

## **Schriftliche Kleine Anfrage**

des Abgeordneten Norbert Hackbusch (DIE LINKE) vom 25.03.15

### **und Antwort des Senats**

**Betr.: Vorfall „Choapa Trader“ vom 19. März 2014**

*Der Vorfall der „Choapa Trader“ im Hamburger Hafen am 19. März ist in seiner Brisanz nicht zu unterschätzen. Es drohte sowohl eine Blockade der gesamten Elbe als auch ein Auseinanderbrechen des Schiffes. Die Folgen für den Hamburger Hafen wären schlimm gewesen.*

*In der Schriftlichen Kleinen Anfrage Drs. 20/10726 vom 7.2. 14 wurde ausgeführt, dass „für jedes Containerschiff mit einer Länge von mehr als 330 Metern und beziehungsweise oder einer Breite von mehr als 45 Metern wird durch die HPA in einer Schifffahrtspolizeilichen Genehmigung festgelegt, unter welchen Bedingungen das Schiff den Hamburger Hafen anlaufen darf.“ Die Choapa Trader hat nach Angaben des „Hamburger Abendblattes“ eine Länge von 295 Metern.*

*Ich frage den Hamburger Senat:*

Die Schiffsverkehre innerhalb des Hamburger Hafens sind sowohl im nationalen als auch im internationalen Vergleich als sehr sicher zu bezeichnen. Unabhängige Institutionen wie der Germanische Lloyd attestieren dem Hamburger Hafen eine Verkehrsablaufsteuerung, die im Vergleich zu anderen Häfen weltweit ein besonders hohes Maß an Sicherheit gewährleistet (Studie des Germanischen Lloyd im Auftrag des Bundesministers für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung aus dem Jahr 2012).

Dies vorausgeschickt, beantwortet der Senat die Fragen teilweise auf der Grundlage von Auskünften der Hamburg Port Authority (HPA) wie folgt:

1. *Wurde trotzdem eine Schifffahrtspolizeiliche Genehmigung festgelegt?*

*Wenn ja, wenn Bedingungen enthielt diese?*

Nein. Die Länge des MS „Choapa Trader“ beträgt 294,10 m, die Breite 32,20 m. Es handelt sich um ein Fahrzeug unterhalb der Bemessungsgröße der außergewöhnlich großen Fahrzeuge (AGF), für die von der zuständigen Behörde Schifffahrtspolizeiliche Genehmigungen gemäß § 1 der Verordnung über den Verkehr im Hamburger Hafen und auf anderen Gewässern (HVO) vom 12. Juli 1979 (GVBl. S. 227) in der zuletzt gültigen Fassung in Verbindung mit § 57 Absatz 1 Ziffer 1 der Seeschiffahrtsstraßen-Ordnung (SeeSchStrO) vom 22. Oktober 1998 (BGBl. I S. 3210, 1999 Seite 193) erteilt werden.

Die Anmeldung des MS „Choapa Trader“ erfolgte somit auf dem allgemein üblichen Verfahrensweg durch den Kaibetrieb.

2. *Prüft der Senat nach der Erfahrung mit dem Unfall eine Veränderung der Genehmigungspraxis?*

Nach jedem Unfall finden im Sinne der Erhaltung und Verbesserung sicherer Schiffsverkehre im Hamburger Hafen Überprüfungen geltender Bestimmungen statt. Im Übrigen vergleiche Drs. 21/105.

3. *Was wäre passiert, wenn sich das Schiff nicht aus eigener Kraft hätte befreien können? Wäre die Gefahr einer weiteren Kränkung des Schiffes bestanden und hätte das Schiff Tonnage verlieren können?*
4. *Hätte die Gefahr eines Auseinanderbrechens des Schiffes bestanden?*

Da die Grundberührung bei auflaufender Tide stattfand, bestand nicht die Gefahr, dass das Schiff sich aus eigener Kraft nicht hätte befreien können. Die Gefahr einer weiteren Krängung des Schiffes, der Verlust von Ladung oder des Auseinanderbrechens des Schiffes bestanden ebenfalls nicht.

Im Übrigen: entfällt.

5. *Wie wären in einem solchen Fall die Notfallmaßnahmen ausgefallen?*

Im Notfall würde ausreichend Schlepperkapazität vor Ort zur Verfügung stehen, um einem solchen Ereignis sachgerecht begegnen zu können.

Generell gilt, dass Notfallmaßnahmen einzelfallabhängig sind und Entscheidungen insofern nach konkreter Gefährdungslage getroffen werden.

Im Übrigen siehe Drs. 20/11471.

6. *Wer hätte diese Maßnahmen wie durchgeführt?*

Diese Maßnahmen wären von der zuständigen Schifffahrtspolizeibehörde – HPA/Oberhafenamt – in enger Abstimmung mit der Behörde für Inneres und Sport und weiteren Fachberatern durchgeführt worden. Im Übrigen siehe Drs. 20/11471.