

Bericht

des Innenausschusses

zum Thema

„Unfallbericht der Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) zum Brand der „Atlantic Cartier“ – Analysen, Bewertungen und Konsequenzen des Hamburger Behördenhandelns“

(Selbstbefassung gemäß § 53 Absatz 2 der Geschäftsordnung der Hamburgischen Bürgerschaft)

Vorsitz: **Ekkehard Wysocki**

Schriftführung: **Antje Möller**

I. Vorbemerkung

Der Innenausschuss beschloss in seiner Sitzung am 5. November 2015 auf Antrag der FDP-Fraktion einvernehmlich, sich im Rahmen einer Selbstbefassung gemäß § 53 Absatz 2 der Geschäftsordnung der Hamburgischen Bürgerschaft mit dem Thema „Unfallbericht der Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) zum Brand der „Atlantic Cartier“ – Analysen, Bewertungen und Konsequenzen des Hamburger Behördenhandelns“ zu befassen. Die Beratung hierüber fand abschließend in der Sitzung vom 16. Februar 2016 statt.

II. Beratungsinhalt

Der FDP-Abgeordnete führte aus, in der letzten Legislaturperiode habe man sich am 31. Mai 2013 im Rahmen einer Selbstbefassung mit dem Brand auf der „Atlantic Cartier“ befasst. Seit dem 9. Oktober 2015 liege der Untersuchungsbericht der BSU vor (Unfallbericht 99/13, http://www.bsu-bund.de/DE/Publikationen/Unfallberichte/2015/_node.html), in dem Analysen zum Geschehen betrieben und Konsequenzen gefordert würden. Seiner Fraktion gehe es darum, vom Senat zu erfahren, welche Maßnahmen seit dem 31. Mai 2013 umgesetzt worden seien und welche man nach Vorlage des Untersuchungsberichts noch plane.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter bemerkten, aus Sicht der Feuerwehr verdeutliche der Untersuchungsbericht nochmals – wie auch bereits die Ausführungen am 31. Mai 2013 gezeigt hätten – wie komplex, aufwendig und herausfordernd die Einsatzdurchführung für die beteiligten Einsatzkräfte gewesen sei. Die Feuerwehr Hamburg habe im Vorfeld die Möglichkeit gehabt, zu dem Entwurf des jetzt vorliegenden Berichts Stellung zu nehmen. Der Bericht sei mit fachlicher Tiefe und sehr komplex erstellt worden. Die Schlussfassung des Untersuchungsberichts werde durch die Feuerwehr voll umfänglich mitgetragen. Er enthalte Hinweise und Empfehlungen, die die Feuerwehr im Zuge ihrer Stellungnahme getätigt habe, unter anderem die Empfehlungen zum vermehrten Einbau von entsprechenden Schnellangriffssystemen auf Fahrzeugdecks und zur Freihaltung von Angriffswegen und Zugangsschneisen im Bereich der Ladung. Darüber hinaus wurde von der BSU die Empfehlung der Feuerwehr übernommen, dass horizontale und vertikale Brandschutzabschlüsse erst unmittelbar vor

entsprechenden Umschlagaktivitäten, und dann auch nur auf das unbedingt notwendige Maß begrenzt, aufgehoben sowie durch die Besatzung verlässlich dokumentiert würden. Zusammenfassend bestätige der vorliegende Bericht alle bisher getroffenen Aussagen und Maßnahmen der Feuerwehr Hamburg.

Der Einsatz und auch der Untersuchungsbericht hätten bestehende einsatztaktische Vorgehensweisen und Konzepte der Feuerwehr grundsätzlich bestätigt. Außerdem habe man den Vorfall zum Anlass genommen, um unmittelbar nach der Einsatzdurchführung mit den jeweils beteiligten Einsatzführungsdiensten eine entsprechende Einsatznachbereitung durchzuführen. Dabei handle es sich um einen standardisierten Prozess, der auch hier gegriffen habe. Ferner habe man die aus dem Prozess gezogenen Erkenntnisse allen Einsatzführungsdiensten – sowohl der Berufsfeuerwehr als auch der Freiwilligen Feuerwehr und auch den aus medizinischer Sicht beteiligten Führungskräften – in einer Nachbesprechung im Jahr 2013 zur Verfügung gestellt.

Der Untersuchungsbericht bestätige ferner die Notwendigkeit zur Vorhaltung von entsprechenden Spezialfahrzeugen und Equipment. Als Beispiele nannten die Senatsvertreterinnen und -vertreter in diesem Zusammenhang das Teleskopmastfahrzeug (TMF) 53, das in diesem Einsatzgeschehen von der Landseite zur Kühlung eingesetzt worden sei, und das Lösch- und Unterstützungsfahrzeug.

Im weiteren Verlauf habe man die Frage geklärt, wie eine Ansprechstelle und Abforderung im Falle der Notwendigkeit des Einsatzes von CO₂-Löschmitteln zu erfolgen habe. Diese sei für die eigentliche Brandbekämpfung auf der „Atlantic Cartier“ jedoch unerheblich gewesen. Gleichwohl habe man in Abstimmung mit der Schiffsführung diese Abforderung durchführen wollen, um letztendlich eine zeitnahe Auslaufgenehmigung im Nachgang erteilen zu können. Aus der Erfahrung heraus wisse man, dass man gelegentlich Bedarf für den Einsatz von CO₂ bei Silobränden habe. Die Einsatzhäufigkeit solcher Einsätze sei aber sehr gering. Deswegen werde man keine eigene Bevorratung oder Lagerhaltung durchführen. Die entsprechenden Ansprechstellen seien abgeklärt worden: dazu gehöre im Wesentlichen die Firma Linde, die standardmäßig CO₂ als technisches Gas bevorratet und vertreibt. Sie habe eine 24-stündige Erreichbarkeit über die Rettungsleitstelle ermöglicht, sodass im norddeutschen Raum zurzeit fünf Transportfahrzeuge bereitstünden, die man im Bedarfsfall telefonisch abfordern könne. Neben der Firma Linde gebe es das Transport-Unfall-Informationssystem und Hilfeleistungssystem (TUIS). Dieses Auskunftssystem sei eine Einrichtung der chemischen Industrie und biete ebenfalls die Möglichkeit einer 24-stündigen telefonischen Erreichbarkeit für die Leitstelle und die Abforderung entsprechender Spezialkräfte und Löschmittel.

Der Forderung der HHLA auf die Durchführung eines Seminars zu den Themen „Krisenmanagement“ und „Presse- und Öffentlichkeitsarbeit“ sei man unter Federführung der Feuerwehrrakademie, aber auch unter Beteiligung der Pressestelle der Feuerwehr Hamburg sowie dem Bundesamt für Bevölkerungsschutz und Katastrophenhilfe (BBK) am 2. Oktober 2015 nachgekommen.

Der Einsatz habe auch die dringend notwendigen und fortlaufenden Aus- und Fortbildungsbedarfe, insbesondere für die Spezialkräfte, aufgezeigt. Im Bereich der Schiffsbrandbekämpfung sei die Feuerwehr regelhaft in die Ausbildung über die Feuerwehrrakademie involviert. Darüber hinaus habe man entsprechende Spezialkräfte, die Spezialeinsatzgruppe (SEG) Schiffssicherung, aber auch Notärzte und leitende Notärzte, die in diesem Bereich tätig seien. Die in der Vergangenheit durchgeführten Aus- und Fortbildungsmaßnahmen seien zielführend und notwendig gewesen.

Weiterhin habe man einzelne Übungen – auch im Nachgang zu diesem Einsatz – bereits durchgeführt. Dabei wiesen die Senatsvertreterinnen und -vertreter auf die großangelegte Lenz-Übung im Hamburger Hafen am 18. September 2014 hin, bei der man Kontakte zum Hafenkaptän gehabt habe, und es darum gegangen sei, das Zusammenspiel der beteiligten Kräfte bei größeren Havarien zu üben. Auch für das laufende Jahr sei eine entsprechende Übung im Hamburger Hafen vorgesehen.

Hinsichtlich der Ersatzbeschaffung der drei Löschboote seien sie in intensiven Gesprächen über die Errichtung einer Arbeitsgruppe und die Erarbeitung eines Flottenmanagements.

Die CDU-Abgeordneten meinten, der Untersuchungsbericht stelle der Arbeit der Feuerwehr Hamburg ein gutes Zeugnis aus. Trotzdem blieben bei ihnen noch einige Fragen offen.

Der Unfall der „Atlantic Cartier“ habe sich an einem Feiertag ereignet. Sie erkundigten sich, ob inzwischen auch an Feiertagen ausreichend Personal im Hafen verfügbar sei, um notwendige Teilentladungen vorzunehmen und der diesbezüglichen Empfehlung der BSU Folge zu leisten.

Des Weiteren fragten sie nach der Bereitstellungszeit für die CO₂-Löschmittel, und ob es eine eingeschränkte Verfügbarkeit am Wochenende gebe.

Auch sie hielten Aus- und Fortbildung für bedeutsam. Wenn die AGBF-Evaluation im Ausschuss beraten werde, könne man feststellen, welchen Stellenwert Aus- und Fortbildung zurzeit tatsächlich bei der Feuerwehr habe, denn diese sei kräftig reduziert worden, um die gesteckten Ziele ansatzweise erreichen zu können.

Die Ersatzbeschaffung der drei Löschboote erachteten die CDU-Abgeordneten als besonders wichtig. Der Senat spreche zwar von intensiven Gesprächen; dies höre man aber bereits seit Monaten. Schon in den letzten Haushaltsberatungen sei von entsprechenden Vorbereitungen berichtet worden. Auf konkrete Nachfrage habe der Senat seinerzeit geantwortet, dass eine Berücksichtigung im Haushalt noch nicht notwendig sei, weil das Flottenmanagement dies finanziell auffangen würde. Der Bericht komme zu dem Ergebnis, dass die Kühlungsmaßnahmen der Feuerwehr sehr erfolgreich und entscheidend für den Verlauf gewesen seien. Wenn die Schlepper im Hafen zu dem Zeitpunkt nicht zur Verfügung gestanden hätten, wäre es schlechter ausgegangen. Deshalb sei es extrem notwendig, eigene Kompetenz vorzuhalten. In diesem Zusammenhang erbat man eine konkrete Aussage, wann mit Anschaffung der Löschboote zu rechnen sei, zumal sich zum 1. April 2016 das Ausschreibungsrecht ändere.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter berichteten von einem Gespräch über den Einsatz von Fachkräften für die Krananlagen mit dem Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe e.V. (ZDS) Anfang des Jahres 2016, um den konkreten Sachstand für die heutige Beratung in Erfahrung zu bringen. Der ZDS sei aktuell noch in Abstimmungsgesprächen mit den Gewerkschaften, um eine tarifvertragliche Lösung zu finden. Die grundsätzliche Notwendigkeit einer Handlungsfähigkeit an arbeitsfreien Tagen für den Notbetrieb habe demnach nicht zur Diskussion gestanden.

Bezüglich der Bereitstellung von Löschmitteln seien keine vertraglichen Vereinbarungen mit der Firma Linde getroffen, sondern die Abforderungswege besprochen worden. Es gebe die Möglichkeit, dort 24 Stunden am Tag anzurufen. Die Firma sei mit fünf Fahrzeugen rund um die Uhr im norddeutschen Raum im Einsatz – schwerpunktmäßig natürlich in den Kernzeiten. Insofern sei die Benennung einer konkreten Vorlaufzeit schwierig. Im optimalen Fall sei ein Fahrzeug in Hamburg verfügbar. Ansonsten habe man die Verabredung getroffen, dass das nächstverfügbare Fahrzeug zur Verfügung gestellt werde. Dies könne aber in einem weniger optimalen Fall auch einmal bis zu vier Stunden dauern.

Hinsichtlich der Löschboote fänden sehr dezidierte Abstimmungsgespräche statt. Die Feuerwehr Hamburg sei hier mit ihren Fachleuten bei der Erstellung der technischen Anforderungen stark involviert gewesen. Die Ausschreibungsunterlagen würden derzeit final begutachtet und zeitnah abgeschlossen werden. Parallel dazu gebe es den Entwurf einer Senatsdrucksache, die sich im Behördenabstimmungsverfahren befinde. Hierin sei die grundsätzliche Absicht der Einführung eines Flottenmanagements beschrieben. Somit seien die Maßnahmen zur Umsetzung jetzt sehr konkret. Voraussichtlich sei Ende des Jahres 2017 das große Löschboot, das als erstes im Flottenmanagement angeschafft werden solle, in Hamburg verfügbar.

Die CDU-Abgeordneten baten hinsichtlich der Beschaffung des Löschboots um nähere Informationen zum konkreten Zeitplan. Außerdem erkundigten sie sich, wann die erwähnte Senatsdrucksache vorliegen werde und ob die Finanzierung schon gesichert sei. Sie hätten nie daran gezweifelt, dass die Feuerwehr mit Hochdruck an den technischen Voraussetzungen gearbeitet habe. Allerdings sei die Frage der Finanzierung offenbar nicht ausreichend geklärt. Hier sei der Senat in der Pflicht.

Bezüglich der CO₂-Löschmittel betonten sie, dass eine Absprache, bei der man hoffe, dass diese rechtzeitig zur Verfügung gestellt würden, nicht ausreichend sei. Hier bedürfe es einer vertraglich gesicherten Vereinbarung oder einer eigenen Vorhaltung.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter waren der Ansicht, dass der Verfahrensstand zum Löschboot hinreichend beschrieben worden sei. Es gebe die Grundsatzvereinbarung, im Rahmen eines Flottenmanagements für verschiedene Dienststellen eine Beschaffung durch die Hamburg Port Authority (HPA) zu organisieren, um zu einer einheitlichen Flotte zu kommen. Alle Details der Finanzierung seien noch nicht geklärt, denn es handle sich dabei um eine Umstellung: das Fahrzeug sei nicht mehr im Eigentum der Feuerwehr, sondern werde von der HPA zur Verfügung gestellt. Dadurch ändere sich das Bewirtschaftungsmodell, das sich im Rahmen der Senatsdrucksache in der Abstimmung befinde. Ein konkretes Datum für die Vorlage der Drucksache konnten die Senatsvertreterinnen und -vertreter nicht nennen.

Der FDP-Abgeordnete bemerkte, bei der „Atlantic Cartier“ handle es sich um ein Roll-on-roll-off-Schiff, mit dem im großen Maße auch Pkws transportiert würden. Der Untersuchungsbericht stelle bei der Verladung von Pkws eine besondere Problematik durch den steigenden Leichtmetallanteil und das im Tank befindliche Restbenzin fest. Die Gefahr der Brandintensivierung steige und die Brandbekämpfung werde erschwert. Hier sei von Interesse, ob unter diesen technischen Rahmenbedingungen die Verladung und Verschiffung von Kraftfahrzeugen über den Hamburger Hafen neu zu bewerten sei, und ob es Überlegungen des Senats gebe, für diese mit besonderen Brandgefahren verbundene Verschiffung im Hafen zusätzliche Auflagen und Vorschriften aufzustellen.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter antworteten, aus fachlicher Sicht – auch im Hinblick auf den jetzt vorliegenden Untersuchungsbericht – habe die Feuerwehr keine konkreten Ansatzpunkte für das Aufstellen zusätzlicher Vorschriften.

Die SPD-Abgeordneten wiesen darauf hin, dass die Brandursache nicht geklärt sei. Der Bericht spreche davon, dass parallel Schweißarbeiten an Bord stattgefunden hätten und deswegen die Brandmeldeanlage ausgestellt gewesen sei. Vor diesem Hintergrund fragten sei, ob es internationale Vorschriften gebe, in solchen Fällen eine Brandwache aufstellen zu müssen.

Zur an Bord befindlichen Menge des Gefahrguts differierten die Aussagen des Senats und die der Reederei. Die SPD-Abgeordneten wollten wissen, ob es hier inzwischen eine Aufklärung gebe und wie hoch der Wahrheitsgehalt sei, wenn man bedenke, dass Gefahrgüter auch immer angemeldet sein müssten und dementsprechend durch die Wasserschutzpolizei kontrolliert würden.

Zur Frage der abgeschalteten Brandmeldeanlage konnten die Senatsvertreterinnen und -vertreter nicht sagen, ob es diesbezüglich internationale Vorschriften für den Seeschiffverkehrsverkehr gebe. Wenn diese in baulichen Anlagen temporär außer Dienst genommen würden, gebe es in Hamburg Kompensationsmaßnahmen, die der Betreiber in Abstimmung mit der Feuerwehr vorzunehmen habe. Dazu zähle – in Abhängigkeit der Dauer der Abschaltung und der Nutzung des Objekts – zum Beispiel auch die Gestellung von Löschkräften, einer ständigen Ansprechstelle oder einer Brandsicherheitswache.

Im Gegensatz zur Feuerwehr habe die Wasserschutzpolizei vom Untersuchungsbericht erst nach dessen Veröffentlichung Kenntnis erhalten. Die Tabelle auf Seite 101 des Untersuchungsberichts zeige die Widersprüche zwischen den Angaben der schwedischen Untersuchungskommission und denen des Senats auf: Die Angaben des Senats beschränkten sich auf die, die durch das Gefahrgutinformationssystem (GEGIS) gemacht worden seien; die Angaben der schwedischen Untersuchungskommission glichen denen der Reederei. Beispielfhaft gingen sie auf verschiedene Positionen ein: Bei der laufenden Nummer 3 handle es sich um den Transport von Farbe, die Reederei gebe als Gewicht 29.900 kg, der Senat 1.335 kg an. Tatsächlich haben sich 1.335 kg Farbe im Container befunden, die Differenz von 27.665 kg resultiere aus anderen Gegenständen, die kein Gefahrgut darstellten und sich ebenfalls im Container befunden hätten. Bei der laufenden Nummer 8 seien die Angaben der Reederei vergessen worden, das GEGIS habe aber erkannt, dass es sich um radioaktives

Material handle. Nummer 13 der Tabelle liste ein Auto und Aerosole auf, die der Senat mit 1.730 kg und 13 kg bei der Gewichtsangabe verzeichne. Die Reederei habe ein Gesamtgewicht von 19.300 kg angegeben, sodass davon auszugehen sei, dass weitere schwere Gegenstände in diesem Container transportiert worden seien.

Auffällig sei darüber hinaus, dass es sich bei den Angaben der Reederei in der Regel um gerundete Angaben handle. Der Senat hingegen runde lediglich bei Flüssigkeiten in Tanks. Darüber hinaus seien laut Tabelle offenbar Gefahrgutklassen von der Reederei zusammengefasst worden: Bei Nummer 12 habe sie zum Beispiel Gefahrgutklasse 6.1 angegeben, laut GEGIS handle es sich aber um Klasse 8. Zusammenfassend sei festzustellen, dass die Wasserschutzpolizei weiterhin auf das bewährte Verfahren der GEGIS-Anmeldung vertraue. Diese Angaben seien bei der Brandbekämpfung besser anwendbar, weil man genau wisse, welches Gefahrgut sich in welcher Menge in einem Container befinde.

Die Wasserschutzpolizei nehme jeden größeren Einsatz zum Anlass, über mögliche Konsequenzen daraus nachzudenken. Im Jahr 2013 habe es innerhalb der Wasserschutzpolizei eine Umstrukturierung gegeben, die unter anderem die Gefahrgutabteilung betroffen habe. Derzeit sei man im Hafen in zwei Schichten tätig. Die örtlichen Zuständigkeiten an den Wasserschutzpolizeikommissariaten seien aufgelöst worden, sodass es nunmehr eine Zuständigkeit für den gesamten Hafen gebe. Hierfür sei nicht nur der Unfall der „Atlantic Cartier“ ursächlich gewesen, dieser sei aber natürlich in diese Überlegungen miteingeflossen.

Die Abgeordneten der GRÜNEN dankten für diese sehr hilfreiche Aufklärung und wollten wissen, ob die Tatsache, dass die Wasserschutzpolizei vor Erstellung des Berichts nicht miteinbezogen worden sei, am Umgang der Behörden untereinander oder an der BSU selbst liege.

Des Weiteren gingen sie auf Seite 99 des Untersuchungsberichts ein. Die BSU erkläre hier, dass es keinen Zusammenhang zwischen dem Ausbruch und der Ausbreitung des Feuers und den an Bord gestauten Gefahrgutcontainern gebe. Trotzdem habe dieser Aspekt in der politischen und öffentlichen Auseinandersetzung breiten Raum eingenommen, insbesondere die Tatsache, dass sich unter den transportierten Gütern Munition, Raketentreibstoff und radioaktives Material befunden hätten. Der Hamburger Senat sei deswegen mit diversen Schriftlichen Kleinen Anfragen konfrontiert worden. Die BSU stelle fest, sie sehe es nicht als ihren gesetzlichen Auftrag an, sich hinsichtlich der auf politischer Ebene geführten Diskussion und der dabei aufgeworfenen Grundsatzfragen zu Atommüll und Waffentransporten zu positionieren. In diesem Zusammenhang fragten sie, ob es beim Senat Überlegungen gegeben habe, bestimmte Kontrollschritte noch einmal neu zu überlegen – als Fazit aus den Erkenntnissen bezüglich der Unklarheiten in der Deklaration und der Tatsache, dass es ein großes Glück gewesen sei, dass an der Stelle, an der das Feuer ausgebrochen sei, keine radioaktiven Güter oder andere Gefahrstoffe betroffen gewesen seien.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter erwiderten, der Umgang zwischen der Behörde für Inneres und Sport und der Wasserschutzpolizei sei hervorragend. Es gebe eine unterschiedliche Aufgabenstellung zwischen BSU und Wasserschutzpolizei: Die Wasserschutzpolizei ermittle in diesem Fall strafrechtlich; das Verfahren sei noch nicht abgeschlossen und noch bei der Staatsanwaltschaft anhängig. Die BSU ermittle den Unfallhergang, um bestimmte Verhaltensweisen in der Seefahrt zukünftig zu ändern. Darauf basierend entwickle sie Empfehlungen, die arbeitsrechtliche Konsequenzen hätten. Wenn beispielsweise gegen eine solche Empfehlung verstoßen werde, berücksichtige man dies etwa bei der Einziehung eines Patentes. In aller Regel arbeite die Wasserschutzpolizei auch mit der BSU zusammen, deswegen seien sie verwundert gewesen, dass der Berichtsentwurf der Wasserschutzpolizei nicht zugegangen sei.

Bezüglich der zweiten Frage der Abgeordneten der GRÜNEN teilten die Senatsvertreterinnen und -vertreter mit, dass es bisher keine weiteren Überlegungen gebe.

III. Ausschussempfehlung

Der Innenausschuss empfiehlt der Bürgerschaft, von seinen Beratungen Kenntnis zu nehmen.

Antje Möller, Berichterstattung