus welchen Gründen dreht sich ein vor Anker treibendes Schiff nicht mehr ohne Unterstützung durch die Maschine in den Wind?

Die Fragen 27 und 28 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es wird auf die Vorbemerkung der Bundesregierung verwiesen.

29. Erfüllt der Notschlepper „Nordic“ nicht die von der Teilprojektgruppe 1 festgelegten Seetüchtigkeitsanforderungen, bei der „übermäßige Schiffsbewegungen infolge von Wind und Seegang, wie Stampfen, Tauchen, Rollen und – als Kombination aus Rollen und Gieren – Schlingern, ... durch geeignete konstruktive Maßnahmen zu vermeiden“ (vgl. Projektorganisation Verbesserung der maritimen Notfallvorsorge und des Notfallmanagements auf der Grundlage der Empfehlungen der unabhängigen Expertenkommission „Havarie Pallas“ – Abschlußbericht zu Teilprojekt 1 „Notschleppen“ des BMVI vom 31. Mai 2001) sind?

Der Notschlepper Nordic verfügt über Stabilitäts- und Seegangseigenschaften entsprechend den Vorgaben der TPG 1.

30. Hat die „Nordic“ eine kreisförmige Absetzfläche „von mindestens 5,00 m, ohne Hindernisse“, „vollständig ausgemalt mit gelber Farbe“ und „mit rutschsicherer Oberfläche“ sowie der umgebenden Hindernisbegrenzungsfläche „mit einem Durchmesser von mindestens 30,00 m, in der kein Hindernis höher als 5,00 m sein darf“, die nach Angaben der WSV als Mindestvoraussetzung für die Hubschrauberversetzung von Seelotsen gefordert ist?

Die zum Zeitpunkt des Vertragsschlusses geltenden Richtlinien für Hubschrauberlande- und Abwindschflächen auf Seeschiffen vom 5. Februar 1991 sind Vertragsbestandteil. Sie beziehen sich auf das Landen und Starten auf Schiffen aller Art sowie für das Abwindsen von Personen und Sachen aus Hubschraubern auf Schiffe. Es handelt sich damit um weitergehende Anforderungen als bei den Hinweisen für den Seelotsenversetzdienst mit Hubschraubern (geltende Fassung vom 25. April 2008, VkB1 2008, S. 314 ff.) in denen es um die Anforderungen für die Versetzung von Seelotsen mit Hubschraubern auf lotsannahmepflichtige Schiffe oder Schiffe, die freiwillig einen Lotsen annehmen, geht.

31. Bis zu welcher Windgeschwindigkeit können auf Schiffen, die diese Mindestvoraussetzungen der WSV erfüllen, Seelotsen abgeholt oder abgesetzt („versetzt“) werden?

Die Lotsenversetzhubschrauber können gemäß ihrer Zulassung („Sea State 6“) Versetzungen bis zu 55 Knoten (Bft 10) relativer Windstärke am anzufliegenden Schiff durchführen.

32. Warum wurde vom Havariekommando nicht versucht, das Boardingteam mit einem anderen Hubschrauber (Marine, Lotsen-Hubschrauber) zu versetzen?

Es wird auf die Antwort zu den Fragen 20 bis 22 verwiesen.

33. Welche Übungen hatte das Havariekommando für die Piloten der Hubschrauber vom Typ Superpuma bei der Bundespolizei-Fliegerstaffel Fuhlendorf, die ab 8. September 2017 jederzeit (Pressemitteilung „Hubschrauber für maritime Notfallvorsorge jederzeit einsatzbereit Arbeitstreffen von BMI und BMVI bei der Bundespolizei-Fliegerstaffel in Fuhlendorf“ vom 8. September 2017) für die maritime Notfallvorsorge verfügbar sind, vom 8. September bis 29. Oktober 2017 geplant?

In dem o. g. Zeitraum waren folgende Übungen unter Einsatz von PHS der BPOL geplant:

- 14. September 2017 Verletztenversorgung (VVT) Brandbekämpfung (BBK) Elbe-/Wesermündung,
- 20. September 2017 Brandbekämpfung C-Lagen (BBK) Nordholz/Elbe,
- 27. September 2017 Notschleppübung Deutsche Bucht (wurde vom HK abgesagt),
- 11. Oktober 2017 Notfallrettungsübung (ONRT) Eckernförder Bucht.

34. Wie oft haben diese Piloten das für das Aufnehmen des Boardingteams der „Nordic“ erforderliche, von diesen Piloten bei der Zusammenarbeit mit den Wasserfahrzeugen der Bundespolizei genutzten Standardverfahren abweichenden Einsatzverfahren wann bei welchen Wetterbedingungen zusammen mit diesem Notschlepper geübt?

Im Jahr 2017 haben die Einsatzpiloten der Bundespolizei – neben vielen anderen maritimen Übungsobjekten, wobei nicht für alle Übungen die Namen der beteiligten Schiffe dokumentiert sind – am 7. April 2017 bei Wind NNW mit 20 Knoten sowie einer Wolkenuntergrenze bei 200 bis 300 Fuß eine Notschleppübung des Havariekommandos unter Beteiligung der „Nordic“ unterstützt. Dabei wurde ebenfalls ein Boardingteam gewünscht.

35. Warum hat die Bundesregierung in ihrer Antwort zu Frage 18 auf Bundestagsdrucksache 19/850 nicht die Anzahl der Versetzübungen der Bundespolizei genannt, sondern stattdessen behauptet: „Die Bundespolizei führt keine Statistik über die Anzahl der Aufnahme- und Absetzvorgänge der Boardingteams“, obwohl der Leiter der Bundespolizei-Fliegerstaffel Fuhlendorf in einem Vortrag (Polizeidirektor Markus Ulfing: „Komplexe Schadenslage „Glory Amsterdam“ – Hubschraubereinsatz der Bundespolizei“, Vortragsveranstaltung des Nautischen Verein zu Bremerhaven am 5. April 2018 in Bremerhaven) den Anwesenden über die Qualifikation der Hubschrauberbesatzung berichtete: „Pilot (rund 7 800 Flugstunden), Copilot (rund 9 100 Flugstunden), Flugtechniker (rund 8 000 Flugstunden) jeweils überwiegend im maritimen Einsatzflugbetrieb und mit einer Erfahrung aus jeweils weit mehr als 2 000 Windenaufzügen“?

Die Polizeihubschrauber der Bundespolizei dienen vorrangig der polizeilichen Aufgabenwahrnehmung. Die in der Fragestellung zitierten Angaben beziehen sich auf den gesamten Flugbetrieb der Bundespolizei-Fliegerstaffel.

36. Müssen die Piloten keine „verlässlichen detaillierten Aufzeichnungen über alle durchgeführten Flüge“ führen, aus denen auch das Aufnehmen und Absetzen des Boardingteams Nordsee von der „Nordic“ einschl. der Flug- und Wetterbedingungen nachvollziehbar ist (vgl. Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 der Kommission vom 3. November 2011 zur Festlegung technischer Vorschriften und von Verwaltungsverfahren in Bezug auf das fliegende Personal in der Zivilluftfahrt gemäß der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates“, Abschnitt FCL.050 „Aufzeichnung von Flugzeiten“)?

Die Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 der Kommission vom 3. November 2011 beschreibt im Abschnitt FCL.050 „Aufzeichnung von Flugzeiten“ die Verpflichtung zur Führung eines sogenannten „Flugbuches“. Danach haben Flugbesatzungsmitglieder zur Aufrechterhaltung ihrer Lizenz Nachweise über geleistete Flugstunden nach Sicht- oder Instrumentenflugregeln sowie über durchgeführte Starts und Landungen zu führen. Dieser Verpflichtung kommt das fliegende Personal der Bundespolizei nach.

Eine Verpflichtung zur detaillierten Dokumentation von Windenoperationen einschließlich der während des Einsatzes herrschenden Wetterbedingungen besteht nicht.

37. Wird an Bord des Notschleppers „Nordic“ kein Tagebuch geführt, in dem u. a. Einsätze und Übungen dokumentiert sind?

Die „Nordic“ unterfällt den Bestimmungen des Schiffssicherheitsgesetzes auch hinsichtlich des Führens eines Schiffstagebuches.

38. Wie oft wurde in den letzten neun Monaten vor der Havarie das Personen-Aufwischen von der „Nordic“ geübt von
- a) der Deutschen Marine,
 - b) den Lotsenversetz-Hubschraubern,
 - c) Hubschraubern von Offshore-Dienstleistern und
 - d) der Bundespolizei?

Der Bundesregierung liegen dazu keine eigenen Informationen vor.

39. Warum wurde nicht vor einem Versetzen des Boardingteams zunächst versucht, mit Unterstützung der Besatzung des Havaristen eine Notschleppverbindung herzustellen?

Es wird auf die Ausschussdrucksache 19(15)11 zu „2. Die Abläufe im Einzelnen, 15:06 Uhr“ verwiesen.

40. Warum sind in Deutschland, im Gegensatz zu den staatlichen Einsatzfahrzeugen, Notschlepper in Langzeitcharter wie die „Nordic“ oder die „Baltic“ nicht wie weltweit üblich mit den Nationalfarben an der Bordwand als „Einsatzfahrzeug im staatlichen Auftrag“ eindeutig erkennbar?

Diese Anforderung war in den mit Beschlussfassung des Deutschen Bundestages vom 29. Juni 2006 (Bundestagsdrucksache 16/1647) aufgeführten Vorgaben nicht enthalten.

41. Warum hat das Havariekommando nicht die Option angeordnet, dass
- a) „Nordic“ unter Landschutz läuft und das Boardingteam abgibt, damit
 - b) „Mellum“ eine belastbare Notschleppverbindung herstellen und das weitere Vertreiben verzögern kann, bis
 - c) die „Nordic“ wieder am Einsatzort ist, die Notschleppverbindung von der „Mellum“ übernimmt und die „Glory Amsterdam“ von der Küste freischleppt?

Es wird auf Ausschussdrucksache 19(15)11 zu „2. Die Abläufe im Einzelnen, 11:53 Uhr“ sowie auf die Vorbemerkung der Bundesregierung verwiesen.

42. Hätte die „Mellum“ mit Unterstützung des Boardingteams sofort nach Eintreffen am Einsatzort eine belastbare Notschleppverbindung herstellen können?

Es wird auf die Vorbemerkung der Bundesregierung verwiesen.

43. Entscheidet bei einem Einsatz der Leiter oder der Stab des Havariekommandos?

Bei komplexen Schadenslagen erarbeitet der Havariestab Lösungsalternativen und bereitet Entscheidungen vor. Einsatztragende Entscheidungen trifft der Gesamteinsatzleiter.

44. Hätte die Notschleppleistung der „Mellum“ ausgereicht, um nach Herstellen einer belastbaren Notschleppverbindung am Bug der „Glory Amsterdam“ eine Entlastung der „durchgehenden“ Anker zu bewirken und das Treiben des Frachters zu verhindern?
45. Hätte die Notschleppleistung der „Mellum“ ausgereicht, um nach Herstellen einer belastbaren Notschleppverbindung am Heck der „Glory Amsterdam“ den Frachter über das Heck in den Wind zu schleppen und das Treiben des Frachters zu verhindern?

Die Fragen 44 und 45 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es wird auf die Vorbemerkung der Bundesregierung verwiesen.

46. Ist in den Einsatzkonzepten des Havariekommandos vorgesehen, die Schiffsführung eines Havaristen vor einem Notschlepp Einsatz
- a. zur Übermittlung des IMO-„Emergency Towing Booklets“ (IMO = International Maritime Organization) an das Havariekommando aufzufordern,
 - b) über die vom Havariekommando vorgesehenen Einsatzmaßnahmen schriftlich zu informieren oder
 - c) schriftliche, z. B. durch Schema-Zeichnungen ergänzte Hinweise zum fachgerechten Herstellen einer Notschleppverbindung über Satelliten-Fax zu geben?

Das IMO-„Emergency Towing Booklet“ dient primär als Unterstützung der Besatzung des jeweiligen Havaristen zum Herstellen einer Notschleppverbindung und zeigt der Besatzung durch Schema-Zeichnungen die anzuwendenden Kräfteverteilungen der Schlepplein auf den jeweiligen Pollern.

Das „Emergency Towing Booklet“ wird entweder beim Kapitän des Havaristen oder über den Agenten der Reederei/des Charterers vom Havariestab abgefragt. Die konkreten Einsatzmaßnahmen werden der Schiffsführung situationsangepasst auf die zweckmäßigste Art und Weise übermittelt.

47. Hat die „Nordic“ die „Glory Amsterdam“ vorab über das fachgerechte Herstellen der Notschleppverbindung per UKW-Seefunk informiert oder auf die erkennbare Nichteignung des genutzten „Hafen-Pollers“ hingewiesen?

Es wird auf die Vorbemerkung der Bundesregierung verwiesen.

48. Welche Maßnahmen hat das Havariekommando durchgeführt, um das Belegen der Notschleppleine auf einem ungeeigneten Poller zu verhindern?

Es wurden keine Maßnahmen durchgeführt, da das Havariekommando nach § 9 Absatz 2 der Havariekommandovereinbarung* im Wege der Auftragstaktik tätig wurde.

49. War dem Havariekommando bekannt, dass die Notschleppleine auf einem ungeeigneten Poller belegt war?

Ja. Im Übrigen wird auf die Ausschussdrucksache 19(15)11 zu „2. Die Abläufe im Einzelnen, 15:54 Uhr“ verwiesen.

50. Warum hat nicht der Notschlepper „Mellum“ versucht, während des Notschleppversuchs der „Nordic“ eine zusätzliche Notschleppverbindung zur Unterstützung, Entlastung oder Absicherung herzustellen?

Es wird auf die Vorbemerkung der Bundesregierung verwiesen.

51. Warum wurde nicht – möglichst frühzeitig – ein Seelotse, ein On-Scene-Coordinator des Havariekommandos oder ein Nautiker der „Mellum“ auf der „Glory Amsterdam“ abgesetzt, um das Belegen der Notschleppverbindung auf einem ungeeigneten Poller zu verhindern?

Es wird auf die Antwort zu Frage 16 verwiesen.

52. Warum benötigte der Hubschrauber für die ca. 255 Seemeilen von Fuhendorf über Warnemünde zur „Glory Amsterdam“ etwa 4,5 Stunden?

Nach Rüstzeit und Start des zusätzlichen Hubschraubers EC 155 der Bundespolizei in Fuhendorf, der Aufnahme des Boardingteams in Warnemünde sowie des Transfers nach Helgoland, kam das Boardingteam nach ca. 2 Std. 40 Min. mit der AS 332 Super Puma über der Glory Amsterdam zum Einsatz.

53. Wann war die „Glory Amsterdam“ soweit ins Flachwasser vertrieben, dass die Notschlepper „Nordic“ oder „Mellum“ keine Notschleppversuche mehr machen konnten?

Gegen 17:50 Uhr war die Einsatzgrenze erreicht, aufgrund einer Wassertiefe von ca. 1 m unter dem Kiel der „Nordic“ und erheblichen aufkommenden Grundseen im Flachwasserbereich.

* Bund-Küstenländer-Vereinbarung über die Errichtung des Havariekommandos vom 23. Dezember 2002, BAnz. 2003, S. 1170 f.

54. Wie viele Versuche machte wann das abgesetzte Boardingteam, um mit welchem Notschlepper eine Notschleppverbindung herzustellen?

Es wird auf Ausschussdrucksache 19(15)11 zu „2. Die Abläufe im Einzelnen, 16:30 Uhr“ sowie auf die Vorbemerkung der Bundesregierung verwiesen.

55. Wie oft hat der Notschlepper „Mellum“ mit welchem Ergebnis versucht, eine Notschleppverbindung herzustellen?

Das MSZ „Mellum“ hat keinen Versuch unternommen, eine Schleppverbindung herzustellen.

Im Übrigen wird auf die Vorbemerkung der Bundesregierung verwiesen.

56. Aus welchem Grund war das Boardingteam Ostsee in Absprache oder Einvernehmen mit dem Havariekommando ohne alle „3 speziellen, in Abstimmung mit dem Havariekommando standardisierten, hubschrauberverlastbaren Ausrüstungstaschen“, die „Ausrüstungsgegenstände für unterschiedliche Einsatzsituationen“ enthalten, vom Landeplatz Hohe Düne abgeflogen?

57. War mit dem von der Bundespolizei nach Angaben des Fliegerstaffel-Leiters für den Flug von Warnemünde nach Helgoland eingesetzten Hubschrauber vom Typ LTH „EC 155 B1“ ein gemeinsamer Transport von Boardingteam und diesen Ausrüstungstaschen unter den Einsatzbedingungen (Wetter, Betankung, Reichweite usw.) möglich?

58. Wie viele dieser Ausrüstungstaschen des Boardingteams Ostsee waren beim Abflug vom Landeplatz Hohe Düne und von Helgoland an Bord des transportierenden Bundespolizei-Hubschraubers?

Die Fragen 56, 57 und 58 werden wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nach Kenntnis der Bundesregierung konnte mit dem Hubschrauber EC 155 unter den vorherrschenden Einsatzbedingungen aus Sicherheitsgründen neben dem Boardingteam nur eine Einsatztasche mitgeführt werden.

59. Wann war dem Havariekommando bekannt, mit wie vielen dieser Ausrüstungstaschen das Boardingteam Ostsee vom Landeplatz Hohe Düne abgeflogen war?

Das Havariekommando hatte um 15:00 Uhr Kenntnis vom Abflug des Boardingteams mit einer Ausrüstungstasche.

60. Wann wurde welche dieser „3 speziellen, in Abstimmung mit dem Havariekommando standardisierten, hubschrauberverlastbaren Ausrüstungstaschen“, die „Ausrüstungsgegenstände für unterschiedliche Einsatzsituationen“ enthalten, von welchem Hubschrauber auf der „Glory Amsterdam“ abgesetzt?

Nach Kenntnis der Bundesregierung wurde gegen 16:35 Uhr die aus Warnemünde mitgeführte Ausrüstungstasche mit dem Hubschrauber AS 332 Super Puma auf der „Glory Amsterdam“ abgesetzt. Anschließend flog der Hubschrauber AS 332 Super Puma nochmals zur „Nordic“, um zwei weitere Ausrüstungstaschen, u. a. mit Brennergeschirr abzuholen und diese auf dem Havaristen „Glory Amsterdam“ gegen 17:20 Uhr abzusetzen.

