

Schriftliche Kleine Anfrage

des Abgeordneten Dr. Anjes Tjarks (GRÜNE) vom 25.07.14

und Antwort des Senats

Betr.: Geschwindigkeitsbegrenzung auf der Elbe

In der Verhandlung der Elbvertiefung vor dem Bundesverwaltungsgericht (BVwG) in Leipzig haben die Behördenvertreter ein neues Konzept zur Begrenzung der Geschwindigkeiten der Seeschifffahrt auf der Elbe vorgestellt. Mit diesem soll unter anderem verhindert werden, dass Schiffe zu schnell fahren und durch ihren Wellenschlag Schäden produzieren.

Demgegenüber war Pressemeldungen der jüngeren Vergangenheit zu entnehmen, dass durch ein zu schnell fahrendes Containerschiff Schäden entstanden sind. Außerdem ließ sich durch Analyse der Positionsmeldungen des mit Baggerarbeiten beauftragten Schiffes Bartolomeu Dias am 14.07.2014 um 5.30 Uhr am Stadersand ablesen, dass auch vom Senat beauftragte Unternehmen die bisherigen Richtgeschwindigkeiten nicht einhalten. Das Schiff bewegte sich nach den AIS-Daten mit 15,1 Knoten über Grund, obwohl dort eine Richtgeschwindigkeit von 12 Knoten im Wasser vorgegeben ist. Da dieser Zeitpunkt neun Minuten vor dem Moment des Tidekernens lag, kann davon ausgegangen werden, dass zu diesem Zeitpunkt die Geschwindigkeit im Wasser und die Geschwindigkeit über Grund nahezu identisch sind.

Tiefgangsregeln auf der Elbe für Containerschiffe:

Tideunabhängig (ausgehend und einkommend)	
12,80 m Frischwassertiefgang	für Containerschiffe mit Breite bis 32,30 m oder Länge bis 330,0 m
12,70 m Frischwassertiefgang	für Containerschiffe mit Breite bis 45,0 m oder Länge bis 330,0 m
12,60 m Frischwassertiefgang	für Containerschiffe mit Breite bis 47,50 m oder Länge bis 360,0 m
12,40 m Frischwassertiefgang	für Containerschiffe mit Breite bis 50,0 m oder Länge bis 370,0 m
12,20 m Frischwassertiefgang	für Containerschiffe mit Breite bis 52,50 m oder Länge bis 380,0 m
12,00 m Frischwassertiefgang	für Containerschiffe mit Breite bis 55,0 m oder Länge bis 390,0 m
11,80 m Frischwassertiefgang	für Containerschiffe mit Breite bis 57,50 m oder Länge bis 410,0 m

Dies vorangestellt frage ich den Senat:

Der Senat beantwortet die Fragen teilweise aufgrund von Auskünften der Hamburg Port Authority (HPA) und der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt (GDWS) des Bundes wie folgt:

1. *Ist der Verstoß gegen die Richtlinien zur Geschwindigkeitsbegrenzung auf der Elbe eine Ordnungswidrigkeit?*

Wenn ja, wie viele Ordnungswidrigkeits-Verfahren wurden bisher durchgeführt, um Verstöße zu ahnden?

Wenn nein, warum nicht?

Nein. Verstöße gegen die gegenwärtig auf der Elbe geltende Richtgeschwindigkeit sind nicht bußgeldbewehrt. Allerdings kann jeder Verstoß gegen die seemännischen Sorgfaltspflichten (§§ 3, 26 SeeSchStrO, zu denen auch die Verhinderung von gefährdendem Sog und Schwell gehört) als Ordnungswidrigkeit mit einem Bußgeld (§ 61 SeeSchStrO) geahndet werden. Die in den Planfeststellungsbeschlüssen von Bund und Hamburg neuerdings festgelegte Geschwindigkeitsbeschränkung ist derzeit nicht verbindlich, weil die Beschlüsse vor Gericht beklagt worden sind.

2. Hat der Senat mit seinen Auftragnehmern Vereinbarungen getroffen, die Richtgeschwindigkeit einzuhalten?

Wenn ja, wie werden Verstöße geahndet?

Wenn nein, warum nicht?

Die HPA vereinbart mit ihren Auftragnehmern, dass alle einschlägigen Vorschriften eingehalten werden, dazu gehören auch Geschwindigkeitsbeschränkungen. Verstöße gegen verkehrsrechtliche Vorschriften ahndet die zuständige Schifffahrtspolizei auf der Grundlage der SeeSchStrO beziehungsweise der HVO. Im Übrigen siehe auch Antwort zu 1.

3. Wie soll das in der Verhandlung vor dem BVwG beschriebene System funktionieren?

Es ist vorgesehen, künftig auf Basis durchgeführter Messungen und Berechnungen Stromwerte für einzelne Abschnitte der Elbe, bezogen auf das örtliche Hochwasser, und die sich daraus errechneten erlaubten Geschwindigkeiten über Grund zu veröffentlichen.

Ein Schiffsführer kann somit unter Berücksichtigung der Uhrzeit, seiner Position sowie des örtlichen Hochwasserzeitpunktes (Bezugs- und Anschlussorte) die für ihn zulässige Höchstgeschwindigkeit über Grund aus den veröffentlichten Tabellen entnehmen beziehungsweise berechnen. Entsprechend kann die Fahrgeschwindigkeit an Bord der Schiffe unter Berücksichtigung der Fahrt über Grund (Global Positioning System beziehungsweise übertragen per Automatic Identification System an die Verkehrszentrale) reguliert werden.

Zur Vereinfachung für die betroffenen Schiffsführungen beziehungsweise Lotsen sehen die Planungen eine zusätzliche technische Hilfe mittels einer zur Verfügung gestellten Computersoftware vor, beispielsweise einer App für Smartphones oder einer Software für Portable Pilot Unit. Diese soll dem Nutzer direkt die zulässige Höchstgeschwindigkeit anzeigen.

4. Wann soll es eingeführt werden?

Die Auflage zur Geschwindigkeitsbegrenzung ist bereits Teil der Planfeststellungsbeschlüsse vom 23. April 2012. Im Übrigen siehe Antwort 1.

5. Seit wann besteht die Möglichkeit, es einzuführen?

Die GDWS als zuständige Schifffahrtsbehörde kann jederzeit durch die Änderung der Bekanntmachung zur SeeSchStrO fachlich gerechtfertigte Regelungen zur Höchstgeschwindigkeit von Schiffen treffen.

6. Warum wurde es bisher nicht eingeführt?

Bis zur Planfeststellung der Fahrinnenanpassung von Unter- und Außenelbe mit Beschluss vom 23. April 2012 bestand keine ausbaubedingte Veranlassung zu einer solchen Geschwindigkeitsbegrenzung.

7. Wäre eine solche Maßnahme nicht schon jetzt ein Beitrag zur Schadensminderung der empfindlichen Uferbereiche betroffener Naturschutzgebiete der Freien und Hansestadt Hamburg?

Prinzipiell ist jede Geschwindigkeitsbegrenzung geeignet, schiffswellenschlagbedingte Einflüsse auf die Uferbereiche zu reduzieren. Allerdings ist stets ein angemessenes Verhältnis zwischen Schifffahrt und Naturschutz zu wahren.

8. *Wer muss in die Einführung eines solchen Systems einbezogen werden?*

Vor der Einführung einer Geschwindigkeitsbegrenzung finden eine rechtliche Prüfung sowie eine Abstimmung mit den Fachabteilungen für Gewässerkunde und Nautik der GDWS, der HPA, der Lotsenbrüderschaft Elbe und der Hafenlotsenbrüderschaft statt.

9. *Wer könnte seine Einführung blockieren?*

Damit hat sich die zuständige Behörde nicht befasst.

10. *Welche Ausnahmen sieht der Senat von dem System vor?*

Die Anordnung in den Planfeststellungsbeschlüssen vom 23. April 2012 sieht Ausnahmen nur für Fahrzeuge mit einer Länge von unter 90 m vor.

11. *Welche Sanktionsmöglichkeiten sind für den Fall der Nichteinhaltung geplant?*

Möglich ist die Aufnahme eines entsprechenden Ordnungswidrigkeitstatbestands in die Bußgeldkataloge der SeeSchStrO sowie der Hafenverkehrsordnung.

12. *Welche Höchstgeschwindigkeit im Wasser ist für die Seeschifffahrt künftig geplant?*

Sie beträgt nach den Festsetzungen in den Planfeststellungsbeschlüssen vom 23. April 2012 für die Streckenabschnitte (Fahrt durchs Wasser)

- Cuxhaven bis Brunsbüttel 15 kn
- Brunsbüttel bis Glückstadt 14 kn
- Glückstadt bis östliches Ende Begegnungsstrecke 12 kn
- östliches Ende Begegnungsstrecke bis Seemannshöft 10 kn.

13. *Welche Wellenhöhe kann mit dieser Höchstgeschwindigkeit ausgelöst werden?*

14. *Welche Einflussfaktoren auf die Wellenhöhe erkennt der Senat zusätzlich zu der Geschwindigkeit im Wasser? Ist eine Berücksichtigung dieser Einflussfaktoren bei der Festlegung der jeweils zulässigen Höchstgeschwindigkeit geplant?*

Wenn ja, wie?

Wenn nein, warum nicht?

Eine feste Maßzahl kann nicht angegeben werden, weil die Wellenhöhe von vielen anderen Parametern abhängt, wie zum Beispiel von Uhrzeit (Tidestand), exakter Örtlichkeit (Querschnitt des Gewässers), Tiefgang des Schiffs und Formgebung des Schiffsrumpfs. Diese Einflussfaktoren werden bei der Ermittlung der jeweils zulässigen Geschwindigkeit berücksichtigt.