

Schriftliche Kleine Anfrage

des Abgeordneten Michael Kruse (FDP) vom 04.02.16

und Antwort des Senats

Betr.: Grundberührung des Frachtschiffs „CSCL INDIAN OCEAN“

Übereinstimmenden Presseberichten zufolge gab es beim Einlaufen des Frachters „CSCL INDIAN OCEAN“ am 3. Februar 2016 Bodenkontakt in der Elbe. Das Schiff ist auf Grund gelaufen und musste über Nacht aufliegen, bis die Mittagsflut am 4. Februar 2016 einsetzte.

Vor diesem Hintergrund frage ich den Senat:

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

1. *Wie viele Grundberührungen von Schiffen gab es in den Jahren 2010 – 2015 in der Elbe beziehungsweise im Hamburger Hafen? (Bitte nach Jahren sortiert darstellen.)*

Jahr	Hamburger Hafen	Untereibe	Gesamt
2015	6	9	15

Im Übrigen siehe Drs. 21/105.

2. *Was waren jeweils die Ursachen für die Grundberührungen?*

Jahr	Technisches Versagen von Einrichtungen an Bord	Menschliches Versagen der Schiffsführung basierend auf Unkenntnis oder Fehleinschätzungen	Wetter und Strömung
2015	5	9	1

Im Übrigen siehe Drs. 21/105.

3. *Um Schiffe welcher Reedereien handelte es sich dabei jeweils?*

Die Reedereien der Schiffe, die im Hamburger Hafen und auf der Untereibe eine Grundberührung hatten, konnten in der für die Beantwortung einer Parlamentarischen Anfrage zur Verfügung stehenden Zeit nur für das Jahr 2015 festgestellt werden. Ob diese Reedereien noch immer im Besitz der seinerzeit auf Grund gelaufenen Schiffe sind oder diese betreiben, ist nicht bekannt.

Hans Rinck GmbH
Peter Doehle
H.G.Voge
Vega Reederei
Enterprises Shipping
Nordic Hamburg
Eckhoff Reederei Jork
Murmansk Shipping
Wilson Shipowning

Hanseatic Scout Schiffahrtsgesellschaft (Bremer Lloyd)
Fa. Beutler, Stein
Rederij van Dijk
Beauforce B.V.
Reederei Jürgen Ohle KG
COSCO England Shipping Ltd.

4. *Gab es Grundberührungen, die auf die anhaltenden Mindertiefen durch die Verschlickung der Fahrrinne zurückzuführen sind?*

Wenn ja, bei welchen Grundberührungen spielte dies eine Rolle?

Nach den den zuständigen Behörden vorliegenden Informationen hat es keine derartigen Grundberührungen gegeben.

5. *Welche Konsequenzen hat die HPA aus den jeweiligen Grundberührungen gezogen?*

Siehe Drs. 21/105.

6. *Welche Kosten sind der HPA durch Grundberührungen von Schiffen und die dadurch veranlassten Maßnahmen im Jahr 2015 entstanden? Können diese Kosten den unter 3. genannten Reedereien in Rechnung gestellt werden?*

Wenn ja, unter welchen Bedingungen?

Die Kosten für die Grundberührung von Schiffen sind im Einzelnen noch nicht bekannt. Die für die Beseitigung von Schäden angefallenen Kosten werden derzeit von Sachverständigen ausgewertet. Im Übrigen: entfällt.

7. *Was ist nach derzeitigem Stand die Ursache für die Grundberührung des Frachters „CSCL INDIAN OCEAN“ gewesen?*

Die Ursache ist nach Kenntnis der zuständigen Behörde ein technischer Fehler, der zum Ausfall der Ruderanlage der „CSCL INDIAN OCEAN“ führte. Die Ermittlungen der Polizei hierzu sind noch nicht abgeschlossen.

8. *Welches Zeitfenster wurde dem Frachter seitens der HPA zum Einlaufen zugewiesen? Wurde das Zeitfenster eingehalten?*

Wenn nein, warum nicht?

Zum Einlaufen des Schiffes lag das Zeitfenster für die Passage Seemannshöft in der Zeit von 30 Minuten vor bis 2 Stunden nach Hochwasser. Das Hochwasser St. Pauli am 3. Februar 2016 war um 23.42 Uhr. Bis zur Havarie wurde das vorgegebene Zeitfenster eingehalten.

9. *Welche behördliche Stelle wurde wann über den Vorfall informiert?*

Sofort nach Auftreten des Problems wurde vom Schiff per Funk die Revierzentrale Brunsbüttel und damit das Wasser- und Schiffahrtsamt Hamburg informiert. Die Revierzentrale Brunsbüttel leitete die Information an die Nautische Zentrale des Oberhafenamtes (HPA) weiter (22.16 Uhr).

Das Funkstreifenboot „Bürgermeister Weichmann“/WS 2 hat von dem Vorfall über Seefunk erfahren und ihn gegen 20.20 Uhr dem örtlich zuständigen Wasserschutzpolizeikommissariat 1 (WSPK 1) gemeldet. Das WSPK 1 hat am 3. Februar 2016 daraufhin die folgenden Behörden informiert:

- die Leitstelle der Wasserschutzpolizei am 3. Februar 2016 um 22.25 Uhr,
- die Verkehrszentrale Brunsbüttel am 3. Februar 2016 um 22.28 Uhr,
- die Nautische Zentrale am 3. Februar 2016 um 22.40 Uhr
- die Berufsgenossenschaft für Transport- und Verkehrswirtschaft am 3. Februar 2016 um 22.48 Uhr,

- sowie die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung am 4. Februar 2016 um 05.00 Uhr.

10. Wie wird die Öffentlichkeit informiert über

- 1. eine Grundberührung,*
- 2. die Schiefelage eines Schiffes,*
- 3. eine Schiffshavarie*

im Hamburger Hafen?

Eine Information der Öffentlichkeit erfolgt bei allen drei erfragten Vorkommnissen über die Pressestellen der Polizei und der HPA.

11. Waren Lotsen an Bord des Frachters „CSCL INDIAN OCEAN“ zum Zeitpunkt der Grundberührung?

- a. Wenn ja: Was haben die Lotsen unternommen, um eine Gefahr abzuwenden?*

Alle Fahrzeuge ab 90 m Länge, ab 13 m Breite und über 6,50 m Tiefgang sind auf der Elbe verpflichtet, einen Lotsen anzunehmen. Aufgrund der Abmessungen der „CSCL INDIAN OCEAN“ befanden sich zwei Lotsen an Bord des Schiffes. Ein dritter Lotse war in der Revierzentrale Brunsbüttel und führte die Radarberatung des Schiffes durch.

Allgemein wird in solch einer Situation unter Berücksichtigung aller äußeren Umstände sowie der zur Verfügung stehenden Mittel in Abstimmung zwischen Schiffsführung, beratendem Bordlotsen, landseitigem Radarlotsen sowie der überwachenden Verkehrszentrale die günstigste Liegestelle für das Fahrzeug, möglichst außerhalb der Fahrrinne beziehungsweise des Fahrwassers, zur Minimierung möglicher Schäden ausgewählt. Genau dies ist im Fall der „CSCL INDIAN OCEAN“ geschehen. Die Lotsen an Bord berieten den Kapitän, das Schiff bei der Tonne 116 an den Nordrand der Fahrrinne zu verbringen, um den Lüheanleger und das steinige Südufer der Elbe zu vermeiden.

- b. Wenn nein, warum nicht?*

Entfällt.

12. Welche Ladung befand sich zum Zeitpunkt des Auslaufens an Bord der „CSCL INDIAN OCEAN“? War Gefahrgut geladen? Bestand zu einem Zeitpunkt eine Gefahr für die Bevölkerung?

Den zuständigen Behörden liegen keine allgemeinen Ladungsinformationen vor. Laut Gefahrgut-Informationssystem (GEGIS) hatte das Schiff Gefahrgut geladen. Nach Erkenntnissen der Polizei bestand zu keinem Zeitpunkt eine Gefahr für die Bevölkerung.

13. Hatte der Frachter „CSCL INDIAN OCEAN“ bereits anderweitige Grundberührungen?

Hierzu liegen den zuständigen Behörden keine Erkenntnisse vor.