

Schriftliche Kleine Anfrage

des Abgeordneten Dr. Anjes Tjarks (GRÜNE) vom 18.08.14

und Antwort des Senats

Betr.: Havarie-Risiken im Rahmen der Elbvertiefung

Im Zuge der geplanten Elbvertiefung steigen die Havarie-Risiken deutlich. Denn sollte sich ein Containerschiff der neuesten Generation durch technisches oder menschliches Versagen oder Verkettung unglücklicher Umstände im Fahrwasser der Unterelbe von beziehungsweise nach Hamburg querlegen, steigt die Gefahr, dass die seeseitige Zufahrt des Hamburger Hafens gesperrt ist. Auch die dadurch zusammenhängenden Risiken für die Anwohner und die Umwelt würden durch solche Havarien steigen.

Die 400 Meter langen Containerschiffe werden derzeit in Hamburg bereits in einem Wendekreis von 480 Metern Durchmesser gedreht (Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg, Antwort zu Frage 16. der Schriftlichen Kleinen Anfrage, Drs. 20/9882), obwohl die Internationale Seeschiffahrts-Organisation (IMO) aus Sicherheitsgründen die eineinhalbfache Schiffslänge vorgibt. Doch erst im Rahmen der angedachten Eurogate-Westerweiterung in etwa zehn Jahren soll die Schiffswendestelle vergrößert werden. In Wilhelmshaven existiert eine Wendestelle von rund 700 Metern und in Bremerhaven von rund 600 Metern. Die Wendestelle in Bremerhaven wurde erst kurz vor Anlaufen der größeren Containerschiffsgeneration erweitert. Im entsprechenden Planfeststellungsbeschluss der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung zur Erweiterung der Wendestelle Bremerhaven aus dem Jahr 2006 heißt es dazu allerdings:

„Zur Gewährleistung eines aus nautischer Sicht sicheren Drehmanövers ist von der Trägerin des Vorhabens nach Rücksprache mit der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes, mit Hafenlotsen und dem Hafenkapitän in Bremerhaven, ausgehend von den damaligen Erkenntnissen zur Bemessung der Wendestelle, für die Länge des Drehbereichs das 2,5fache des Bemessungsschiffs und für die Breite des Drehbereichs das 1,5fache des Bemessungsschiffs zugrunde gelegt worden. Diese Faktoren berücksichtigen Einflussgrößen wie Drift durch Tide, Wind und die eigene Geschwindigkeit des Schiffes, die Länge der Schlepprossen und der Schlepper sowie, zur Gewährleistung eines sicheren Drehmanövers, Sicherheitsabstände, um Havarie-Gefahren zu minimieren.“

Vor diesem Hintergrund frage ich den Senat:

Die Hamburg Port Authority (HPA) lässt in ihrer hoheitlichen Funktion für das Elbefahrwasser grundsätzlich ein Befahren der Hafengewässer nur dann und auch nur solange zu, soweit es mit der Sicherheit des Schiffsverkehrs vereinbar ist. Zudem werden durch die geplante Fahrinnenanpassung Havarie-Risiken nicht steigen, sondern sinken. Nach Ansicht der Planfeststellungsbehörden des Bundes und der Freien

und Hansestadt Hamburg ist die Schiffssicherheit auch nach dem Ausbau gewährleistet. Im Übrigen siehe Drs. 20/11471 sowie Planfeststellungsbeschluss zur Fahrrinnenanpassung von Unter- und Außenelbe.

Dies vorausgeschickt, beantwortet der Senat die Fragen auf der Grundlage von Auskünften der HPA wie folgt:

1. *Halten der Senat oder die zuständige Behörde den von der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nordwest für Bremerhaven gemäß internationaler IMO-Kriterien vorgegebenen Sicherheitsstandard auch für die Elbe und den Hamburger Hafen geboten?*

Wenn ja, warum?

Wenn nein, warum nicht?

Die IMO gibt keine Drehkreisgrößen für Schiffe vor. Es gibt Empfehlungen für das Manövrieren gemäß der Permanent International Association of Navigation Congresses (PIANC), die immer im Zusammenhang mit den örtlichen Gegebenheiten sowie den örtlichen Wind- und Tideinflüssen zu betrachten sind. Die im Hamburger Hafen vorgesehenen Wendebereiche bieten die Möglichkeit, je nach Manöviereigenschaften des Schiffes, dem Beladungszustand sowie den Wind- und Tidebedingungen die Wasserfläche östlich des Drehkreises in die Wendemanöver einzubeziehen. Dadurch ergibt sich eine deutliche Vergrößerung der für das Drehen der Schiffe zur Verfügung stehenden Wasserfläche. Im Übrigen siehe Drs. 20/9882.

2. *Aus welchen Gründen findet die Problematik der zu kleinen Wendestelle im Hamburger Hafen im fast 2.600-seitigen Planfeststellungsbeschluss „Fahrrinnenanpassung von Unter- und Außenelbe“ keine Berücksichtigung?*
3. *Halten der Senat oder die zuständige Behörde die geplante Elbvertiefung in diesem Zusammenhang weiterhin für erstrebenswert, auch wenn aufgrund der zu kleinen Wendestelle für rund 400 Meter lange Containerschiffe im Hamburger Hafen stets ein latentes Havarie-Risiko besteht?*

Wenn ja, warum?

Wenn nein, warum nicht?

Das sichere Wenden großer Schiffe ist sowohl heute als auch nach Umsetzung der Fahrrinnenanpassung gewährleistet. Die Bedingungen für das Wenden von Schiffen ändern sich durch die geplante Fahrrinnenanpassung nur in Bezug auf den möglichen Tiefgang, da in vorhandenen Wendebereichen eine größere Wassertiefe hergestellt wird. Ein erhöhtes Havarierisiko ergibt sich daraus nicht. Im Übrigen siehe Vorbemerkung.

4. *Haben der Senat und die zuständige Behörde eine über die planfestgestellte Verbreiterung hinausgehende vergrößerte Wendestelle geprüft?*

Wenn ja, mit welchem Ergebnis?

Wenn nein, warum nicht? Halten der Senat oder die zuständige Behörde eine über die planfestgestellte Verbreiterung hinausgehende vergrößerte Wendestelle für prüffähig und prüfenswert?

5. *Sind dem Senat oder der zuständigen Behörde hierzu Untersuchungen oder Vorprüfungen bekannt?*

Wenn ja, durch wen wurden diese erstellt?

Im Rahmen des Projekts Westerweiterung wurde eine Vergrößerung des Drehkreises geprüft und geplant. Zurzeit befindet sich das Projekt im Planfeststellungsverfahren. Im Übrigen siehe Drs. 20/9882.