

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

Anfrage der Abgeordneten Omid Najafi und Thorsten Moriße (AfD)

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

**Gefahr von Schiffbränden durch E-Autos und Batterie-Transporte**

Anfrage der Abgeordneten Omid Najafi und Thorsten Moriße (AfD), eingegangen am 21.08.2023  
- Drs. 19/2130 an die Staatskanzlei übersandt am 22.08.2023

Antwort des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Bauen und Digitalisierung  
namens der Landesregierung vom 25.09.2023

**Vorbemerkung der Abgeordneten**

Am 25. Juli 2023 verließ der unter panamaischer Flagge fahrende Autotransporter „Fremantle Highway“ das Autoterminal Bremerhaven mit Ziel Singapur. Nach rund 130 Seemeilen wurde auf Höhe der niederländischen Insel Ameland ein Brand auf einem der Fahrzeugdecks festgestellt. Infolge der Ausbreitung des Brandes wurde das Schiff von der Besatzung aufgegeben. Die nachfolgenden Lösch- und Sicherungsmaßnahmen verliefen erfolgreich, sodass der Car Carrier einige Tage darauf nach Eemshaven geschleppt werden konnte. Auf Initiative des deutschen Havariekommandos war auch der deutsche Schlepper NORDIC ab dem 26. Juli bei der „Fremantle Highway“ und leistete Unterstützung<sup>1</sup>. Gegenwärtig werden die Brandverluste und Schäden bei den rund 4 000 Pkw des Transportschiffes ermittelt. Nach Medienberichten soll die Frachtladung aus Pkw der Hersteller BMW, Mercedes und VW bestehen.

Ein ähnlicher Fall ereignete sich im Februar 2022. Vom Hafen Emden kommend, geriet der mit 4 000 Fahrzeugen beladene Car Carrier „Felicity Ace“ auf der Fahrt nach den USA bei den Azoren in Brand. Hier waren Bergungsversuche erfolglos, das Schiff versank. Bei der Fracht handelte es sich vorwiegend um Wagen des VW-Konzerns, darunter der Marken Audi, Bentley, Porsche, Lamborghini. Die Brandursache ist unklar, könnte aber auf eine Batterieentzündung eines E-Autos oder Plug-in-Hybrids zurückzuführen sein. Jedenfalls wurde durch die in Brand geratenen E-Autos an Bord die Brandlöschung unbeherrschbar. Die japanische Reederei Mitsui O.S.K. Lines (MOL) setzte nach dem Vorfall den Transport von E-Autos aus. Auch die norwegische Schiffflinie Havila Kyststruten transportiert keine Hybrid-, Wasserstoff- und E-Autos mehr. Ein weiterer Fall ereignete sich im Jahr 2020, als das Transportschiff „Höegh Xiamen“ mit 2 420 Autos vor Florida ausbrannte, verursacht durch die Batterie eines Gebrauchtwagens.

Der Industrieversicherer der Allianz (AGCS) veröffentlichte im Jahr 2023 eine Studie zu den Gefahren, die durch den Transport von Elektrofahrzeugen entstehen können, vor allem Schiffsbrände<sup>2</sup>: „Der allgemeine Trend zu mehr Nachhaltigkeit führt dazu, dass verstärkt Elektrofahrzeuge und batteriebetriebene Güter transportiert werden. (...) Eine weitere Gefahrenquelle ist der Transport potenziell hochentzündlicher Lithium-Ionen-Akkus, insbesondere auf Containerschiffen und Autotransportern.“<sup>3</sup>

<sup>1</sup> <https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/WS/brand-des-fremantle-highway.html>

<sup>2</sup> <https://commercial.allianz.com/news-and-insights/news/safety-shipping-review-2023-de.html>

<sup>3</sup> <https://www.dvz.de/rubriken/see/detail/news/allianz-trend-zur-e-mobilitaet-erhoeht-brandrisiko-in-der-schiff-fahrt.html>

### **Vorbemerkung der Landesregierung**

In der Nacht zum 26. Juli 2023 kam es vor der Küste der Niederlande auf Höhe der Insel Ameland zu einem Schiffsbrand auf dem Autofrachter „Fremantle Highway“. Ein Mensch kam dabei ums Leben. Die übrigen Besatzungsmitglieder wurden verletzt. Es bestand darüber hinaus die Gefahr einer Umweltkatastrophe für die Nordsee. Die Landesregierung unterstützt alle internationalen und nationalen Maßnahmen, die dazu dienen, Schiffsbrände zu vermeiden, um dadurch letztlich derartige tragischen Unglücksfälle zu verhindern.

#### **1. Wie viele Fahrzeuge aus Deutschland waren entsprechend vorliegenden Frachtbriefen bzw. Zollunterlagen auf der „Fremantle Highway“ - welche Marken (Verbrenner-, Hybrid-, E-Autos), von welchen deutschen Herstellern und aus welchen Werken?**

Der Landesregierung liegen hierzu keine Informationen vor. Die Datenverarbeitung liegt in der Zuständigkeit des Zolls.

#### **2. Welche neuen Erkenntnisse gibt es zur Brandursache und -entwicklung sowie dem Zustand der E-Autos auf der „Fremantle Highway“?**

Der Landesregierung liegen keine Erkenntnisse zur Brandursache, zur Brandentwicklung oder zum Zustand der Fahrzeuge vor. Die Untersuchungen der niederländischen Behörden sind nach derzeitigem Kenntnisstand noch nicht abgeschlossen.

#### **3. Welche Sicherheitsvorkehrungen und -vorschriften für den Transport von E-Autos gelten auf den deutschen Hafenanlagen und Seewasserstraßen?**

Die Beförderung gefährlicher Güter unterliegt umfassenden und strengen internationalen und nationalen Rechtsvorschriften (z. B. Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route [ADR], International Maritime Dangerous Goods Code [IMDG-Code]). Die Vorschriften werden unter Berücksichtigung von Erkenntnissen aus Wissenschaft und Technik laufend überprüft und weiterentwickelt. Auch die Ergebnisse aus abgeschlossenen Unfalluntersuchungen fließen in diese kontinuierliche Weiterentwicklung ein. Für die Beförderung verpackter gefährlicher Güter mit Seeschiffen gibt es mit dem IMDG-Code ein umfassendes Regelwerk, das ausführlich vorschreibt, durch welche Maßnahmen von den am Transport Beteiligten der Schutz von Menschen und der Umwelt zu gewährleisten ist.

Lithiumbatterien und batteriebetriebene Fahrzeuge unterliegen laut dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) den Vorschriften des Gefahrgutrechts. Fahrzeuge mit Batterieantrieb sind in UN 3171 als Batteriebetriebenes Fahrzeug, Klasse 9 aufgeführt. Dies schließt nicht nur Straßenfahrzeuge ein, sondern auch Wasser- (Boote und Schiffe) und Luftfahrzeuge (Flugzeuge) sowie unbenannte Fahrzeuge. Für als Ladung beförderte Fahrzeuge, die in und auf Seeschiffen befördert werden, müssen die Sondervorschriften (SP) 388, 961 und 962 beachtet werden. Für Fahrzeuge UN 3171 muss zusätzlich die Sondervorschrift 971 beachtet werden.

Sofern Elektrofahrzeuge als Ladung befördert werden, müssen die eingebauten Lithiumbatterien einem geprüften Typ entsprechen. Die internationalen Kriterien sind im UN Handbuch Teil III Unterabschnitt 38.3 festgelegt. Die darin festgelegte Typprüfung ist für alle zu befördernden Lithiumbatterien vorgesehen. Bei Fahrzeugen mit eingebauten Batterien müssen die Batterien gegen Kurzschluss gesichert sein. Eine Kategorisierung erfolgt mit dem 2.9.4 IMDG-Code.

#### **4. Wie wird die Sicherheit der Schiffsbesatzungen und der Passagiere auf Fähren gewährleistet, wenn E-Autos an Bord sind? Welche Rettungsmaßnahmen sind im Falle schneller Brandentwicklung vorgeschrieben?**

Die Brandschutzvorkehrungen auf RoRo Schiffen (Roll on/Roll off) und RoPax Schiffen (Roll on/Roll off von Frachtgut sowie Pax für Passagiere) sind in der „International Convention of the

Safety of Life at Sea“ (SOLAS II-2) und dem „International Code for Fire Safety Systems“ (FSS Code) geregelt. Die nationale Einführung der verbindlichen internationalen Brandschutzvorschriften erfolgt durch das Schiffssicherheitsgesetz. Daneben beinhalten die nationalen Vorschriften wie z. B. die Binnenschiffsuntersuchungsordnung (BinSchUO) Vorgaben zum vorbeugenden Brandschutz. Die „Vorläufigen Richtlinien zur Verringerung des Auftretens und der Folgen von Bränden in Ro-Ro-Räumen und Sonderräumen bei neuen und bestehenden Ro-Ro-Fahrgastschiffen“ (MSC.1/ Rundschreiben 1615 vom 26. Juni 2019) enthalten eine Vielzahl von Maßnahmen zur Brandvermeidung bzw. -bekämpfung.

##### 5. Welche Kapazitäten an Feuerlöschbooten und Löschfahrzeugen sind an den niedersächsischen Häfen und Wasserstraßen einsetzbar? Gelten diese als ausreichend?

Bei Wasserfahrzeugen findet eine Unterscheidung gemäß ihrer sogenannten Class of Fire Fighting (FiFi) statt. In den verschiedenen Klassen werden Leistungskriterien definiert, die zu erfüllen sind, um eine entsprechende FiFi-Klasse zu erhalten. Neben den FiFi-Klassen 1, 2 und 3 gibt es sogenannte none classed FiFi Systems, die auch über entsprechende Pumpen und Löschmonitore verfügen.

Eine Übersicht ist der entsprechenden Tabelle<sup>4</sup> zu entnehmen.

Produktparameter

Class	None Class	FiFi 1/2		FiFi I	FiFi II			FiFi III	
No. Monitors	2	1	2	2	2	3	4	3	4
Monitor Capacity(m <sup>3</sup> /hr)	600	1200	600	1200	3600	2400	1800	3200	2400/2500
No. Pumps	1-2	1-2		1-2	2	2-4		2	2-4
Total Pump Capacity(m <sup>3</sup> /hr)	600	1200	2400	7200	7200	9600		9600/10000	
Throw Length(m)	85	120	120	180	150	180		150	
Throw Height(m)	45	45	45	110m@70m	70	110m@70m		70	

Für die dem Land Niedersachsen obliegenden Aufgaben gemäß § 5 des Niedersächsischen Gesetzes über den Brandschutz und die Hilfeleistung der Feuerwehr (NBrandSchG) wurden - zum Teil auch für Einsätze in komplexen Schadenslagen unter Gesamteinsatzleitung des Havariekommandos - Verwaltungsvereinbarungen mit den Städten Brake, Cuxhaven, Emden, Nordenham, Stade und Wilhelmshaven geschlossen, die u. a. die Bereithaltung und den Einsatz von ausgebildeten Einheiten auf Schiffen vorsehen.

Für Einsätze der Freiwilligen Feuerwehr Nordenham wird auf der Weserfähre Blexen-Bremerhaven eine Hochleistungspumpe vorgehalten, die in Verbindung mit dort installierten Wasserwerfern zur Bekämpfung von Bränden auf Schiffen eingesetzt werden kann. Für den Einsatz der Freiwilligen Feuerwehr Stade wird aktuell seitens des Niedersächsischen Landesamtes für Brand- und Katastrophenschutz eine fachgerechte und einsatztaktische Betrachtung vorgenommen. Grundsätzlich können im Einsatzfall durch die Einsatzleitung der Feuerwehr gemäß § 24 Satz 2 Nr. 4 NBrandSchG u. a. Besitzer von Wasserfahrzeugen zur Brandbekämpfung oder zur Hilfeleistung verpflichtet werden. Darüber hinaus kann im Einzelfall anlassbezogen auch auf andere Stellen und Organisationen zugegriffen werden.

Im Bereich der Nordsee werden seitens des Bundes die Mehrzweckschiffe MELLUM und NEUWERK sowie vertraglich der Notschlepper NORDIC vorgehalten. Diese Schiffe verfügen mindestens über die FiFi-Klasse 1. Neben diesen genannten Schiffen verfügen u. a. die Behördenschiffe GUSTAV-MEYER, BAUMRÖNNE und NORDERGRÜNDE sowie weitere kommerzielle Schlepper über entsprechende FiFi-Klassen bzw. none classed FiFi Systems.

<sup>4</sup> Quelle: <http://de.gatheringmarine.com/fire-fighting-system/external-fifi-system/external-fire-fighting-fifi-system.html> (abgerufen am 29.08.2023, 9:00 Uhr).

Die Bund-/Küstenländerpartner haben zusammen mit dem Havariekommando verschiedene Szenarien der Schiffsbrandbekämpfung, technischen Hilfeleistung und Verletztenversorgung analysiert und entsprechende Vorsorgekapazitäten und Spezialeinheiten geschaffen. In komplexen Schadenslagen kann das Havariekommando auf die Mittel und Kräfte der Bund-/Küstenländerpartner zurückgreifen und diese zielgerichtet in den Einsatz bringen. Für Niedersachsen werden auf der Grundlage der o. g. Verwaltungsvereinbarung die Vorhaltung und der Einsatz der Einheiten sichergestellt. Darüber hinaus kann das Havariekommando auch auf einsatzrelevante und verfügbare Schiffe aus dem gesamten Einsatzgebiet der Nord- und Ostsee zurückgreifen.

Gemeinden und Landkreise halten im Rahmen ihrer Zuständigkeit gemäß §§ 2 und 3 NBrandSchG eine den örtlichen Verhältnissen entsprechende Feuerwehr mit geeigneten Einsatzmitteln (Land- und Wasserfahrzeuge) vor.

**6. Welche Sicherheitsvorkehrungen und -vorschriften für den Transport von E-Autos gelten in Niedersachsen im Fährverkehr auf Nord- und Ostsee bzw. auf Flüssen und Kanälen?**

Es wird auf die Antworten zu den Fragen 3 und 4 verwiesen.

**7. Autotransporte erfolgen auch auf Binnenwasserstraßen wie dem Rhein oder dem Mittellandkanal. Welche Präventionsmaßnahmen gegen Brände sind hier gefordert?**

Es wird auf die Antworten zu den Fragen 3 und 4 verwiesen.

**8. Welchen Beitrag leistet das Land Niedersachsen zum Havariekommando des Bundes und der Küstenländer in Cuxhaven?**

Das Land Niedersachsen ist Mitzeichner der Bund-/Küstenländer-Vereinbarungen zur Errichtung des Havariekommandos, zur Bekämpfung von Meeresverschmutzungen sowie über die Brandbekämpfung, die technische Hilfeleistung und die Verletztenversorgung auf See.

Für den Bereich der Schadstoffunfallbekämpfung finanzieren die fünf Küstenländer Niedersachsen, Bremen, Hamburg, Schleswig-Holstein und Mecklenburg-Vorpommern den Fachbereich 3 „Schadstoffunfallbekämpfung Küste“ mit sieben Mitarbeitenden. Für den wasserseitigen Brandschutz und die Verletztenversorgung finanzieren die Küstenländer vier Mitarbeitende des Fachbereichs 4 „Brandbekämpfung und Verletztenversorgung“.

Das Land Niedersachsen übernimmt stellvertretend für die fünf Küstenländer die Personalverantwortung für den gesamten Fachbereich 3 und für vier Landesbedienstete des Fachbereichs 4 des Havariekommandos. Der Fachbereich 3 ist Teil des Referates 24 „Oberflächen- und Küstengewässer, Meeresschutz“ des Niedersächsischen Ministeriums für Umwelt, Energie und Klimaschutz; die Landesbediensteten des Fachbereichs 4 sind angegliedert an das Referat 34 „Brandschutz“ des Niedersächsischen Ministeriums für Inneres und Sport.

Die vom Land Niedersachsen unterhaltenen Schadstoffunfallbekämpfungsschiffe und -geräte sowie die an den Standorten Emden, Wilhelmshaven und Cuxhaven (24 h / 365 Tage) für die Verletztenversorgung, technische Hilfeleistung und Brandbekämpfung auf Schiffen speziell ausgebildeten Einsatzkräfte in fünf Einsatzteams werden im Einsatzfall der Gesamteinsatzleitung des Havariekommandos unterstellt.

**9. Wie werden der International Maritime Code for Dangerous Goods Code (IMDG-Code) sowie die Vorschriften des Gefahrgutrechts mit Blick auf E-Autos angewendet und in Deutschland kontrolliert?**

Es wird auf die Antworten zu den Fragen 3 und 4 verwiesen. Brandschutzausrüstung und -einrichtungen müssen den Bedingungen des Meeres standhalten können.

Die Dienststelle Schiffssicherheit der Berufsgenossenschaft Verkehr verantwortet die Hafenstaatkontrolle (Port State Control) gem. der EU-RL 2009/16/EG-RL mit dem Ziel eine drastische Verringerung der Anzahl unternormiger Schiffe in Bezug auf z. B. Schiffssicherheit, Schiffsbesatzung, Besatzung und Umweltschutz in den Hoheitsgewässern der Mitgliedstaaten (Art. 1 EU-RL 2009/16/EG) zu erreichen. Im Rahmen dieser Kontrollen werden gefahrgutrechtliche Überprüfungen durchgeführt.

Die Wasserschutzpolizei Niedersachsen nimmt darüber hinaus in ihrem örtlichen Zuständigkeitsbereich die schiffahrtspolizeilichen Vollzugsaufgaben wahr. Zu den durch Vereinbarungen zwischen dem Bund und dem Land Niedersachsen übertragenen Aufgaben gehören neben den Ermittlungen der Gefahren für den Schiffsverkehr und der vom Schiffsverkehr ausgehenden Gefahren u. a. auch die Überwachung der Einhaltung der Beförderung gefährlicher Güter, der Sicherheit der Schiffe sowie der Sicherheit und Gesundheit der Besatzung dienenden Vorschriften. Diese Überwachungsaufgaben werden im Rahmen von regelmäßig durchgeführten Schiffskontrollen wahrgenommen.

**10. Wie steht die Landesregierung zu den Einschätzungen der Versicherungsunternehmen hinsichtlich des Sicherheitsrisikos bei Schiffstransporten von E-Autos oder E-Batterien?**

Der Landesregierung liegen keine belastbaren Erkenntnisse vor, wonach durch E-Autos ein höheres Sicherheitsrisiko bei Schiffstransporten vorliegt.