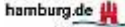
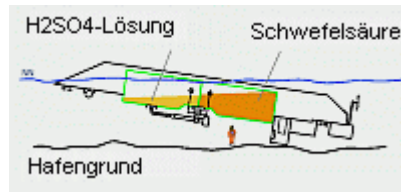


präsentiert von: 

Der Tag danach

Der am 28. Juni im Petroleumhafen gekenterte Säretanker ENA 2 hat insgesamt 916 Tonnen Schwefelsäure und damit fast seine gesamte Ladung an die Elbe abgegeben. Tidenhub und Zusammensetzung des Elbwassers haben die Schadensfolgen begrenzt.



Vermutete Situation der ENA 2 am Dienstag, 29. Juni

Schlussstrichpressekonferenz, Sonntag 04. Juli, Hafenclub Hamburg. Nachdem die kieloben liegende ENA 2 einen Tag zuvor erfolgreich gedreht werden konnte (hamburg.de berichtete), resümiert der Vorstandsvorsitzende der Norddeutschen Affinerie (NA), Werner Marnette, eine Woche, in der einige Hamburg am Rande einer Katastrophe sahen. Für Marnette war es eine erfolgreiche Woche. Die Kooperation zwischen seinem Unternehmen, Behörden, Feuerwehr und Bergungskräften habe hervorragend funktioniert. "Der zeitliche Ablauf der Bergung wurde in erster Linie durch Überlegungen zur Sicherheit von Mensch und Umwelt bestimmt", unterstrich der NA-Chef. Alles richtig gemacht?

Auslaufen und Bergung der ENA 2



Zwei von insgesamt vier Ladeluken waren zum Zeitpunkt des Kenterns offen. Ebenfalls offen ist der Grund dafür. Die hoch konzentrierte Schwefelsäure gelangte auf diese Weise sehr schnell in die Elbe und hat das Fischsterben im Petroleumhafen verursacht. Unter schwierigsten Bedingungen hatten Taucher erst am Donnerstag die geöffneten Luken entdeckt. Da diese Erkenntnis erst so spät

gewonnen werden konnte, hatten die Angaben über die Menge der ausgetretenen Schwefelsäure immer wieder korrigiert werden müssen. Aus den verschlossenen Tanks trat die Säure durch das Belüftungssystem aus. Die Entwicklung von explosiven Wasserstoff, das beim Zusammentreffen von Schwefelsäure und Wasser entsteht, konnte durch Spülen der Tanks mit Stickstoff eingedämmt werden. Am Samstagnachmittag war die Explosionsgefahr gebannt. Die ENA 2 konnte gedreht werden.

Die Folgen der Schwefelsäurebelastung hat die Elbe selbst behoben: Die Puffer- und Verdünnungswirkung sei derartig hoch, so Marnette, dass sich die pH-Werte mittlerweile wieder normalisiert hätten.

Unfallhergang ungeklärt

"Gefahrenabwehr geht vor Strafverfolgung." Mit dieser Aussage erläuterte Bernd Spönjes, Stabsleiter der Wasserschutzpolizei, warum der Unfallhergang bis heute ungeklärt ist. Zwar lägen sowohl Sprach- als auch Radaraufzeichnungen vor, ausgewertet sind die aber angeblich noch nicht. Auch ob und mit welchem Ergebnis der stark alkoholisierte Kapitän vernommen worden ist, konnte Spönjes nicht sagen. Das Schiff sei nun ein Beweismittel und ist der Staatsanwaltschaft übergeben worden. Somit ist auch nach einer Woche scheinbar noch offen, wie es überhaupt zu dem Unglück

kommen konnte.

Die Woche der "Affi"

"Es gab ein großes Fischsterben im Hafen, damit ist eine Schädigung der Umwelt zu beklagen. Darüber hinaus wurde der Verkehr im Hafen beeinträchtigt", räumt Werner Marnette ein. Das ist richtig. Überhaupt hat die Norddeutsche Affinerie in der vergangenen Woche offenbar alles richtig gemacht hat: So die Wandlung von einem Unternehmen, das etwas schludrig mit seinen Gefahrgütern umgeht, hin zu einem mustergültigen Katastrophen- und Kommunikationsmanagement - Barkassenfahrten für die Medien zur Unglücksstelle inklusive. Dabei hat die Weitergabe nicht gesicherter Informationen zu erheblicher Verunsicherung beigetragen, wie auch Marnette einräumen musste.

Einsatzleiter Peer Rechenbach erläuterte, dass trotz aller Katastrophenszenarien, die es bei der Feuerwehr gäbe, diese Situation nicht vorherzusehen war. An der Bergungsaktion waren insgesamt über 1000 Personen beteiligt.

(hamburg.de) MWE

"ENA 2": Ermittlungen ausgeweitet

Betrunkenener Kapitän des Säuretankers hatte möglicherweise Vorfahrt

Die Staatsanwaltschaft hat die Ermittlungen im Fall des gesunkenen Säuretankers "ENA 2" ausgeweitet. Mittlerweile gibt es Hinweise, dass die Besatzung des mit dem Schiff kollidierten Containerfrachters "Pudong Senator" mindestens eine Mitschuld an der Havarie hat. Aus dem gesunkenen Tanker war die gesamte Ladung von 960 Tonnen Schwefelsäure ausgelaufen.

Nach Auswertung der Radarbilder besteht der Verdacht, dass der Kapitän der "ENA 2" zum Zeitpunkt der Kollision in Höhe der Einfahrt zum Parkhafen Vorfahrt gehabt hat. Von besonderem Interesse ist jetzt der Funkverkehr. Er soll Aufschluss darüber geben, ob die Schiffsführer der "ENA 2" und der "Pudong Senator" Absprachen über Manöver getroffen haben. Das wäre, heißt es aus Kreisen der Ermittler, in solchen Situationen nicht unüblich.

Der Schiffsführer des Tankers, Mike K., war zum Zeitpunkt des Unfalls betrunken. Durch eine Blutprobe wurde der Wert von 2,1 Promille ermittelt. Selbst im Fall eines korrekten Verhaltens würde der 36-Jährige daher eine Mitschuld an der Havarie tragen.

Die Schuldfrage ist aber nicht unerheblich für die Verteilung der Bergungskosten und möglichen Schadenersatzforderungen. Mehrere Betriebe, darunter die HHLA und Eurogate, hatten mehrfach wegen der Bergung die Arbeit auf den großen Terminals eingestellt. Schäden im zweistelligen Millionenbereich werden vermutet.

Ungeklärt ist bislang auch, warum die Verschlüsse von zwei der vier Säuretanks offen waren, als die "ENA 2" kurz nach der Kollision kenterte. "Hier wird es umfangreiche Sachverständigengutachten geben", sagt Oberstaatsanwältin Marion Zippel. "Die Ermittlungen gehen zurzeit noch in alle Richtungen." Unter anderem soll auch der Beladevorgang an der "ENA 2" nachvollzogen werden. Das Schiff hatte 50 Minuten vor der Kollision an der Verladestelle der Norddeutschen Affinerie abgelegt. zv

Artikel erschienen am Sa, 10. Juli 2004

[Artikel drucken](#)

© WELT.de 1995 - 2004