

Schriftliche Kleine Anfrage

der Abgeordneten Carola Veit (SPD) vom 15.06.06

und Antwort des Senats

**Betr.: Hamburger Hafengebarkassen:
Zwischen EU und Oberhafenamt**

Die traditionellen Hamburger Hafengebarkassen sind in Unruhe. Eine noch nicht in Kraft getretenen EU-Richtlinie sieht vor, dass für Fahrgastschiffe über 25 m Länge demnächst schärfere Sicherheitsvorschriften gelten, die unter anderem verlangen, dass in die meist offenen Schiffe zusätzliche Luftkammern eingebaut werden, damit sie im Unglücksfall möglichst schwimmfähig bleiben. Offenbar steht in Rede, diese Richtlinie auch auf die überwiegend weit kleineren Hamburger Hafengebarkassen anzuwenden.

Ich frage daher den Senat:

Aufgrund von Auskünften der Hamburg Port Authority (HPA) beantwortet der Senat die Fragen wie folgt:

1. *Ist es zutreffend, dass die Hamburger Hafengebarkassen grundsätzlich kleiner als 25 m Länge sind? Wenn ja, warum sollen die Sicherheitsvorschriften der EU-Richtlinie dennoch angewandt werden?*

Gemäß § 2 Nr. 3 Hafengebarkassenverordnung sind Barkassen für die Beförderung von Personen und/oder zum Schleppen gebaute und eingerichtete Hafengebarkassen ohne durchlaufendes festes Deck mit einer Länge bis zu 25 m. Sie gelten nicht als Schlepper und nicht als Fahrgastschiff.

Im Hamburger Hafen sind 86 Barkassen für die entgeltliche Personenbeförderung zugelassen, von denen derzeit nur zwei den heute geltenden Anforderungen im Bereich der Sinksicherheit im Leckfall entsprechen. Diese Fahrzeuge wurden überwiegend im Zeitraum zwischen 1920 und 1950 gebaut und unterliegen daher den technischen Anforderungen für Binnenschiffe aus dieser Zeit.

Daneben werden im Hafen Fahrgastschiffe überwiegend mit einer Länge von über 25 m für die entgeltliche Personenbeförderung eingesetzt.

2. *Welche Kosten verursacht in etwa ein Umbau der traditionellen („Schalen“-)Barkassen, wenn an Bug und Heck wasserdichte Luftkammern eingebaut werden?*
3. *Welche Auswirkungen hat das Einschweißen der Stahlschotts auf Gewicht, Freibord, transportierbare Fahrgastzahl der Barkassen (vorher/nachher)?*

4. *Wie stellen sich die Kosten eines Umbaus gegenüber einem Neubau dar?*

Wie stellt sich aus Sicht des Senats die Wirtschaftlichkeit des Umbaus der betroffenen Barkassen dar?

Nach Kenntnis der HPA belaufen sich die Kosten für einen Neubau nach dem heutigen Stand der Technik und Sicherheitsstandard zwischen 300 000 und 500 000 Euro.

Als Kosten für den Umbau werden von der HPA auf Basis eines eingeholten Gutachtens ca. 30 000 Euro veranschlagt.

Fahrzeugbedingt kann es bei einer entsprechenden Sicherheitsnachrüstung zu Einschränkungen bei der zugelassenen Personenzahl kommen. Bei den Altfahrzeugen wurde bei der Ermittlung der zugelassenen Personenzahl ein anderer Maßstab angesetzt als bei heutigen Neufahrzeugen. Mögliche Einschränkungen sind im Verhältnis zur Erhöhung der Sicherheit nach Auffassung der HPA im Regelfall vertretbar.

5. *Wie viele Hamburger Hafengebiete wären betroffen?*

84, im Übrigen siehe Antwort zu 1.

6. *Ist dem Senat bekannt, dass viele kleine Barkassenbetriebe nach einem Generationenvertrag arbeiten, wobei die Barkasse des aktuellen Betreibers die Rente des Vorgängers sichert? Wie bewertet vor diesem Hintergrund der Senat die Gefahr des Aufgebenmüssens solcher Betriebe, wenn sich der Umbau als Unwirtschaftlich herausstellt und ein Neubau die Möglichkeiten der Einzelunternehmer übersteigt?*

Siehe Antwort zu 2. bis 4.

7. *Bis wann wird seitens der Stadt die Umsetzung der Richtlinie angestrebt? Welche Umsetzungsfristen ergäben sich aus der Binnenschiffsuntersuchungsordnung?*

Die Umsetzung entsprechender Richtlinien liegt in der Zuständigkeit des Bundes.

8. *Aus welchen konkreten Erwägungen heraus ist der Senat der Ansicht, die Verbesserung der Schwimmfähigkeit sei bei den Hamburger Hafengebieten erforderlich, obwohl doch die EU-Richtlinie dies für Fahrgastschiffe unter 25 m nicht fordert?*

Siehe Antwort zu 2. bis 4.

9. *Wie viele Unfälle mit Personenschäden hat es bei Hamburger Hafengebieten seit 1960 gegeben? Wann und mit welchen Schäden im Einzelnen? Inwieweit hätte eine bessere Schwimmfähigkeit der Barkassen zu anderen Unfallfolgen geführt?*

Die für die Beantwortung der Frage erforderlichen statistischen Daten liegen der zuständigen Behörde für den Zeitraum vor 2001 nicht mehr vor, da die Aufbewahrungsfrist fünf Jahre beträgt.

Anzahl der Unfälle mit Personenschäden bei Hamburger Hafengebieten:

2001	2002	2003	2004	2005	2006 (Stichtag 19. Juni)
1	0	3	0	1	0

Im Einzelnen:

Unfalldatum	Barkassenname	Personen und Sachschäden im Einzelnen
05.10.2001	„HANSEN SEIN“	<ul style="list-style-type: none"> • Kollision mit Anlegerponton • 12 Personen verletzt, davon 4 Personen mit Prellungen (Becken und Oberschenkel), 1 Person mit Halswirbelsäulen-Syndrom, 2 Personen mit Fingerverletzungen, 5 Personen mit leichten Kopfverletzungen. • An der Barkasse Farbabschürfungen
19.07.2003	„SEUTE DEERN“	<ul style="list-style-type: none"> • 1 Person aufgrund Trunkenheit ins Wasser gefallen
23.08.2003	„KURT ABICHT“	<ul style="list-style-type: none"> • 1 Kind mit Kopfplatzwunde durch herabfallendes Rettungsmittel
23.09.2003	„NORDSEE IV“	<ul style="list-style-type: none"> • Kollision mit Spundwand • 9 Personen verletzt, davon 1 Person mit einem Rippenbruch, 1 Person mit Halswirbelsäulen-Syndrom, 1 Person mit Schnittwunde, 6 Personen mit Prellungen. • An der Barkasse keine Schäden
07.08.2005	„SERVICE“	<ul style="list-style-type: none"> • Kollision mit anderem Fahrzeug • 1 Kind mit Rippenprellung nach Sturz • An der Barkasse Farbabschürfungen, Dellen, Flaggenstock gebrochen

Darüber hinaus sind der HPA zwei Barkassenunfälle mit insgesamt 22 Toten bekannt:

- Untergang der Barkasse „Martina“ am 2. Oktober 1984 (19 Tote)
- Untergang der Barkasse „Helios“ am 4. April 1986 (3 Tote).

Im Übrigen hat sich der Senat hiermit nicht befasst.

10. Ist es zutreffend, dass bei den beiden Unfälle mit Todesfällen („Martina“, 1984, sowie „Orion“, 1985) die Schwimmfähigkeit der Barkassen keine Rolle gespielt hat, weil es sich jeweils um das Überlaufen einer kleinen Einheit durch eine große gehandelt hat?

Nein; das mit den Unfallursachen befasste zuständige Seeamt hat dies so nicht festgestellt. Im Übrigen ist der HPA ein Unfall mit einer Barkasse „Orion“ in 1985 nicht bekannt.