

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Dr. Valerie Wilms, Anja Hajduk, Harald Ebner, Matthias Gastel, Stephan Kühn (Dresden), Peter Meiwald, Markus Tressel und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Mögliche Havarierisiken im Rahmen der Elbvertiefung

Im Zuge der geplanten Elbvertiefung steigen die Havarierisiken deutlich. Denn sollte sich ein Containerschiff der neuesten Generation durch technisches oder menschliches Versagen oder Verkettung unglücklicher Umstände im Fahrwasser der Unterelbe von bzw. nach Hamburg quer legen, steigt die Gefahr, dass die seeseitige Zufahrt des Hamburger Hafens gesperrt ist. Auch die dadurch zusammenhängenden Risiken für die Anwohner und die Umwelt würden durch solche Havarien steigen.

Die 400 Meter langen Containerschiffe werden derzeit in Hamburg bereits in einem Wendekreis von 480 Metern Durchmesser gedreht (Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg, Antwort zu Frage 16 der Schriftlichen Kleinen Anfrage auf Drucksache 20/9882), obwohl die Internationale Seeschiffahrtsorganisation (IMO) aus Sicherheitsgründen die eineinhalbfache Schiffslänge vorgibt. Doch erst im Rahmen der angedachten Hafenwesterweiterung in etwa zehn Jahren soll die Schiffswendestelle vergrößert werden. In Wilhelmshaven existiert eine Wendestelle von rund 700 Metern und in Bremerhaven von rund 600 Metern. Die Wendestelle in Bremerhaven wurde erst kurz vor Anlaufen der größeren Containerschiffsgeneration erweitert. Im entsprechenden Planfeststellungsbeschluss der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung zur Erweiterung der Wendestelle Bremerhaven aus dem Jahr 2006 heißt es dazu allerdings:

„Zur Gewährleistung eines aus nautischer Sicht sicheren Drehmanövers ist von der Trägerin des Vorhabens nach Rücksprache mit der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes, mit Hafenslotsen und dem Hafenskapitän in Bremerhaven, ausgehend von den damaligen Erkenntnissen zur Bemessung der Notwendestelle, für die Länge des Drehbereichs das 2,5fache des Bemessungsschiffs und für die Breite des Drehbereichs das 1,5fache des Bemessungsschiffs zugrunde gelegt worden. Diese Faktoren berücksichtigen Einflussgrößen wie Drift durch Tide, Wind und die eigene Geschwindigkeit des Schiffes, die Länge der Schlepprossen und der Schlepper sowie, zur Gewährleistung eines sicheren Drehmanövers, Sicherheitsabstände, um Havariegefahren zu minimieren.“¹

¹ Planfeststellungsbeschluss der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nordwest (WSD – Nordwest), Planfeststellungsbehörde, Az. P-143.3/79 vom 21. August 2006 für den Ausbau der Bundeswasserstraße Weser von Weser-km 70,6 bis Weser-km 73,2 durch den Bau einer hafenbezogenen Wendestelle in Bremerhaven, 21. Juni 2006, S. 63.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Hält die Bundesregierung den von der WSD-Nordwest für Bremerhaven (siehe Zitat in der Vorbemerkung der Fragesteller) gemäß internationaler IMO-Kriterien vorgegebenen Sicherheitsstandard auch für den Hamburger Hafen für geboten, wenn ja, warum, und wenn nein, warum nicht?
2. Aus welchen Gründen findet die Problematik der ggf. zu kleinen Wendestelle im Hamburger Hafen im fast 2 600-seitigen Planfeststellungsbeschluss „Fahrrinnenanpassung von Unter- und Außenelbe“ keine Berücksichtigung?
3. Hält die Bundesregierung die geplante Elbvertiefung in diesem Zusammenhang weiterhin für verfolgenswert, obwohl auf absehbare Zeit aufgrund der ggf. zu kleinen Wendestelle für rund 400 Meter lange Containerschiffe im Hamburger Hafen nach Auffassung der Fragesteller ein stets latentes Havarierisiko besteht, wenn ja, warum, und wenn nein, warum nicht?
4. Hält die Bundesregierung eine über die planfestgestellte Verbreiterung hinausgehende vergrößerte Wendestelle für prüffähig?
5. Sind der Bundesregierung hierzu Untersuchungen oder Vorprüfungen bekannt, und wenn ja, durch wen wurden diese erstellt?

Berlin, den 23. Juni 2014

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion