

Schriftliche Kleine Anfrage

**der Abgeordneten Jens Kerstan, Dr. Anjes Tjarks, Antje Möller, Martin Bill,
Katharina Fegebank (GRÜNE) vom 06.10.14**

und Antwort des Senats

Betr.: Wurde die Umweltschweineerei der MS Yang Ming Utmost unterschätzt?

Am 04.10.2014 hat der Containerfrachter „MS Yang Ming Utmost“ beim Auslaufen aus dem Hamburger Hafen auf der Höhe von Altona eine hohe Rußpartikelkonzentration ausgestoßen. Dabei kam es zu großflächigen Luftbelastungen. Das Schiff konnte trotzdem unbehelligt auslaufen.

Wir fragen 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 niederschwefeliges 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, das 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 Nutzung von Schiffskraftstoffen in den besonderen Emissions-Überwachungsgebieten, 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. *Ab welcher Entfernung zum Hafen ist es Schiffen erlaubt, den Motorenbetrieb von schwefelarmen Treibstoff auf Betrieb mit Schweröl umzustellen?*

Siehe Vorbemerkung.

2. *Wie wird die Umstellung der Treibstoffnutzung überprüft?*

Die WSP führt nach dem Einlaufen eines Schiffes stichprobenhafte Kontrollen durch.

An Bord eines Schiffes erfolgt die formale Prüfung von Unterlagen gemäß § 4 (1).2 des Gesetzes zur Umsetzung der EU-Schwefelrichtlinie. Diese beinhaltet die Kontrolle des Schiffstagebuches zur Feststellung der Eintragung über den Zeitpunkt der Umstellung auf den geforderten Hafeneinlaufbrennstoff sowie die Kontrolle aller relevanten Papiere, die Aussagen über die Verwendung und die Übernahme (Bunkerung) von relevanten Schiffskraftstoffen an Bord beinhalten. Bei begründetem Anfangsverdacht entnimmt die WSP eine Kraftstoffprobe aus den Kraftstoffleitungen und veranlasst eine Analyse des Schwefelgehaltes.

Die WSP berichtet der zuständigen Behörde über alle Feststellungen, die sie im Rahmen ihrer schiffahrtspolizeilichen Kontrollen im Sachzusammenhang mit dem Gesetz zur Umsetzung der EU-Schwefelrichtlinie macht.

3. *Welche Strafen sind für den unsachgemäßen Betrieb mit Schweröl innerhalb des Hafeneinzugsgebiets vorgesehen?*

Bei Verstößen im Sinne der Fragestellung handelt es sich grundsätzlich um Ordnungswidrigkeiten, die mit einem Bußgeld in Höhe von maximal 50.000 Euro geahndet werden. Darüber hinaus kann im Einzelfall der Tatbestand einer Straftat, insbesondere aus dem 29. Abschnitt (Straftaten gegen die Umwelt) des StGB, erfüllt sein.

4. *Zu welcher Uhrzeit hat das Schiff „MS Yang Ming Utmost“ vom CTT abgelegt?*

Das Schiff hat seinen Liegeplatz am 4. Oktober 2014 um 18:12 Uhr verlassen.

5. *Wann ist es zu der Rauchentwicklung auf der „MS Yang Ming Utmost“ gekommen?*

Der konkrete Zeitpunkt des Beginns der Rauchentwicklung am 4. Oktober 2014 kann zurzeit nicht benannt werden. Im Übrigen siehe Antwort zu 9.

6. *Welche Position hatte das Schiff zu Beginn der Rauchentwicklung genau?*

In der Nautischen Zentrale gingen die ersten Informationen über die Rauchentwicklung ein, als sich das Schiff im Vorhafen befand. Nach den Erkenntnissen der Polizei befand sich das Schiff in Höhe des Altonaer Fischmarktes. Im Übrigen siehe die Antwort zu 5.

7. *Ist es richtig, dass die Wasserschutzpolizei Hamburg für die Kontrolle der maritimen Umweltvorschriften in Hamburg sowie auf der Seeschiffahrtsstraße Elbe bis in die Nordsee zuständig ist?*

Ja.

8. *Welche Informationen liegen zur Ursache der Rauchentwicklung vor?*

Siehe Vorbemerkung.

9. *Zu welchen Zeitpunkten sind welche offiziellen Stellen der Stadt Hamburg auf den Vorfall aufmerksam geworden und welche Maßnahmen wurden zu welchem Zeitpunkt eingeleitet?*

Die Rettungsleitstelle der Feuerwehr erreichte um 18.31 Uhr der erste telefonische Hinweis auf ein auf der Elbe fahrendes Containerschiff mit starker Rauchentwicklung. Das Oberhafenamt erhielt um 18.35 Uhr einen ersten Hinweis über die Rauchentwicklung durch die Feuerwehr. In der Polizeieinsatzzentrale ging der erste Anruf bezüglich des Vorfalls um 18.47 Uhr ein. Das Wasserschutzpolizeikommissariat 1 wurde um 18.50 Uhr durch die Polizeieinsatzzentrale informiert und ein Funkstreifenboot mit der Einsatzwahrnehmung beauftragt. Ebenfalls um 18.47 Uhr kam es zu einem ersten Gespräch mit dem beratenden Hafenslotsen. Das Anlaufen eines Notliegeplatzes wurde erörtert, aber nicht weiter verfolgt, da der Hafenslotse um 18.51 Uhr Entwarnung gegeben hatte.

10. *Liegen der Stadt Hamburg Messungen vor, die Informationen über Intensität und Zusammensetzung der Rauchwolke enthalten?*

Wenn ja:

- a. *Wann und wo wurden diese Messungen gemacht?*
- b. *Welche Erkenntnisse über die Zusammensetzung der Rauchwolke liegen bisher vor?*
- c. *Welche gesundheitlichen Gefahren gehen davon aus?*

Informationen im Sinne der Fragestellungen liegen nicht vor. Die Messungen des Hamburger Luftmessnetzes zeigen jedoch für den Nachmittag/Abend des 4. Oktober 2014 keine Auffälligkeiten. Die Feinstaubwerte (PM₁₀) lagen an den Messstationen Altona Elbhaf, Veddel und Wilhelmsburg des Hamburger Luftmessnetzes als 24-Stundenmittelwerte zwischen 25 µg/m³ und 29 µg/m³ 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/m³ und ließen damit keine außergewöhnlichen Belastungen erkennen. Diese Aussagen gelten qualitativ genauso für die Feinstaub-Messwerte PM_{2,5}.

11. *Welche Informationen über gesundheitliche oder andere Schäden liegen der Stadt vor, die durch diese Rauchwolke verursacht wurden?*

Der Polizei sind Verunreinigungen von Privateigentum und gesundheitliche Beeinträchtigungen von Personen bekannt. In diesem Zusammenhang liegen der Polizei bis zum Stichtag 9. Oktober 2014 neun Anzeigen beziehungsweise Berichte vor. Sechs Personen berichten über gesundheitliche Beeinträchtigungen und sechs Personen über Verunreinigungen ihrer Kleidung, Beeinträchtigungen ihres Restaurationsbetriebes oder Beeinträchtigungen im häuslichen Bereich. Darüber hinausgehende Erkenntnisse liegen der Polizei nicht vor.

12. *Wie schnell darf ein Containerschiff dieser Größenordnung auf der Elbe von Hamburg bis in die Nordsee fahren?*

Gemäß Seeschiffahrtstraßenordnung und dem Hamburgischen Hafenverkehrs und Schifffahrtsgesetz gilt der Grundsatz einer sicheren Geschwindigkeit. Darüber hinaus gilt im Hamburger Hafen für die Berufsschifffahrt grundsätzlich eine Geschwindigkeitsbegrenzung von maximal zehn Knoten durch das Wasser. Auf der Elbe gilt ab der Hamburger Landesgrenze bis nach Glückstadt eine Richtgeschwindigkeit von zwölf Knoten und ab Glückstadt bis zur Nordsee eine Richtgeschwindigkeit von 14 Knoten durch das Wasser. Diese vom Wasser- und Schifffahrtsamt Hamburg herausgegebenen Richtlinien haben nur empfehlenden Charakter.

13. *Warum wurde das Schiff nicht angehalten beziehungsweise warum hat die Polizei nicht versucht, an Bord des Schiffes zu gehen, um sich vor Ort über den Sachverhalt zu informieren?*
14. *Warum wurde dies nicht von Beamten des WSPK 4 in Cuxhaven gemacht, sollte eine Verfolgung des Schiffes durch die Wasserschutzpolizei Hamburg aus dem Hamburger Hafen nicht mehr möglich gewesen sein?*
15. *Waren zum Zeitpunkt des Vorfalls einsatzfähige Boote am WSPK 4 vorhanden?*

Wenn ja, welche?

Wenn nein, warum waren keine Boote einsatzfähig?

Zum Zeitpunkt der Identifizierung des Verursachers durch die Polizei und der anschließenden Kontaktaufnahme mit der Schiffsführung per Funk befand sich das Schiff bereits in Höhe Blankenese. Das eingesetzte Funkstreifenboot der Polizei hatte zu diesem Zeitpunkt Neumühlen passiert. Im Übrigen hat das Schiff „Yang Ming Utmost“ eine Länge von 335 Metern, eine Breite von 43 Metern sowie einen Tiefgang von 11,50 Metern. Es kann auf der Elbe nicht stoppen beziehungsweise wenden und muss zum Erhalt der Steuerfähigkeit eine ausreichende Fahrgeschwindigkeit beibehalten.

Unter diesen Voraussetzungen und angesichts bestehender Strömungsverhältnisse am Schiff nahm die Polizei von einem Borden des Schiffes Abstand. Die erforderlichen Ermittlungen sollten daher durch das Wasserschutzpolizeirevier 4 in Cuxhaven vorgenommen werden.

Die dann in Cuxhaven herrschenden aktuellen meteorologischen Bedingungen (Wind, Wellen, Strömungsverhältnisse) sowie die vorliegenden Prognosen über deren weitere Entwicklung führten zur Entscheidung, von einem Anlaufen und Borden der „Yang Ming Utmost“ durch das einsatzbereite Küstenstreifenboot „Bürgermeister Brauer“ abzusehen. Maßgeblich waren bei der Entscheidung die potenziellen Risiken für die Mitarbeiter des Küstenstreifenbootes sowie für das Boot selbst. Darüber hinaus war die Störung mittlerweile beseitigt. Die an Bord zu führenden Ermittlungen konnten in Kenntnis des zeitnah zu erreichenden nächsten Anlaufhafens Rotterdam von den dortigen Behörden ohne qualitative Einschränkungen vorgenommen werden.

16. *Wie lange ist das Schiff von dem Zeitpunkt des Zwischenfalls an gerechnet noch in deutschen Hoheitsgewässern gefahren?*

Das Schiff ist etwa sieben Stunden in deutschen Hoheitsgewässern gefahren.

17. *Wann war auf Grundlage der Position und der zulässigen Geschwindigkeit des Schiffes das Verlassen deutscher Hoheitsgewässer zu erwarten?*

Nach den Erfahrungen der Polizei benötigen Schiffe dieser Größe grundsätzlich eine Fahrzeit von circa fünf bis sechs Stunden bis zur seewärtigen Begrenzung des Küstenmeeres (Hoheitsgrenze).

18. *Wegen welcher Delikte ermittelt die Wasserschutzpolizei genau?*

Siehe Vorbemerkung.