

## **Schriftliche Kleine Anfrage**

der Abgeordneten Birgit Stöver (CDU) vom 06.10.14

### **und Antwort des Senats**

**Betr.: Schwerölwolke über Hamburg – welche akute Gesundheitsgefährdung bestand wirklich?**

*Am Abend des 4. Oktober 2014 stieß der Container-Riese „Yang Ming Utmost“ eine pechscharze Rauchwolke aus, die sich schnell vom Elbstrand über die Asklepios Klinik Altona bis an den mehrere Kilometer entfernten Stadtrand ausbreitete. Passanten und Gewerbetreibende berichteten über Rußpartikel und einen unangenehmen, beißenden Geruch. Auch die Feuerwehr befand sich im Großeinsatz, um Abhilfe zu schaffen.*

*Vor diesem Hintergrund frage ich den Senat:*

Die Freie und Hansestadt Hamburg hat das „Gesetz zur Umsetzung der Richtlinie 2005/33/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 6. Juli 2005 zur Änderung der Richtlinie 1999/32/EG hinsichtlich des Schwefelgehalts von Schiffskraftstoffen“ am 11. Mai 2010 als landesrechtliche Regelung in Kraft gesetzt. Das Gesetz regelt die grundsätzliche Nutzung von Schiffskraftstoffen im Hamburger Hafen. Danach ist eine Kraftstoffumstellung, soweit diese erforderlich ist, so schnell wie möglich nach dem Festmachen des Schiffes vorzunehmen und muss zwei Stunden nach dem Festmachen abgeschlossen sein. Ab diesem Zeitpunkt bis 20 Minuten vor dem Verlassen des Liegeplatzes darf sich nur noch der zugelassene Kraftstoff im Verbrennungsprozess befinden. Der Zeitpunkt der Umstellung ist im Schiffstagebuch zu dokumentieren.

Frühestens 20 Minuten vor dem Verlassen des Liegeplatzes darf die Kraftstoffzufuhr von Marine Gas Oil (MGO) mit einem Schwefelgehalt von maximal 0,1 Prozent auf niederschwefliges Schweröl (LSHFO) mit einem maximalen Schwefelgehalt von 1,00 Prozent umgestellt werden. Unter Verwendung dieses Kraftstoffes verlassen die Schiffe den Hamburger Hafen und durchfahren die Emission Control Area (ECA). Außerhalb der ECA dürfen Schiffe Schweröl mit einem Schwefelgehalt von 3,50 Prozent (HSHFO) verwenden. Zuständig für die Bearbeitung der EU-Schwefelrichtlinie ist die Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt. Sie hat mit der Wasserschutzpolizei die Vereinbarung getroffen, dass die Überwachung der ordnungsgemäßen Verwendung des Schiffkraftstoffes im Rahmen der Wahrnehmung der schiffahrtspolizeilichen Vollzugsaufgaben erfolgen soll.

Unterhalb der Landesgrenze bei Tinsdal gilt für Schiffe das MARPOL 73/78-Übereinkommen, dass durch das Gesetz zu dem Internationalen Übereinkommen von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe und zu dem Protokoll von 1978 zu diesem Übereinkommen (MARPOL-Gesetz) vom 18. September 1998 für die Bundesrepublik Deutschland in Kraft trat. Zuständig für die Umsetzung dieses Gesetzes ist für die Bundesrepublik Deutschland das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie. Die Anlage VI des Übereinkommens regelt insbesondere auch die Nut-

zung von Schiffskraftstoffen in den besonderen Emissions-Überwachungs-gebieten, zu denen seit 2006 auch die Nordsee gehört.

Die Wasserschutzpolizei Hamburg ist sowohl im Hamburger Hafen als auch auf der Unterelbe bis einschließlich in Teilen des Küstenmeeres für die Ausübung der wasserschutzpolizeilichen Aufgaben zuständig. Davon erfasst werden sowohl Aufgaben des schiffahrtspolizeilichen Vollzugs als auch die Ermittlung von Ordnungswidrigkeiten und Straftaten.

Im vorliegenden Fall wird durch die Wasserschutzpolizei Hamburg zurzeit wegen Luftverunreinigung gemäß § 325 Absatz 3 Strafgesetzbuch (StGB) und fahrlässiger Körperverletzung gemäß § 229 StGB ermittelt. Im Übrigen handelt es sich um ein laufendes Ermittlungsverfahren, zu dem die Polizei wie üblich keine Stellungnahme abgibt.

Dies vorausgeschickt, beantwortet der Senat die Fragen wie folgt:

1. *Ist die Annahme richtig, dass der Frachter unerlaubterweise Schweröl mit einem zu hohen Schwefelgehalt verbrannt hat?*

*Wenn ja, wie konnte es zu dem Ausstoß der Rußwolke kommen?*

*Wenn nein, worum handelte es sich dann?*

Siehe Vorbemerkung.

2. *Welche gesundheitlichen Schädigungen sind bei wie vielen Personen durch diesen Vorfall aufgetreten und wie wurden/werden diese behandelt?*

Der Polizei sind bisher sechs Personen bekannt, die über Atembeschwerden, Kopfschmerzen, gerötete/tränende Augen und erhöhten Speichelfluss klagten. Darüber hinaus liegen keine Erkenntnisse vor.

3. *Hat das Bundeskriminalamt in diesem Fall ein Amtshilfeersuchen an niederländische Ermittlungsbehörden gestellt?*

*Wenn ja, wie ist der aktuelle Stand des Verfahrens?*

*Wenn nein, welche sonstigen Ermittlungen wurden eingeleitet?*

Ja; im Übrigen siehe Vorbemerkung.

4. *Hat die Feuerwehr Luftschadstoffmessungen durchgeführt?*

*Wenn ja,*

*a) an welchen Stellen?*

*b) welche Schadstoffe wurden vermutet und gemessen?*

*c) welche Schadstoffe wurden detektiert und in welchen Mengen?*

*d) bei welchen Schadstoffen gab es eine Grenzwertüberschreitung?*

Die Feuerwehr hat keine Luftschadstoffmessungen durchgeführt. Nach Erkenntnissen der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt (BSU) zeigen die Messungen des Hamburger Luftmessnetzes für den Nachmittag/Abend des 04.10.2014 keine Auffälligkeiten. Die Feinstaubwerte (PM<sub>10</sub>) lagen an den Messstationen Altona Elbhag, Veddel und Wilhelmsburg des Hamburger Luftmessnetzes als 24-Stundenmittelwerte zwischen 25 µg/m<sup>3</sup> und 29 µg/m<sup>3</sup> und damit auf niedrigem Niveau. Eine besondere Belastungssituation wäre am ehesten bei den Kurzzeit-Messwerten zu erkennen, aber auch die Ein-Stundenwerte betragen an diesen Stationen gleichförmig nur zwischen 25 und 35 µg/m<sup>3</sup> und ließen damit keine außergewöhnlichen Belastungen erkennen. Diese Aussagen gelten qualitativ genauso für die Feinstaub-Messwerte PM<sub>2,5</sub>.

5. *Welcher Schadstoff hat die Färbung der Rauchwolke bewirkt, die den unangenehmen und zum Teil beißenden Geruch hervorgerufen hat?*

Es liegen derzeit keine Erkenntnisse im Sinne der Fragestellung vor.

6. *Liegt eine Ordnungswidrigkeit des Frachters „Yang Ming Utmost“ vor?  
Wenn ja, welche Möglichkeiten der Sanktionierung hat die Freie und Hansestadt Hamburg gegenüber dem Frachter und werden diese ausgeschöpft?*

Die Polizei prüft im Zusammenhang mit den strafrechtlichen Ermittlungen, ob darüber hinaus eine Ordnungswidrigkeit vorliegt; im Übrigen siehe Vorbemerkung sowie Drs. 20/13259.

7. *Welche Schäden (Filterschäden et cetera) sind an der Asklepios Klinik Altona, speziell an oder in der Kinderklinik, aufgetreten? Welche Folgekosten entstehen durch die Schäden? Wer kommt für diese Schäden auf?*

In der Asklepios Klinik Altona konnten Schäden an den (Klima- und Lüftungs-) Anlagen bislang nicht festgestellt werden. Es wurden ferner keine Anlagen durch den Vorfall abgeschaltet. Im Altonaer Kinderkrankenhaus und im Perinatalzentrum Altona waren ebenfalls keine entsprechenden Schäden festzustellen.

8. *Welche landesrechtlichen, nationalen und internationalen Normen regulieren den Schadstoffausstoß von Containerschiffen und die Sanktionierung von etwaigen Verstößen?*

Siehe Vorbemerkung.