

Kleine Anfrage der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 5. Januar 2009**Gefahr durch Schiffsumbau im Bremerhavener Fischereihafen**

Für die Sicherheit in den Häfen sind nicht nur der fahrende, sondern auch der ruhende Verkehr sowie Arbeiten an Schiffen von großer Bedeutung. Seit nunmehr zwei Jahren liegt die ehemalige „Wappen von Hamburg“, jetzige „Mercator II“, zu Umbauarbeiten im Bremerhavener Fischereihafen. Das ehemalige Schiff macht seit längerem, nach umfangreichsten Abwrackarbeiten, eher den Eindruck eines schwimmenden Wracks, da es weder Aufbauten noch Decks besitzt und die Arbeiten zu ruhen scheinen.

Wir fragen den Senat:

1. Besteht aufgrund des Zustands des Schiffskörpers die Gefahr, dass Treibstoffreste oder sonstige Betriebsstoffe in das Hafenbecken entweichen könnten oder das Schiff in seiner Schwimmfähigkeit beeinträchtigt ist?
2. Befinden sich weitere, für Mensch oder Umwelt gefährliche Stoffe, insbesondere freigelegtes oder ungeschütztes Asbest, an Bord, und können diese durch Witterungseinflüsse in die Umwelt gelangen?
3. Wer ist für die Sicherheit des Rumpfes der Mercator II verantwortlich?
 - a) Gibt es Auflagen für den Eigentümer, Gefahren für Anlieger und den Hafen abzuwenden?
 - b) Besteht Handlungsbedarf, und wer trägt die Kosten?

Frank Willmann,
Dr. Matthias Güldner und Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

D a z u

Antwort des Senats vom 27. Januar 2009

1. Besteht aufgrund des Zustands des Schiffskörpers die Gefahr, dass Treibstoffreste oder sonstige Betriebsstoffe in das Hafenbecken entweichen könnten oder das Schiff in seiner Schwimmfähigkeit beeinträchtigt ist?

Auf Veranlassung des Hafenkapitäns hat am 21. Januar 2009 eine Besichtigung der Mercator II stattgefunden. Die Begutachtung des Schiffszustandes erfolgte durch die vereidigten Sachverständigen Möller und Partner. Bei der Begehung wurde festgestellt, dass durch ein undichtes Ventil eine geringe Menge an Wasser in das Schiff eindringt, welches umgehend abgedichtet werden muss. Dem Schiffseigner wurde eine kurze Frist zur Beseitigung dieses Missstandes gesetzt. Sollte keine Reaktion von dort erfolgen, wird die Hafenbehörde die Reparatur in Auftrag geben. Das weitere Vorgehen soll mit allen zuständigen Behörden am 28. Januar 2009 beim Hafenkapitän besprochen werden.

Unabhängig davon werden Anzeichen einer unmittelbaren Gefahr nicht gesehen. Insbesondere besteht kein Grund zur Annahme, dass Treibstoffreste oder andere Betriebsstoffe in das Hafenbecken entweichen können oder der Schiffskörper in seiner Schwimmfähigkeit beeinträchtigt ist.

2. Befinden sich weitere, für Mensch oder Umwelt gefährliche Stoffe, insbesondere freigelegtes oder ungeschütztes Asbest, an Bord, und können diese durch Witterungseinflüsse in die Umwelt gelangen?

Nach derzeitigem Kenntnisstand sind an Bord sowohl Asbest als auch – in der Maschinenraumbilge und in einigen Tanks – Öl-Wasser-Gemisch. Zur Sicherheit liegt jedoch eine Ölsperre um das Schiff herum. Das im Schiffinneren vorhandene Asbest stellt derzeit keine unmittelbare Gefährdung für Mensch und Umwelt dar.

3. Wer ist für die Sicherheit des Rumpfes der Mercator II verantwortlich?

Verantwortlich für die Sicherheit des Schiffsrumpfes ist die Mercator Shipping Corporation mit Sitz auf den British Virgin Islands, vertreten durch die Firma Atlas Management Corporation mit Sitz in London.

- a) Gibt es Auflagen für den Eigentümer, Gefahren für Anlieger und den Hafen abzuwenden?

Die Auflagen für den Eigentümer entsprechen den für die bremischen Häfen geltenden allgemeinen Sicherheitsanforderungen. Bezüglich der zwischenzeitlich eingestellten Umbauarbeiten haben das Gewerbeaufsichtsamt des Landes Bremen und die Abfallbehörde die sachgerechte Durchführung der Arbeiten überwacht. Für die Zeit des Umbaus wurde in Zusammenarbeit mit der Feuerwehr Bremerhaven ein Brandschutzkonzept erstellt.

- b) Besteht Handlungsbedarf, und wer trägt die Kosten?

Seit Einstellung der Arbeiten auf der Mercator II und Abzug der mit den Umbauarbeiten beauftragten Firmen steht die Hafenbehörde in Kontakt mit dem in London ansässigen Beauftragten der Reederei.

Die vom Vertreter des Eigentümers gegenüber der Hafenbehörde bestätigten Finanzierungsprobleme für den weiteren Umbau lassen die Vermutung zu, dass für notwendig gehaltenen Sicherungsmaßnahmen erst nach Ausschöpfung aller nach dem Verwaltungsrecht erforderlichen Schritte durchgeführt werden können. Erschwerend kommt hinzu, dass sich der Sitz der Eigentümer im Ausland befindet. Insofern könnten neben der Hafenbehörde auch den für die für das Wasser- und Abfallrecht zuständigen Behörden Kosten für Ersatzvornahmen entstehen.