

Beschlussempfehlung und Bericht

des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur (15. Ausschuss)

zu dem Antrag der Abgeordneten Andreas Mrosek, Dr. Dirk Spaniel, Matthias Büttner, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD
– Drucksache 19/7431 –

Änderung der Verordnung über das Anlaufen der inneren Gewässer der Bundesrepublik Deutschland aus Seegebieten seewärts der Grenze des deutschen Küstenmeeres und das Auslaufen – Anlaufbedingungsverordnung

A. Problem

Die Anlaufbedingungsverordnung (AnlBV) vom 18. Februar 2004 regelt die Bedingungen für das An- und Auslaufen von Schiffen an der seewärtigen Grenze des deutschen Küstenmeeres mit dem Ziel, Unfälle zu verhüten, Verschmutzungen zu vermeiden und die Sicherheit und Leichtigkeit des Seeverkehrs zu erhöhen. Anlage 1 zu Absatz 1 AnlBV enthält für Seefahrzeuge bestimmter Größe und Ladungen eine Verpflichtung zur Benutzung des Verkehrstrennungsgebietes „German Bight – Western Approach“ (Tiefwasserweg).

Nach Auffassung der Antragsteller fehle in der Verordnung eine grundsätzliche Regelung, die Bezug auf den spezifischen Tiefgang der Schiffe nehme.

B. Lösung

Ablehnung des Antrags mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD, DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktion der AfD bei Stimmenthaltung der Fraktion der FDP.

C. Alternativen

Keine.

D. Kosten

Kosten wurden nicht erörtert.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Beschlussempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen,
den Antrag auf Drucksache 19/7431 abzulehnen.

Berlin, den 20. Februar 2019

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur

Cem Özdemir
Vorsitzender

Dr. Christoph Ploß
Berichtersteller

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Bericht des Abgeordneten Dr. Christoph Ploß

I. Überweisung

Der Deutsche Bundestag hat die Vorlage auf **Drucksache 19/7431** in seiner 77. Sitzung am 31. Januar 2019 beraten und an den Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur zur federführenden Beratung sowie an den Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit zur Mitberatung überwiesen.

II. Wesentlicher Inhalt der Vorlage

Der Antrag nimmt Bezug auf den Containerverlust der „MSC ZOE“ in der Nacht vom 1. auf den 2. Januar 2019 in der Nordsee, bei dem auch Container mit Gefahrgut über Bord gegangen seien. Die „MSC ZOE“ habe dabei das küstennahe Verkehrstrennungsgebiet „Terschelling – German Bight“ befahren. Die Wassertiefe an beiden Positionen, an denen Container über Bord gegangen seien, sei in den Seekarten mit 20 m, teilweise mit 18 m angegeben.

Die „MSC ZOE“ habe einen im Hafen abgelesenen Tiefgang von 12,70 m gehabt. Bei ihrer Geschwindigkeit sei durch den Squat-Effekt der tatsächliche Tiefgang größer als 13 m. Hinzu komme, dass bei einer Krängung (seitliche Neigung von Wasserfahrzeugen) des Schiffs von ca. 30 Grad und bei einer Schiffsbreite von 59 m das Schiff erheblich den Tiefgang von 12,70 m überschritten und eventuell sogar aufgesetzt, also Grundberührung gehabt habe.

Das Verkehrstrennungsgebiet „Terschelling - German Bight“ verlaufe rund 20 km nördlich der Ostfriesischen Inseln, und das Verkehrstrennungsgebiet „German Bight - Western Approach“ (Tiefwasserweg) rund 60 km nördlich dieser Küsten. Die Wassertiefe des Tiefwasserwegs betrage durchgehend mehr als 30 m. Das Befahren des küstennahen Verkehrstrennungsgebietes verkürze die Fahrtzeit zu den deutschen Häfen für die Containerschiffe um rund zwei Stunden, sei aber vor dem Hintergrund der bestehenden Wetterlage nicht die optimale Lösung für eine Routenplanung gewesen. Diese Einsparung für die Reedereien werde mit einem unkalkulierbaren Risiko erkauft, das der Allgemeinheit aufgebürdet werde. Die Wahl der Route sei aber für das Containerschiff „MSC ZOE“ nicht verboten gewesen.

Die Antragsteller begehren vom Deutschen Bundestag die Aufforderung an den Ordnungsgeber, dass dieser die Nutzung des Verkehrstrennungsgebietes „German Bight – Western Approach“ für Fahrzeuge mit einem Tiefgang von mehr als 10 m verpflichtend vorschreibe. Dazu sei folgende Ergänzung von Nummer 6 der Anlage zu § 1 Absatz 1 AnlBV erforderlich:

„e) Fahrzeuge mit einem Tiefgang von mehr als 10 Metern,“

III. Stellungnahme des mitberatenden Ausschusses

Der **Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit** hat die Vorlage auf Drucksache 19/7431 in seiner 31. Sitzung am 20. Februar 2019 beraten und empfiehlt die Ablehnung des Antrags mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD, DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktion der AfD bei Stimmenthaltung der Fraktion der FDP.

IV. Beratungsverlauf und Beratungsergebnisse im federführenden Ausschuss

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur hat die Vorlage auf Drucksache 19/7431 in seiner 35. Sitzung am 20. Februar 2019 abschließend beraten.

Die **Fraktion der CDU/CSU** verweist auf die laufenden Seeunfalluntersuchungen der zuständigen Behörden und empfiehlt, die Vorlage des Unfallberichtes abzuwarten. Bisher könne man noch keine Schlussfolgerungen aus den Geschehnissen ziehen. Eine Änderung der Anlaufbedingungsverordnung sei eine internationale Schiffswegefüh-

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

rungsmaßnahme und müsse daher international unter Beteiligung der IMO abgestimmt werden. Bei dieser Abstimmung seien unterschiedliche Aspekte wie Folgeabschätzungen, Beschreibung des Gebietes, Unfallhistorie, Kooperation mit anderen Staaten sowie Unfallsaspekte zu berücksichtigen.

Die **Fraktion der SPD** gibt zu bedenken, dass die Schiffe immer größer würden. Daher müsse mehr Wert auf Maßnahmen zur Unfallvermeidung gelegt werden. Der Antrag der Fraktion der AfD sei noch nicht reif, um bereits jetzt Schlussfolgerungen für die Änderung der Anlaufbedingungsverordnung treffen zu können. Daher meine man ebenfalls, dass der Unfallbericht abgewartet werden müsse. Die Routenplanung in der internationalen Seeschifffahrt würde mittlerweile von den wirtschaftlichen Leitungen der Reedereien anstatt von den Schiffsverantwortlichen bestimmt werden. Daher müssten in diesem Zusammenhang auch die Arbeitsbedingungen auf Seeschiffen diskutiert werden.

Die **Fraktion der AfD** führt aus, dass es sich bei der „MSC ZOE“ um einen Schiffstyp neuerer Größe handle, der aufgrund seines Treibstoffbunkers durchaus mit Tanklastschiffen vergleichbar sei. Nach den Vorschriften der Anlaufbedingungsverordnung müssten Tanklastschiffe dieser Größe verpflichtend den Tiefwasserweg „German Bight – Western Approach“ nutzen. Daher mache es keinen Sinn, zwischen Tanklast- und Containerschiffen zu unterscheiden. Bei einer Havarie im Tiefwasserweg gebe es mehr Zeit zur Vorbereitung von Rettungs- und Bergungsmaßnahmen, daher sei dessen verpflichtende Nutzung sinnvoll. Bei einer Krängung der „MSC ZOE“ von 30 Grad könne man sicher davon ausgehen, dass das Schiff aufgesetzt habe.

Die **Fraktion der FDP** empfiehlt ebenfalls, die Vorlage des Unfallberichtes abzuwarten und fragt die Bundesregierung, wann dieser vorliegen werde. Des Weiteren fragt sie, ob eine internationale Abstimmung zur Änderung der Anlaufbedingungsverordnung erforderlich sei, zumal lediglich deutsche Küstengewässer von der Havarie betroffen gewesen seien.

Die **Fraktion DIE LINKE** erklärt, dass es sich bei der Deutschen Bucht um eines der meistbefahrenen Gewässer der Welt handle. Der Antrag der Fraktion der AfD trage nicht zur Verbesserung der Sicherheit bei, weil der als Folge einer Änderung der Anlaufbedingungsverordnung sprunghaft steigende Verkehr im Tiefwasserweg zu mehr Kreuzungsverkehr und damit zu einem erhöhten Sicherheitsrisiko führe. Es bringe nichts, die Gefahren bei schwerer See mit Maßnahmen abmildern zu wollen, die das Risiko von Kollisionen erhöhten.

Die **Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN** stellt fest, dass angesichts der Havarie der „MSC ZOE“ Handlungsbedarf bestehe. Auch sie empfiehlt, den Unfallbericht abzuwarten. Bei der Auswertung dieses Berichtes müssten – neben der Berücksichtigung des Aspektes der Ladungssicherung – auch Schlussfolgerungen und Konsequenzen für den Umgang mit Unfällen großer Schiffe gezogen werden. Ferner müsse genau betrachtet werden, welche Regularien und Änderungen es brauche, um Natur und Umwelt zu schützen.

Das **Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur** informiert, dass der Unfallbericht spätestens ein Jahr nach dem Ereignis vorliegen müsse. Die Untersuchung erfolge nach den Regularien von SOLAS (International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974). Wenn man die Anlaufbedingungsverordnung ändern wolle, müsse man die IMO beteiligen. Die verpflichtende Nutzung von Verkehrstrennungsgebieten sei nicht unproblematisch, weil es dann zu einer Ballung großer Schiffsgefäße in diesen Gebieten komme.

Der **Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur** empfiehlt die Ablehnung des Antrags auf Drucksache 19/7431 mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD, DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktion der AfD bei Stimmenthaltung der Fraktion der FDP.

Berlin, den 20. Februar 2019

Dr. Christoph Ploß
Berichterstatter

Vorbfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.