



Niederschrift

Umwelt- und Agrarausschuss

20. Wahlperiode – 19. Sitzung

am Mittwoch, dem 1. November 2023,
im Anschluss an die gemeinsame Sitzung
mit dem Innen- und Rechtsausschusses,
im Sitzungszimmer 142 des Landtags

Anwesende Abgeordnete

Heiner Rickers (CDU), Vorsitzender

Hauke Göttisch (CDU), in Vertretung von Rixa Kleinschmit

Cornelia Schmachtenberg (CDU)

Sönke Siebke (CDU)

Manfred Uekermann (CDU)

Silke Backsen (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Dirk Kock-Rohwer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Thomas Hölck (SPD)

Sandra Redmann (SPD)

Oliver Kumbartzky (FDP)

Christian Dirschauer (SSW)

Die Liste der **weiteren Anwesenden** befindet sich in der Sitzungsakte.

Tagesordnung:		Seite
1.	Bericht der Landesregierung über die Kollision zweier Frachtschiffe vor der Küste Helgolands am 24. Oktober 2023	4
	Antrag des Abgeordneten Dirk Kock-Rohwer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN) Umdruck 20/2192	
2.	Verschiedenes	8
	a) Landesjagdgesetz	8
	b) Landesforsten	8

Der Vorsitzende, Abgeordneter Rickers, eröffnet die Sitzung um 16:25 Uhr und stellt die Beschlussfähigkeit des Ausschusses fest. Die Tagesordnung wird in der vorstehenden Fassung gebilligt.

1. Bericht der Landesregierung über die Kollision zweier Frachtschiffe vor der Küste Helgolands am 24. Oktober 2023

Antrag des Abgeordneten Dirk Kock-Rohwer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)
[Umdruck 20/2192](#)

Herr Goldschmidt, Minister für Energiewende, Klimaschutz, Umwelt und Natur, berichtet, jährlich passierten über 150.000 Schiffe und viele Sportboote die Schifffahrtsstraßen in der Nord- und Ostsee, der Elbe und des Nord-Ostsee-Kanals. Viele transportierten Gefahrgüter, künftig auch erhebliche Mengen an Energie- oder Treibstoffen. Damit seien die Meere sehr verletzlich. Pro Jahr gebe es etwa 100 Unfälle und Havarien.

Am 24. Oktober 2023 kurz vor 5 Uhr morgens habe es eine Schiffskollision in der Deutschen Bucht in niedersächsischen Hoheitsgewässern gegeben. Südwestlich der Insel Helgoland und nordöstlich der Insel Langeoog seien zwei Frachtschiffe kollidiert.

Das Frachtschiff Verity, das kleinere der beiden Schiffe, sei innerhalb von 20 Minuten versunken. An Bord seien sieben Besatzungsmitglieder gewesen. Zwei hätten leicht verletzt gerettet werden können, eine Person sei tot geborgen worden, vier Personen würden vermisst. Es sei davon auszugehen, dass sie an Bord verstorben seien. Das größere Frachtschiff Polesie sei schwimmfähig geblieben. An Bord seien 22 Besatzungsmitglieder gewesen.

Das Havariekommando habe sich wieder einmal bewährt. Es habe die Gesamteinsatzleitung übernommen. Im Vordergrund habe die Rettung der Mannschaften und die Suche nach Besatzungsmitgliedern gestanden.

An zweiter Stelle habe die Gewässerverunreinigung gestanden, die von den Schiffen auszugehen drohte. Beteiligt gewesen seien zahlreiche Schiffe beispielsweise der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger, des Bundes, der Wasserschutzpolizei, Hubschrauber, Flugzeuge und zeitweise sogar ein Kreuzfahrtschiff. Insgesamt seien sechs Hubschrauber, zwei Flugzeuge und 25 Schiffe beteiligt gewesen.

Das Suchraster für die Besatzungsmitglieder sei nach einem Rechenmodell der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger bestimmt worden, das kontinuierlich an die Bedingungen vor Ort angepasst worden sei.

Es habe Tauchversuche mit Tauchern und Tauchrobotern gegeben. Diese seien aber nicht von Erfolg gekrönt worden und hätten wegen schlechter Witterungsverhältnisse abgebrochen werden müssen.

Es sei eine geringe Menge an Dieselmotorkraftstoffen, aber kein Rohöl ausgetreten. Der Dieselmotorkraftstoff habe die Wasseroberfläche um die Unglücksstelle erreicht. Im Unterschied zu Rohöl verflüchtige sich Dieselmotorkraftstoff vergleichsweise schnell. Eine Gefahr für die Küsten habe nicht bestanden und bestehe nicht.

Das Verfahren zur Aufklärung der Unfallursache werde von der Staatsanwaltschaft Hamburg geführt. Die Bundespolizeidirektion See sei für die Todesfall- und Unfallursachenermittlung zuständig. Den Schiffverkehrsunfall untersuche die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchungen in Zusammenarbeit mit der Marine Accident Investigation Branch aus dem Vereinigten Königreich.

Es werde eine Verfügung an den Reeder geben, der die Bergung vorbereiten und durchführen müsse. Dazu sei ein Bergungskonzept von der Reederei zu erstellen. Das Havariekommando berate entsprechend.

Sein Ministerium sei von Niedersachsen informiert worden und habe als LKN bereitgestanden für den Fall, dass das Havariekommando eine entsprechende Anforderung gestellt hätte.

Auf eine Frage des Abgeordneten Kock-Rohwer antwortet Minister Goldschmidt, die Bergung des noch im Schiff befindlichen Treibstoffs sei Teil des Bergungskonzepts.

Abgeordneter Uekermann erinnert an den 25. Jahrestag des Unfalls der Pallas sowie daran, dass dieser zu dem einheitlichen Havariekommando geführt habe, was er begrüße. Nach seiner Auffassung sollte man noch einen Schritt weitergehen und eine einheitliche Küstenwache installieren.

Er weist darauf hin, dass die Fahrrinne immer weiter eingeengt werde und häufig Havarien in der Nähe der Küste stattfänden. Vor diesem Hintergrund erkundigt er sich danach, ob es einen Weg gebe, auf den Bund einzuwirken, dass der nah an der Küste entlangführende Weg künftig nicht mehr befahren werde.

Minister Goldschmidt legt dar, bei einem Treffen der drei zuständigen Umweltminister aus Niedersachsen, Hamburg und Schleswig-Holstein im Oktober 2023 sei Übereinstimmung erzielt worden, den Bund zu bitten zu prüfen, dass die seeseitige Umfahrung bevorzugt werde. Bereits heute sei es so, dass ab einer bestimmten Wettersituation Schiffe mit Gefahrgut nicht zu küstennah fahren dürften. Hier wünsche er sich noch sicherheitsorientiertere Lösungen.

Abgeordneter Uekermann spricht an, ein Mehrzweckschiff sei so stationiert, dass es die nördliche Nordsee an der Grenze zu Dänemark bei einer Havarie nach seiner Auffassung nicht zeitnah erreichen könne, und verweist auf eine diesbezügliche Forderung der Insel- und Halligkonferenz.

Herr Dr. Oelerich, Leiter der Abteilung Wasserwirtschaft, Boden und Küstenschutz; Bundesbeauftragter für den Wasserbau im MEKUN, bestätigt, dass es eine Forderung der Insel- und Halligkonferenz gebe, den nördlichen Bereich besser abzudecken. - Minister Goldschmidt merkt an, nach seinem Verständnis handele es sich um ein Schiff des Havariekommandos. Einvernehmen bestehe darin, dieses stärken zu wollen. Außerdem seien so etwas wie Marine Ranger gewünscht, die sich auf der See um die Natur kümmern.

Auf eine Nachfrage des Abgeordneten Göttisch antwortet Minister Goldschmidt, das Bergungskonzept sei eines für das gesamte Schiff einschließlich des Treibstoffes. Ob das Havariekommando Zeitvorgaben gemacht habe, entziehe sich seiner Kenntnis.

Abgeordneter Hölck meint, dass der Treibstoff vor dem Schiff geborgen werden müsse, und erkundigt sich, ob Schleswig-Holstein Einfluss auf das Bergungskonzept nehmen könne.

Minister Goldschmidt weist darauf hin, dass sich die Kollision in niedersächsischem Hoheitsgewässer zugetragen habe. Schleswig-Holstein sei nicht beteiligt. Die Verantwortung für die Anordnung des Bergungskonzepts liege beim Havariekommando.

2. Verschiedenes

a) Landesjagdgesetz

Der Ausschuss verständigt sich darauf, die abschließende Beratung zum Landesjagdgesetz in der Dezembersitzung durchzuführen.

b) Landesforsten

Vereinbart wird, die Diskussion über die Situation der Landesforsten auf das Frühjahr 2024 zu verschieben.

Der Vorsitzende, Abgeordneter Rickers, schließt die Sitzung um 16:40 Uhr.

gez. Heiner Rickers
Vorsitzender

gez. Petra Tschanter
Geschäfts- und Protokollführerin