

Schriftliche Kleine Anfrage

der Abgeordneten Dora Heyenn und Christiane Schneider (DIE LINKE) vom 21.05.2013

und Antwort des Senats

- Drucksache 20/8078 -

Betr.: Auch Uranhexafluorid & Munition unter den Gefahrstoffen auf der brennenden „Atlantic Cartier“ – Nachfragen zur Drs. 20/7891

Am 1. und 2. Mai 2013 brannte im Hamburger Hafen der Frachter "Atlantic Cartier" der Reederei ACL. Hamburg ist eine Drehscheibe zur Versorgung und zur Entsorgung der AKWs im internationalen Atomgeschäft geworden. Über das Hamburger Stadtgebiet und den Hafen, gehen eine Vielzahl von Atomtransporten.

In den letzten Jahren hat DIE LINKE mehrfach den Senat diesbezüglich um Stellungnahmen gebeten (zuletzt im Februar in der Drs. 20/6819) und einen Antrag auf Teilentwidmung des Hafens gestellt. Die Drucksache 20/383 ist bisher noch nicht abschließend behandelt worden, weil das Urteil des Staatsgerichtshofs der Freien Hansestadt Bremen zum Verbot der Atomtransporte für die Bremer Häfen, abgewartet werden soll.

Am 1.5.2013 brannte im Hamburger Hafen der kombinierte RoRo/Containerfrachter "Atlantic Cartier" der Reederei ACL. Nach eigener Darstellung im Netz werden von der Atlantic Container Line (ACL) auch radioaktive Frachten "Radioactive (Class 7)" befördert. Inzwischen hat der Senat auf die Schriftliche Kleine Anfrage 20/7891 geantwortet und klargestellt, dass auf der „Atlantic Cartier“ Uranhexafluorid an Bord war. An Bord waren der Frachtliste zufolge neben 70 Autos auch 180 Tonnen leicht entzündliches Ethanol, 33 Container mit Munition und 20 Tonnen radioaktives Material. Bei neun Tonnen davon handelte es sich um Uranhexafluorid.

Dem Senat ist seit langem bekannt, dass die Reederei „Atlantic Container Line (ACL)“, der das Frachtschiff gehört, Transporte von Uranhexafluorid, Uranoxid und Brennelementen aus und in die USA über den Hafen von Hamburg leistet. Absender des im Hamburger Hafen umgeschlagenen angereicherten Uranhexafluorids seien, so Umweltschützer, in der Regel die Urananreicherungsanlage im münsterländischen Gronau und die andere Atomfabrik in Ahaus, auch in der Nähe der niederländischen Grenze. Ziel seien oftmals drei Brennelementefabriken in den USA. Nach Durchsicht der Drucksache 20/7891 gibt es noch weitere Fragen darüber hinaus. Vor diesem Hintergrund fragt DIE LINKE mit dieser Schriftlichen Kleinen Anfrage außerhalb der Reihe zu den Atomtransporten über hamburgisches Staatsgebiet, um weiterhin möglichst vollständige Zahlen über Anzahl, Art und Umfang der Atomtransporte durch Hamburg verfügbar zu machen.

Wir fragen den Senat:

- 1. Aus welchen Gründen ist im Fall der Havarie der "Atlantic Cartier" Feuer ausgebrochen?*

Die genaue Brandursache ist derzeit ungeklärt. Die polizeilichen Ermittlungen hierzu sind noch nicht abgeschlossen.

- 2. Zu welchen Zeitpunkten waren welchen Behörden die Ladungslisten der „Atlantic Cartier“ inkl. Gefahrgutklassifizierungen des Inhalts der Ladungsbehälter bekannt?*

Laut Protokoll des Gefahrgut-Informationssystems (GEGIS) ist die Eingabe der Gefahrgutanmeldung für das Schiff „Atlantic Cartier“ am 26. April 2013, 12.27 Uhr abgeschlossen gewesen. Ab diesem Zeitpunkt standen die Daten für berechnete Dienststellen bereit.

3. Welche Kosten für die Beseitigung der Havarie (nach Schätzungen zum Zeitpunkt der Beantwortung) sind entstanden und welche Partei(en) tragen welche entstandenen Kosten?

Eine Kostenschätzung und die Benennung der Kostenträger sind aufgrund des laufenden Verfahrens zum jetzigen Zeitpunkt nicht möglich.

4. Welche Gefahrstoffe befinden sich nach dem Brand an Bord der „Atlantic Cartier“ (bitte genau auflisten nach UN-Nummer, Stoffbezeichnung und Gefahrstoffklasse)?

Siehe Drs. 20/8035 und Drs. 20/7891.

5. Welche Häfen wurden von der „Atlantic Cartier“ im Monat April angelaufen und welche Destinationen waren/sind der Hafenbehörde bekannt (Bitte Zeitpunkt des Anlaufens und Hafen auflisten)?

Ankunft	Abfahrt	Hafen
31.03.2013	01.04.2013	Liverpool/UK
07.04.2013	07.04.2013	Halifax/NS/Kanada
09.04.2013	10.04.2013	New York/USA
11.04.2013	12.04.2103	Baltimore/MAR/USA
13.04.2013	13.04.2013	Norfolk/VA/USA
14.04.2013	15.04.2013	New York/USA
16.04.2013	17.04.2013	Halifax/NS/Kanada
23.04.2013	24.04.2013	Liverpool/UK
26.04.2013	26.04.2013	Antwerpen/Belgien
28.04.2013	30.04.2013	Göteborg/Schweden

6. Welche Fracht sollte in Hamburg umgeschlagen werden?

Zu den für Hamburg bestimmten gefährlichen Gütern siehe Drs. 20/7891. Da das Schiff seine Reise bisher nicht fortsetzen konnte, wurden alle der Polizei bekannten gefährlichen Güter in Hamburg gelöscht.

Nach Auskunft der Reederei sollten RoRo-Ladung und Container umgeschlagen werden. Die Reederei hat darüber hinaus keine Informationen zu sonstigen Inhalten der Container bzw. der RoRo-Ladung mitgeteilt.

Generell liegen den Landesbehörden keine Informationen darüber vor, welche Güter im Hamburger Hafen umgeschlagen werden. Dagegen stellt das GEGIS den zuständigen Behörden eine Information zur Verfügung, ob und welche gefährlichen Güter im Hamburger Hafen umgeschlagen werden.

7. Es gibt unterschiedliche Angaben zum an Bord befindlichen Uranhexafluorid. Die Ladeliste weise >8000 kg aus, die Innenbehörde wurde im Radio mit der nachgeschobenen Angabe, es habe sich um 7 kg gehandelt, zitiert. Welche Menge Uranhexafluorid hat sich wirklich auf der „Atlantic Cartier“ befunden?

Siehe Drs. 20/8053.

8. Ist das Gefahrgut an Bord sehr gut getrennt gewesen, insbesondere von den radioaktiven Gütern, d.h. ist es so gewesen, dass die radioaktiven Güter von den explosiven so weit weg wie möglich standen und durch mehrere Stahlschotten getrennt waren?

Die Stauung des Gefahrgutes erfolgte nach den Vorschriften des IMDG-Codes (Internationaler Code für die Beförderung gefährlicher Güter mit Seeschiffen). Im Übrigen siehe Drs. 20/8035.

9. *Welche Vorkehrungen sind über die schnelle Entladung von Containern hinaus getroffen worden um Schaden durch das Uranhexafluorid - welches auf keinen Fall mit Wasser in Berührung kommen darf, da sonst die stark ätzende und tödliche Flusssäure entsteht - von den Kirchentagsgästen, der Hamburger Bevölkerung, den eingesetzten Feuerwehr- und sonstigen Rettungskräften und den am Quai betroffenen Hafearbeitern abzuwenden?*

Parallel zu den Brandbekämpfungsmaßnahmen der Feuerwehr wurde eine Teilentladung von Containern mit Gefahrgut veranlasst. Aus Sicht der Feuerwehr waren beide Maßnahmen - Brandbekämpfung und Entladung- hinreichend, um eine Gefährdung auszuschließen. Weitere Vorkehrungen wurden deshalb nicht getroffen.

Im Übrigen siehe Drs. 20/8035.

10. *Die Behälter für den Uranhexafluoridtransport sollen einem Feuer von 800°C eine halbe Stunde standhalten können, bevor die äußere Transporthülle langsam nachgibt. Der innere Behälter, ebenfalls aus Stahl, soll angeblich erst viel später versagen. Uranhexafluorid soll auf keinen Fall mit Wasser in Berührung kommen, da sonst die stark ätzende und tödliche Flusssäure entsteht. Ist überlegt worden, das Schiff bei einem unbeherrschbaren Brand nach dem „Stand der Technik“ irgendwann auf Grund zu setzen?*

Nein.

11. *Wenn ja, ist das in 10. bezeichnete Risiko im Vergleich zu anderen durch den Brand entstehenden Risiken abgewogen worden und mit welchem Ergebnis?*

Entfällt.

12. *Das Uranhexafluorid ist lt. Gegis-Datenübersicht in die Bundesrepublik importiert worden. Liegen dem Senat Daten zum Empfänger vor? Wenn ja, bitte dazu Angaben inkl. den Abfahrzeitpunkten aus dem Hafen und den Transporteuren geben.*

Die Restmengen Uranhexafluorid in den entleerten, ungereinigten Behältern sind nicht in die Bundesrepublik importiert worden, es handelte sich um Transitladung.

Das Uranhexafluorid ist nach Aufhebung des Verladestopps am 6. Mai 2013 gegen 13:00 Uhr per LKW aus Hamburg abtransportiert worden. Empfänger war Urenco Nederland B.V. in Almelo (NL). Weitergehende Angaben zu den Transportfirmen sind aus Sicherheitsgründen bundesweit als Verschlussache eingestuft.

13. *In der Ladeliste sind des Weiteren neben rund 2,6t Treibmittel (explosiv Kat. 1.3), zig Tonnen Batterien und nicht näher bezeichnete Umwelt gefährdende, giftige, brennbare und ätzende Stoffe, auch Munition aufgeführt, aber als "cartridges". Handelt es sich nur um die Hülsen ohne Explosivstoff oder ist unter obiger Angabe - bei Heranziehung der "Liste der UN-Nummern" - in Klasse 1.2 eingestuft funktionsfähige Munition oder explosive „Munitionsteile“ zu verstehen?*

Es handelt sich um funktionsfähige Patronen für Waffen.

14. *Woher kam bzw. wohin ging dieser Ladungsteil? Wurde er in Hamburg umgeschlagen?*

Der Container kam aus Halifax/Kanada und wurde in Hamburg umgeschlagen. Ein Empfänger ist nicht bekannt.

15. Ist die Annahme richtig, dass es sich bei den immerhin 2,5 Tonnen "Propellant" um Sprengstoff bzw. Raketentreibstoff handelt. Wenn nein, was genau wird in dieser Ladeliste so bezeichnet?

Ja.

16. Das Schiff wurde aufgrund der Brandschäden durch die BG-Verkehr vorläufig festgehalten, um die Schäden und Mängel ordnungsgemäß zu beheben.

a. Ist das mittlerweile geschehen?

Mit Stand vom 28. Mai 2013: Nein.

b. Hat man seitens der Reederei für das Schiff eine Nachbesichtigung bei der BG-Verkehr beantragt?

Mit Stand vom 28. Mai 2013: Nein.

c. Wenn ja, hat das Schiff ggf. seine Fahrt fortgesetzt und wohin?

Entfällt.

17. Inwieweit sind alle schiffahrtspolizeilichen Meldepflichten bzw. sonstige Meldepflichten seitens der „Atlantic Cartier“ bzw. der Rederei erfüllt worden?

Die schiffahrtspolizeilichen Meldepflichten aus der Zuständigkeitsanordnung des Hafenverkehrs- und Schiffahrtsrechtes bezüglich der gefahrgutrechtlichen, grenzpolizeilichen und waffenrechtlichen Meldungen sind erfüllt worden.

Die sich aus der atomrechtlichen Transportgenehmigung ergebende Pflicht der 48-Stunden-Meldungen wurde vom Genehmigungsinhaber (Transportunternehmen) erfüllt. Im Übrigen siehe Drs. 20/8035.