



## **Kleine Anfrage**

des Abgeordneten Rolf Fischer SPD)

und

## **Antwort**

der Landesregierung - Innenminister

### **Großbrand im Kieler Nordhafen am 11.06.2009**

1. Zu welchem Zeitpunkt, durch wen, in welcher Form und in welchem Umfang ist die Landesregierung über den Ablauf des o.g. Brandes und seine Bekämpfung informiert worden?

Antwort:

Am 11.06.2009, gegen 23:45 Uhr, meldeten mehrere Anrufer den Leitstellen von Polizei und Feuerwehr in Kiel das Feuer im Kieler Nordhafen. Die Landesregierung wurde am Morgen des 12.06.2009 mit der Lagemeldung des Lage- und Führungszentrums des Innenministeriums über den Brand informiert. Während der Brandbekämpfung gab es keine Hinweise auf verletzte Personen. Von einer Benachrichtigung der Landesregierung in den Nachtstunden wurde daher abgesehen.

2. Gibt es einen speziellen öffentlich einsehbaren Notfall- und Katastrophenplan für die Kieler Schleuse, das Wohnumfeld (Holtenau, Wik, Steenbek-Projensdorf) und den Kieler NOK-Abschnitt? Wenn ja, was sind die Inhalte dieses Plans?

Antwort:

Wasserstraße/Schifffahrt:

Für die Gefahrenabwehr im Kieler NOK-Abschnitt einschließlich der Kieler Schleuse ist das Wasser- und Schifffahrtsamt Kiel-Holtenau zuständig. Größere Schadensereignisse und Gefahrenlagen werden i.d.R. durch das Havariekommando geführt.

Landbereich/Wohnumfeld:

Die Organisation der Gefahrenabwehr bei Schadenslagen ist in der Alarm- und Ausrückordnung der Berufsfeuerwehr Kiel geregelt. Einen speziellen Notfall- und Katastrophenschutzplan ausschließlich für die genannten Bereiche gibt es nicht. Die Gefahrenabwehr bei Katastrophen erfolgt nach dem Katastrophenschutzplan für die Stadt Kiel (untere Katastrophenschutzbehörde).

Für den gesamten NOK gibt es zwischen Land, Bund und Anrainerkommunen abgestimmte „Gemeinsame Regelungen für die Melde- und Alarmierungswege sowie die Führungsorganisation und die Kommunikation bei Großschadenslagen/Katastrophen auf dem Nord-Ostsee-Kanal“. Die Regelungen dienen der zeitnahen und koordinierten Einleitung von Sofortmaßnahmen.

Die Pläne sind nicht öffentlich einsehbar, weil für das Alarmierungsverfahren notwendige personenbezogene Daten enthalten sind.

3. Wer ist für die Organisation des Krisenmanagements im Katastrophenfall am Kieler Kanalabschnitt, der Holtener Schleuse oder im Umfeld verantwortlich und wer entscheidet wo über den Einsatz der Rettungskräfte?

Antwort:

Siehe Antwort zu Frage 2.

4. Hat das Land Schleswig-Holstein genaue Kenntnisse über das Gefährdungspotential an und im Umfeld des Kieler Nordhafens und der Schleuse, insbesondere bezogen auf die Lagerung und den Transport gefährlicher Stoffe? Wenn ja, wie sehen diese Kenntnisse aus und welche Maßnahmen zur Verringerung der Gefährdung sind oder werden getroffen?

Antwort:

Für gewerbliche und industrielle Anlagen in Schleswig-Holstein liegen dem als immissionsschutzrechtliche Genehmigungs- und Überwachungsbehörde zuständigen Landesamt für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume (LLUR) auch Kenntnisse über die Lagerung und den Umgang von und mit Gefahrstoffen im jeweils bau- oder immissionsschutzrechtlich genehmigten Umfang vor. Erforderliche Schutzmaßnahmen werden in Abstimmung mit den für die Bauaufsicht, den Arbeits-, Brand- und Gewässerschutz zuständigen Behörden der Kommunen, Kreise und des Landes nach den geltenden einschlägigen Rechtsvorschriften einzelfallbezogen festgelegt.

Paraffin ist nicht als Gefahrstoff eingestuft. Die Lagerung von Paraffin unterliegt für sich keiner immissionsschutzrechtlichen Genehmigungspflicht und nicht den Anforderungen nach der SEVESO II-Richtlinie bzw. Störfall-Verordnung, so dass die für Lager- und Produktionsbetriebe üblichen bau-, wasser- und chemikalienrechtlichen sowie brandschutztechnischen Anforderungen zu erfüllen sind.

Für ein Heizöltanklager in der unmittelbaren Umgebung der Schadensstelle gelten Grundpflichten nach der SEVESO II-Richtlinie bzw. Störfall-Verordnung. Für diesen Betrieb ist kein externer Notfallplan zu erstellen, weil die für gefährliche Stoffe definierten Mengenschwellen nicht erreicht bzw. überschritten werden.

Der Landesregierung liegen keine Erkenntnisse über erhöhte Gefahren beim Transport von gefährlichen Stoffen im Kieler Raum vor. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 7 verwiesen.

5. Welche Konsequenzen zieht die Landesregierung aus den Abläufen der Brandbekämpfung am 11.06.09 und gibt es angesichts der tatsächlichen und möglichen Gefahrenlage neue Initiativen zur Verbesserung der Sicherheit der Anwohner, Betriebe, Hafens- bzw. Schleusenanlagen und der angrenzenden Stadtteile Holtenau, Wik und Steenbek-Projensdorf?

Antwort:

Aufgrund der noch nicht beendeten kriminalpolizeilichen Ermittlungen liegen dem LLUR bisher keine abschließenden Erkenntnisse über Ursachen und Ereignisabläufe des Brandes im Kieler Nordhafen vor.

Sobald dies der Fall ist, wird in Abstimmung mit anderen zuständigen Behörden geprüft werden, ob und ggf. welche zusätzlichen Maßnahmen an anderen Anlagen im Kieler Nordhafen oder an anderen Standorten in Schleswig-Holstein aufgrund dieser Erkenntnisse erforderlich sind.

6. Gibt es zwischen Stadt, Land und Bund abgestimmte öffentlich einsehbare Notfall- bzw. Katastrophenpläne für den NOK insgesamt, für andere NOK-Häfen, Schleusen, Kanalanlagen o.ä.; was sind die Inhalte und unterscheiden sie sich ggf. von denen in Kiel?

Antwort:

Siehe Antwort zu Frage 2.

7. Welches Gefahrenpotential sieht die Landesregierung im Fördebereich allgemein durch das Nebeneinander der steigenden Zahl von Kreuzfahrtschiffen und Gefahrgut transportierenden Schiffen?

Antwort:

Zuständig für die Gewährleistung der Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs ist die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes. Neben dem Wasser- und Schifffahrtsamt (WSA) Kiel-Holtenau (zuständig für NOK Ost und Schleusen Kiel) nimmt diese Aufgabe auf der Kieler Förde das WSA Lübeck mit der Verkehrszentrale Travemünde wahr. Diese überwacht und regelt den Schiffsverkehr mittels Radar, dem automatischen Schiffsidentifikationssystem AIS und direktem Kontakt zu den Seeschiffen per UKW-Seefunk (Meldeverpflichtung der Schiffe vor Einlaufen in die Kieler Förde). Darüber hinaus sind alle Schiffe über 90 m Länge zur Annahme eines Seelotsen bereits bei Erreichen des Leuchtturms Kiel verpflichtet.

Für den Transport gefährlicher Güter gelten zusätzliche Befahrensvoraussetzungen. So besteht z.B. für Tankschiffe ein Befahrensverbot des Reviers bei Sichtweiten unter 1000 Meter.

Damit ist die Verkehrssicherheit auch bei der Passage von Passagierschiffen und Gefahrgut transportierenden Schiffen auf einem sehr hohen Niveau gewährleistet. Die Unfallquote liegt im Promillebereich. Schwere Unfälle hat es seit vielen Jahren nicht gegeben.

Damit zählt die Kieler Förde zu den sichersten Revieren in Deutschland.