

Schriftliche Kleine Anfrage

des Abgeordneten Norbert Hackbusch (DIE LINKE) vom 06.07.15

und Antwort des Senats

Betr.: Havarien der „NYK OLYMPUS“ am 3. und 4.7.2015

Durch Zeitungsberichte und persönliche Beobachtungen hat sich am 3. Und 4. Juli folgendes Bild vermittelt:

Die „NYK OLYMPUS“ mit 336 m Länge und 45,80 m Breite hat am 3. und 4.7.2015 beim Auslaufen aus dem Hamburger Hafen zwei Havarien erfahren müssen.

Am 03.07.2015 gegen 21 Uhr musste die auslaufende „NYK OLYMPUS“ vor Grünendeich ein Notankermanöver einleiten. Die Fahrrinne der Elbe ist in Höhe Grünendeich 300 m breit. Da sie mit der Tide fuhr, wurde sie vom Gezeitenstrom um 180 Grad vor Anker gedreht. Das kurz nach ihr ausgelaufene Kreuzfahrtschiff „MSC Splendida“ musste vor dem Anleger Lühe aufstoppen und das Drehmanöver abwarten, bevor es den Havaristen passieren konnte. Die „Reinbek“ schien nichts mitbekommen zu haben und rauschte noch an dem Havaristen vorbei.

Am 04.07.2015 gegen 13 Uhr verließ das Schiff mit Schlepperunterstützung den Nothalteplatz vor Airbus, wurde im Parkhafen gedreht und wollte die Weiterfahrt angetreten. Um 14 Uhr verlor sie bei auflaufendem Wasser vor Blankenese-Unterfeuer erneut Fahrt. Die bereits nach Neumühlen zurückgekehrten Schlepper eilten zurück und stellten um 14.30 Uhr Leinenverbindung her. Die „NYK OLYMPUS“ wurde rückwärts erneut an den Nothalteplatz gezogen und um 15.30 Uhr vertäut. Die Schlepper verblieben in unmittelbarer Nähe. Um 18 Uhr setzte die „NYK OLYMPUS“ die Fahrt fort und begegnete vor Blankenese der „MSC ARIANE“.

Ich frage den Senat:

Der Senat beantwortet die Fragen teilweise auf der Grundlage von Auskünften der Hamburg Port Authority (HPA) und der Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung wie folgt:

- 1) *Welche Ursache hatten*
 - a) *das Notanker- und Drehmanöver der „NYK OLYMPUS“ am 3.7.2015 vor Grünendeich und*

Nach Erkenntnissen der Hamburger Wasserschutzpolizei waren ein plötzlich auftretender Defekt an der Steuerölleitung der Hauptmaschine und eine daraufhin automatisch erfolgte Abschaltung der Hauptmaschine ursächlich für das Notankermanöver.

Der Vorfall wird nach Aussage der Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) als Vorkommnis eingestuft (nach IMO-Code und RL 2009/18) beziehungsweise als „einfache“

cher“ Seeunfall nach SUG § 1a Nummer 1b eingestuft. Er wird deshalb nicht von der BSU untersucht. Derartige Maschinenausfälle mit anschließender Notankerung kommen nach Aussage der BSU häufiger vor.

b) das Aufstopfmanöver am 4.7.2015 vor Blankenese Unterfeuer?

Bei dem Aufstopfmanöver der NYK OLYMPUS am 4. Juli 2015 vor dem Blankeneser Unterfeuer handelte es sich nicht um ein Notmanöver, sondern um ein verkehrsbedingtes Aufstoppen des Schiffes.

2) Welche Hamburger- und Bundesbehörden wurden wann und wie über die beiden Notfall-Manöver informiert?

Die Nautische Zentrale wurde über das Ankermanöver der NYK OLYMPUS am 3. Juli 2015 um 21.10 Uhr von der Revierzentrale Brunsbüttel informiert. Das Aufstoppen der NYK OLYMPUS am 4. Juli 2015 um 14:15 Uhr wurde von der Nautischen Zentrale nach Rücksprache mit der Revierzentrale Brunsbüttel veranlasst.

Die Wasserschutzpolizei Hamburg erhielt am 3. Juli 2015 um 20.56 Uhr darüber Kenntnis, dass das MS NYK OLYMPUS Maschinenprobleme habe. Kurze Zeit später ist die Wasserschutzpolizei über die Notankerung informiert worden. Die Meldungen hatte der Lotse der NYK OLYMPUS jeweils über Seefunk an die Revierzentrale Brunsbüttel abgesetzt. Die Wasserschutzpolizei informierte im Anschluss fernmündlich die Berufsgenossenschaft Verkehr und Transportwirtschaft über die Vorfälle.

3) Welche Empfehlungen haben

- a) die Hamburger Behörden,*
- b) die Schiffsführung und der Elblotse,*
- c) die Revierzentrale,*

Die Nautische Zentrale hat nach Rücksprache mit der Verkehrszentrale Brunsbüttel am 4. Juli 2015 um 14.15 Uhr das MS NYK OLYMPUS zur Fahrt zum Warteplatz Finkenwerder Pfähle angewiesen. Dieses Manöver wurde mit den Lotsen abgestimmt. Für dieses Manöver wurden in Abstimmung mit der Schiffsleitung/Lotsen zwei Seeschiffsassistenzschlepper bereitgestellt.

d) das Havariekommando,

Hierzu wurden der zuständigen Behörde von den Bundesbehörden keine Informationen übermittelt.

e) die Wasserschutzpolizei

für die einzelnen Manöver gegeben? Bitte für jedes Manöver die navigatorischen Empfehlungen unter Benennung der Beteiligten einzeln angeben.

Keine.

4) Warum durfte die „Reinbek“ bei dem äußerst engen Manöver der „NYK OLYMPUS“ am 03.07.2015 trotzdem noch flott vorbeifahren?

Hierzu wurden der zuständigen Behörde von den Bundesbehörden keine Informationen übermittelt.

5) Wie wurde insbesondere die Durchführbarkeit des Drehmanövers in der Fahrinne bewertet, da die „NYK OLYMPUS“ länger als die Fahrinne breit ist?

Hierzu wurden der zuständigen Behörde von den Bundesbehörden keine Informationen übermittelt.

6) Die Hamburger Behörden verfügen bei Manövrierunfähigkeit beziehungsweise bei einem Festkommen von Großschiffen, die länger als die Breite des Fahrwassers sind, über Notfallpläne.

- a) Ist diese Aussage zutreffend?*

- b) *Wie sieht der Notfallplan auf Hamburger Gebiet (zum Beispiel vor Blankenese), insbesondere bei einem risikobehafteten Drehmanöver außerhalb der Drehkreise, aus. Bitte als Anlage beifügen.*

Im Hamburger Hafen werden keine risikobehafteten Drehmanöver durchgeführt. Notfällen wird im Hamburger Hafen immer im Rahmen von Einzelfallentscheidungen begegnet; Hafenslotsen, Seeschiffsassistenzschlepper sowie weitere für eine mögliche Schadensminimierung relevante Stellen wie Festmacher, Wasserschutzpolizei, und Feuerwehr stehen im Bedarfsfall unmittelbar und zu jeder Zeit zur Verfügung (siehe auch Drs. 21/105 sowie 21/122).

- c) *Welche genaue Leitungskompetenz tragen die Hamburger Behörden für einen Notfall innerhalb und außerhalb des hamburgischen Staatsgebietes, insbesondere beim Notankern und der damit verbundenen tidenbedingten Einleitung von Drehmanövern? Bitte bei etwaigen Unterschieden hinsichtlich der territorialen Zuständigkeit genau abgrenzen und Unterschiedlichkeit darstellen.*

Innerhalb des Hamburger Hafens entscheiden, wenn sich Notfälle an Bord eines Schiffes ergeben, zunächst Kapitän/Lotse über alle an Bord zu treffenden Notfallmaßnahmen. Diese Maßnahmen werden mit der Nautischen Zentrale abgestimmt und können von dieser bestätigt oder geändert werden.

Bei komplexen Schadenslagen fungiert die Nautische Zentrale innerhalb des Hamburger Hafens als Meldekopf für das anlassbezogene Aufwachen des Zentralen Katastrophenschutzes in Hamburg (siehe auch Drs. 20/11471).

- d) *Welche Hamburger beziehungsweise welche Bundesbehörde leitete die Notfallmaßnahmen jeweils am 3.7. und am 4.7.2015?*

Für den 3. Juli 2015 wurden der zuständigen Behörde durch die abgefragten relevanten Bundesbehörden keine einschlägigen Informationen zur Verfügung gestellt. Die Maßnahme am 4. Juli 2015, die von der zuständigen Behörde nicht als Notfallmaßnahme bewertet wurde, leitete die Nautische Zentrale.

- e) *Wann wurde zu den beiden Manövern der Notfall durch wen ausgerufen und abgeschlossen?*

Für den 3. Juli 2015 siehe Antworten zu 2. und 6. d). Für die Maßnahme am 4. Juli 2015 wurde kein Notfall ausgerufen (siehe Antworten zu 3. a) bis c) und 6. d).

- f) *Wer waren die Beteiligten, die laut Notfallplan hätten involviert sein müssen, und welche Beteiligten waren tatsächlich im Einsatz?*

Die notwendigerweise zu beteiligenden Parteien/Personen der Maßnahme am 4. Juli 2015 waren die Nautische Zentrale, die Elblotsen, die Hafenslotsen, die Seeschiffsassistenzschlepper und die Festmacher. Alle relevanten Parteien waren auch tatsächlich an dem Einsatz beteiligt.

- g) *Wie bewerten die zuständigen und verantwortlichen Instanzen des Notfallmanagements die Ergebnisse der Abarbeitung der beiden Notfallsituationen?*

Die zuständige Behörde bewertet die Verlegung der NYK OLYMPUS am 4. Juli 2015 nicht als Notfallmanöver. Das Schiff wurde nach der Information der Nautischen Zentrale um 14.15 Uhr mit Schlepperassistenz zu den Finkenwerder Pfählen gebracht und dort um 16.13 Uhr sicher festgemacht. Alle für dieses Manöver notwendigen Informationswege sowie deren Ablauf funktionierten sicher und reibungslos.

- h) *Unabhängig von dem aktuellen Fall der „NYK OLYMPUS“: Wo sind die Notfallpläne für die Delegations- und Bundesstrecke öffentlich beziehungsweise im Internet einsehbar?*

Aus Sicherheitsgründen und einsatztaktischen Gründen ist eine Veröffentlichung von Notfallplänen grundsätzlich nicht vorgesehen. Darüber hinaus siehe Antwort zu 6. a) und b).

- 7) *Warum wurde die „NYK OLYMPUS“ jeweils vor Airbus an den Pfählen festgemacht und nicht in ein Hafenbecken verholt?*

NYK OLYMPUS wurde aus verkehrlichen Gründen an die Finkenwerder Pfähle gelegt, da das Schiff zu einem späteren Zeitpunkt und nach Abstimmung mit der Revierzentrale Brunsbüttel die Fahrt fortsetzen sollte und auch fortgesetzt hat. Für ebensolche Verkehrssituationen sind die Liegeplätze an den Finkenwerder Pfählen vorgesehen und stehen unter der Disposition der Nautischen Zentrale unabhängig von der Verfügbarkeit privater Liegeplätze jederzeit zur Verfügung.

- 8) *Welche atomaren und weiteren Gefahrgüter hatte die „NYK OLYMPUS“ geladen? Bitte genau benennen.*

Das MS „NYK OLYMPUS“ hatte zum Zeitpunkt der in Rede stehenden Vorfälle keine radioaktiven Stoffe der Gefahrgutklasse 7 geladen. Zu den weiteren an Bord befindlichen Gefahrgütern siehe Anlage 1.

- 9) *Gibt es Ermittlungen von staatlichen Instanzen aufgrund der beiden Havarien?*

Die Wasserschutzpolizei Hamburg hat Ermittlungen zum Maschinenausfall am 3. Juli 2015 durchgeführt; darüber hinaus siehe Antwort zu 1. b).

- 10) *Welche Havarien gab es im Jahre 2015*

- a) *auf der Elbe?*
b) *auf der Elbe im Stadtgebiet der Freien und Hansestadt Hamburg?*

Siehe Anlage 2.

Anlage 1

Klasse	UN-Nr.	Richtiger technischer Name
1.4S	0012	CARTRIDGES FOR WEAPONS, INERT PROJECTILE
2.1	1950	AEROSOLS
2.2	1018	CHLORODIFLUOROMETHANE
2.2	1066	NITROGEN, COMPRESSED
2.2	1950	AEROSOLS
2.2	1982	TETRAFLUOROMETHANE
2.2	2857	REFRIGERATING MACHINES
2.2	3159	1,1,1,2-TETRAFLUROETHANE
2.2	3164	ARTICLES, PRESSURIZED, PNEUMATIC
2.3	1741	BORON TRICHLORIDE
3	1090	ACETONE
3	1105	PENTANOLS
3	1106	AMYLAMINE
3	1120	BUTANOLS
3	1123	BUTYL ACETATES
3	1133	ADHESIVES
3	1134	CHLOROBENZENE
3	1139	COATING SOLUTION
3	1145	CYCLOHEXANE
3	1155	DIETHYL ETHER
3	1159	DIISOPROPYL ETHER
3	1169	EXTRACTS, AROMATIC, LIQUID
3	1170	ETHANOL SOLUTION
3	1173	ETHYL ACETATE
3	1192	ETHYL LACTATE
3	1197	EXTRACTS, FLAVOURING, LIQUID
3	1206	HEPTANES
3	1212	ISOBUTANOL
3	1219	ISOPROPANOL
3	1230	METHANOL
3	1245	METHYL ISOBUTYL KETONE
3	1263	PAINT
3	1266	PERFUMERY PRODUCTS
3	1268	PETROLEUM DISTILLATES, N.O.S.
3	1289	SODIUM METHYLATE SOLUTION
3	1292	TETRAETHYL SILICATE
3	1297	TRIMETHYLAMINE, AQUEOUS SOLUTION
3	1299	TURPENTINE
3	1648	ACETONITRILE
3	1866	RESIN SOLUTION
3	1922	PYRROLIDINE
3	1987	ALCOHOLS, N.O.S. ETHANOL
3	1992	FLAMMABLE LIQUID, TOXIC, N.O.S.
3	1993	FLAMMABLE LIQUID, N.O.S.
3	2052	DIPENTENE
3	2056	TETRAHYDROFURAN
3	2058	VALERALDEHYDE
3	2265	N,N-DIMETHYLFORMAMIDE
3	2310	PENTANE-2,4-DIONE
3	2381	DIMETHYL DISULPHIDE
3	2398	METHYL TERT-BUTYL ETHER
3	2456	2-CHLOROPROPENE
3	2924	FLAMMABLE LIQUID, CORROSIVE, N.O.S.
3	3065	ALCOHOLIC BEVERAGES
3	3092	1-METHOXY-2-PROPANOL
3	3269	POLYESTER RESIN KIT

Klasse	UN-Nr.	Richtiger technischer Name
3	3272	ESTERS, N.O.S.
3	3295	HYDROCARBONS, LIQUID, N.O.S.
3	3473	FUEL CELL CARTRIDGES
4.1	1334	NAPHTHALENE, REFINED
4.1	2717	CAMPBOR
4.1	3089	METAL POWDER, FLAMMABLE, N.O.S.
4.1	3175	SOLIDS CONTAINING FLAMMABLE LIQUID, N.O.S.
4.2	1431	SODIUM METHYLATE
4.2	3088	SELF-HEATING SOLID, ORGANIC, N.O.S.
4.2	3189	METAL POWDER, SELF-HEATING, N.O.S.
4.3	1340	PHOSPHORUS PENTASULPHIDE
5.1	1463	CHROMIUM TRIOXIDE, ANHYDROUS
5.1	1467	GUANIDINE NITRATE
5.1	1479	OXIDIZING SOLID, N.O.S.
5.1	1490	POTASSIUM PERMANGANATE
5.1	1493	SILVER NITRATE
5.1	1495	SODIUM CHLORATE
5.1	1498	SODIUM NITRATE
5.1	2014	HYDROGEN PEROXIDE, AQUEOUS SOLUTION
5.1	2468	TRICHLOROISOCYANURIC ACID, DRY
5.1	2984	HYDROGEN PEROXIDE, AQUEOUS SOLUTION
5.2	3106	ORGANIC PEROXIDE TYPE D, SOLID
5.2	3107	ORGANIC PEROXIDE TYPE E, LIQUID
5.2	3108	ORGANIC PEROXIDE TYPE E, SOLID
6.1	1135	ETHYLENE CHLOROHYDRINE, MARINE POLLUTANT
6.1	1545	ALLYL ISOTHIOCYANATE, STABILIZED
6.1	1564	BARIUM COMPOUND, N.O.S.
6.1	1593	DICHLOROMETHANE
6.1	1664	NITROTOLUENES, LIQUID
6.1	1671	PHENOL, SOLID
6.1	1680	POTASSIUM CYANIDE, SOLID
6.1	1689	SODIUM CYANIDE, SOLID
6.1	1695	CHLOROACETONE, STABILIZED
6.1	1810	PHOSPHORUS OXYCHLORIDE
6.1	1888	CHLOROFORM
6.1	1916	2,2'-DICHLORODIETHYL ETHER
6.1	2290	ISOPHORONE DIISOCYANATE
6.1	2291	LEAD COMPOUND, SOLUBLE, N.O.S.
6.1	2746	PHENYL CHLOROFORMATE
6.1	2810	TOXIC LIQUID, ORGANIC, N.O.S.
6.1	2927	TOXIC LIQUID, CORROSIVE, ORGANIC, N.O.S.
6.1	3026	COUMARIN DERIVATIVE PESTICIDE, LIQUID, TOXIC
6.1	3287	TOXIC LIQUID, INORGANIC, N.O.S.
6.1	3288	TOXIC SOLID, INORGANIC, N.O.S.
6.1	3293	HYDRAZINE, AQUEOUS SOLUTION
6.1	3437	CHLOROCRESOLS, SOLID
6.1	3439	NITRILES, SOLID, TOXIC, N.O.S.
6.1	3451	TOLUIDINES, SOLID
6.1	3455	CRESOLS, SOLID
8	1719	CAUSTIC ALKALI LIQUID, N.O.S.
8	1744	BROMINE
8	1759	CORROSIVE SOLID, N.O.S.
8	1760	CORROSIVE LIQUID, N.O.S.
8	1779	FORMIC ACID
8	1790	HYDROFLUORIC ACID
8	1805	PHOSPHORIC ACID SOLUTION
8	1814	POTASSIUM HYDROXIDE SOLUTION

Klasse	UN-Nr.	Richtiger technischer Name
8	1818	SILICON TETRACHLORIDE
8	1823	SODIUM HYDROXIDE, SOLID
8	1824	SODIUM HYDROXIDE SOLUTION
8	1830	SULPHURIC ACID
8	1836	THIONYL CHLORIDE
8	1903	DISINFECTANT, LIQUID, CORROSIVE, N.O.S.
8	1940	THIOGLYCOLIC ACID
8	2031	NITRIC ACID
8	2209	FORMALDEHYDE SOLUTION
8	2259	TRIETHYLENETETRAMINE
8	2289	ISOPHORONEDIAMINE
8	2579	PIPERAZINE
8	2672	AMMONIA SOLUTION
8	2734	AMINES, LIQUID, CORROSIVE, FLAMMABLE, N.O.S.
8	2735	AMINES, LIQUID, CORROSIVE, N.O.S.
8	2789	ACETIC ACID, GLACIAL
8	2794	BATTERIES, WET, FILLED WITH ACID
8	2795	BATTERIES, WET, FILLED WITH ALKALI
8	2796	SULPHURIC ACID
8	2802	COPPER CHLORIDE
8	2922	CORROSIVE LIQUID, TOXIC, N.O.S.
8	2923	CORROSIVE SOLID, TOXIC, N.O.S.
8	3253	DISODIUM TRIOXOSILICATE
8	3259	AMINES, SOLID, CORROSIVE, N.O.S.
8	3260	CORROSIVE SOLID, ACIDIC, INORGANIC, N.O.S.
8	3261	CORROSIVE SOLID, ACIDIC, ORGANIC, N.O.S.
8	3263	CORROSIVE SOLID, BASIC, ORGANIC, N.O.S.
8	3264	CORROSIVE LIQUID, ACIDIC, INORGANIC, N.O.S.
8	3265	CORROSIVE LIQUID, ACIDIC, ORGANIC, N.O.S.
8	3266	CORROSIVE LIQUID, BASIC, INORGANIC, N.O.S.
8	3267	CORROSIVE LIQUID, BASIC, ORGANIC, N.O.S.
8	3453	PHOSPHORIC ACID, SOLID
8	3463	PROPIONIC ACID
8	3495	IODINE
9	2211	POLYMERIC BEADS, EXPANDABLE
9	3077	ENVIRONMENTALLY HAZARDOUS SUBSTANCE, SOLID, N.O.S.
9	3082	ENVIRONMENTALLY HAZARDOUS SUBSTANCE, LIQUID, N.O.S.
9	3090	LITHIUM METAL BATTERIES
9	3166	VEHICLE, FLAMMABLE LIQUID POWERED
9	3268	SAFETY DEVICES
9	3316	CHEMICAL KIT
9	3363	DANGEROUS GOODS IN APPARATUS
9	3480	LITHIUM ION BATTERIES
9	3481	LITHIUM ION BATTERIES PACKED WITH EQUIPMENT
9	3496	BATTERIES, NICKEL-METAL HYDRIDE

Anlage 2

Zu 10. a):						
beteiligte Fahrzeuge	techn. Probleme i.V.m. Notankerungen	Grundberührung	Grundsitzer (Festkommer)	Sinken	Kollision im fließenden Verkehr ¹⁾	Kollision mit Anlegern, Schifffahrtszeichen oder festgemachten Fahrzeugen
Seeschiffe	8		3			6
Binnenschiffe		1				
Hafenfahrzeuge						
Sportboote			5	1		1
Zu 10. b):						
beteiligte Fahrzeuge	techn. Probleme i.V.m. Notankerungen	Grundberührung	Grundsitzer (Festkommer)	Sinken	Kollision im fließenden Verkehr ¹⁾	Kollision mit Anlegern, Schifffahrtszeichen oder festgemachten Fahrzeugen
Seeschiffe	2 ²⁾	3			3	15
Binnenschiffe		1	3		5	6
Hafenfahrzeuge				1	3	11
Sportboote		1		4	4	2

Anmerkungen:

¹⁾ Bei einem Vorfall Kollision im fließenden Verkehr sind mindestens zwei Fahrzeuge beteiligt.

²⁾ Bei einem Seeschiff waren aufgrund von Sturmböen die Festmacherleinen gebrochen und das Schiff driftete vom Liegeplatz ab.

Eine Notankerung unterblieb, da rechtzeitig Schlepper zur Verfügung standen.