

Schriftliche Kleine Anfrage

des Abgeordneten Dr. Anjes Tjarks (GRÜNE) vom 21.02.2014

und Antwort des Senats

- Drucksache 20/10971 -

Betr.: Brand der Atlantic Cartier und Atomtransporte durch den Hamburger Hafen

Am 1. und 2. Mai 2013 brannte die Atlantic Cartier im Hamburger Hafen – mit tonnenweise Gefahrgut und Atombrennstoffen an Bord.

Vor diesem Hintergrund frage ich den Senat:

1. *Wie oft und wann genau hat die Atlantic Cartier seit ihrem Brand den Hamburger Hafen wieder angelaufen?*

Laut Schiffsmeldeinformationssystem hat die „Atlantic Cartier“ vom 1. Mai 2013 bis zum

21. Februar 2014 den Hamburger Hafen sechsmal angelaufen:

24. August 2013: 05:45 - 17:17 Uhr,

27. September 2013: 07:56 - 18:10 Uhr,

1. November 2013: 08:32 - 16:48 Uhr,

7. November 2013: 04:45 - 15:00 Uhr,

4. Dezember 2013: 23:50 Uhr - 7. Dezember 2013: 12:00 Uhr,

14. Januar 2014: 18:48 Uhr - 15. Januar 2014: 13:48 Uhr.

Darüber hinaus sollte die „Atlantic Cartier“ am 21. Februar 2014 in Hamburg einlaufen. Der tatsächliche Aufenthalt fand jedoch erst am 22. Februar 2014 von 01:52 – 10:30 Uhr statt.

2. *Welche Mengen Gefahrgüter hatte sie jeweils geladen?*

Daten über die im Gefahrgut-Informationssystem GEGIS gemeldeten Transporte liegen nur für die jeweils letzten drei Monate vor.

Innerhalb der letzten drei Monate hatte die „Atlantic Cartier“ bei Ihren Anläufen laut GEGIS-Anmeldung folgende Gesamtmengen gefährlicher Güter an Bord:

14. Januar 2014: 100,3 Tonnen Brutto (gefährliche Güter inklusive Verpackung).

Am 4. Dezember 2013 hatte die „Atlantic Cartier“ keine Gefahrgüter geladen.

3. *An welchen Terminals wurde die Ladung jeweils gelöscht?*

Bei der UNIKAI Lagerei- und Speditionsgesellschaft mbH.

4. *Wann läuft die Atlantic Cartier das nächste Mal in Hamburg ein?*

Die „Atlantic Cartier“ läuft voraussichtlich das nächste Mal am 24. März 2014 den Hamburger Hafen an.

5. *Wie oft wurden seit dem 2. Mai 2013 radioaktive Gefahrstoffe von, nach und durch Hamburg transportiert?*

In dem Gefahrgut-Informationssystem GEGIS werden über den Zeitraum von drei Monaten Daten über Gefahrgüter gespeichert, die über den Hamburger Hafen transportiert werden. Darunter fallen auch sämtliche Transporte radioaktiver Stoffe auf Schiffen. Sofern es sich um Kernbrennstoffe handelt, die einem Genehmigungsvorbehalt nach dem Atomrecht unterliegen, können dagegen Aussagen auch über den Zeitraum von drei Monaten hinaus getroffen werden.

Im Zeitraum vom 2. Mai 2013 bis zum 7. Mai 2013 kam es zu drei Transporten von radioaktiven Gefahrenstoffen. Vom 7. Februar 2014 bis zum 21. Februar 2014 kam es zu sechs Transporten durch Schiffe und LKW. Im Übrigen siehe Drs. 20/9883 und 20/10795.

6. *Welche anderen Schiffe transportierten in den letzten drei Monaten Atombrennstoffe von, nach und durch Hamburg?*

Siehe Vorbemerkung zur Drs. 19/3835. Die erfragten Daten werden aus Sicherheitsgründen nicht veröffentlicht.

7. *Welche radioaktiven Gefahrstoffe wurden in welchen Mengen in den letzten drei Monaten von, nach und durch Hamburg transportiert?*

In den letzten drei Monaten wurden radioaktive Stoffe folgender UN-Nummern per Schiff mit der jeweils angegebenen Bruttomenge von, nach und durch Hamburg befördert:

UN Nummer	Bruttogewicht in kg
2908	21.780
2910	11.700
2911	1.520
2912	907.552,5
2916	21.466,2
2977	241.044,2
2978	723.629
3325	341.128,6
3327	25.350

Per LKW wurden in den letzten drei Monaten radioaktive Stoffe folgender UN-Nummern von, nach und durch Hamburg befördert:

UN Nummer	Kernbrennstoffmasse (kg)
3327	5500
2977	1230

8. *An welchen Terminals wurde diese Ladung von radioaktiven Gefahrstoffen jeweils gelöscht?*

Siehe Vorbemerkung zur Drs. 19/3835. Die erfragten Daten werden aus Sicherheitsgründen nicht veröffentlicht.

9. *Wie viele Kontrollen von Transporten mit radioaktiver Ladung wurden zwischen 1. Juni 2013 und dem Eingang dieser Schriftlichen kleinen Anfrage jeweils durchgeführt?*
 10. *Wie oft wurden bei diesen Kontrollen Mängel festgestellt? (Bitte pro Monat auflisten.)*
 11. *Wie oft wurden in diesen kontrollierten Fällen sicherheitsrelevante Mängel festgestellt? (Bitte pro Monat auflisten.)*

12. Wie oft wurden in diesen kontrollierten Fällen formale Mängel festgestellt? (Bitte pro Monat auflisten.)

Siehe Anlage.

	Jun 13	Jul 13	Aug 13	Sep 13	Okt 13	Nov 13	Dez 13	Jan 14	01.-21.02.14
Anzahl der Kontrollen	53	55	47	48	62	100	45	75	10
sicherheitsrelevante Mängel	1	keine	1	keine	2	1	1	7	keine
formale Mängel	10	7	2	keine	6	14	2	16	2
Mängel insgesamt	11	7	3	keine	8	15	3	23	2

Kontrolle = Kontrolle je Güterbeförderungseinheit (CTU).

Bei den formalen (nicht sicherheitsrelevanten) Mängeln handelt es sich sowohl um Fehler bei der Kennzeichnung der CTU als auch um geringfügige CSC-Verstöße (CSC = *Internationales Übereinkommen über sichere Container*) und mangelhafte GEGIS-Anmeldungen.

Bei den sicherheitsrelevanten Mängeln handelt es sich in der Mehrzahl um Verstöße gegen die Ladungssicherungsbestimmungen. Darüber hinaus gab es einige Fälle, bei denen aufgrund von Mängeln an den Transportcontainern selbst (CSC-Verstöße) Beförderungsverbote ausgesprochen wurden. In keinem Fall kam es durch die festgestellten Mängel zu schädigenden Beeinträchtigungen des Gefahrgutes oder deren Verpackung. Bei den Kontrollen wurden keine Beschädigungen an den Gefahrgutumschließungen festgestellt.